

NEU!

MYRIKE

MEIN FAHRRADMAGAZIN

01-2019

JANUAR/FEBRUAR

Deutschland 4,90 €

Österreich 5,60 € Schweiz 8,90 CHF
BeNeLux 5,60 € Italien 6,20 € Spanien 6,20 €
Slowenien 6,40 € Dänemark 55,00 DKK

Printed in Germany

Ein Freund von **bike & tour**



IM TEST VERSAND- E-BIKES

Lohnen die
Schnäppchen aus
dem Netz?

Modern & individuell
Schöne Fahrräder
aus **Stahl**

Akku-Beleuchtung
10 Sets im Test

Sport-Shirts
Das wichtige
Untendrunter

KRAFT TANKEN
Entspannung für
Körper und Geist

KANARISCHE INSELN

Der Sonne
entgegen

NORWEGEN

Traumtour
im hohen
Norden

Aktiv durch den Winter

TIPPS FÜR TOUREN, AUSRÜSTUNG & GESUNDHEIT



PURE
CYCLING

RIDE YOUR WORKOUT

DER ASPHALTIERTE WEG IST ZU ENDE? DEIN WORKOUT NOCH LANGE NICHT. DENN JETZT SORGT DAS PATHLITE SL MIT SEINEM LEICHTEN ALUMINIUMRAHMEN, 40 MM GRAVELREIFEN UND 75 MM FEDERWEG FÜR ZUVERLÄSSIGE PERFORMANCE UND NOCH MEHR SPASS BEIM TRAINING. EGAL WOHN DICH FÜHRT. STELLE DICH NEUEN HERAUSFORDERUNGEN MIT DEM PATHLITE SL.

[CANYON.COM/PATHLITE](https://canyon.com/pathlite)

CANYON



RAUS AUFS RAD!

Liebe Leserinnen und Leser,

ich weiß nicht, wie's Ihnen geht, aber ich bin trotz jahrzehntelanger Begeisterung fürs Radfahren gegen Angriffe des inneren Schweinehundes auch nicht gefeit: Wenn es Bindfäden regnet oder Schnee den Radweg bedeckt, neige ich schon mal dazu, nach dem Autoschlüssel zu greifen – um mich anschließend über mich selbst zu ärgern, wenn ich auf dem Weg zur Arbeit wieder sinnlos im Stau stehe.

Dass es – eigentlich immer – anders geht, belegt die aktuelle MYBIKE-Ausgabe. Wir haben viele Anregungen und Ideen zusammengetragen, wie man sich fürs Radfahren im Winter wappnet. Viele Produkte, oft unscheinbare Accessoires, schüt-

zen wirkungsvoll vor Nässe und Kälte. Mit vielen Jacken oder Regenhosen sieht man auch nicht mehr aus wie ein Expeditionsbergsteiger, obwohl man nur ins Büro radeln möchte.

Auch vor einer längeren Runde am Wochenende braucht man nicht zurückzuschrecken; das wäre auch insofern schade, weil einem nicht nur Naturerlebnis und Bewegung an der frischen Luft versagt bliebe, sondern auch die Vorfreude: Schließlich gibt es nichts Schöneres, als sich nach einer winterlichen Radrunde mit einer Tasse dampfenden Kaffees auf die Couch zu verkrümmeln ...

Viel Spaß beim Lesen und auf dem Rad!



Thomas Musch
Chefredakteur

MYBIKE IM NETZ

AUF **WWW.MYBIKE-MAGAZIN.DE** FINDEN SIE EINE FÜLLE VON SERVICE-INFORMATIONEN UND AKTUELLE NACHRICHTEN AUS DER WELT DES FAHRRADS



14

Fluchtpunkt Kanaren:
Die Sonneninseln
vertreiben den
Winterblues – und
immer öfter helfen
Pedelegs über die
Berge. Alle Inseln im
Touren-Check

FAHRRÄDER & ZUBEHÖR

- ▶ **26 TEST: VERSENDER-E-BIKES**
Günstig – aber auch gut? Fünf Pedelegs der
Versender-Hausmarken im MYBIKE-Test
- ▶ **38 TEST: AKKU-BELEUCHTUNG**
Dynamo, ade? Zehn legale Akku-Beleuchtungen
im Labor und auf der Landstraße
- ▶ **44 TEST: STAHLRAHMEN-BIKES**
Lastenrad, Langstreckler, Leichtläufer: zehn
zeitgemäße Räder mit stählernem Herz
- 64 MOSKITO-WATCH**
Tüftlergeist: Ein junger Schweizer baut
Radcomputer im klassischen Uhren-Design
- ▶ **76 LANGARM-UNTERHEMDEN**
Wolle oder Kunstfaser? Acht winterliche
Funktionsshirts, getestet im Textillabor
- 82 TESTCENTER**
Neues Zubehör, ausprobiert und bewertet von
der MYBIKE-Redaktion
- ▶ **86 DIE BESTEN WINTERTEILE**
Kein Frieren, keine Kompromisse: bewährte
Teile für Frostbeulen und Winterharte

92

**In der Ruhe liegt
die Kraft**

**Wie man mit
autogenem Training,
Massagen und
Taijiquan die
körperliche und
geistige Fitness
verbessert**



86

Nur Lieblingsteile: im Winter Bewährtes,
von der Socke bis zum Schutzblech

MOBILITÄT & VERKEHR

- 68 ORT OHNE REGELN**
Das Konzept des „Shared Space“ ersetzt
Verkehrsregeln durch Rücksicht. Die Kleinstadt
Bohmt hat es zehn Jahre lang ausprobiert

74 VERKEHRSPANUNG PER APP
Die Sportler-App „Strava“ zeichnet Radstrecken auf. Jetzt wollen nicht nur Züricher Verkehrsplaner die Daten nutzen

GESUNDHEIT & FITNESS

► **92 ENTSPANNUNGSTECHNIKEN**
Komm' mal runter! So helfen autogenes Training, Taijiquan und Massagen

98 FITNESS-NEWS
Kurz gemeldet: neue Erkenntnisse, aktuelle Trainingstrends und Gesundheitsprodukte

100 ERGONOMIE: DIE HÄNDE
Arbeitsplatz Fahrradlenker: Expertentipps und Ergo-Teile für den perfekten Zugriff

REISE & TOUREN

► **114 TOURENPLANER KANAREN**
Siebenmal Sommerwetter im Atlantik: Tourentipps zwischen El Hierro und Lanzarote

58 PROJEKT SABBATICAL
Raus aus dem Job und einmal um die Welt radeln? Die lange Auszeit wird immer beliebter. Tipps und Strategien für den Aus- und Einstieg

114 REISE-NEWS
Aktuelles aus der Rad-Reisebranche

116 KURZTRIP LENGGRIES
Ein Standort und seine zwei Top-Touren: unterwegs am oberbayerischen Alpenrand

► **120 NORD-NORWEGEN**
Schlaflos im Sattel: 500 Kilometer Natur-Vollrausch zwischen Lofoten und Tromsø

RUBRIKEN

- 03 Editorial
- 06 Magazin
- 36 So testet MYBIKE
- 56 Das mache ich selbst
- 128 Nachgefragt
- 130 Vorschau/Impressum

► Titelthemen dieser Ausgabe

116

Schönes Wochenende! Der MYBIKE-Kurztrip dreht zwei Runden im Isarwinkel, rund ums oberbayerische Lenggries



24

24 TÜRCHEN, 24 CHANCEN, **24 PREISE**: IN UNSEREM GUT BESTÜCKTEN ONLINE-ADVENTS-KALENDER VERSTECKEN SICH PREISE IM WERT VON FAST 15.000 EURO. WIE SIE HERANKOMMEN, VERRATEN WIR AUF SEITE 24. WO SONST?

44

Klassiker mit Zukunft: Zehn Stahlrahmen-Räder aller Kategorien lassen den klassischen Werkstoff glänzen





Das Lauftrad aus Lettland

Suchen Sie noch ein schönes Weihnachtsgeschenk für Kinder? Das BrumBrum-Balance Bike aus dem Baltikum überrascht mit schlichtem und schlauem Design. Der geschwungene Schichtholzrahmen integriert die hintere Gabel und den Sattel, Form und Materialspannung ermöglichen eine komfortable Federung. Gefahren wird auf unplattbaren, luftlosen Zwölf-Zoll-Reifen. Und wenn die kleinen Lauftradler wachsen, wächst das 3,6 Kilogramm schwere Rädchen mit: Einfach mittels Schrauben an den Gabeln die Rahmenhöhe anpassen. In Eiche- oder Walnuss-Finish für rund 300 Euro. www.brumbrum.me





Solche E-Bike-Laster sind in Amsterdam bereits für die niederländische Post unterwegs

HUCKEPACK

LASTENRÄDER LIEGEN IM TREND. SELBST AUF DER INTERNATIONALEN NUTZFAHRZEUG-AUSSTELLUNG WURDEN KONZEPTE ALLER ART UND GRÖSSE PRÄSENTIERT

Ob es an der allseits geforderten Verkehrswende oder an drohenden Fahrverboten liegt, wollte niemand offenlegen. Jedenfalls überraschte sogar der Volkswagen-Konzern auf der IAA für Nutzfahrzeuge in Frankfurt mit einem Cargo-E-Bike. Bei den Komponenten setzt VW überwiegend auf bewährte Teile und Technik. Allerdings gibt es auch innovative Details: Die tiefe Ladefläche bietet Platz für Behälter mit bis zu einem halben Kubikmeter Volumen. Der Neigemechanismus an den Vorderrädern und der Radstand von 1,35 Metern sollen ein sicheres und angenehmes Handling auch in Kurven erlauben. Das Cargo-E-Bike riegelt bei 25 km/h ab und erlaubt zum Grundgewicht von 40 Kilogramm eine Zuladung von 210 Kilo inklusive Fahrer. Wann und wie das VW-Lastenrad kommerziell verfügbar sein soll, steht allerdings noch nicht fest. Einen Schritt weiter ist dagegen Fahrrad-Hersteller Gazelle mit

dem D10 E-Cargo (Bild oben), das 2019 in Serie gehen soll. Die ersten Pilotprojekte in Zusammenarbeit mit der niederländischen Post laufen bereits in Amsterdam. Das D10 bietet Platz für einen oder als „Sattelschlepper“ sogar für zwei Standard-Container mit den Abmessungen einer Euro-Palette (120 x 80 x 110 cm) inklusive einem Volumen von einem Kubikmeter und einem Gewicht von maximal 100 Kilogramm. Die Container stammen von Aluca, einem schwäbischen Spezialisten für Fahrzeugaufbauten. Gazelle reagiert mit seinem D10-Transportfahrrad auf die Nachfrage nach sinnvollen Transportlösungen für die sogenannte letzte Meile im innerstädtischen Bereich.



Neben einer aktuellen Bulli-Studie zeigte VW auch seine Idee eines modernen E-Cargobikes

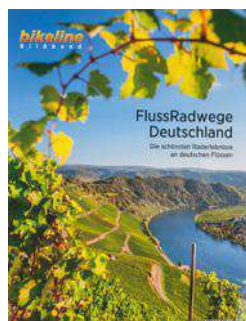
BÜCHER • BÜCHER • BÜCHER

VIELE NEUE FAHRRADBÜCHER STEHEN IN DEN REGALEN – MYBIKE STELLT TOURENFÜHRER, KARTEN, BILDBÄNDE UND LITERARISCHES VOR

FLUSSRADWEGE DEUTSCHLAND

An Flüssen entlang wird bevorzugt geradelt – vor allem in Deutschland mit seinen Tausenden Kilometern Flussradwegen. Der Bildband zeigt anschaulich, wo man noch hinfahren könnte, um die so vielseitige deutsche Kultur und Landschaft zu entdecken.

Esterbauer, 336 Seiten, 29,90 Euro



GENUSSRADELN FÜR SENIOREN

Leicht zu absolvieren, aber jeweils mit herrlicher Aussicht in die Alpen: Die beiden Bände über Chiemgau und Münchner Süden bieten eine große Auswahl an Touren durch der Deutschen liebste Radtourenregion.

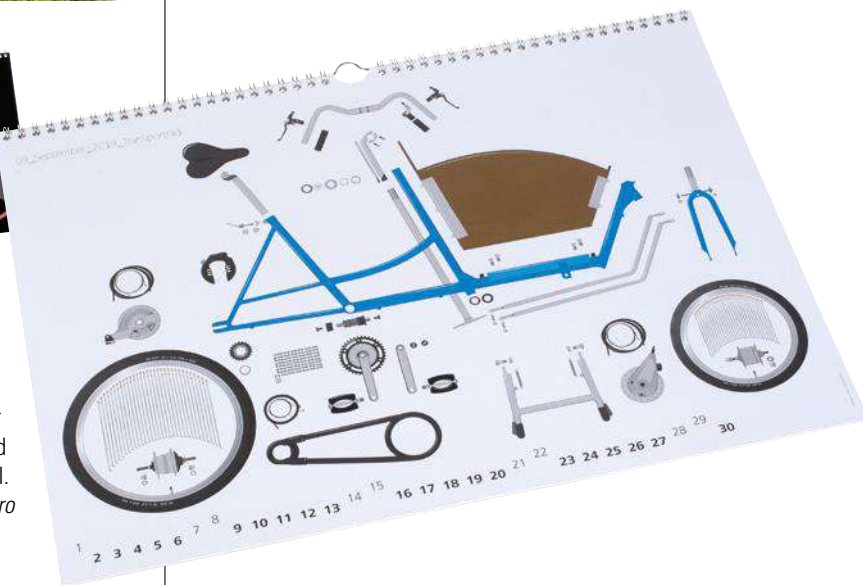
J. Berg, je 160 Seiten, je 16,99 Euro



ILLUSTRIERTER KALENDER 2019

Genau einen Monat hat man Zeit, ein Fahrrad bis in seine kleinsten Einzelteile genau zu studieren. Dann ist es Zeit, eine neue Seite aufzuschlagen. Mit höchster Präzision zeichnet der Fahrrad-Liebhaber die zwölf zerlegten Objekte seiner Begierde. Und vergisst dabei nicht das kleinste Detail.

Jürgen Isendyck, radundbuch.de, 24 Euro

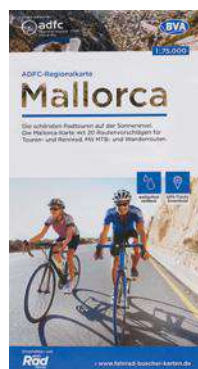


EUROVELO 6

Diese Fernradroute verbindet auf über 3.600 Kilometern den Atlantik mit dem Schwarzen Meer. In bekannter Bikeline-Qualität beschreibt dieser wetterfeste Rad-Guide den

Abschnitt im Osten Frankreichs, durch Burgund, das südliche Elsass und durch das Saône- und Doubstal bis zur Schweizer Grenze bei Basel. Den GPS-Track zur Route gibt's zum Downloaden.

Esterbauer, 120 Seiten, 15,90 Euro



ADFC-KARTE MALLORCA

Das Mittelmeer-Eiland ist ja bekanntlich die beliebteste Radfahrerinsel. Deshalb darf sie in der ADFC-Kartensammlung auch nicht fehlen und sich sogar Regionalkarte nennen. Das wasser- und reißfeste Blatt im Maßstab 1:75.000 bietet ein gut lesbares Kartenbild und 20 Routentipps auf der Insel.

BVA BikeMedia, 9,95 Euro



FAMILY ON TOUR

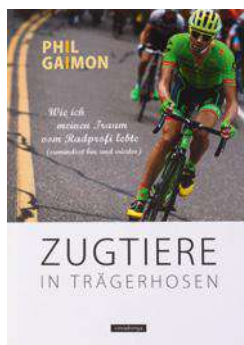
Aktiv unterwegs sein mit der Familie – mal mit dem Fahrrad, mal zu Fuß, mal mit dem Boot. Das reich bebilderte Buch präsentiert 40 spannende Reiseerlebnisse für die Urlaubs- oder Elternzeit. Mit Extra-Heft: Die besten Spiele und Aktivitäten für unterwegs.

Holiday, 192 Seiten, 19,90 Euro

ZUGTIERE IN TRÄGERHOSEN

Mit trockenem, bisweilen bissigem Humor und schierer Erzählfreude nimmt Phil Gaimon den Leser mit auf die spannende Strecke, die ein Radprofi für seinen Traumberuf zu bewältigen hat. Seine tiefen Einblicke ins Radsport-Business und den Alltag mit den Profikollegen erzählen anschaulich, manchmal sogar peinlich genau davon, wie eng Triumph und Misserfolg im kommerziellen Radsport beieinanderliegen.

Phil Gaimon, 378 S., Covadonga, 16,80 Euro



DAS STINKTIER, DER SHERIFF UND ICH

Einmal quer durch die USA, von Alaska nach Miami, Florida – Thomas Widerin setzt seinen vor einiger Zeit begonnenen Weg fort. Flüssig und mit Humor geschrieben, zieht der Bericht den Leser in seinen Bann und vermittelt ein lebendiges Bild

der USA, aus der Perspektive eines Menschen, der aus einer tiefen Lebenskrise viel gelernt hat.

