Ballungsraum verwegen pilotierter Scooter, einige interessanter Roller ins Rampenlicht gerückt werden. Von Piaggio beispielsweise oder von Peugeot. Die Franzosen sprachen vorab geheimnisvoll von „interessanten Ansätzen zu den Themen Motorsport und Elektromobilität".

ıd Fahrbericht

halslampen am Bett als auch die LED-Leisten über Küche und Tisch sorgen für ordentliche Helligkeit. Vermisst haben wir einen Spiegel, dafür war offenbar kein Platz. Die zwar schick aussehende dunkelgraue Inneneinrichtung hat den Nachteil, dass der unvermeidliche Staub so gut zu sehen ist.

Kommt der Nugget ins Rollen, hat man schon die schlimmste Fummelei hinter sich: Die Gurtschlösser im Fahrerhaus sind viel zu eng am Sitz befestigt, über diese ergonomisch schlechte Lösung, die das Einfädeln erschwert, kann man sich jedes Mal ärgern. Dafür lassen sich die Sitze drehen, ohne dass man die Türen öffnen muss.

Im Fahrerhaus des Transit Custom mit seiner Fülle von Ablagen fühlt man sich wie in einem Personenwagen, da gibt es kein Vertun. Unser Goldstück hatte den aufpreispflichtigen 155-PS-Motor unter der knuffigen Haube, dessen Kräfte sich wegen einer viel zu langen Übersetzung nicht recht entfalten können. Unter 1200/min geht gar nichts, im Stadtverkehr oder auf hügeligen Überlandstrecken ist man pausenlos am Schalten, um den Motor bei Laune zu halten. Das ist auf Dauer ein wenig lästig. Dafür hat der neue Transit beim Fahrkomfort deutlich zugelegt.

Vergleicht man die Preise mit dem Hauptkonkurrenten von VW, kann das neugefasste Goldstückchen punkten. Dazu kommt der praktische Grundriss. Wer sich dafür entscheidet, hat seine ganz persönliche Kompromisslösung gefunden. MONIKA SCHRAMM

Technische Daten

Ford Nugget
Vierzylinder-Turbodiesel (Ford Transit)
Hubraum 2143 Kubikzentimeter, Leistung 155 PS (114 kW) bei 3500/min, höchstes Drehmoment 385 Nm bei 1800/min
Sechs-Gang-Schaltgetriebe
Antrieb auf die Vorderräder Reifengröße 215/65 R 16 C
Radstand 2,93 Meter
Länge/Breite/Höhe 4,97/1,97/2,03 Meter
Stahlblechkarosserie mit Aufstelldach, Wände, Dach und Boden mit Polyethylenschaummatten isoliert
Leergewicht 2075, zulässiges Gesamtgewicht 3100, Anhängelast 2500 Kilogramm
Frischwassertank 42, Abwassertank 42 Liter
Verbrauch im Durchschnitt 9,8 Liter Diesel je 100 km, Tankinhalt 80 Liter, 2,8-Kilogramm-Gaskartusche (nur zum Kochen)
Empfohlener (Grund-)Preis 54 562 Euro

Man streicht mit der Hand etwa über die rechte Seite, um die Helligkeit zu regulieren, oder tippt oben kurz auf die Kopfseite, um die Beleuchtung ein- und auszuschalten. Mit dem Lautsprecher im Fuß kann man fürs Einschlafen oder Wecken ein Musikprogramm dazuschalten, auch gibt es an der Rückseite zwei USB-Buchsen zum Laden des Smartphones.

Wer optional den Schlafsensor mit dazunimmt, legt diesen auf Brusthöhe unter die Matratze. Das dickere Ende des Sensors mitsamt Kabel hin zur Aura-Basisstation darf nicht unter der Matratze liegen, sondern ragt gegebenenfalls an der Seite heraus, was unschön aussieht. Auch der damit verbundene Kabelverhau im Schlafzimmer stört.

