

RehaTreff

3|2025

DAS MAGAZIN FÜR MENSCHEN MIT MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNG

Gut durchblutet

Besser geschützt
bei Querschnittlähmung

Angst vorm Altwerden war gestern

Der Freelineer Air 45 (Evo III)
im Test



Thailand ist eine Reise wert

Der Freelineer Air 45 (Evo III) im Test

Angst vorm Altwerden war gestern

Was für ein Erlebnis! In meiner Eigenschaft als amtlich anerkannter Crash-Test-Dummy für Beinprothesen und deren Passteile habe ich ja schon so einiges erlebt. Ein völlig neues Kapitel in Sachen Mobilität durfte ich jetzt beim Test dieses Hightech-Elektro-Dreirades erleben.



Der Freelineer – immerhin bereits die dritte Generation – ist ein 1,56 Meter langer und 64 Zentimeter breiter Beitrag zur Mikromobilität auf drei Rädern – aber nicht irgendeiner.

Bereits die Grundzutaten lassen aufhorchen. Stahlrohrrahmen mit Luftfederfahrwerk und 13 Zentimetern Bodenfreiheit, zwei grobstollige Räder hinten, jedes mit eigenem Motor, ein einzelnes großes Rad vorn, ein tief im Boden versenkter, herausnehmbarer Akku, Scheibenbremsen rundum Merken Sie etwas? Das sind nicht einfach Zutaten für einen rollenden Seniorenhocker mit großer Reichweite. Hier wurde von Anfang an eine echte Fahrmaschine konzipiert!

Der Wolf im Schafspelz wird in verschiedenen Ausbaustufen angeboten: vom Krankenfahrstuhl mit sechs oder 15 Stundenkilometern über eine freie 20 Stundenkilometer-Variante bis hin zum Kleinkraftrad mit Straßenzulassung, 45 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit, Helm- und Führerscheinplicht, ist alles verfügbar. Raten Sie mal, welches Modell ich mir zum Testen habe geben lassen.

Der Freelineer ist mir nicht ganz unbekannt. Das erste Modell wurde von Schweizer Ingenieuren für den Einsatz in deren bergiger Heimat konzipiert und 2009 auf den Markt gebracht. Heute kann der Freelineer ohne weiteres 20 Prozent Steigung bewältigen. 2017 hat ein einseitig oberschenkelamputierter Kollege aus Sachsen, den ich in meiner Eigenschaft als Prothesengebrauchstrainer begleiten darf und der seine Beinprothese gut beherrscht, ein solches Gefährt von seiner zuständigen Berufsgenossenschaft als Kostenträger im Zuge der sozialen Teilhabe zugesprochen bekommen: Er kann wegen der „Schaufensterkrankheit“ und seines nur eingeschränkt belastbaren Sprunggelenks keine längeren Wegstrecken insbesondere in seinem bergigen Wohnumfeld bewältigen. Den Impuls für das Beschäftigen mit dem Freelineer hat er seinerzeit aus einer Werbeanzeige im Rehatreff erhalten. Er sagt: „Begeisterung

pur! Das ist das Richtige für mich, da kann ich zusammen mit meiner Frau Fahrradtouren unternehmen, und in Einkaufspassagen kann ich damit bei Bedarf auch fahren.“ Ein einziges Gerät, mit dem man sowohl in Einkaufspassagen flanieren als auch gleichzeitig bei Fahrradtouren mithalten kann? Ich hatte seine Begeisterung zur Kenntnis genommen, aber den Freliner seither nicht weiterverfolgt.

Jetzt guck ich genauer hin

Mein Test begann in Karlsruhe, wo ich in den Räumlichkeiten von OrangeBikeConcept GmbH mit dem Freliner vertraut gemacht wurde. Das 2006 gegründete Unternehmen ist dem Ursprung nach ein Ingenieurbüro und hat sich auf Elektro-Leichtfahrzeuge spezialisiert. Völlig folgerichtig betrete ich einen Showroom mit den unterschiedlichsten Elektrofahrrädern und sonstigen Elektro-Leichtfahrzeugen – der Freliner ist hier nur eines von vielen Fortbewegungsmit-teln. Anhand meiner Wünsche und der durchaus üppigen Optionsliste stellten wir ein Exemplar für mich zusammen, montierten es umgehend (das hat keine Stunde gedauert!) und schon ging es in die Gebrauchseinweisung.