Thomas Widerin, 215 S., Delius Klasing, 16,90 Euro



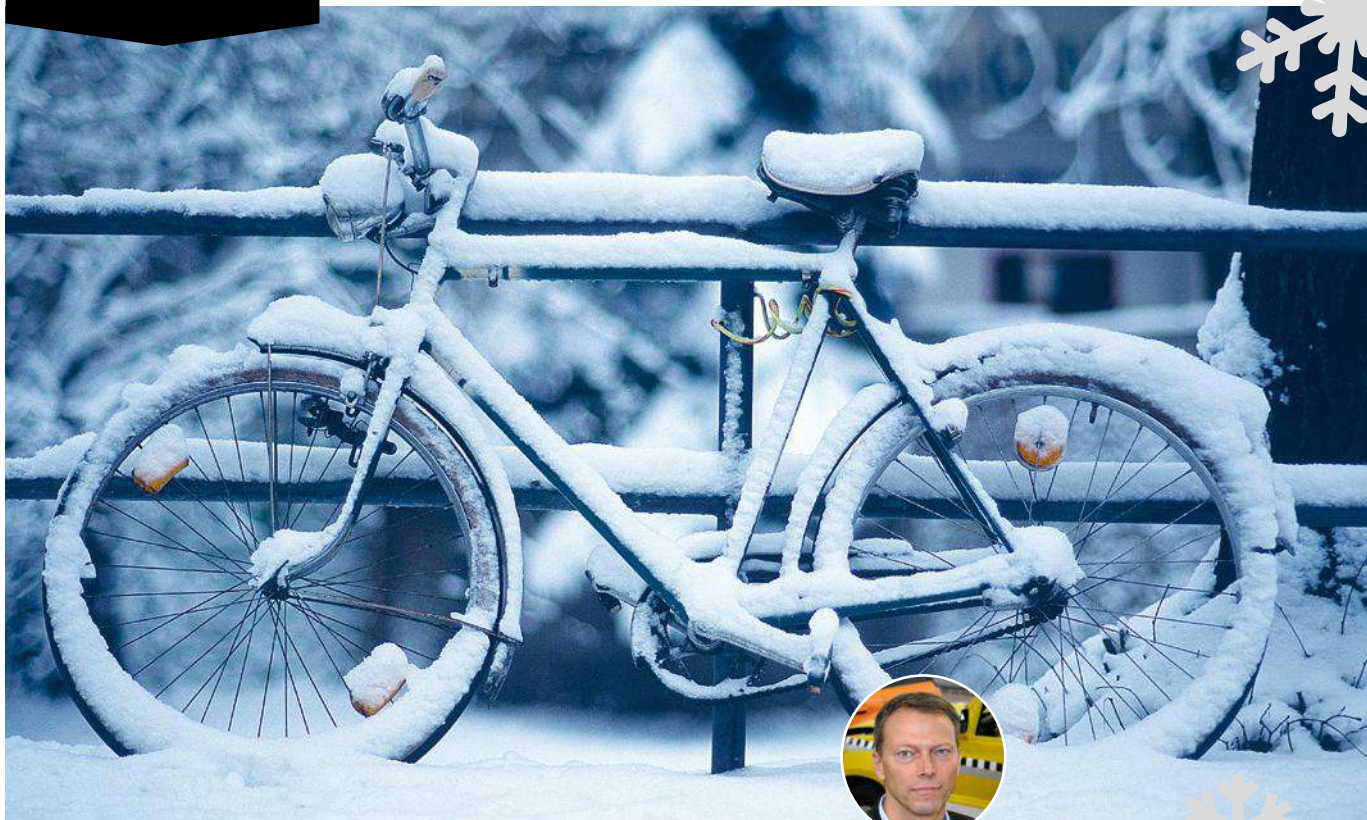
PASSION, STÄRKE, STIL

NR. 134 – DAS BIKE MIT
BESONDEREM RACE-APPEAL



Diamant
BEWEGT SEIT 1885

diamantrad.com



Siegfried Brockmann
Leiter der Unfallforschung
der Versicherer

SICHER UNTERWEGS IM WINTER

VORSICHT, GLATT UND DUNKEL! DIE UNFALLFORSCHUNG DER VERSICHERER GIBT TIPPS ZUM RADFAHREN BEI EIS UND SCHNEE

1 KLEIDUNG Der Fahrtwind macht die Winterluft nochmals spürbar kälter. Deshalb heißt es: sich stets warm anziehen. Der Zwiebellook (Schichten-Prinzip) hat sich gut bewährt. Am besten außen mit heller, gut sichtbarer, winddichter Kleidung inklusive zusätzlicher Reflektoren an der Jacke, an der Hose, an Handschuhen sowie am Helm. Wasserdichte Überschuhe schützen die Füße und Alltagsschuhe vor Schmutz, Streusalz und Feuchtigkeit.

2 FAHRRAD Auch das Fahrzeug sollte möglichst winterfit sein. Das heißt, eine funktionierende Beleuchtung versteht sich nicht nur in der dunklen Jahreszeit von selbst. Die Reifen brauchen ein griffiges Profil, das auch bei Schnee, Matsch und Eis die Spur hält. Der Luftdruck wird am besten abgesenkt auf den unteren Wert, der auf dem Reifen angegeben ist. Wenn keine Angaben auf dem Reifen stehen, geben die Webseiten der Hersteller

Auskunft. Auch die Brems- und Schaltzüge brauchen im Winter besondere Aufmerksamkeit, da sie gerne vereisen. Notfalls ein Enteisungsmittel in die Bowdenzüge sprühen.

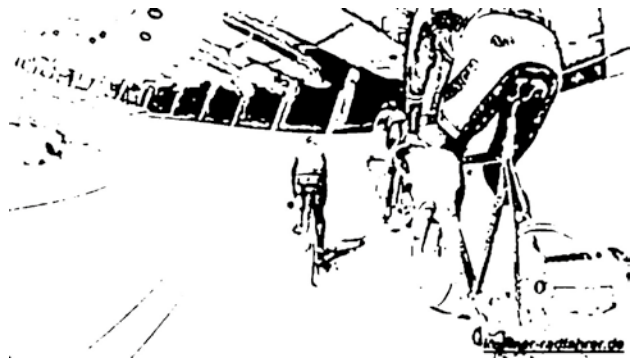
3 VERHALTEN IM VERKEHR Schwierige Bedingungen verlangen ein verändertes Fahrverhalten. Bei Dunkelheit, Nebel, aber vor allem bei Schnee, Regen und auf glitschigem Laub heißt es, die Geschwindigkeit zu reduzieren und sich zu konzentrieren. Zudem rechnen Autofahrer im Winter nicht unbedingt mit Radfahrern und sind oft selbst durch die äußeren Bedingungen abgelenkt.



Die neue Broschüre „Sicher unterwegs mit dem Fahrrad“ steht zum Download auf der Website der Unfallforschung der Versicherer. udv.de/de/publikationen

WINTER-SERVICE

Schnee, Regen, Frost und Streusalz können dem Fahrrad ganz schön zusetzen. Noch bis Ende Februar gibt es deshalb in allen teilnehmenden VSF-Radgeschäften 12 Euro Rabatt auf die Wartung. Ein entsprechender Gutschein kann auf der Website des VSF (www.vsf.de/winterservice) heruntergeladen werden. Die Winter-Inspektion erfolgt nach einer einheitlichen Checkliste in mehr als 100 Arbeitsschritten.



Der Oscar des Fahrradfilms

Die Goldene Kurbel des 13. Internationalen Filmfestivals ging an „Tigersprung“. Der Film erzählt die tragische Geschichte des Bahnradweltmeisters von 1932, Albert Richter, und seinem jüdischen Manager Ernst Berliner. Aus diesem Anlass wurde auch die neue Kategorie „Bester Radsportfilm“ ins Leben gerufen. Den Großen Preis der Jury erhielt „Der Langsamwallradfahrer“, ein Film über einen ganz besonderen Radpilger auf seinem Weg nach Santiago de Compostela. www.cyclingfilms.de

Klein. Fein. Hell. Im Aluminiumgehäuse.



LUMOTEC-SERIE IQ-XS

Alles drin - auf minimalem Raum.

Der kleine Bruder des erfolgreichen IQ-X überzeugt neben seinem kompakten Alu-Design auch durch eine üppige Ausstattung. Und das mit einem Gewicht von weniger als 90 Gramm. Aktuelle IQ2-Lichttechnik mit einer Leistung von 70 Lux trifft auf Sicherheitsmerkmale wie sensorgesteuertes Tagfahrlicht und Seitenabstrahlung. Erhältlich für den Betrieb mit Dynamo und als Version für E-Bikes - nur im Fachhandel, UVP ab 79,90 €. Natürlich StVZO-zugelassen. Erhältlich in Schwarz oder Silber.



FAHRRAD- UND REISEMESSEN

DIE WICHTIGSTEN
FAHRRAD-TRENDS 2019
UND NEUE REISE-IDEEN
MIT UND OHNE RAD

11.–13.1.2019 **Dresden**
E-Bike-Days Dresden,
www.ebike-days-dresden.de

12.–13.1.2019 **Stuttgart**
Fahrradreisen auf der CMT
www.messe-stuttgart.de

18.–20.1.2019 **Rostock**
Fahrrad Rostock
www.expotecgmbh.de

19.–20.1.2019 **Bad Salzungen**
Faszination Fahrrad
www.mevelo.de

30.1.–3.2.2019 **Hannover**
abf Messe Fahrrad & Outdoor
www.abf-hannover.de



6.–10.2.2019 **Hamburg**
Rad Hamburg,
www.radhamburg.de

9.–10.2.2019 **Wels/Österreich**
Bike Festival Austria,
bike-festival.at

16.–17.2.2019 **Verona/Italien**
Cosmo Bike Show,
cosmobikeshow.com

20.–24.2.2019 **München**
f.re.e 2019 Reise-
und Fahrradmesse,
www.free-muenchen.de

21.–24.2.2019 **Essen**
Fahrrad Essen,
fahrrad-essen.de

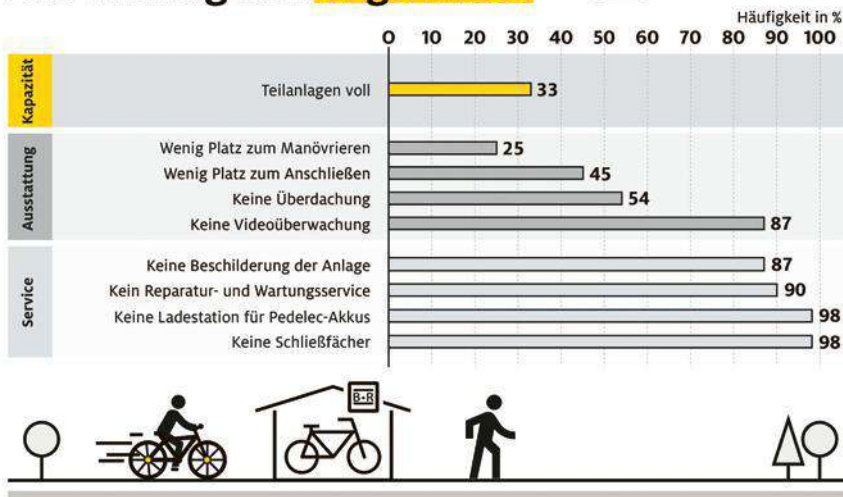


DER ADAC HAT BIKE+RIDE-ANLAGEN IN GROSSSTÄDTEN GETESTET.
FAST JEDE ZWEITE FIEL DURCH, OFT GIBT ES ZU WENIG PLÄTZE

Pendler, die mit Fahrrad und Bahn unterwegs sind, kennen den Frust: An Bahnhöfen gibt es viel zu wenig Radstellplätze, die zudem oft mangelhaft ausgestattet sind. Der ADAC hat in zehn deutschen Großstädten 100 Bike + Ride-Anlagen getestet. Das Ergebnis ist ernüchternd: Ein Drittel ist chronisch überfüllt, oft gibt es nur antiquierte Vorderradhalterungen, die keinen echten Schutz vor Diebstahl und Umfallen des Fahrrads bieten. Mehr als die Hälfte der Stellplätze hat keinen Wetterschutz, und kaum irgendwo finden sich Serviceangebote wie Schließfächer, Ladestationen für Pedelecs, Reparaturdienste oder gar eine Videoüberwachung. Gute Beispiele fanden die Tester in Bremen, Nürnberg, Leipzig, München und Stuttgart. Das Fazit: Der Radverkehr in Großstädten nimmt zwar konstant zu, aber die Infrastruktur hinkt in vielen Bereichen weit hinterher. adac.de/bike-ride

ADAC Test 2018: Bike+Ride

Die wichtigsten Ärgernisse



© 9.2018 ADAC e.V.



KETTENSCHUTZ

Eltern verstoßen gegen ihre Aufsichtspflicht, wenn sie ihrem neunjährigen Kind ein Fahrrad mit einem abmontierten Kettenschutz überlassen, ohne das Kind über die Gefahren aufzuklären, die sich bei der Benutzung ergeben

können. Dies wurde den Eltern eines Kindes bescheinigt, welches mit einer unten weit geschnittenen Jogginghose in die Fahrradkette bzw. den äußeren Zahnkranz geriet, den Lenker verriss und gegen einen geparkten Pkw stieß, wodurch Schäden von rund 2.000 Euro entstanden. Den Eltern sei die Verletzung ihrer Aufsichtspflicht vorzuwerfen. Das neunjährige Kind habe zwar ohne Weiteres allein mit dem Fahrrad vom Sportunterricht nach Hause fahren dürfen. Die Eltern hätten das Kind aber wegen des abmontierten Kettenschutzes auf die daraus resultierende erhöhte Gefahrenlage beim Tragen einer unten weiter geschnittenen Hose hinweisen müssen. Diese Gefahr sei nun Realität geworden, denn das Kind sei mit der anschließend entstandenen Situation überfordert gewesen (LG Wuppertal, Urt. v. 17.10.2017 – 16 S 19/17, Beck RS 2017, 132100).

1. Fotografiere deinen Lieblingsmoment, unter dem **Motto** „RADFAHREN verbindet“

2. Reiche dein Foto ab 01.11.2018 bis 01.03.2019 ein...

3. ...und gewinne tolle Preise!

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS 2019
SUCHT DEIN BESTES FOTO!

Radeln und knipsen

Die Initiative „Der Deutsche Fahrradpreis 2019“ sucht die schönsten, kreativsten und interessantesten Bilder rund um das Thema Fahrrad. Das Motto lautet „Radfahren verbindet!“ Fotos können noch bis 1. März 2019 eingereicht werden.
www.der-deutsche-fahrradpreis.de



DOBRODOŠLI DEIN E-MTB ABENTEUER STARTET IN SLOWENIEN 2019

EXPLORE YOUR E-MTB-WORLD! Werde zum E-MTB-Pionier und entdecke Slowenien, dieses „vergessene Land“ im Herzen von Europa mit wunderschönen, einsamen Gebirgslandschaften und der smaragdgrünen Soca ist noch ein absoluter Geheimtipp für E-MTBler. Du und dein Bike auf geschichtsträchtigen Wegen, mal auf einem flowigen Singletrail, mal auf grobem Schotter durch die Landschaft. Es gibt so viel zu entdecken. Das Finish am Mittelmeer wirst du nie vergessen!

Wir freuen uns auf dich!

REISEDATEN

Termin 1: 1. - 8. Juni 2019

Termin 2: 15. - 22. Juni 2019

Termin 3: 28. September - 5. Oktober 2019

**MELDE DICH
JETZT AN!**

PREIS

Preis p. P. 1.199 Euro pro Termin (durchgeführt von Travel-S Elektro Mountainbike Reisen)

STRECKE

8 Tage / 6 Etappen (ca. 382 km, ca. 9.400 hm)

LEISTUNGEN INKL.

6 x Ü/F im DZ, Hotel, 1 x Ü/F im Berggasthof, ausgebildeter Guide, Servicefahrzeug / Gepäcktransport, rechtzeitiger Akkuwechsel auf Tour, technische Bikebetreuung hochwertige E-MTB Leihbikes, kleine Gruppen – großes Erlebnis, Mittags- und Kaffeepausen, individuelle Betreuung, Fahrtechniktips auf Tour, Sicherheits-/Risikomanagement, organisierte Rückreise, Welcome-Goody-Bag

NICHT INKLUDIERT

Leihbike: 50 € / Etappentag

TEILNEHMER

Max. 8 Personen pro Termin (Limitiert!)

ANMELDUNG UNTER

Tel.: 08039 / 8279930 oder email: emtbt@travel-s.de

WEITERE INFOS UNTER

www.travel-s.de www.dk-akademie.com

Ein Event der



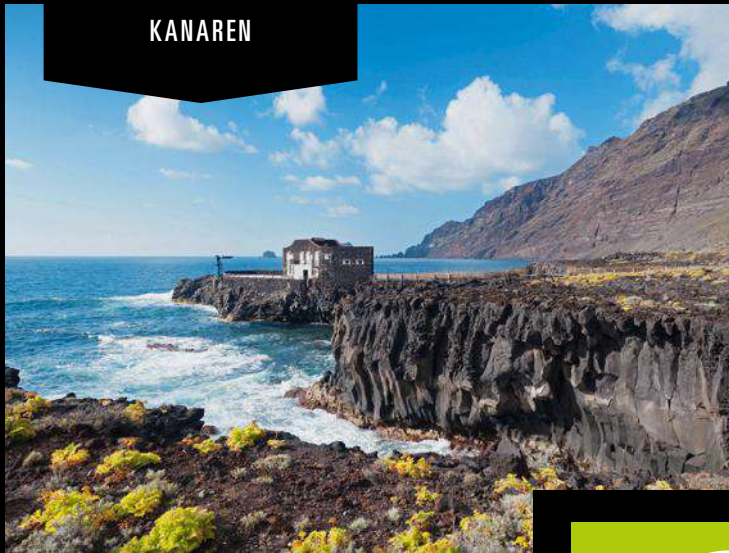
Panoramastraßen durchs
Vulkanland: Sightseeing im
Süden von El Hierro

Foto: Spanien

WINTER, ADE!