[illegible] den wir das morgendliche Aufwachen überaus angenehm. Die blaue Farbe bleibt gewöhnungsbedürftig. Und der hohe Preis von 200 Euro kann einem gleich wieder den Schlaf rauben. Für das Paket mit dem Sensor sind sogar 300 Euro fällig. Wir würden auf dieses Extra verzichten. Im Zusammenspiel aus Aura und App entsteht indes ein Mehrwert, den andere Lichtwecker nicht bieten. Man denke an die Integration der Fitnessdaten oder die Raumanalyse. Wer sich für die Quantified-Self-Bewegung begeistern kann, bekommt hier ordentliche Hardware und dazu eine pfiffige Software in einem ansprechenden Gesamtpaket. MICHAEL SPEHR

Der Flow kommt im Zimmer

Ein Brett mit Ball und Lenker trainiert Kopf und Muskeln

Dass Balancieren die Grundfertigkeit ist, auf der alles Fahrradfahren beruht, das wird den Eltern kleiner Kinder schon seit Jahren gepredigt: Nicht die zusätzlichen Stützrädchen am Kinderrad vermitteln den Kleinen diese Fähigkeit. Viel besser tut das ein niedriges Laufrad. Auf dem stoßen sich die Kinder im Sitzen nach Art des Karl Drais mit den Füßen ab, um dann eine – oft erstaunlich lange – Strecke steuernd und die Balance haltend entlangzuflitzen.

Für Erwachsene gilt an sich das Gleiche. Aber viele trainieren auf starren Trainern nur das Kurbeln, wenn sie nicht draußen auf dem Rad und drinnen auf der Rolle fahren. Aber nicht einmal eine Rolle ohne Stützen kann das Körpergefühl trainieren, das man auf dem Geländerad braucht. Dort wird ja speziell in den Abfahrten viel weniger gekurbelt als vielmehr auf hohem Niveau balanciert. Nun gibt es mit dem Bike Balanceboard von Togu einen Trainer, der genau das trainiert, was Mountainbiker den Flow nennen.

Flow ist keine Fahrtechnik, setzt diese vielmehr voraus, sondern es handelt sich um einen empfindungsmäßigen Zustand des Fahrenden: eine wache und zugleich entspannte Aufmerksamkeit von Kopf und Muskeln für die Strecke und das Bike. In diesem ebenso lockeren wie konzentrierten Zustand, der gern auch als Einswerden mit dem Trail beschrieben wird, geschieht vieles, was der Biker tut, wie automatisch aus dem Körpergefühl heraus. Das sind vor allem Gewichtsverlagerungen, die das Bike auf Kurs halten, und mehr als die Bewegungen des Lenkers steuern.

Genau diese Bewegungen trainiert das Balanceboard. Es ist ein 17 Millimeter starkes Brett aus Birkenholz-Laminat im Format von 65 × 52 Zentimeter mit einem knapp 6,5 Zentimeter großen, leicht aus der Mitte der Längsachse versetzten Loch. Unter dem Brett sind an nachgebenden Trägern aus Kunststoff Leisten angebracht. Die verhindern, dass ein unter das Loch gelegter Ball zu irgendeiner Seite wegrollen kann. Der Ball ist der Clou des des rund 8,5 Kilogramm wiegenden Balanceboards. Er bringt das auf ihm liegende Brett in eine instabile Lage, und der Trainierende, der auf dem Brett steht und den stabil befestigten Mountainbike-Lenker in den Händen hat, muss mit Körpereinsatz das Brett in der Balance halten. Je schlapper der Ball aufgepumpt ist, desto leichter ist das.

Man kann also einfach anfangen, und wenn man die Schwierigkeit steigern will, erhöht man einfach den Druck im Ball. Als Trainingsraum reicht eine ebene Fläche von 2 × 2 Meter. Die braucht man, um von dem Brett abspringen zu können. Überschlagen ist mit dem Balanceboard, das in der ausprobierten Version rund 380 Euro kostet, nicht möglich.

Die für das Balancehalten nötigen Bewegungen ähneln, auch wenn rein gar nichts rollt und man nicht pedaliert, den Körperbewegungen auf einem downhill bewegten Mountainbike sehr stark. Und wenn man versucht, sich zehn Minuten oder eine Viertelstunde auf dem Brett zu halten, ist das schon spürbares Training. Langweilig wird es einem nicht wie so oft auf der Rolle. Läuft es richtig gut, spürt man wirklich einen Anflug von Flow im Zimmer. HANS-HEINRICH PARDEY

Vor dem Abwurf: *Balanceboard* Foto Spehr