

# Wie aufgeblasen

Mit der G Line hat der traditionsreiche englische Fahrradhersteller Brompton erstmals ein Faltrad mit 20-Zoll-Rädern und Scheibenbremsen im Programm. Braucht das jemand?



Foto: Brompton

**Große Räder bedeuten besseres Fahrverhalten. Und schlechteres Packmaß.**

**Das neue G** Line darf als Paukenschlag gewertet werden, denn es läutet bei Brompton eine neue Ära ein. Statt auf schmalen 16-Zoll-Rädchen rollt das erste komplett neue Modell seit Firmengründung im Jahr 1980 auf 20-Zöllern und verzögert wird mit hydraulischen Scheibenbremsen.

Der bislang häufigste Einsatzzweck eines Faltrads der in London ansässigen Marke Brompton war es, Mobilitätslücken zu schließen. Denn egal ob Auto, Bus, Bahn, Schiff oder Flugzeug: Zusammengefoldet ging es als handliches Gepäckstück (Packmaß: ca. 59 x 57 x 27 cm) durch und sorgte bei seinen Besitzern auf den letzten Metern bis zum Zielort verlässlich für frischen Fahrtwind und glückliche Gesichter.

## G wie Gravel oder Größe?

Was das G im Namen bedeutet, verrät Brompton nicht. Je nach Erwartungshaltung und Nutzerperspektive könnte es für Gravel (deutsch: Schotter) – seit einigen Jahren der Fahrradtrend schlechthin – oder eben Größe stehen. Mit Blick auf die deutlich gewach-

senen Abmessungen nehmen wir die zweite Option: ca. 72 x 67 x 41 Zentimeter misst das (13,9 Kilogramm schwere) G Line im gefalteten Zustand, im Vergleich zu den etablierten Lines ist das groß. Brompton-typisch besteht der Hauptrahmen aus von Hand gelötetem Stahl.

Einen der spürbarsten Unterschiede nimmt man bei einer ersten Fahrt in die Hände: den Lenker. Er ist merklich breiter als bei den bisherigen Modellen, wodurch sich die Sitzposition stärker nach einem gewöhnlichen Velo anfühlt. Die von Schwalbe speziell entwickelten Reifen (G-One) bieten genug Grip, um auch abseits befestigter Wege unterwegs zu sein. Noch nie fühlte es sich so sicher und kontrollierbar an, mit einem englischen Faltrad über eine Schotterpiste zu brettern. Lediglich die fehlende Federung – abgesehen vom Gummi-Element fürs Hinterrad – macht längere Querfeldeinfahrten anstrengend. Immerhin liefern die 20-Zöller im städtischen Umfeld eine angenehme Dämpfung.

Bei der Schaltung fiel die Wahl auf Shimanos Alfine-Nabe. Ihre acht Gän-

ge bieten eine gute Bandbreite für den Alltag. Bei sehr steilen Anstiegen sollte man ein paar Wochen Training hinter sich haben. Was die Schaltung in keinem Fall ist: sportlich. Dafür ist der Komfortgewinn, bei stehendem Fahrrad zurück in den ersten Gang schalten zu können, ein echter Genuss. Für die Mitnahme von Gepäck hält das G Line Front- und Heckträger bereit, die jeweils mit zehn Kilogramm tragen. Im gefalteten Zustand kann das Rad an der ausgezogenen Sattelstütze mittels Rollen am Heckträger mühelos geschoben werden.

Drei unterschiedliche Vorbau- und Sattelstützenhöhen machen es für Menschen zwischwe 1,52–1,98 Meter angenehm fahrbar. Wer sich nicht nur auf Muskelkraft verlassen will, kann zur elektrifizierten Ausführung (18,5 kg) greifen. Hier schiebt ein Nabemotor am Hinterrad in drei Stufen an. Der Akku (345 Wh) sitzt auf einer Vorrichtung über dem Vorderrad und soll Reichweiten von 30 bis 60 Kilometern schaffen. Zum Wechsel der Übersetzungen kommt hier eine Viergang-Kettenschaltung zum Einsatz.

So klein und handlich wie das 16-Zoll-Rad ist die G Line definitiv nicht. Dafür punktet es mit einem stabileren Fahrgefühl. Statt in Bus und Bahn wird das neue Modell wohl häufiger im Koffer- oder Laderaum mitgenommen werden, um nach dem Parken die letzte Meile zu bewältigen.

Die Strategie zur Markteinführung der mindestens 2.849 Euro (brutto) teuren G Line hat bei den Brompton-Händlern für Verwunderung gesorgt: Zunächst verkauft Brompton das auf Social Media lautstark beworbene G Line ausschließlich bei besonders umsatzstarken Händlern und über den eigenen Online-Shop. Warten und reparieren dürfen auch die kleineren Stützpunkte. *P.-J. Ersing*