IN DEN WINTERMONATEN SIND DIE
KANAREN-INSELN EIN PARADIES FÜR RADFAHRER.
DIE SONNE SCHEINT, DIE TEMPERATUREN SIND MILD,
VIELE STRASSEN LEER. MYBIKE ZEIGT DIE SCHÖNSTEN
INSEL-TOUREN FÜR RADFAHRER UND E-BIKER

TEXT Armin Herb




Die GPS-Daten zum Download gibt es unter mybike-magazin.de

La Palma
Webcode #6338

Teneriffa
Webcode #6340

La Gomera
Webcode #6342

Gran Canaria
Webcode #6344

Fuerteventura
Webcode #6346

El Hierro
Webcode #6350

Lanzarote
Webcode #6348

Noch mehr Touren
im Kanaren-Spezial
Webcode #730





Die manchmal steilen Auffahrten werden belohnt mit grandiosen Tiefblicken, wie auf die Caldera de Taburiente. Danach geht's zum Café con leche in die Fußgängerzone von Los Llanos



LA PALMA

LA ISLA BONITA –
DIE GRÜNSTE INSEL DER KANAREN

La Palma gilt als geologisch jüngste Insel der Kanaren. Im Süden raucht sogar noch der kleine Vulkan Teneguia, der erst 1971 entstand. „Bei uns kann man das ganze Jahr über radeln“, erzählt der Allgäuer Ottos Siedesberger, der seit fast 30 Jahren radelnden Gästen die Insel zeigt. La Palma ist zwar fest im Fokus der Bergwanderer und Mountainbiker aufgrund seiner Topografie. Aber in Zeiten von E-Bike & Co. entdecken auch Straßenradler die kurvigen Bergstraßen. Denn abgesehen von der Hauptroute Santa Cruz de la Palma nach Los Llanos hält sich der Autoverkehr auf den Nebenstrecken in Grenzen. Allerdings sollten die La-Palma-Radler immer ein Auge auf den Akkustand und das Thermometer haben. Die Höhen- und Temperaturunterschiede können gewaltig sein, immerhin reicht die Insel vom Meer bis in eine Höhe von fast 2.500 Metern.

UNSERE TOURENTIPPS Eine Runde im Süden von Los Canarios zu den jungen Vulkankegeln und Stopp in der Bar Parada mit Mandelplätzchen-Bäckerei. Drei weitere Routen finden Sie auf www.mybike-magazin.de, Webcode #709.

RADVERLEIH & GEFÜHRTE TOUREN

Su Bici – La Palma Active in Brena Baja bei Santa Cruz de Tenerife (E-Bike-Verleih und E-Bike-Touren), www.la-palma-active.com
La Palma Bike Station in Puerto Naos, bike-station.de
Bike'n'Fun La Palma in Los Llanos de Aridane, www.bikenfun.de

RADFREUNDLICH ÜBERNACHTEN

Auf La Palma wohnen sehr viele Gäste in Apartments, Ferienhäusern und Fincas, z. B. in Puerto Naos und rund um Los Llanos.
Hotel Hacienda de Abajo in Tazacorte, www.hotelhaciendadeabajo.com
Residencia Las Norias in Tazacorte, www.residencia-lasnorias.com/de

LITERATUR/KARTEN

Kompass-Karte Nr. 232 „La Palma“ im Maßstab 1:50.000. Freytag & Berndt Wander- und Freizeitkarte „La Palma“ 1:30.000. Diverse Tourentipps auf www.bikemap.net/de

WEITERE INFOS

www.visitlapalma.es/de





So manches Sträßchen windet sich spektakulär entlang der Steilküste, wie ganz im Norden der Insel bei Playa de Benijo

TENERIFFA

VOM MEER
BIS IN EISIGE HÖHEN

Die größte Kanareninsel bedeutet Wüste und Dschungel, hohe Berge und tiefe Schluchten – fast wie ein Mini-Kontinent, der aber Radfahrern ohne Motor einiges abverlangt. Denn ausgedehnte Flachpassagen sind rar. Ganz im Gegenteil: Der Pico del Teide ist mit 3.718 Metern Spaniens höchste Erhebung, und eine Tour im Nationalpark zu seinen Füßen verläuft auf rund 2.000 Metern Höhe und beginnt morgens manchmal bei Frost. Das heißt, ob Anaga-Berge, Teno-Gebiet oder Teide, die interessantesten Routen finden sich vor allem in den verschiedenen Gebirgsregionen jenseits der quirligen Urlauberstrände, somit sind eine gute Kondition und Übersetzung ratsam. Manch leidenschaftlicher Radler nimmt sich gleich eine Unterkunft in den Bergen. Auf bestimmten Routen nehmen auch einige Linienbusse (am besten vorher anfragen!) begrenzt Fahrräder mit.

UNSERTOURENTIPP eine sportliche Runde durchs Teno-Gebirge ab Garachico zum berühmten Ort Masca und weiter nach Santiago del Teide.

RADVERLEIH & GEFÜHRTE TOUREN

Bike Point Tenerife in Playa de las Americas und El Medano (auch geführte E-Bike-Touren), www.bikepointtenerife.com/de
Free Motion in Los Cristianos, www.free-motion.com/de/
teneriffa

Diga Sports in Playa de las Americas im Hotel Park Club Europe (keine E-Bikes), www.diga-sports.de

RADFREUNDLICH ÜBERNACHTEN

Hotel Luz del Mar in Los Silos (bietet auch geführte E-Bike-

Touren an), www.luzdelmar.de
Parador de Las Cañadas del Teide (einzigartige Lage im Nationalpark), www.parador.es/de
Hotel Iberostar Anthelia in Costa Adeja, www.iberostar.com/de

LITERATUR/KARTEN

Kompass-Karte Nr. 233 „Teneriffa“ im Maßstab 1:50.000.
Kümmerly+Frey „Outdoorkarte Teneriffa“ im Maßstab 1:60.000.
Diverse Tourentipps auch auf www.outdooractive.com

WEITERE INFOS

www.webtenerife.de; www.hallokanarischeinseln.com/tenerife



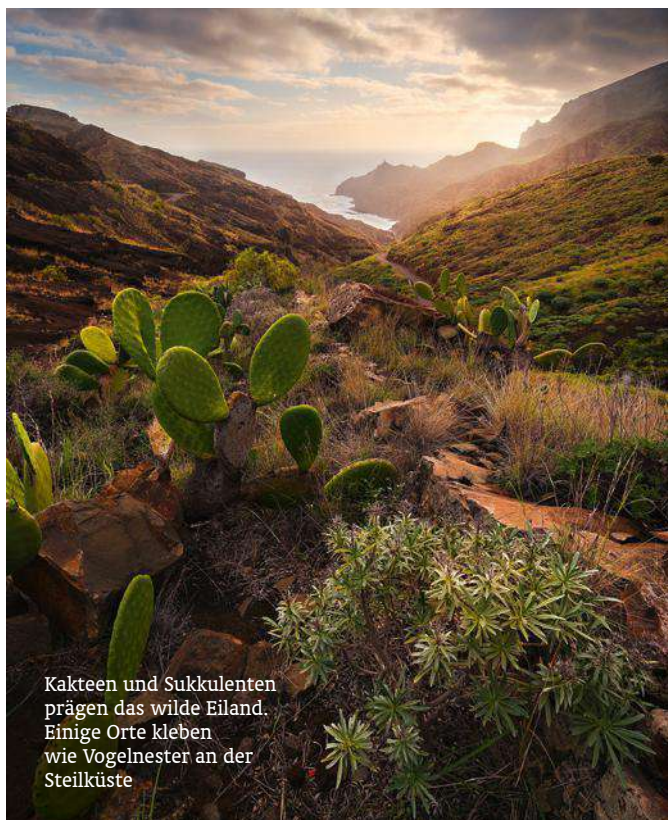
LA GOMERA

WILDE SCHLUCHTEN, PALMENHAINE
UND EIN MÄRCHENHAFTER LORBEERWALD

Die Form der Insel erinnert irgendwie an eine gigantische Kosmakrone im Meer. Das heißt, Berge, Barrancos (tiefe Schluchten) und am Gipfel der Parque Nacional de Garajonay mit seinem Nebelwald bestimmen das Landschaftsbild der zweitkleinsten Kanaren-Insel. Das wilde Bergland bedeutet jedoch auch, dass lange Flachpassagen zum Einrollen fehlen. In schier endlosen Serpentinaen winden sich die Sträßchen über La Gomera, hinauf und hinunter in die pittoresken Täler, wie das Valle Gran Rey, das früher auch als Hippie-Valley bekannt war. Der Straßenverkehr ist deutlich geringer als auf den großen Inseln. Und der Trost für weniger konditionsstarke Radfahrer: Das E-Bike hat auch auf La Gomera längst Einzug gehalten.

Wer übrigens gerne mal das Rad und die Sportart wechseln möchte: Gomera gilt in erster Linie als attraktives Mountainbiker- und Wanderer-Ziel.

UNSER TOURENTIPP Eine aussichtsreiche, kleine Höhentour, ideal als Schnupperrunde, startet im berühmten Valle Gran Rey und führt hinauf in die Dörfchen Arure, Las Hayas und El Cercado.



Kakteen und Sukkulenten prägen das wilde Eiland. Einige Orte kleben wie Vogelnester an der Steilküste

Fotos: Mauritius



RADVERLEIH & GEFÜHRTE TOUREN

Bikestation Gomera in La Puntilla im Valle Gran Rey (Citybikes und E-Mountainbikes, nur geführte MTB-Touren), www.bike-station-gomera.com
Gomera Cycling in Playa de Santiago (E-Bikes und E-Mountainbikes; Rad-Shuttleservice), www.gomercycling.com/de
Gomera Bikes in La Playa/Valle Gran Rey (Citybikes und E-Mountainbikes), www.gomera-bikes.com/de

RADFREUNDLICH ÜBERNACHTEN

Auf La Gomera wohnen sehr viele Gäste in Apartments, Ferienhäusern, Fincas und kleinen

Pensionen, z. B. im Valle Gran Rey und in Playa Santiago.

Oasis Bungalows im Valle Gran Rey, www.oasisgomera.com/de
Hotel Jardin Tecina in Playa de Santiago, www.jardin-tecina.com
Hotel Jardin Concha in Valle Gran Rey, www.hotelconcha.net

LITERATUR/KARTEN

Kompass-Karte Nr. 231 „La Gomera“ (mit kleinem Aktiv-Guide) im Maßstab 1:30.000.

WEITERE INFOS

<http://lagomera.travel/de> (offizielle Website: Hier wartet auch ein 178-seitiges PDF mit vielen wichtigen Reiseinfos zum Download), www.lagomera.de



GRAN CANARIA

BARRANCOS UND ROTE FELSEN

Die faszinierende Bergwelt ist willkommenes Rückzugsgebiet von den Urlauberstädten zwischen San Agustín und Puerto Rico. Am Atlantik entlang finden sich zudem kaum spannende Radstrecken. Entweder fährt man durch zersiedelte Landschaft, oder der Autoverkehr verdirbt einem die Lust am Radeln. Aber die grandiosen roten Berge, vor allem im Süden und im Zentrum der Insel, verlangen Ausdauer. Dafür bieten sie Serpentine um Serpentine viel fürs Auge: weiße Dörfer, Weitblick zu den Nachbarinseln, wilde Schluchten, mächtige Kandelaberkakteen und im Januar/Februar Hänge voller weiß und rosa blühender Mandelbäume. Und bergab dominiert dann die reine Fahrfreude. Das ist wie Surfen durch schier endlose Kurven. Achtung! Am Sonntag sollten Radler einen Ruhetag einlegen, denn dann ist halb Gran Canaria mit Auto und Motorrad in den Bergen unterwegs und macht Picknick.

UNSER TOURENTIPP Kurze Runde von Maspalomas zur Passstraße Cima Pedro Gonzalez, 30 Kilometer und 600 Höhenmeter.

RADVERLEIH & GEFÜHRTE TOUREN

Free Motion in Playa del Inglés, www.free-motion.com/de/gran-canaria
Cyclo Canaria in Maspalomas (auch geführte E-Bike-Touren und Shuttledienste für Radler), www.cyclo-canaria.com/de
Canco Gran Canaria in Puerto de Mogan (geführte E-Bike-Touren), www.cancograncanaria.com/de

RADFREUNDLICH ÜBERNACHTEN

Seaside Hotel Sandy Beach in Playa del Inglés, www.hotel-sandy-beach.com/de
Hotel Cordial Green in Maspalomas, www.becordial.com
Finca Villa del Monte in Santa Brigida, www.villadelmontegrancanaria.com



LITERATUR/KARTEN

Kompass-Karte Nr. 237 „Gran Canaria“ im Maßstab 1:50.000.
Publicpress Rad- und Wanderkarte „Gran Canaria“ 1:50.000.
Diverse Tourentipps mit digitalen Karten auf www.outdooractive.com

WEITERE INFOS

www.grancanaria.com/turismo/de



Nach atemberaubenden Serpentinien wartet ein kanarischer Imbiss in einem Bergdorf wie hier in Soria



Jenseits der schier endlosen Sandstrände führen die Wege auch zu kleinen Dörfern – wie Tefia mit seinen typischen alten Windmühlen

FUERTEVENTURA

STRANDPARTIEN UND KLEINE BERGETAPPEN

„La forte Ventura“, das starke Abenteuer, stand schon auf der ersten Kanaren-Karte aus dem Jahr 1339. Fuerteventura ist Abenteuer – das Abenteuer Landschaft, auch wenn auf den ersten Blick die Kargheit der zweitgrößten Kanaren-Insel etwas irritieren kann. Die Herausforderung beim Radfahren jenseits der schier endlosen Strände sind nicht die wenigen Bergstrecken – die höchste Erhebung misst nur 807 Meter. Wind und Sand heißen hier und da die Gegner. Mehrere Touren führen über staubige, holperige Schotterstraßen mit einigen satten Steigungen. Ein stabiles Trekkingrad mit guter Übersetzung und Stollenreifen ist daher angebracht. Fuerteventura ist zwar berühmt für seine Strände, aber auch das Inselinnere lohnt eine Rundfahrt, vor allem hinauf zum pittoresken Ort Betancuria.

UNSER TOURENTIPP Durch atemberaubende Landschaften im Süden, von Morro Jable zum Leuchtturm Punta Jandia, ggf. noch mit Abstecher nach Cofete an der Westküste. Eine schöne, aber anstrengende Strecke. Hier leistet ein E-Bike sicher gute Dienste.

Fotos: Kraus, Simon



RADVERLEIH & GEFÜHRTE TOUREN

Volcano Bike in Costa Calma und Morro Jable, www.volcano-bike.com/de
Easy Riders Bikecenter (keine E-Bikes) in Corralejo, www.easyriders-bikecenter.com
Fast Motion Bike (keine E-Bikes) im Hotel Fuerteventura Playa in Costa Calma, fastmotion.bike

RADREISEN

Individuelle und geführte Radreisen gibt's u. a. bei www.wikinger.de und www.biketeam-radreisen.de

RADFREUNDLICH ÜBERNACHTEN

Playitas Resort (Sport- und Familienhotel) in Tuineje, www.playitas.net/de
Hotel Ocean World in Morro Jable, www.oceanworld.de
Aldiana Club Fuerteventura in Las Gaviotas, www.aldiana.de

LITERATUR/KARTEN

Kompass-Karte Nr. 240 „Fuerteventura“ im Maßstab 1:50.000. Diverse Tourentipps auf www.bikemap.net/de

WEITERE INFOS

visitfuerteventura.es/de
fuerteinfo.net
www.fuerteventura-alternativ.de



EL HIERRO

DIE KLEINSTE UND WESTLICHSTE DER KANAREN

Schon die Anreise per Fähre oder Propellerflugzeug von Teneriffa oder Gran Canaria aus – es gibt keinen internationalen Flughafen – lässt erahnen, dass es ganz im Westen spürbar ruhiger zugeht als auf den großen Nachbarinseln. Das 270 Quadratkilometer große El Hierro ist vulkanischen Ursprungs mit Bergen bis 1.500 Meter, die rundum zum Meer hin steil abfallen. Von der UNESCO wurde die Insel zum Biosphärenreservat und Geopark ernannt. Der Norden zeigt sich relativ grün, der Süden eher trocken und steinig. Asphaltierte Straßen verbinden die Hauptorte von Valverde bis ins südliche Restinga. Darüber hinaus gibt es viele Sand- und Lavapisten, für die sich jedoch ein Mountainbike empfiehlt. Klassische Badestrände sollte man auf El Hierro allerdings nicht erwarten. Es gibt nur ein paar kleine Meeresschwimmbecken.

UNSERTOURENTIPP Eine 28-km-Runde von Mocanal oder dem Inselhauptstädtchen Valverde zu den sehenswerten Aussichtspunkten Mirador de Jimana und Mirador de La Peña. Weitere drei Touren finden sich auf www.mybike-magazin.de, Webcode #1318.