Da ich ja meine Fahrerlaubnisklassen für Motorräder, PKW und Leicht-LKW erst kürzlich habe amtlich bestätigen lassen (s. Rehatreff 4/24 bis 2/25), durfte ich auf die höchste Ausbaustufe (Kleinkraftrad mit 45 km/h) zurückgreifen. Zusammen mit Schalensitz, coolen Extra-Fußrasten und einem wetterfesten Alukoffer hinten durfte ich lernen, den insgesamt 5,4 PS starken Hocker artgerecht zu bewegen. Zuerst wurden Sitz und Lenker auf meine Größe eingestellt, dann Grundsätzliches wie Laden des Akkus und Einschalten über das Zündschloss geübt. Die Bedienung des Freliners erfolgt ähnlich wie beim Motorrad über die Griffe des Lenkers: Vorder- und Hinterradbremshel mit Feststellfunktion, Hupe, Blinker sowie eine Taste für den Rückwärtsgang sind zu finden. Ein

Elektro-Dreirad „Freliner Air 45“

Name:	Freliner Air 45
Hersteller:	eMotion42 GmbH (Karlsruhe)
Vertrieb in D:	eMotion42 GmbH (Karlsruhe)
Kategorie:	Mikromobilität (Hightech Elektro-Dreirad)
Einsatzgebiete:	vom Krankenfahrstuhl (6 km/h) bis Kleinkraftrad (45 km/h)
Leistung:	4 kW (2 x 2.000 Watt Hinterrad Elektromotoren)
Gewicht:	ca. 68 kg (incl. 10 kg Akku)
Reichweite:	ca. 120 km (mit 40 Ah „Ultra Akku“ und 70 kg Fahrergewicht)
Ladezeit:	8 Std. (4 Std. mit Schnelllader)
Größe (fahrbereit):	l/b/h = 156 cm / 71 cm (incl. Spiegel)/98-111 cm (Lenker höhenverstellbar)
Größe (gefaltet):	l/b/h = 156 cm / 64 cm / 73 cm
Zuladung:	150 kg
Garantie:	2 Jahre
Geeignet für:	alle Amputationshöhen (bis auf Hüft-Ex beidseitig oder höher)
Besonderheiten:	Luftfederfahrwerk mit 13 cm Bodenfreiheit bewältigt Steigungen bis über 20% leichte Geländegängigkeit durch Alljahresreifen abschließbares Akkufach in Standfläche mit Schnellwechselfunktion Wetterfest, robust, extrem wendig hochgradig individuell anpassbar (z.B. Umbau auf Einhandbedienung)
Grundpreise:	4.999 € - 6.199 € (Katalogpreis 2025)
Preis Testfahrzeug:	6.835,99 €
Infos im Internet:	Web-Infos (Freliner Info-Seite)



Tastenfeld zum Einstellen von Leistungsstufe und Fahrmodus sowie der Tempomat, das Fernlicht und der Warnblinker und die Schiebetaste (falls man das Gerät neben sich herschieben möchte) ist gut erreichbar auf der linken Seite angebracht. In der Mitte des Lenkers ist ein Display verbaut, das Auskunft über Betriebszustand, Geschwindigkeit, Akkukapazität und weiteres gibt. Kleines Schmankehl: Eine USB-Ladebuchse ist auch vorhanden. Wir leben ja in modernen Zeiten.

Auf Nachfrage hin bestätigt mir Steffen Kloiber, Geschäftsführer der eMotion42 GmbH, dass auch vielfältige individuelle Umbauten, zum Beispiel auf Einhandbedienung, möglich sind. Das ist für meine Tätigkeit als Prothesengebrauchstrainer nicht ganz unwichtig, weil ich zunehmend auch mehrfach amputierte Menschen

trainiere- und darunter befinden sich auch Armamputierte.

Einfach mal losfahren?

Das Fahren ist am Anfang gar nicht so einfach, denn das enorm weit einschlagbare Vorderrad und die schmale Spurweite, die einem das feine Manövrieren in engen Bereichen erlaubt, verlangen schon ein wenig Vorsicht beim Kurvenfahren. Das ist so ein bisschen wie beim Fahren mit Motorrad und Beiwagen: Man muss sich in schneller gefahrenen Kurven ordentlich mit dem Oberkörper mitbewegen, sonst ist man nur noch mit zwei Rädern auf dem Boden – was übrigens sehr sportlich aussieht! Um sich immer situationsgerecht fortbewegen zu können, wird der Vortrieb in insgesamt fünf



Rauf und runter über Stock und Stein.