RADVERLEIH & GEFÜHRTE TOUREN

Yahe Aventuras in Valverde (nur MTB-Hardtails, geführte Touren und Tourentipps für Individualtouren), www.yaheaventuras.es/deutsch
MTB Active El Hierro in La Frontera (nur Mountainbikes und Rennräder), <http://tenerife-hierro-mtb.de/hierro>

RADFREUNDLICH ÜBERNACHTEN

Auf El Hierro wohnen viele Gäste in Apartments, Ferienhäusern und kleinen Pensionen, z. B. Apartamentos Los Verodes in Frontera, www.apartamentoslosverodes.es
Parador El Hierro in Las Playas,

www.parador.es/de
Hotel Puntagrande in Frontera, hotelpuntagrande.com
Hotel Balneario Pozo la Salud in Sabinosa, hotel-balneario-pozo-de-la-salud.frontera.hotels-canary-islands.com/de

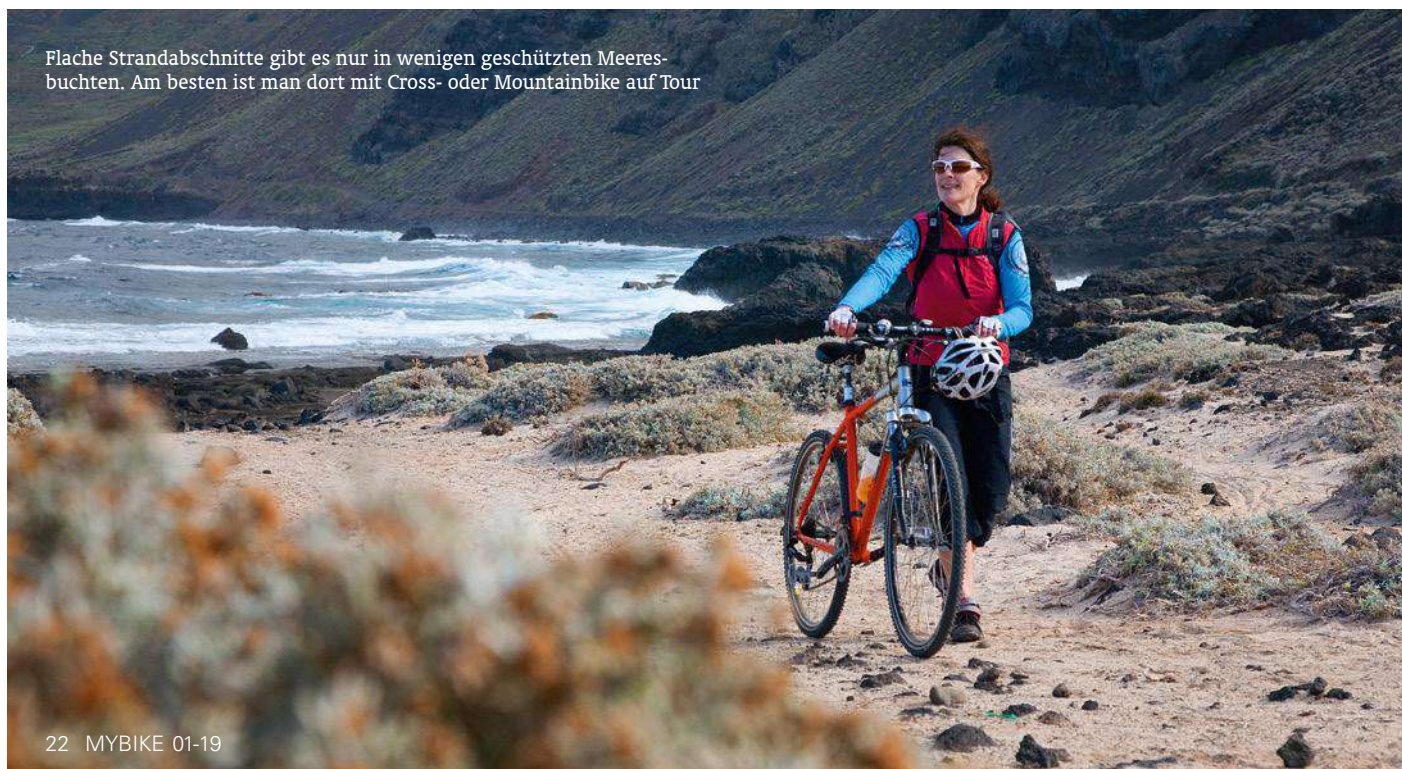
LITERATUR/KARTEN

Freytag & Berndt Freizeitkarte „El Hierro“ im Maßstab 1:30.000. Alles Interessante für den Traveller: Reise Know-How Verlag „InselTrip El Hierro“, 144 Seiten.

WEITERE INFOS

www.hallokanarischeinseln.com/el-hierro; elhierro.travel/de

Flache Strandabschnitte gibt es nur in wenigen geschützten Meeresbuchten. Am besten ist man dort mit Cross- oder Mountainbike auf Tour





Zuerst eine schöne Runde durch die bizarre Vulkanlandschaft, wo sogar Wein angebaut wird. Danach verdientes Relaxen am Hotelpool



LANZAROTE

RADFAHREN IM VULKANLAND

Nicht nur Rennradfahrer und Tourenbiker lieben die nordöstlichste Kanaren-Insel. Lanzarote wirbt für sich mit dem Claim „Europäische Sport-Destination“. Und tatsächlich fliegen viele Sportteams hierher, vom Triathleten bis zum Langstreckenläufer, um sich für die kommende Saison vorzubereiten. Leider fehlt diesen Leistungssportlern dann oft die nötige Muße für die bizarre Schönheit der schwarzen Vulkanlandschaft jenseits der weißen Touristendörfer. Als erste Insel wurde Lanzarote 1993 vollständig von der UNESCO zum Biosphärenreservat erklärt. Im Nationalpark Timanfaya darf man zwar nicht Rad fahren, aber in den Randzonen gibt es einige steinige Wege durch die faszinierende Mondlandschaft. Entdecker wählen deshalb ein Fahrrad mit breiten Profilreifen. Diese empfehlen sich auch für den lohnenden Ausflug auf die kleine Nachbarinsel La Graciosa.

UNSER TOURENTIPP Die Windrunde ab La Asomada. Drei weitere Routen stehen auf www.mybike-magazin.de, Webcode #1237.

RADVERLEIH & GEFÜHRTE TOUREN

Papagayo Bike an der Playa Blanca und im Sands Beach Resort (siehe unten), www.papagayobike.com/de
The Bike Station by TriBike (Mieträder aller Art von E-Bike bis Rennrad), Avenida Islas Canarias (Hotel Los Zocos), Costa Teguise, www.tribikestation.com
Lanzarote Cycling in Puerto del Carmen, www.lanzarote-cycling.com

RADREISEN

Individuelle und geführte Radreisen gibt's u. a. bei www.wikinger.de und www.biketeam-radreisen.de

RADFREUNDLICH ÜBERNACHTEN

Occidental Lanzarote Mar in Costa Teguise (mit Radverleih), www.barcelo.com/de/occidental-hotels/hotels
Club La Santa (Sporthotel an der Westküste mit Radverleih), www.clublasanta.com/de
Santa Rosa Club Costa Teguise (Sport- und Familienhotel), www.clubsanterosa.com
Sands Beach Resort in Costa Teguise, www.sandsbeach.eu

LITERATUR/KARTEN

Radkarten (road und offroad) zum Download auf <https://lanzaroteesd.com> (leider nur auf Spanisch). Kompass-Karte Nr. 241 „Lanzarote“ 1:50.000.

WEITERE INFOS

turismolanzarote.com/de

MYBIKE

ONLINE ADVENTS- KALENDER



24 TAGE VOLLER VORFREUDE

MIT **MYBIKE** ERWARTEN SIE IN DER VORWEIHNACHTSZEIT AN 24 TAGEN HOCHWERTIGE PREISE IM GESAMTWERT VON ÜBER € 16.900. **AB DEM 1. DEZEMBER** KÖNNEN SIE IN UNSEREM GROSSEN ONLINE-ADVENTSKALENDER STÖBERN, MITMACHEN UND GEWINNEN:

WWW.MYBIKE-MAGAZIN.DE/ADVENTSKALENDER

WIR WÜNSCHEN IHNEN VIEL FREUDE UND VIEL GLÜCK!



3
TRAVEL CHARME - BERGRESORT WERFENWENG. Vier Tage für zwei Personen inkl. Massagen. **#Wert: 636,00€**



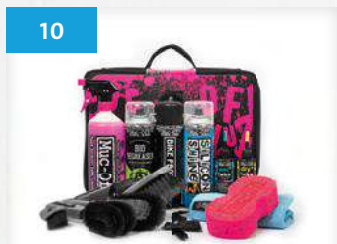
11
BUSCH + MÜLLER - IXON SPACE. Gewinnen Sie einen von drei Akku-Scheinwerfern. **#Wert: je 199,00 €**



23
CRATONI - C-PURE. Wir verlosen sechs Allroundhelme in verschiedenen Farbvarianten. **#Wert: je 79,95 €**



9
TRELOCK - SL 460 & LS 760. Verlost werden drei Sets bestehend aus Smartlock & Scheinwerfer. **#Wert: je 329,98 €**



10
MUC OFF - BICYCLE VALET KIT. Verlost werden fünf Ultimate Valet Case Kit Reinigungssets. **#Wert: je 115,00 €**



15
COSMIC SPORTS - NUTCASE. Gewinnen Sie einen von fünf sportlichen Fahrradhelmen für E-Biker. **#Wert: je 99,99 €**



12
SHOWERS PASS - ATLAS JACKIE. Verlost werden je eine Herren- und eine Damenjacke. **#Wert: je 279,00 €**



5
HOTEL GIAMAICA CESENATICO. Gewinnen Sie fünf Übernachtungen für zwei Personen mit HP. **#Wert: 500,00 €**



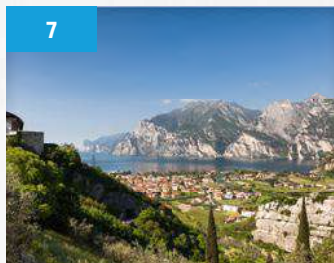
13

FIDLOCK - TWIST BOTTLE 600.
Verlost werden insgesamt 15 Trinkflaschen inkl. innovativem Halter. **#Wert: 524,85 €**



21

HABERLAND - REIKYA. Gewinnen Sie eine von sieben roten Lenkertaschen für Ihr Fahrrad. **#Wert: je 79,95 €**



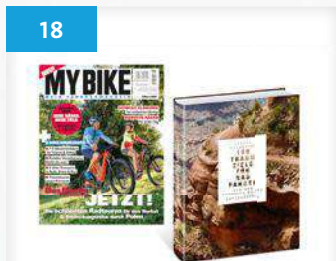
7

BELVELO. Verlost wird eine geführte E-Bike Reise am Gardasee inkl. Leih-E-Bike und fünf Übernachtungen. **#Wert: 845,00 €**



22

HIPLOK ORIGINAL SUPERBRIGHT.
Wir verlosen fünf tragbare, reflektierende Fahrradschlösser. **#Wert: je 100,00 €**



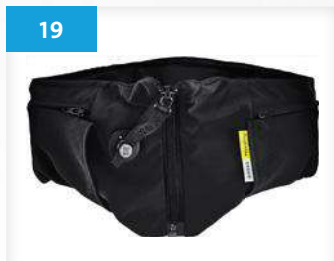
18

MYBIKE ABO + BUCH. Delius Klasing verlost zehn Sets bestehend aus MYBIKE Jahresabo und Buch. **#Wert: 598,00 €**



17

CREME CYCLES - SMART SHOP BAG. Gewinnen Sie eine von vier modernen Fahrradtaschen. **#Wert: je 159,00 €**



19

HÖVDING 2.0. Sport Import verlost zwei innovative, sichere und modische Airbag-Fahrradhelme. **#Wert: je 299,00 €**



1

VALLE DI LEDRO - HOTEL CIMA D'ORO. Gewinnen Sie drei Nächte für zwei Personen am Ledrosee. **#Wert: 500,00 €**



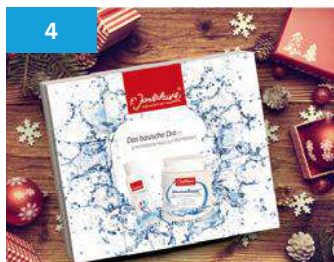
8

KRYPTONITE - KRYPTOLOK.
Gewinnen Sie eins von acht Mini-7 Schlössern mit Flexframe-Halter. **#Wert: je 49,99 €**



16

TECHNIBIKE - COOPER E. Verlost wird ein puristisches E-Bike als perfekter Begleiter für die Stadt. **#Wert: 2.499,00 €**



4

JENTSCHURA - BASENBOX.
Gewinnen Sie eins von zehn basischen Geschenk-Sets. **#Wert: je 31,50 €**



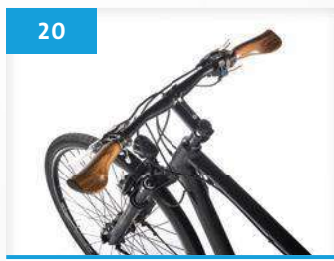
14

ATLANTIC - PFLEGESET. Immer auf der sauberen Seite. Gewinnen Sie eins von zwölf Pflegesets. **#Wert: je 44,90 €**



24

BURGENLAND. Als Hauptpreis werden drei Übernachtungen für zwei Personen im AVITA Resort ****Superior in Bad Tatzmannsdorf in einem Wellnesszimmer Superior verlost. Das Paket beinhaltet Gourmet-Verwöhnspension und gratis Fahrrad und E-Bike Verleih. **#Wert: 2.000,00 €**



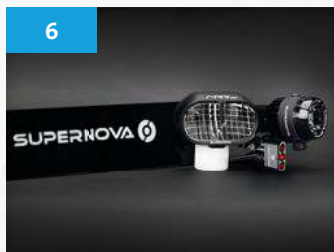
20

VELOSPRING - SEN COMFORT. Drei Sets gefederter Fahrradgriffe aus Nussbaumholz werden verlost. **#Wert: je 199,00 €**



2

CRATONI - COMMUTER. Verlost werden drei Komfort-Helme mit eingebautem Rücklicht. **#Wert: je 149,95 €**



6

SUPERNOVA. Gewinnen Sie ein M99 MINI Pro-25 sowie ein Set (Airstream 2 + Airstream Tail Light 2). **#Gesamtwert: 547,00 €**

**AB
1. DEZEMBER
MITSPIELEN!**

[www.mybike-magazin.de/
adventskalender](http://www.mybike-magazin.de/adventskalender)



E-POWER PER POST

IM INTERNET BIETEN VERSANDHÄNDLER GÜNSTIGE PEDELECS AN. WIE GUT SIND DIE SCHNÄPPCHEN AUS DEM NETZ? WIR HABEN FÜNF GANZ UNTERSCHIEDLICHE EIGENMARKEN-PEDELECS AUS DEM INTERNET UNTER DIE LUPE GENOMMEN

TEXT Uli Frieß FOTO Jan Greune

EINKAUFEN IM WORLD WIDE WEB ist ziemlich verlockend. Internetshops sind 24 Stunden am Tag geöffnet, unterschiedlichste Produkte lassen sich am Monitor aussuchen und miteinander vergleichen. Dafür muss man nicht mal das Haus verlassen. Bestellt wird per Mausklick und Kreditkarte, ein paar Tage später klingelt der Lieferservice an der Tür. Bequemer geht es nicht. Weil Pedelecs bei sonst gleicher Ausrüstung und Qualität gut 1.000 bis 1.500 Euro teurer sind als unmotorisierte Räder, lockt zusätzlich die Aussicht auf ein Schnäppchen aus dem Netz. Wer sich im Internet umsieht, findet viele Shops, die übliche Markenräder in großer Anzahl anbieten. Daneben gibt es Versandhändler, die auch Eigenmarken verkaufen. Wie unterscheiden sich deren Produkte von Markenpedelecs? Wir haben fünf Eigenmarken-Pedelecs von Internet-Anbietern getestet und recherchiert, welchen Service die Händler ihren Kunden bieten. Denn auch, wenn die Kaufabwicklung im Netz einfach ist: Alles, was danach kommt, ist für den Versandhändler und dessen Kunden deutlich aufwendiger als im Kontakt mit dem Fachhändler am Ort.

Pedelecs sind technisch komplizierter und anspruchsvoller in Pflege und Wartung als unmoto-

risierte Räder. Neben der Qualität und den Fahreigenschaften der Testräder hat uns deshalb interessiert, wie die Shops mit Gewährleistung, Garantien und Reparaturen umgehen. Service, wie er für den Fachhandel in der Regel selbstverständlich ist – beispielsweise eine Probefahrt oder kostenlose Erstinspektion – können Internetshops zumindest vor logistische Probleme stellen.

Vergleicht man die Verkaufs- und Servicephilosophie der Versand-Radhändler, zeigen sich deutliche Unterschiede. Decathlon und Stadler setzen bei ihren Eigenmarken auf günstige Preise. HNF-Nicolai und Rose bauen auf hohe Qualität auf höherem Preisniveau. Wer bei HNF-Nicolai ein Rad bestellt, konfiguriert sein Wunschmodell online. Das entsprechende Pedelec, oder auch mehrere unterschiedliche Modelle, liefert HNF-Nicolai anschließend an einen vom Kunden gewählten Wunschort. Dort kann er das Rad ohne Kaufverpflichtung Probe fahren. Passt alles, bleibt das Pedelec beim Kunden. Wenn nicht, kann er das Rad umkonfigurieren und erneut liefern lassen. Wer sich für ein Pedelec von Rose entscheidet, bekommt in der Regel ein hochwertiges Rad, eine Probefahrt ist aber nicht ohne Weiteres möglich.



HOHE QUALITÄT HAT IHREN PREIS, DAS ZEIGT EIN BLICK AUF DIE AUSRÜSTUNG DER PEDELECS. WER AUF LANGLEBIGE UND BEWÄHRTE TEILE WERT LEGT, ERJAGT AUCH BEIM KAUF IM INTERNET KEIN SCHNÄPPCHEN

Das Unternehmen hat derzeit zwei Ladengeschäfte in Bocholt und München, Probe fahren kann man die Räder nur dort. Ähnlich bei Stadler und Decathlon – allerdings haben beide Händler deutlich mehr Filialen, in denen Pedelecs ausgesucht und auch getestet werden können. Decathlon unterhält in Deutschland derzeit 65 Läden, bei Stadler sind es 20.

Unsere fünf Testräder sind sehr unterschiedlich ausgerüstet und unterscheiden sich deutlich im Niveau – das schlägt sich natürlich im Preis nieder. Deshalb haben wir die Pedelecs keinem klassischen Vergleichstest unterzogen, sondern jedes Rad für sich bewertet und die unterschiedlichen Ausstattungsniveaus nicht berücksichtigt. Auffällig ist, dass auch bei den günstigen Eigenmarken-Pedelecs fast ausschließlich Komponenten von Markenherstellern montiert sind – allerdings greifen Dynamics, Decathlon und Triumph im Vergleich zu HNF-Nicolai und Rose in die Regale mit den deutlich günstigeren und weniger langlebigen Bauteilen wie Bremsen, Schaltungen, Lichtanlagen und Laufräder. Auch bei den Akkus sparen die Hersteller der günstigen Eigenmarken-Pedelecs; deren Räder müssen mit 400 statt 500 Wattstunden auskommen. Dennoch stellen alle drei alltagstaugliche Pedelecs mit sorgfältig gefertigten und stabilen Rahmen, sauber verlegten Zügen, ansprechender Lackierung und bewährten Antrieben auf die Räder. Die stammen bei allen Testrädern von Bosch, am Decathlon arbeitet sogar die kraftvolle Performance-Variante. Dynamics, HNF-Nicolai und



REICHWEITE UND AKKUKAPAZITÄT

<i>Decathlon</i> Bosch Performance	53,7 km 400 Wh
<i>Dynamics</i> Bosch Active Plus	56,6 km 400 Wh
<i>HNF-Nicolai</i> Bosch Active Plus	73,5 km 500 Wh
<i>Rose</i> Bosch Active Plus	72,5 km 500 Wh
<i>Triumph</i> Bosch Active	60,6 km 400 Wh

FAHRERGEWICHT 58 kg

TREITLEISTUNG EBENE 60 Watt

TREITLEISTUNG BERG 110 Watt

UNTERSTÜTZUNG EBENE mittlere Stufe

UNTERSTÜTZUNG BERG höchste Stufe

Abhängig von der Akkukapazität erzielten die Testkandidaten auf dem Rollenprüfstand sehr ähnliche Reichweiten. Auffällig sind die guten absoluten Werte des neuen Bosch-Active-Plus-Antriebs. Der Motor holt aus dem 500-Wattstunden-Akku deutlich mehr Reichweite als sein Vorgänger.

- Gesamtdistanz (km)
- Akkukapazität (Wh) Herstellerangabe



DIE NOTEN

MODELL	KOMFORT	FAHR SICHERHEIT	ANTRIEB	PRAXIS	SERVICE	GESAMTNOTE
GEWICHTUNG IN %	10	50	20	15	5	100
Decathlon	2,4	2,3	2,0	2,0	1,8	2,2
Dynamics	2,5	1,7	2,0	2,4	3,3	2,0
HNF-Nicolai	2,9	1,2	1,4	2,5	3,0	1,7
Rose	1,8	1,2	1,2	2,3	1,8	1,4
Triumph	2,6	1,9	2,1	2,1	3,3	2,1

Dass sich die Noten der teuren Räder nicht deutlicher von denen der günstigen Pedelecs unterscheiden, ist dem Testverfahren geschuldet. Da die Testräder qualitativ sehr unterschiedlich ausgerüstet sind, haben wir sie nicht wie üblich direkt miteinander verglichen. Vielmehr haben wir jedes Rad seinem Preisniveau entsprechend für sich genommen bewertet. Erfreulich: Keines der Eigenmarken-Pedelecs zeigt relevante Schwächen, der Testsieger Rose Xtra Watt Evo ist rundum gelungen.

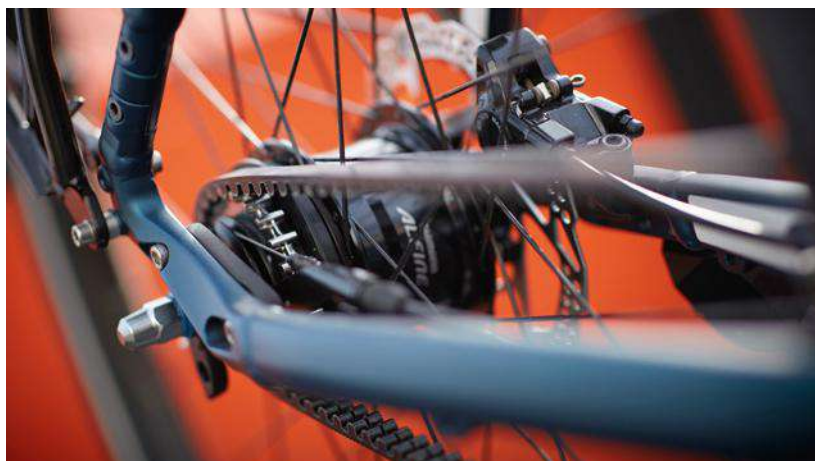
Rose spendieren ihren Pedelecs den neuen, leisen und energiesparenden Bosch-Active-Plus-Antrieb.

Dass hohe Qualität auch im Eigenmarken-Versandhandel ihren Preis hat, zeigt ein Blick auf die Ausrüstungsliste des HNF-Nicolai SD1 und des Rose Xtra Watt Evo. Beide Räder verbergen den großen Powertube-Akku im Unterrohr, Bremsen und Laufräder sind von guter Qualität. Die hochwertige Alfine-Getriebe von Shimano schaltet präzise, ist annähernd wartungsfrei und langlebig. Im Zusammenspiel mit dem an beiden Rädern verbauten Gates-Riemen statt einer Kette und Boschs Active-Plus-Motor ergibt das einen rundum gelungenen, leisen und wartungsarmen Antriebsstrang.

Während das SD1 mit sportlicher Rahmengestaltung, Starrgabel und aufgeräumter Optik ein Bike für den flotten Ritt durch die Stadt ist, punktet das Xtra Watt mit beachtlichen Allroundqualitäten. Mit sehr hohem Fahrkomfort und steifem Rahmenverbund empfiehlt sich das Pedelec für die Stadt, für Ausflüge aufs Land und auch ohne Einschränkungen für längere Radtouren. Fazit: Bei Kaufpreis und Ausrüstung offenbaren die Testräder deutliche Unterschiede. Trotzdem sind auch die günstigen Räder qualitativ so gut, dass sie auch im Fachhandel stehen könnten. Probefahrten sind, außer bei HNF-Nicolai, dagegen nur eingeschränkt möglich, und beim Reparaturservice hat der Fachhandel meistens die Nase vorn (siehe Kasten rechts).

GARANTIE & REPARATURSERVICE

Wie gehen die Eigenmarken-Versandhändler mit Garantiefällen um, und wie organisieren sie Reparaturarbeiten? HNF-Nicolai beschäftigt einen Reparaturservice, der deutschlandweit zum Kunden kommt. Im Garantiefall ist auch die Anfahrt kostenlos. Zweirad Stadler repariert in einer der 20 Filialen, kommt aber auch zum Kunden. Allerdings nur, wenn der nicht weiter als etwa 50 bis 100 Kilometer vom nächstgelegenen Shop wohnt. Alternativ wird das Rad per Spedition abgeholt. Ähnlich bei Decathlon, Reparaturen und Garantiewerke werden in einer der 65 Filialen ausgeführt. In Ausnahmefällen akzeptiert Decathlon die Reparatur von Garantiefällen beim Fachhändler am Ort; ein Kostenvoranschlag ist obligatorisch. Rose bietet einen Garantie- und Radservice in einer seiner beiden Filialen. Das Rad wird kostenfrei abgeholt, Service und Ersatzteile werden berechnet (außer im Garantiefall). Zusätzlich kooperiert Rose mit Lifecycle, einem mobilen Service, der Reparaturarbeiten direkt beim Kunden vornimmt.





MARKEN-PEDELECS IM INTERNET

IN UNSEREM TESTFELD STELLEN WIR EIGENMARKEN-PEDELECS VON HERSTELLERN VOR, DIE SIE IM INTERNET DIREKT ORDERN ODER IN DEN BIKESHOPS DER VERSENDER KAUFEN KÖNNEN. DANE BEN GIBT ES EINIGE ANBIETER IM INTERNET, DIE AUSSCHLIESSLICH MARKENRÄDER VERTREIBEN. EINE AUSWAHL FINDEN SIE HIER:

BIKE24

Marken: BMC, Cannondale, Cube, Diamant, E-Bike Manufaktur, Focus, Ghost, Mondraker, Scott, Simplon, Specialized, Trek
Preise: 1.039 Euro bis 10.999 Euro
Info: www.bike24.de

BIKE-DISCOUNT

Marken: Centurion, Cube, Focus, Merida, Mondraker, Radon, Tern
Preise: 1.399 Euro bis 10.499 Euro
Info: www.bike-discount.de

B.O.C.

Marken: Bergamont, Bicycles, Bocas, Breezer, Cannondale, Centurion, Compel, Dahon, Fuji, Gazelle, Ghost, Haibike, Merida, Raleigh, Sinus, Staiger, Tern, Univega, Winora
Preise: 1.399 Euro bis 6.999 Euro
Info: www.boc24.de

BRÜGELMANN, FAHRRAD.DE

Marken: Cannondale, Conway, Cube, Diamant, Focus, Ghost
Preise: 999 Euro bis 7.499 Euro
Info: www.bruegelmann.de, www.fahrrad.de

FAHRRADGIGANT.DE

Marken: Bergamont, Bulls, Cube, Draisin, Ebike, Gazelle, Hercules, Kalkhoff, Kettler, Kreidler, KTM, Maxcycles, Pfau-Tec, Pegasus, Ragos, Rivel, Saxonette, Sparta, Velo Trike, Victoria, Westland, Zemo
Preise: 777 Euro bis 4.048 Euro
Info: www.fahrradgigant.de

ZWEIRAD JOOS

Marken: Bulls, Cube, Flyer, Focus, Hercules, i:SY, Kalkhoff, Kettler, Koga, KTM, Merida, Mondraker, Nuclear, Pegasus, Pfiff, Raleigh, Riese & Müller, Rixe, Rocco, Scott, Stromer, Tern, Velo de Ville, Wilier, Zemo
Preise: 999 Euro bis 10.599 Euro
Info: www.fahrradlagerverkauf.com

FAHRRAD XXL

Marken: Bergamont, BMC, Cannondale, Carver, Cube, Dancelli, Diamant, E-Bike Manufaktur, Electra, Flyer, Focus, Gazelle, Ghost, Giant, Gudereit, Haibike, Hercules, Husqvarna, Idworx, Johnny Loco, Kalkhoff, Kettler, Koga, Kreidler, KTM, Liv, Merida, Moustache, Orbea, Raleigh, Raymon, Riese & Müller, Rocky Mountain, Scott, Specialized, Stromer, Tern, Trek, Univega, Urban Arrow
Preise: 1.099 Euro bis 7.500 Euro
Info: www.fahrrad-xxl.de

LUCKY BIKE

Marken: Babboe, Bergamont, Cube, Diamant, E-Bike Manufaktur, Focus, Gazelle, Ghost, Granville, Hercules, JD Bug, Kalkhoff, Kettler, Kreidler, KTM, Raleigh, Scott, Tern, Trek, Univega
Preise: 1.599 Euro bis 5.699 Euro
Info: www.lucky-bike.de

RADDISCOUNT

Marken: Bianchi, Centurion, Corratec, Koga, Merida, Orbea
Preise: 1.799 Euro bis 5.899 Euro
Info: www.raddiscount.de

RADON

Marken: Radon
Preise: 1.749 Euro bis 3.499 Euro
Info: www.radon-bikes.de





GENAU BETRACHTET



Stabil und sicher: mit dem Rahmen verschweißter Gepäckträger am Dynamics Powerdrive



Die gefederte Teleskop-Sattelstütze verbessert den Fahrkomfort am Riverside



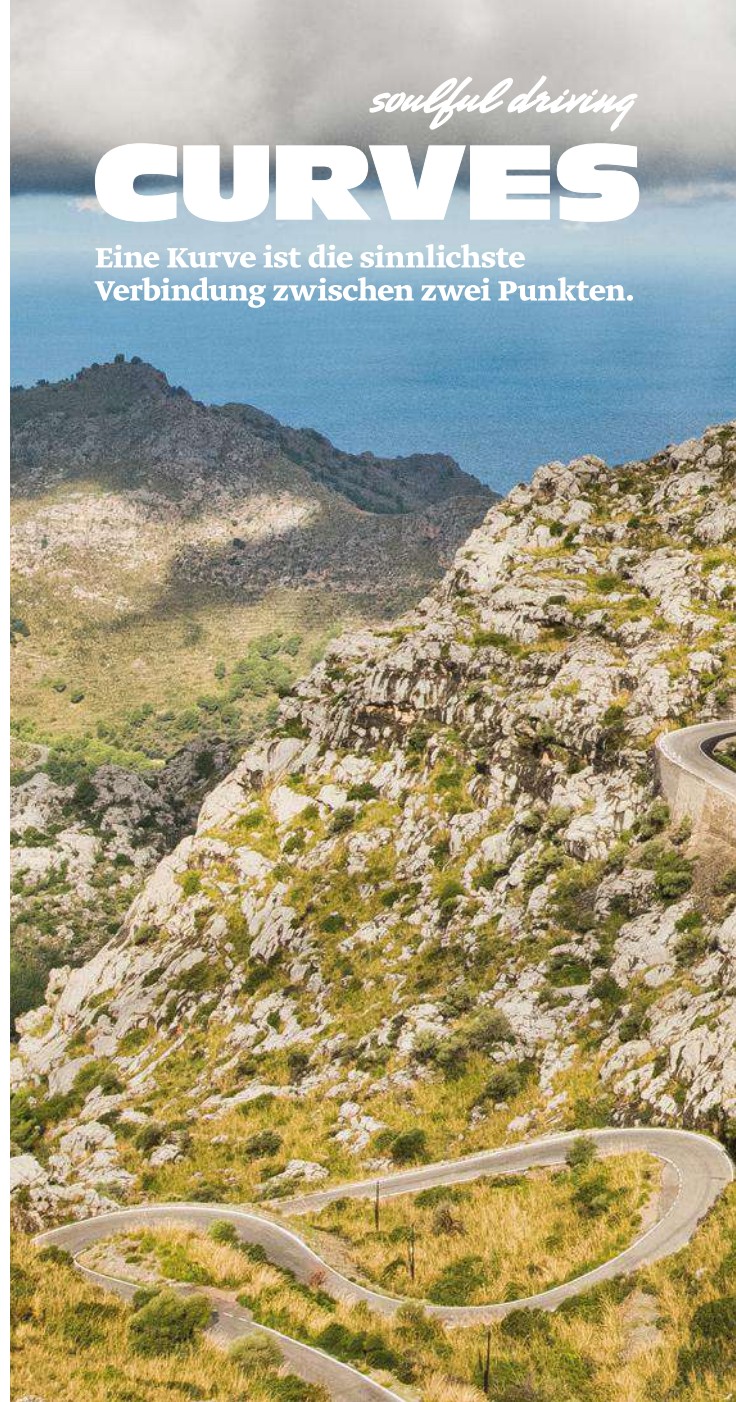
Elfgang-Alfine-Nabe und Gates-Riemen am Rose Xtra Watt Evo: wartungsarm und laufruhig



Altus-Schaltwerk und Ritzelpaket am Triumph E-Bird: sehr großer Übersetzungssprung zwischen erstem und zweitem Gang



Aufgeräumt: Lenker mit hellem Scheinwerfer, Magura-Bremshebeln und kleinem Purion-Display am HNF-Nicolai



soulful driving

CURVES

Eine Kurve ist die sinnlichste Verbindung zwischen zwei Punkten.

CURVES MALLORCA

.....
Jetzt reinlesen unter
www.delius-klasing.de/curves



€ 15,- (D)

ISBN 978-3-667-11403-7

www.curves-magazin.com

DEL IUS KL ASING

DECATHLON Riverside 500 Comfort Damen**KETTENSCHALTUNG****MITTELMOTOR****MYBIKE**
2,2
gut**PREIS 1.999 Euro**

RAHMEN Alu

GABEL SR Suntour NEX

SCHALTUNG Shimano Deore, 1x9;
18/12-36 Z.MOTOR/AKKU Bosch Performance
400 Wh

BREMSEN Shimano Acera Disc

REIFEN Schwalbe Life Energizer K-Guard
40-622

www.decathlon.de

EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

⊕ potenter Antrieb, Teleskop-Sattelstütze, günstiger Preis

⊖ Rahmen nicht sehr steif, kleiner Akku



SITZPOSITION

aufrecht ||||| sportlich

Rahmengrößen in cm Damen 40/50/55 Herren 50/55/60

Gewicht Testrad 23,8 kg zulässiges Gesamtgewicht 130 kg

Frauen mit einem Faible für den kräftigen Zusatzschub bekommen mit dem Riverside ein solide verarbeitetes Damenrad. Der Bosch-Performance-Antrieb schafft auch an steilen Anstiegen hohes Tempo. Zwar könnte der Rahmen des Decathlon etwas steifer sein, das Pedelec bleibt jedoch auch bei flotter Fahrt ausreichend fahrsicher. Eine Tendenz zum Aufschwngen der Front zeigt sich selbst freihändig gefahren nicht. Die 400 Wattstunden des Akkus reichen im Alltag aber locker aus. Die Acera-Bremsanlage ist ein günstiges Produkt aus Shimanos Baukasten, verzögert gut und benötigt nur wenig Handkraft. Mit relativ aufrechter Sitzposition fährt sich das Decathlon durchschnittlich komfortabel, eine Teleskop-Sattelstütze entschärft grobe Fahrbahnschläge. Mit der Deore-Kettenschaltung hat Decathlon eine gute Wahl getroffen. Die Kette gleitet exakt und weich von einem Ritzel zum nächsten.