Fahrstufen unterteilt: Von Stufe 1 („Kaufhausmodus“ mit butterweichem Anfahren und sanfter Geschwindigkeitsveränderung) bis Stufe 5 („volles Rohr!“ mit brachialer Beschleunigung, bissigem Durchzug und 45 km/h Höchstgeschwindigkeit).

Wir bewegen uns sofort in Richtung eines nahen gelegenen Getreidefeldes, wo ich kompromisslos mit den Geländeeigenschaften des Freeliners Bekanntschaft mache. Mein anfängliches Erstaunen über die Hemmungslosigkeit, mit der der Freeliner auf dem Acker bewegt werden kann, weicht binnen Minuten der Freude, hier etwas ganz anderes pilotieren zu können, als man von einem handelsüblichen Elektroscooter erwarten darf. Schließlich ist das äußere Erscheinungsbild einem klassischen Seniorenroller auf den ersten Blick nicht unähnlich, aber bei genauerer Betrachtung liegen Welten zwischen diesen Beispielen der Mikromobilität.

Er wird gleich mitgenommen

Ich nehme das Ladegerät, die Papiere und ein wenig Infomaterial entgegen und verstaue den Freeliner in meinem Kombi. Das geht ganz gut, da der Koffer hinten mit einem Handgriff zu entfernen ist und die Lenksäule sich mittels Schnellver-

schluss einfach umklappen lässt. Lediglich das Anheben erfordert eine weitere Person, da der Freeliner mit 68 Kilogramm Gewicht allein nur schwer in das Auto zu bewegen ist, ohne Kratzer an der Ladekante zu hinterlassen.

Zu Hause lerne ich schnell die Vorzüge eines immer sofort einsatzfähigen Kleinstfahrzeugs zum Einkaufen, zum Arztbesuch oder auch zum Fahren zur Werkstatt schätzen. Einfach Helm aufsetzen, Zündschlüssel drehen und ab geht die Post! Das schnelle Bewältigen von Wegstrecken, die unfassbare Wendigkeit durch das einzelne Vorderrad in engeren Situationen, der geringe Platzbedarf zum Beispiel in Aufzügen und die mit 120 Kilometern enorme Reichweite machen das Bewegen im erweiterten Wohnumfeld zu einem Genuss. Theoretisch könnte ich mir einen Wechselakku zulegen, mit dem ich dann bis zu 240 Kilometer Reichweite hätte. Damit könnte ich, ohne nachzuladen, von Berlin bis zur Ostsee fahren.

Aber Achtung: Der Spaß wird auf schlechten Wegstrecken getrübt. Der kurze Radstand und die schmale Spur bügeln nun einmal Holperstrecken oder Kopfsteinpflaster nicht so gut weg. Als Kleinkraftfahrzeug darf ich nur auf Straßen fahren. Bei einer Überlandfahrt zur Autowerkstatt, wo ich meinen Wagen von einer

Reparatur abgeholt habe, war es auf den deutlich seiteneigenen Rändern der Landstraßedann schon ein wenig abenteuerlich, schnell zu fahren. Aber: Auch das hat funktioniert!

Dennoch: Das Bewältigen kurzer Strecken sowie das Bewegen im Wohn- und Arbeitsumfeld kann sehr gut durch die Beinprothese(n) ermöglicht, das Durchmessen längerer Wegstrecken (am besten mit den zu transportierenden Einkäufen) kann leidensgerecht mit dem Freeliner gewährleistet werden.

Fazit

Ganz ehrlich? Seitdem ich dieses Gefährt kenne, habe ich keine Angst mehr, vorm Altwerden! Dieses Gerät ist enorm vielseitig, kann von lammfromm bis giftig, ist ausdauernd und hinterlässt bei mir einen unfassbar robusten Eindruck. Aus der Perspektive des beinamputierten Menschen ist es eine hervorragende Ergänzung zur Sicherstellung der individuellen Mobilität mit Prothese.

Michael Kramer

Hier sieht man
den Freeliner und
Michael Kramer
in Action.