DYNAMICS Powerdrive F500**GETRIEBENABE****MITTELMOTOR****MYBIKE**
2,0
gut**PREIS 2.298 Euro**

RAHMEN Alu

GABEL SR Suntour NEX E25

SCHALTUNG Shimano Nexus 7 1x7;
38/18 Z.MOTOR/AKKU Bosch Active Plus
400 Wh

BREMSEN Shimano BL-M 315 Disc

REIFEN Schwalbe Road Cruiser Green
Compound 42-622

shop.zweirad-stadler.de

EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

⊕ aktueller Bosch-Antrieb, sehr steifer Rahmen, verschweißter Gepäckträger

⊖ eingeschränkter Fahrkomfort, kleiner Akku



SITZPOSITION

aufrecht ||||| sportlich

Rahmengrößen in cm Damen 45/50/55 Herren 53-55/58-60

Gewicht Testrad 23,8 kg zulässiges Gesamtgewicht 135 kg

Das Powerdrive bringt zu einem fairen Preis alles mit, was ein Damenrad braucht. Besonders schätzen werden Fahrerinnen den unauffällig leisen Bosch-Active-Plus-Antrieb, sein Schub setzt sehr sanft ein. Dass Dynamics den kleineren 400-Wattstunden-Akku verbaut hat, dürfte im Alltagsbetrieb kaum ins Gewicht fallen. Störender wirkt da schon der geringe Fahrkomfort. Die Federgabel ist nur unzureichend einstellbar, eine Teleskop-Sattelstütze gibt es nicht. Dafür ist der Damenrahmen recht steif und damit sehr fahrsicher. Das Powerdrive folgt willig und zielgenau den Impulsen am ergonomisch gekröpften Lenker. Scheibenbremsen, Lichtanlage und Nexus-Getriebenabe sind dem Kaufpreis angemessen und versehen zuverlässig ihre Dienste. Sehr gut gefallen hat uns der mit dem Rahmen verschweißte Gepäckträger mit Packtaschen-Streben. Damit bleibt das Pedelec auch beladen sehr fahrsicher.

Die flexiblen Einbaumöglichkeiten und die kompakte Form des Drive C ermöglichen es Fahrradherstellern, ansprechende Designs zu entwickeln und den Antrieb formschön in den Rahmen zu integrieren. Auch deshalb gewinnen E-Bikes mit Brose Antrieb angesehene Design-Preise.

ROSE XTRA WATT EVO Alfine 11MYBIKE
TESTSIEGER
01/19**GETRIEBENABE****MITTELMOTOR**MYBIKE
1,4
sehr gutPREIS **3.799 Euro**

RAHMEN Alu

GABEL SR Suntour SF17 NCX-D-Air

SCHALTUNG Shimano Alfine SLS 700,
1x11; 50/24 Z.MOTOR/AKKU Bosch Active Plus
500 Wh

BREMSEN Shimano LX BL-T675 Disc

REIFEN Schwalbe Marathon Supreme

50-622

www.rosebikes.de

EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

⊕ sehr hoher Fahrkomfort, tolle Allrounderigenschaften, Speedlifter

⊖ relativ schwer



SITZPOSITION

aufrecht ||||| sportlich

Rahmengrößen in Zoll Herren 19/21/23/25 Unisex, Damen 17/19/21/23

Gewicht Testrad 25,3 kg zulässiges Gesamtgewicht 140 kg

Wer einen perfekten Allrounder sucht, wird bei Rose fündig: Das Xtra Watt Evo glänzt nicht nur mit toller Optik, das Pedelec verbindet tollen Fahrkomfort mit ausgewogenen Fahreigenschaften und hoher Sicherheit. An der Front dämpft die feinfühlig ansprechende Luftfedergabel sehr gut. Hochwertige Laufräder, eine Steckachse in der Vorderradnabe sowie der steife Rahmen verhelfen dem Xtra Watt zu direktem Fahrgefühl und guter Kontrolle. Das Pedelec hält gelassen die vorgegebene Spur. Der Antriebsstrang mit aktuellem Bosch-Active-Plus-Motor, Gates-Riemenantrieb und die Alfine-Elfang-Getriebe arbeiten harmonisch, laufruhig und wartungsarm. Am höhenverstellbaren Speedlifter lässt sich die Lenkerhöhe an die persönlichen Vorlieben anpassen, der Scheinwerfer aus Busch & Müllers IQ-Serie punktet mit hoher Leuchtkraft. Mit knapp 3.800 Euro ist das Rose zwar kein Schnäppchen, die wertige Ausrüstung rechtfertigt jedoch das hohe Preisniveau.

TRIUMPH E-Bird**KETTENSCHALTUNG****MITTELMOTOR**MYBIKE
2,1
gutPREIS **1.492 Euro**

RAHMEN Alu

GABEL SR Suntour NEX E25

SCHALTUNG Shimano Altus 1x8;
44/11-34 Z.MOTOR/AKKU Bosch Active
300, 500 Wh

BREMSEN Tektro HD-M 285 Disc

REIFEN Super Optima Safe LS

40-622

shop.zweirad-stadler.de

EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

⊕ sehr steifer Rahmen, preisgünstig

⊖ großer Übersetzungssprung vom ersten zum zweiten Gang



SITZPOSITION

aufrecht ||||| sportlich

Rahmengrößen in cm Herren 48-50/53-55/58-60 Damen 45/50/55

Gewicht Testrad 23,7 kg zulässiges Gesamtgewicht 135 kg

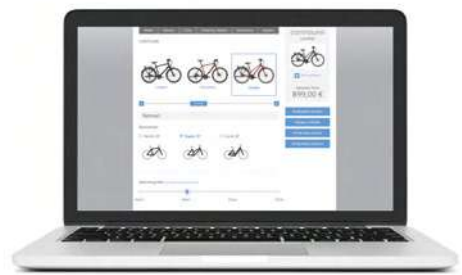
Ein Pedelec für weniger als 1.500 Euro – das verlangt nach Zugeständnissen an der einen oder anderen Stelle. Dennoch ist das E-Bird ein alltagstaugliches Rad für die Stadt und kurze Wege. Bremsen und Schaltung stammen aus dem günstigen Segment namhafter Komponentenhersteller. Die Tektro-Scheibenbremse packt kräftig zu, verlangt ihrem Fahrer aber relativ viel Handkraft ab; das Altus-Schaltwerk führt die Kette nicht immer exakt von einem Ritzel zum nächsten. Eine Teleskop-Sattelstütze gibt es nicht, so fährt sich das Rad vergleichsweise hart. Der laufruhige Bosch-Active-Line-Antrieb überzeugt, er spricht sensibel an und schiebt verlässlich und sanft. Punkten kann der sauber verarbeitete und sehr steife Rahmen, er macht das Rad sehr fahrsicher. Das Pedelec lässt sich agil steuern und ist gut kontrollierbar. So stellt das Triumph ein sicheres Pedelec ohne herausragende Talente dar, aber zum günstigen Preis.



CONTOURA

Das Manufaktur-Rad.

Jetzt konfigurieren.



SO TESTET MYBIKE

UNABHÄNGIG, NEUTRAL, KOMPETENT,
MIT DEN BESTEN PRÜFMASCHINEN. HIER LESEN SIE DAS WICHTIGSTE ÜBER
DIE MYBIKE-PRÜFVERFAHREN FÜR FAHRRÄDER UND E-BIKES

MYBIKE TESTET Fahrräder und Pedelecs in der Praxis und im hauseigenen Testlabor. Wir vermessen und wiegen jedes Rad, identifizieren und protokollieren alle Teile. Bei Pedelecs erfassen wir zusätzlich die Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterrad, die Aufschluss über die Fahreigenschaften des Rades gibt. Die Laborwerte werden auf Mess- und Prüfsystemen des Zedler-Instituts für Fahrradtechnik und -Sicherheit ermittelt.

Danach werden alle Räder auf einer standardisierten Testrunde gefahren, um Antrieb, Komfort und Fahrverhalten zu prüfen. Für jede Radgattung gibt es einen spezifischen Beurteilungskatalog. Die Ergebnisse aus Labor- und Fahrtests fließen in ein Protokoll ein, aus dem sich die Einzelnoten der nachfolgenden Kategorien sowie die Gesamtnote ergeben.

KOMFORT Entscheidend dafür sind Lenker, Armaturen, Federelemente, Reifen und Sattel. Wir bewerten die Qualität der Teile und den subjektiven Fahreindruck.

SICHERHEIT Speziell bei Rädern, die auf Gepäcktransport ausgelegt sind, testen wir Fahrverhalten und Stabilität jeweils ohne und mit definierter Prüflast auf dem Gepäckträger. Rahmen und Gabel von E-Bikes werden an ein speziell entwickeltes Prüfsystem des Zedler-Instituts montiert. Zudem prüfen und beurteilen wir die Qualität von Bremsen und Beleuchtung.

ANTRIEB Darunter fallen Kettenblätter, Ritzel, Schaltwerke, Schalthebel, Kette oder Riemen und Getriebe aller Art. Wir prüfen Qualität und Bedienbarkeit, bewerten Entfaltung, Wartungsbedarf und Vielseitigkeit.

Antriebs- und Reichweitentests der Pedelecs werden auf einem Traktal-Rollenprüfstand simuliert. Gemessen werden Leistung, Trittfrequenz, Geschwindigkeit, etc. Aus den Daten lässt sich



Labor & Praxis
Jedes Rad wird
auf Prüfständen
vermessen und
getestet sowie
auf einer standar-
disierten Runde
gefahren.

**TECHNISCHE BERATUNG &
PRÜFTECHNIK**

Zedler-Institut für Fahrrad-
technik und -Sicherheit
www.zedler.de

REICHWEITENPRÜFSTAND
www.traktal.com

errechnen, wie der Antrieb in den verschiedenen Unterstützungsstufen und Fahrsituationen arbeitet, wie er sich bei unterschiedlichen Trittfrequenzen verhält, und vieles mehr. Der Testzyklus wird so lange wiederholt, bis der Akku vollständig leer ist. Anschließend laden wir den Akku und messen, wie hoch der Verbrauch bei der simulierten Testrunde war. So lässt sich unter anderem ermitteln, welche Motoren viel Energie brauchen und welche sparsam fahren. Während der Fahrtests ermitteln wir, wie intuitiv der Antrieb arbeitet und wie sensibel er auf den Pedaldruck reagiert.

Weil auf dem Prüfstand alle Pedelecs unter den exakt gleichen Bedingungen getestet werden, können wir die Antriebssysteme genau und fair miteinander vergleichen. Wir können außerdem den Einfluss der Trittfrequenz oder der Unterstützungsstufe auf die Antriebsleistung und andere Parameter genau ermitteln.

SERVICE Bewertet werden Bedienungsanleitung und die Garantie, die der Hersteller über die gesetzliche Gewährleistung hinaus gibt. Note eins vergeben wir für mindestens zehn Jahre Garantie auf den Rahmen.

GESAMTWERTUNG Die Gesamtnote wird aus gewichteten Teilnoten berechnet. Dadurch entsteht für jedes Rad ein differenziertes Bild, und Sie können die Räder in den Kategorien vergleichen, die Ihnen persönlich wichtig sind. Denn: **Ein Testsieger mit der besten Gesamtnote muss nicht das beste Rad für Ihre Ansprüche sein. Aber: Bei der Sicherheit sollten Sie nie Abstriche machen.** Vor allem, wenn Sie selbst kein Leichtgewicht oder oft mit Lasten unterwegs sind, sollten Sie sich für Räder entscheiden, deren Sicherheit mindestens „gut“ ist. Räder mit geringer Steifigkeit und/oder Fahrstabilität neigen unter anderem zum Lenkerflattern – das kann gefährlich werden.

 DAS NEUE C12 LITE

ERSTER STAPEL- LAUF 2019



Gates Riemenantrieb // Pinion 12-Gang-Getriebe // Shimano Hydraulic Disc // Stealth Black
Alle Informationen auf stevensbikes.de und bei rund 500 STEVENS-Händlern

Wir bedanken uns
bei allen Lesern für die
tolle Auszeichnung

MYBIKE
**READERS'
AWARD 2018**

I. PLATZ
BESTE KOMPLETTTRADMARKE
STEVENS



LICHT GESTALTEN

WER IM DUNKELN RADELT, FÜR DEN IST LICHT AM RAD
PFLICHT – ZUMAL DAS PLUS AN SICHERHEIT SCHON FÜR KLEINES
GELD ZU HABEN IST. IM TEST: ZEHN AKKU-SETS, BESTEHEND
AUS SCHEINWERFER UND RÜCKLICHT

TEXT Matthias Borchers FOTOS Matthias Borchers, Daniel Simon

ZUGEgeben: So ein leichtes, stylisches Rad für die Stadt oder ein sportliches Fitnessbike sehen gut aus, wenn sie schlicht und reduziert daherkommen. Was nicht am Rad ist, kann die klare Linie nicht stören. Gepäckträger und vor allem Schutzbleche kann man dem individuellen Stil-Empfinden vielleicht noch opfern, wenn einem gelegentlich nasse Hosen und Schuhe egal sind – aber beim Licht hört der Spaß auf. Aus Sicherheitsgründen ist das gar nicht nachvollziehbar – und aus Gründen des Designs eigentlich auch längst nicht mehr. Viele gute und vom Gesetzgeber zugelassene Leuchten sind inzwischen so leicht und schick, dass man sie fast schon als Designteil ans Fahrrad stecken kann. Glühbirnchen, wie man sie von früher kennt, leuchten übrigens in keinem der Scheinwerfer mehr. Für diese Art Lampen werden ausschließlich leuchtstarke LEDs verwendet, die in Verbindung mit Linsen und Reflektoren den Lichtstrahl auf die Fahrbahn werfen.

Das Angebot ist riesig – bei der Auswahl hilft unser Test von StVZO-zugelassener Beleuchtung. Wir haben zehn flexibel einsetzbare Sets getestet, die aus Scheinwerfer und Rücklicht bestehen und ihren Strom aus fest installierten Akkus beziehen, die über USB-Kabel aufgeladen werden. Das Auswechseln von Batterien bzw. Akkus in Batterieform entfällt also.

Die Preise beginnen bei günstigen 40 bzw. 50 Euro für die Sets von VDO und Contec. Auch das Akkuleuchten-Set von Sigma für 60 Euro ist eine preiswerte Option auf mehr Sicherheit im Straßenverkehr; die genannten Lampen und Rücklichter lassen sich leicht montieren, mit ihren

Die Investition ist ein Muss, denn Licht am Rad ist Pflicht. Einfache zugelassene Akku-Sets mit Scheinwerfer kosten nicht mehr als 50 Euro, das teuerste Modell von Lupine zehnmal so viel. Dafür bekommt man aber schon das inzwischen auch fürs Fahrrad erlaubte Fernlicht, das fast so hell ist wie am Auto

Gummibändern in verschiedenen Längen passen sie an nahezu jeden Lenker und jede Sattelstütze. Bei Bedarf sind sie außerdem schnell wieder abgenommen und in der Tasche verstaut. Ihre Strahler werfen bei höchster Leuchtstufe einen Lichtteppich auf die Straße, der ausreicht, um darauf im Dunkeln sicher wieder nach Hause zu radeln. Übrigens sind die kleinen Rücklichter nicht nur in nächtlicher Dunkelheit wichtig. Tagsüber sind sie als Positionslicht auch in Waldpassagen, Tunnels oder Unterführungen ein deutliches Sicherheitsplus.

Die beste Anzeige der Leuchtdauer bieten die Akkuscheinwerfer von Busch & Müller und Trelock; sie informieren mittels Countdown im Display, wann das Licht ausgeht. Bei unserem Test stimmten die Angaben zwar nicht auf die Minute genau, waren aber doch deutlich zuverlässiger als bei den anderen Leuchten, die über verschiedenfarbige bzw. blinkende LEDs den verbleibenden Stromvorrat eher ungefähr signalisieren.

DAS FERNLICHT KOMMT

Das Premiumprodukt im Test stellt Lupine. Mit einem Set-Preis von knapp 500 Euro spricht der neue SL A7 mit Rücklicht zwar eine exklusive Käuferschicht an, hat dafür jedoch das beste Licht. Als einer der ersten Hersteller bietet Lupine außerdem das seit Juni 2017 vom Gesetzgeber für Fahrräder erlaubte Fernlicht sowie die im Rücklicht integrierte Bremslicht-Funktion. Busch & Müller hat einen neuen Scheinwerfer mit Ab- und Aufblendlicht für 2019 angekündigt, Supernova will das Modell M99 Mini Pro-25 demnächst als Akku-Version anbieten.

TEST STVZO-LICHT



Hersteller

BUSCH & MÜLLER

CONTEC

KNOG

Modell

Ixon Space + Ixxi

LS-247+

Blinder Beam 300 + MOB

Info

www.bumm.de

www.hartje.de

www.cosmicsports.com

Preis v/h

200/20 Euro

50 Euro (Set-Preis)

130/50 Euro

Set-Gewicht

285 Gramm

128 Gramm

198 Gramm

Ausstattung

Anleitung, USB-Kabel,
Adapter-Ringe (Lenker)

Anleitung, USB-Kabel,
Halter drehbar

Anleitung, USB-Kabel,
Haltegummi kurz

Leuchtstufen v/h

8/1

3/1

1/3

Reservelicht* (h:mm)

1:00

0:15

0:00

BEWERTUNG Scheinwerfer

Leuchtdauer (25 %)



Leuchtprofil (30 %)



Handling (15 %)



Verarbeitung (15 %)



Halter (15 %)



MYBIKE-URTEIL gut

MYBIKE-URTEIL befriedigend

MYBIKE-URTEIL befriedigend

BEWERTUNG Rücklicht

Leuchtdauer (25 %)



Leuchtprofil (30 %)



Handling (15 %)



Verarbeitung (15 %)



Halter (15 %)



MYBIKE-URTEIL gut

MYBIKE-URTEIL gut

MYBIKE-URTEIL befriedigend

FAZIT

Das Leuchtprofil ist homogen und hell; sehr komfortable Bedienung, exakte Ladestandsanzeige; insgesamt nur befriedigende Leuchtdauer, aber lange Reserve; der Scheinwerfer thront sehr hoch über dem Lenker; das kompakte Rücklicht leuchtet lange

Günstiger Scheinwerfer mit akzeptablem Leuchtprofil, aber schwach im Nahbereich; übersichtliche, praktische Ladestandskontrolle mit vier grünen Balken; im Sensorbetrieb passt sich das Licht automatisch der Helligkeit an; der Rücklichthalter lässt sich gut ausrichten

Schwache Leuchtleistung; die Verschlüsse der Gummireimen können bei starkem Zug aufspringen; im Verhältnis zur Ladezeit geringe Leuchtdauer des Scheinwerfers; der Ladestandsindikator warnt kurzfristig vorm Ausgehen; Rücklichtschalter schwer bedienbar

Leuchtprofil



* Einige Scheinwerfer schalten automatisch von der höchsten in eine niedrigere Leuchtstufe, bevor der Akku leer ist



LEZYNE

Pro 80 + Strip
www.lezyne.com
 90/35 Euro
 285 Gramm
 Anleitung auf Karton,
 Halter drehbar

3/2
 0:00



MYBIKE-URTEIL befriedigend



MYBIKE-URTEIL gut

Relativ schmales Leuchtpprofil des Scheinwerfers, schwach im Nahbereich; die Ladezeiten sind im Verhältnis zur Leuchtdauer sehr lang, insbesondere beim Scheinwerfer; nur ungefähre Ladestandsanzeige durch den hinten schlecht platzierten Indikator; hellstes Rücklicht im Test



LUPINE

SL A7 + Rücklicht
www.lupine.de
 385/98 Euro
 445 Gramm
 Anleitung, Ladegerät, USB-Kabel,
 Montagesatz für Sattelgestell
 (Rücklicht)
 Aufblendlicht/1, Bremslicht
 0:00



MYBIKE-URTEIL sehr gut



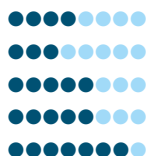
MYBIKE-URTEIL sehr gut

Einziger Scheinwerfer im Test mit Aufblendlicht, sehr homogenes, großes und helles Leuchtpprofil in beiden Leuchtstufen; gutes Verhältnis zwischen Lade- und Leuchtzeit; präzise Ladestandskontrolle; bei mittlerer Temperatur wird der Scheinwerfer sehr heiß; Rück- und Bremslicht



SIGMA

Aura 60 + Nugget 2
www.sigmasport.com
 60 Euro (Set-Preis)
 125 Gramm
 Anleitung auf Karton,
 USB-Kabel, zweiter Haltegummi,
 Halter drehbar
 3/1
 0:20



MYBIKE-URTEIL befriedigend



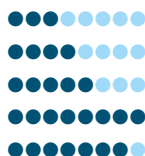
MYBIKE-URTEIL gut

Im Fernbereich heller Lichtkegel, der Nahbereich bleibt relativ dunkel, die Ränder sind nur knapp beleuchtet; gute Leuchtdauer des Scheinwerfers; der Ladestandsindikator informiert kurzfristig über das Akku-Ende; gut zu bedienendes Rücklicht mit kurzer Ladezeit



SPECIALIZED

Flux Elite + Taillight
www.specialized.com
 170/95 Euro
 230 Gramm
 Anleitung, Adapter-Ringe
 (Lenker), Montagesatz für nicht
 runde Sattelstützen
 3/3
 0:00



MYBIKE-URTEIL gut



MYBIKE-URTEIL gut

Scheinwerfer und Rücklicht vergleichsweise dunkel, aber mit homogenem Leuchtpprofil; sehr kurze Ladezeiten; die Indikatoren informieren exakt über den Ladezustand; beide Halter top; das Rücklicht passt auch an nicht runde Sattelstützen





Hersteller

SUPERNOVA

TRELOCK

VDO

Modell

Airstream 2 + Tail Light 2

LS 760 Vision + LS 720 Reego

Eco Light M30 + Red

Info

www.supernova-lights.com

www.trelock.de

www.cycleparts.de

Preis v/h

200/49 Euro

140 Euro (Set-Preis)

40 Euro (Set-Preis)

Set-Gewicht

235 Gramm

215 Gramm

90 Gramm

Ausstattung

Anleitung, Ladegerät,
USB-Kabel, Haltegummis,
Adapter-Ringe, Halter drehbar

Anleitung auf Karton,
USB-Kabel

Anleitung, USB-Kabel,
Halter drehbar

Leuchtstufen v/h

3/1

5/1

2/1

Reservelicht* (h:mm)

0:30

1:15

0:00

BEWERTUNG Scheinwerfer

Leuchtdauer (25 %)



Leuchtprofil (30 %)



Handling (15 %)



Verarbeitung (15 %)



Halter (15 %)



MYBIKE-URTEIL gut



MYBIKE-URTEIL befriedigend



MYBIKE-URTEIL gut

BEWERTUNG Rücklicht

Leuchtdauer (25 %)



Leuchtprofil (30 %)



Handling (15 %)



Verarbeitung (15 %)



Halter (15 %)



MYBIKE-URTEIL gut



MYBIKE-URTEIL gut



MYBIKE-URTEIL gut

FAZIT

Homogenes, helles Leuchtprofil, lediglich am Fahrbahnrand etwas schmaler; sichere Leuchtreserve; der Scheinwerfer-Akku speist das Rücklicht per Kabel, das extra verlegt werden muss; die Ladezeit ist fast doppelt so lang wie die Leuchtdauer; sehr hochwertig verarbeitet; drehbarer Halter

Die Helligkeit ist gut, das Leuchtprofil im Nahbereich und am Straßenrand etwas schlechter als bei den besten; das Display im Scheinwerfer informiert gut über Leuchtstufe und Ladezustand; reichlich Reservelicht; Rücklicht leuchtet relativ lange in Relation zur Ladezeit

Günstigstes und leichtestes Set im Test; Scheinwerfer und Rücklicht leuchten relativ lang bei noch kurzen Ladezeiten; das Leuchtprofil des Scheinwerfers ist schwach, der Nahbereich bleibt dunkel; praktischer drehbarer Halter; sehr kurzer Gummi des Rücklichthalters

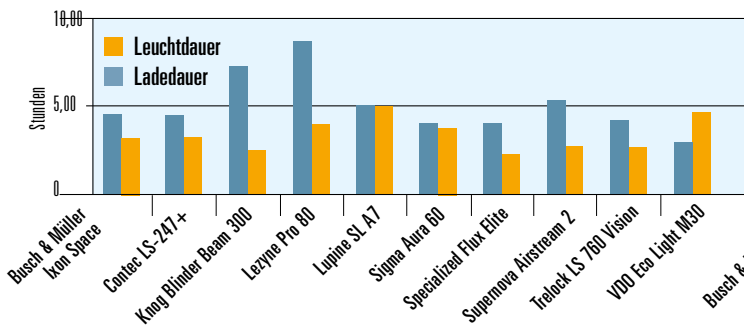
Leuchtprofil



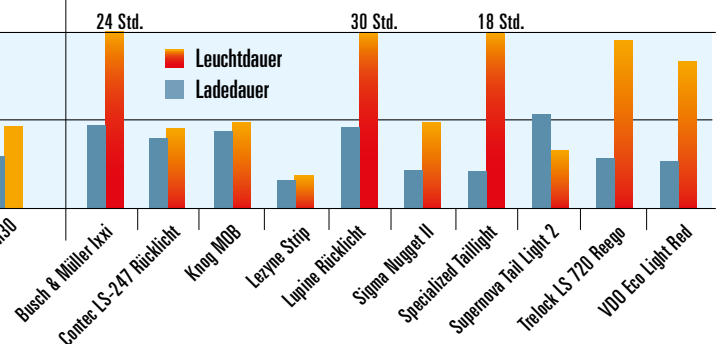
* Einige Scheinwerfer schalten automatisch von der höchsten in eine niedrigere Leuchtstufe, bevor der Akku leer ist

LADEN UND LEUCHTEN

SCHEINWERFER

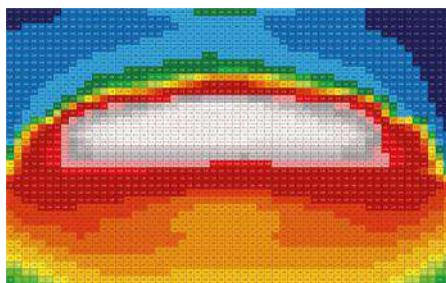


RÜCKLICHT



Ein entscheidendes Kriterium bei der Bewertung von Akku-Beleuchtung ist ihre Leuchtdauer. Die Zeiten im Diagramm beziehen sich jeweils auf die Leuchtdauer in der höchsten Leuchtstufe, also bei hellstmöglichem Licht. Scheinwerfer wie die von Busch & Müller, Supernova oder Trelock regeln die Leuchtleistung selbsttätig herunter, bevor der Akku komplett

leer ist. Insofern bieten sie eine Reserve für den Heimweg. Verhältnismäßig lange leuchten die Scheinwerfer von Lupine oder VDO. Die Rücklichter von Specialized, Busch & Müller und Lupine müssen selten an die Steckdose.



Lux-Scan des B&M IQ-X: Weiße Felder zeigen höchste, blaue die niedrigsten Lux-Werte

LUX & LUMEN

Lumen (Lumen, lm) gibt den von einer Lichtquelle ausgestrahlten Lichtstrom an, die Messung erfasst die Lichtmenge bzw. -ausbeute. Herstellerangaben zum Lumen-Wert können sich auf die LED oder den Scheinwerfer mit Reflektor und Frontlinse beziehen. Die Helligkeit wird in Lux (lm/m²) angegeben und bezeichnet die Beleuchtungsstärke eines Scheinwerfers, bezogen auf eine beleuchtete Fläche. Je größer der Flächenanteil mit den maximalen Lux-Werten, desto besser. Um die Genauigkeit der Herstellerangaben zu überprüfen, haben wir beim Hersteller

Supernova in Gundelfingen im Beisein des Testredakteurs stichprobenartig die Lux-Verteilung einiger Scheinwerfer aus dem Test mit einem geeichten Fotogeniometer gescannt. Die Stichproben lagen mit einer Ausnahme (Trelock-Akkuscheinwerfer LS 760, 70 statt der angegebenen 100 Lux) alle innerhalb der vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Messtoleranz. Kaum Aussagekraft über die Scheinwerferqualität hat ein vom Hersteller angegebener Lumen-Wert. Wichtiger ist, dass der Lichtstrahl auf der Straße ein helles und homogenes Leuchtprofil erzeugt.

SO TESTET MYBIKE

Bewertet haben wir Scheinwerfer und Rücklichter der Akku-Beleuchtung nach fünf Kriterien; deren Ergebnisse gehen in unterschiedlicher Gewichtung in die Gesamtnote ein.

Leuchtdauer (25 Prozent)

Vor den drei Messungen wurden alle Scheinwerfer und Rücklichter zweimal komplett entladen. Gemessen haben wir die Akkustandzeit bei maximaler Leistung. Die Scheinwerfer von Busch & Müller und Supernova verringern die Leuchtstärke automatisch, wenn der Strom zur Neige geht. Die Angabe der Leuchtdauer bezieht sich hier auf die Maximalstufe.

Leuchtprofil (30 Prozent)

Das Leuchtprofil setzt sich zusammen aus Helligkeit und Ausleuchtung der Mess-Strecke. Dabei wurden die Scheinwerfer so ausgerichtet, dass deren Hell-Dunkel-Grenze eine Pylone in 30 Meter

Entfernung trifft. Bewertet wird, wie homogen der Lichtteppich den Nah- und Fernbereich sowie den Fahrbahnrand ausleuchtet. Eine Sonderstellung nimmt der Akku-Scheinwerfer von Lupine mit Fernlicht ein.

Handling (15 Prozent)

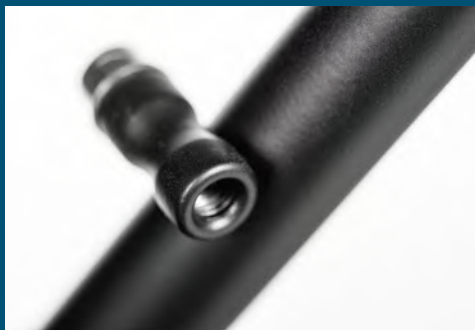
Bei Scheinwerfern sollten Schalter mit definiertem Druckpunkt leicht zu bedienen, der Schalter am Rücklicht auch ohne Hinsehen leicht zu finden sein. Bewertet wird außerdem die Qualität und Genauigkeit der Ladestandsanzeige.

Verarbeitung (15 Prozent)

Beurteilt werden Materialgüte, Formteilungsansätze, die Qualität der Dichtungen sowie die Wasserdichtigkeit.

Halter (15 Prozent)

Bewertet werden die Montagemöglichkeiten sowie der feste Halt an Lenker, Vorbau und Sattelstütze.



MATERIAL: STAHL

EIN WERKSTOFF AUS EISEN, KOHLENSTOFF UND FEUER PRÄGT DAS FAHRRAD WIE KEIN ANDERER: STAHL ALS RAHMENMATERIAL IST SO ALT WIE DAS FAHRRAD SELBST. UND ER HAT LANGE NOCH NICHT AUSGEDIENT: ZEHN AKTUELLE STAHLRÄDER ZEIGEN, WAS MODERNER STAHL-RAHMENBAU HEUTE LEISTET

TEXT Jochen Donner FOTOS Daniel Simon



ES IST FAST EIN GLAUBENSKRIEG –

Stahl sei schwer, zu weich, ja: altertümlich, sagen die einen. Stahl ist ehrlich, Stahl ist pur, Stahl ist Kult, tönen dagegen die anderen. Wie meistens, haben beide recht – jede Seite ein bisschen. Stahl ist aber noch mehr: Von Anbeginn wird Stahl als Rahmenmaterial für Fahrräder verwendet. Seit dem beginnenden Zeitalter der Industrialisierung herrscht eine regelrechte Gier nach Stahl: Der Werkstoff ist billig, ungemein stabil und vielseitig, langlebig und fast überall auf der Welt leicht herzustellen oder zu beschaffen. Durch Forschung und Verarbeitung entstanden immer wieder neue, verfeinerte Methoden zur verbesserten Herstellung und Verarbeitung des Metalls – ein riesiger Erfahrungsschatz. Bis in die 90er-Jahre war Stahl als Rahmenmaterial bei Fahrrädern ganz eindeutig erste Wahl. Hochwertige Rohre, doppelt konifiziert, deren Wandstärke zu den höher belasteten Enden hin zunimmt, dazu nahtlos gezogen, ließen robuste Mittelklasse-Rahmen um die zwei, zweieinhalb Kilo zu. Allerdings maßen die schlanken Rohre damals zwischen 25 und 28 Millimeter im Durchmesser und waren in Muffen mit festgelegten Winkeln verbaut – Seitensteifigkeit und freie Wahl der Rahmenwinkel konnte Alu ab der Zeit immer besser. Mehr und mehr rutschte Stahl als Rahmenwerkstoff in eine Nische, oft übersehen, sogar geschmäht von Alu-Fans und Carbon-Jüngern. Doch in dieser Nische trafen traditionell arbeitende Rahmenbauer auf ambitionierte Radler, die sich ihr ultimatives Fahrrad nach eigenen Vorstellungen selbst bauen lassen wollten. Daraus entstand eine lebendige Szene, aus deren Enthusiasmus und Verschworenheit sich in der langen Zeit der Diaspora der Kultfaktor entwickelte, der heute wieder zu einem kleinen Boom der Rahmenbauer geführt hat: In Berlin, Leipzig, Hamburg oder Freiburg arbeiten



1



2



3

1 Blanker Edelstahl am verschiebbaren Ausfallende und Riemen-schloss des Norwid ist robust

2 Das Exzenter-Tretlager am Velotraum schafft Spielraum, um eine Getriebnabe zu integrieren

3 Je vier Gewinde in den Gabelscheiden des Salsa erlauben die Montage unterschiedlichster Gepäckträger

zahlreiche Einzelkämpfer in ihren Werkstätten an selbst gelöteten Stahlrahmen für ihre Fixie- oder Reiseräder. Räder von der Stange stellen eben nicht jeden Biker zufrieden. Je mehr das Fahrrad zum Lifestyle-Objekt wird, desto stärker wird auch der Wunsch nach einem individuellen Rahmen, wie ihn sonst keiner hat. Stahl ist dafür ein geeignetes Material: Man kann ihn sägen, schleifen und feilen, benötigt keine großen Maschinen oder Anlagen, solange man nur geringe Stückzahlen fertigt. Man kann relativ frei seine Kreativität ausleben. Dieser handwerkliche Aspekt des Materials lockt viele Enthusiasten, es selbst einmal zu versuchen. Rahmenbau-Kurse bei erfahrenen Handwerkern, die am Wochenende ihr Know-how weitergeben, gibt es in jeder größeren Stadt



4



5

4 Der Vorbau mit reduzierter Klemmfläche und der glatt verchromte Lenker am Böttcher klemmen auf Dauer nicht sicher

5 Mit zusätzlichen Streben verlängert und versteift Surly den extrem belastbaren Big-Dummy-Gepäckträger am Hinterbau

der Republik. Diese kreative Szene ist gut vernetzt und prägt die momentane Wahrnehmung von Stahlrahmen. Daneben existieren, oft eher im Stillen, industriell geprägte Hersteller wie Patria, Fahrradmanufaktur oder Böttcher, die über Jahre konsequent an Stahl festgehalten haben. „Wir arbeiten seit 20 Jahren mit demselben Rahmenhersteller in Taiwan zusammen“, erzählt Produktmanager René Gähner von der Fahrradmanufaktur: „Es ist schwierig geworden, hochwertige Rahmenproduzenten zu finden, da die Nachfrage nach Stahlrahmen weltweit relativ klein ist.“ Auch Patria, Velotraum oder Norwid betrifft diese Entwicklung: „Moderne Komponenten wie Flat-mount-Discs verändern plötzlich die Befestigungs-Standards. Die Kunden wollen das haben. In Alu könnte ich das auf dem Weltmarkt leicht zukaufen. Für Stahl existieren aber weder Lehren noch Werkzeuge“, bedauert Norwid-Inhaber Rudolf Pallesen. So bleibt vielen Stahlwerkern nur, sich selbst zu kümmern oder einen Zulieferer zu beauftragen. „Allein für ein CroMo-Ausfallende sind schnell einmal 6.000 bis 7.000 Euro Werkzeugkosten fällig“, berichtet René Gähner. Damit sich eine solche Investition lohnt, muss schon eine nennenswerte Stückzahl an Rädern verkauft werden. Solcher Aufwand bedeutet einen höheren Kaufpreis. Auch der große Anteil an qualifizierten Handwerksstunden, die die Rahmenfertigung erfordert, macht Stahlrahmen teuer. Oft sind begrenzte Stückzahlen in Kleinbetrieben ein weiterer Preistreiber: Mehr als arbeiten kann eben auch ein Rahmenbauer nicht.

WAS RASTET, ROSTET AUCH

Neben seinen Vorteilen wie einfacher Verarbeitung, höherer Elastizität und Robustheit hat Stahl allerdings auch einen ernsthaften Feind: die Korrosion. Um Rost im Rahmeninneren zu verhindern, werden die rohen Rahmen meist per Tauchbad phosphatiert. Eine Phosphat-Schicht lagert sich außen und innen am Rohr an und bildet eine zuverlässige Barriere gegen Feuchtigkeit und Rost. Doch auch an die Kontaktkorrosion an Stellen wie der jahrelang unverändert geklemmten Alu-Sattelstütze im Stahlrahmen, dem Exzenter-Kloben im Tretlager oder dem Alu-Vorbau auf einem Stahlgabelschaft sollte man als Nutzer denken. Da empfehlen die Hersteller eine ganz probate Wartungsmethodik: einmal pro Saison zerlegen, reinigen und, außer am Vorbau, neu gefettet wieder zusammenbauen. Ein wenig handwerkliche Fähigkeiten des Stahlrahmen-Radlers können also auch nicht schaden.

WERKSTOFF STAHL

Stahl besteht primär aus Eisen, Kohlenstoff und Feuer. Er ist ein uralter Werkstoff. Als Rahmenmaterial ist er so alt wie das Fahrrad selbst: Von Anfang an wird Stahl in der Fahrradtechnik verwendet. Deshalb existiert für seine Anwendung und Verarbeitung so viel Erfahrung wie für kaum ein anderes Material. Die technischen Eigenschaften von Stahl lassen sich durch Zusammensetzung und Herstellungsweise sehr gezielt auf den gewünschten Einsatzbereich hin abstimmen. Für hochwertige Fahrradrahmen verwendet man vorwiegend Rohrsätze aus hochlegierten Stählen. Die Verschmelzung mit geringsten Mengen an Chrom, Nickel, Molybdän und weiteren Elementen verleiht Stahl besonders hohe Zugfestigkeit, Bruchdehnung und Elastizität bei moderatem Gewicht. Die Zusätze verändern die Molekülstruktur des ansonsten eher spröden und schweren Werkstoffs in die erwünschte Richtung. So lassen sich daraus hinreichend steife, aber kontrollierbar flexible Rahmen bauen, die bei sorgfältiger Verarbeitung außerordentlich stabil, langlebig, ermüdungs- und verformungs-resistent bleiben. Beim Gewicht sind moderne Stahlrahmen durchaus konkurrenzfähig zu qualitativ vergleichbaren Konstruktionen aus Aluminium. Doch auch besondere Eigenschaften wie die völlige Rostfreiheit von Edelstahl

sind möglich. Ein Fahrradrahmen aus Edelstahl benötigt nicht einmal eine Lackierung. Festigkeit und Zähigkeit des Werkstoffs Stahl erlauben schlanke Rohrdurchmesser, geringste Wandstärken (teils unter 0,5 mm) und damit relativ geringes Gewicht und ein sehr spezielles Erscheinungsbild. Verbunden werden die Rohrsätze, die in unterschiedlichsten Qualitäten und Preisen auf dem Markt sind, indem man sie in hochfesten Feinguss-Muffen oder direkt verlötet oder verschweißt. Die Muffenbauweise versteift die Knotenpunkte, an denen die Rohre verbunden sind, schränkt jedoch die möglichen Winkelstellungen der Rohre zueinander ein. Lötet oder schweißt der Rahmenbauer die Rohre direkt aneinander, hat er mehr konstruktive Freiheiten. Geringere Kontaktflächen und die intensive Hitze beim Schweißen, die das Material verspröden kann, erfordern jedoch höchste Sorgfalt und Erfahrung bei der Arbeit. Diese notwendigen, anspruchsvollen Fertigkeiten verleiten einige Köpfe der Rahmenbauer-Szene zu handwerklichen und/oder künstlerischen Höchstleistungen. Zur weiteren Recherche können wir Namen wie Florian Wiesmann, Ulrich Vogel, Bruce Gordon, Chris King, Joe Breeze und die Website Stahlrahmen-bikes.de empfehlen.





RENNSTAHL 931 ROHLOFF REISERAD

DIE LEGENDE VOM DORFSCHMIED

Noch heute kursiert unter Weltumradlern die Überzeugung, dass nur Stahlrahmen für Extrem-Touren geeignet sind. Bei einem Rahmenbruch könne, salopp gesagt, jeder Dorfschmied am Karakorum-Highway schlicht die Lötampe anzünden und den Rahmen wieder heile machen. Doch das stimmt nur bedingt: „Ein Rahmenbruch kommt heutzutage eigentlich nicht mehr vor“, sagt Velotraum-Gründer Stefan Stiener. Die Qualität von Material und Verarbeitung liegt bei modernen Rahmen um ein Vielfaches höher als in den Neunzigern – egal, ob man Stahl oder Alu für den Rahmen verwendet. In der Frühzeit des Stahlrahmenbaus waren meist bessere Wasserrohre schlichter Güte und mit dicken Rohrwänden die Basis. Heutige Stähle sind Hightech: Sorgfältig abgestimmte Legierungen und Temperaturbehandlung erhöhen Eigenschaften wie Bruchdehnung und Zugfestigkeit um ein Vielfaches; raffinierte Produktionsmethoden erlauben Wandstärken von weniger als einem halben Millimeter – geringstes Gewicht bei maximaler Belastbarkeit lautet die Vorgabe. Ein solches Stahlrohr würde unter der Lötampe am Karakorum-Highway schlicht wegschmurgeln.

Ganz schlicht: „931“ bezeichnet den Rohrsatz von Hersteller Reynolds aus dem britischen Birmingham, der rostfreie Edelstahlrohre höchster Güte liefert. 0,4 Millimeter dünne Rohrwände sind damit möglich, die Sorte liegt im Gewichtsbe- reich von 6061-Aluminium, das es jedoch an Zugfestigkeit und Festigkeit übertrifft. Seine völlige Rostfreiheit erlaubt es, bei Fahrradrahmen auf Lack komplett zu verzichten. Die fein polierte Oberfläche ist kaum von Titan zu unterscheiden und verströmt einen Hauch Purismus und Eleganz. Die Geometrie mit langem Oberrohr, kurzem Hinterbau und hoher Gabel lässt das Rad ruhig und sicher geradeaus laufen und macht es gleichzeitig sehr wendig: Das Rad kommt gut um Ecken, neigt sich harmonisch in Kurven und reagiert gutmütig auf schnelle Lenkbefehle. Man sitzt entspannt auf- recht und angenehm mittig zwischen den riesigen Laufrädern. Der kurze Hinterbau

zwingt Gepäcktaschen in die hinterstmög- liche Position, damit man nicht mit den Fersen anstößt. Das verkompliziert auch den Ausbau des Hinterrads: Schnellspan- ner lösen und aus dem Laufrad nehmen, Rad aus dem Rahmen heben und erst dann die Rohloff-Schaltbox lösen. Anders kommt man am Hinterbauständer nicht vorbei. Dieser kleine Kompromiss ist der einzige, den das Rennstahl seinem Besitzer abverlangt. Ansonsten sind technische Details überzeugend umgesetzt: Sei es die Gabel, die das breite Vorderrad symmetrisch und somit stabiler einzuspeichen erlaubt, die Steckachse mit Feingewinde oder der lange Lampenhalter, der Schlagschatten vermeidet. Oder die exzellente Schalt- zugverlegung, die die Rohloff-Nabe steuert; eine verdeckte Verschraubung der rechten Sitzstrebe, die den Gates- Riemen in den Rahmen lässt; laser- geschnittene Achsstücke, die auch die Riemenspannung regeln, oder flexfreudi- ges Titan an Lenker und Sattelstütze, was den Fahrkomfort deutlich erhöht. Insgesamt 200 Kilogramm maximales Gesamtgewicht traut Rennstahl seinem 931 zu. Der Preis von mehr als 6.000 Euro erklärt sich aus individueller Fertigung von Hand, hochwertigen Zutaten und geringen Stückzahlen. Dafür erhält man allerdings ein exklusives Rad fürs Leben.

PREIS	6.212 Euro
RAHMEN	Reynolds 931, geschweißt
GABEL	Reynolds 931, geschweißt; Disc; Boost-Standard, 15x110-mm-Steckachse
SCHALTUNG	Rohloff Speedhub 500/14; 1x14; 46/19 Z.; Gates CDX
BREMSEN	Magura MT5 Disc
REIFEN	Schwalbe Marathon Almotion 50-622
	www.rennstahl-bikes.de

NORWID SKAGERRAK

Ein Rad für Individualisten: Rahmenbauer Rudolf Pallesen kombiniert hier gekonnt traditionelle und moderne Elemente. Sehr klassisch mutet der Stahlrahmen mit waagerechtem Oberrohr an. Er besteht aus Columbus-Nivachrom- und Reynolds-853-Rohren in Microfusionsmuffen und ist handgelötet. Die Schaltzüge verlaufen elegant in Röhrchen innerhalb des Unterrohrs. Die Sitzposition ist sportlich locker mit aerodynamisch günstigem, angenehm zu greifendem Rennlenker für lange Asphalttouren. Moderne Aspekte verkörpern die Steckachse in der gemufften Stahlgabel, die Top-Lichtanlage von SON, eine langlebige Rohloff-Nabe mit Gates-Riemern und der exklusiven Schaltbox von Georg Blaschke, die die sportlichen SRAM-Rennbremshebel mit der Rohloff-Schaltung koppelt. Die längs verstellbaren Ausfallenden fertigt Pallesen aus rostfreiem Edelstahl: Die Schrauben zur Justage des Gates-Riemens ließen sogar den zähen Pulverlack hier schnell abplatzen. Damit können wir dem unaufgeregt fahrbaren, aber agilen und antrittsstarken Velo sowohl hohe Alltags- als auch souveräne Reiserad-Qualitäten attestieren. Irritierend fanden wir die ungewöhnlich progressive Wirkung der mechanischen Scheibenbremse: Man muss die Handkräfte während des Bremsvorgangs erhöhen, damit die Disc richtig zupackt. Da wir dies von diesem Bremsenmodell bisher nicht kennen, hoffen wir, dass sich der Effekt nach längerer Nutzung legt. Seine exklusive Technik, die zuverlässig funktioniert und nur geringen Wartungsaufwand erfordert, macht das Skagerrak zum vielseitig nutzbaren Kilometerfresser. Innovative Details, Qualität und hoher handwerklicher Aufwand haben jedoch ihren Preis.

PREIS	5.794 Euro
RAHMEN	Columbus Zona, gemufft
GABEL	Reynolds 853, gemufft; Disc; 12-mm-Steckachse
SCHALTUNG	Rohloff Speedhub 500/14; 1x14; 55/20 Z.; Gates CDX
BREMSEN	Tektro Spyre Disc, mech.
REIFEN	Schwalbe Marathon Supreme 37-622
	www.norwid.de



BÖTTCHER CLUBMAN ALFINE 8

Mit dem Schlagwort Retro geht das Alltags-Velo mit dem auffälligen Frontträger ins Rennen. Das trifft allerdings nicht nur auf das hübsche Äußere zu – Komponenten wie V-Brakes, Ein-Zoll-Gabelschaft, Schaftklemm-Vorbau, Ein-Schrauben-Sattelklemmung oder einfache Blitzventile können technisch als eher veraltet gelten. Doch allein der Anblick ehemals aktueller Technik hat auch seinen Reiz. Am schlanken, einfach konstruierten Stahlrahmen in vornehmem Dunkelblau ergibt das ein stimmiges Bild mit sympathischer Note. Doch es schafft auch Notwendigkeiten wie eine weiter als sonst vorausschauende Fahrweise aufgrund schwächerer Bremsen, insbesondere bei Nässe, oder die häufigere Kontrolle der Ein-Schrauben-Klemmungen. Dazu kommt ein ernster Sicherheitsmangel: Der Vorbau, dessen Klemmfläche zum Lenker durch Einbuchtungen stark reduziert ist, kann

den glänzend verchromten Stahllenker bei einer starken Bremsung nicht vom plötzlichen Abkippen nach unten abhalten. Trotz höchstem Schrauben-Drehmoment ließ sich diese Klemmung in unserer Werkstatt nicht verdrehsicher verschrauben. Der Stahllenker mit stark abgewinkelten Griffstücken steht deutlich unter Sattelniveau, so dass bereits viel Gewicht auf den Lenkerenden lastet. Folglich sitzt man kurz und vorne tief auf dem lauffröhigen Gefährt, die Lenkung ist eher träge denn wendig. Mit acht Gängen aus der Alfine-Schaltnabe könnte man sogar leichtere Touren bewältigen. Doch die Lenker-Schwäche und eine insgesamt etwas nachlässige Verarbeitung sollten trotz des günstigen Preises dringend behoben werden.



PREIS	1.239 Euro
RAHMEN	Stahl, gemufft
GABEL	Stahl, gemufft; 1"-Gewindenschaft; V-Brakes
SCHALTUNG	Shimano Alfine 8; 1x8; 42/18 Z.
BREMSEN	Tektro/Shimano V-Brakes
REIFEN	Schwalbe Road Cruiser 37-622
	www.boettcher-fahrraeder.de

BOMBTRACK AUDAX

Hingucker am Rannndonneur-Renner der noch jungen Marke Bombtrack sind die voluminösen und fein profilierten 27,5 Zoll großen Reifen. Sie rollen leicht und federn spürbar, womit sich das Audax bestimmungsgemäß für lange Ausdauerstrecken auf Asphalt empfiehlt. Die tubeless-fähigen PneuS erweitern das Spielfeld des Straßenrenners aber souverän um Feld-, Wald- und Wiesenwege. Gewindeösen an Carbonsattel und Hinterbau erlauben die Montage von Gepäckträgern und Flaschenhaltern, sodass das Audax auch auf Mehrtagestouren gehen kann. Seine 2x11-Gang-Kettenschaltung arbeitet jedoch leider nicht auf dem heute üblich hohen Niveau: Die FSA-Kurbel steht nicht perfekt in der Kettenlinie, ihr Kettenblatt ist zu schmal, die Kette taumelt unter Last und rasselt. Tritt man im größten Gang leer rückwärts, läuft die Kette vom Blatt; zudem läuft die rechte Kurbel mit knapp zwei Millimetern Abstand an der Kette vorbei, was hin und wieder zu Berührungen führen kann, wenn die Kette ins Schwingen gerät. Der elegant gemachte Stahlrahmen bietet Innovatives wie ein konisches Steuerrohr und aufwendig dreidimensional geschmiedete Ausfallenden. Doch eine Schweißnaht zur Kettenstrebe auf der Seite der Scheibenbremsen endet bereits nach zwei Dritteln der Strecke und verursacht unten einen veritablen Spalt im Hinterbau, an dem der Korrosion Tür und Tor geöffnet ist. Am Testrad war zudem ein Schaltzug am Unterrohr so eingefädelt, dass er an der Bremsleitung schliff. Mit etwas mehr Sorgfalt bei Verarbeitung und Montage könnte das flotte Spaßmobil sein Potenzial voll ausspielen.

PREIS	2.399 Euro
RAHMEN	Columbus Cromor, verschweißt
GABEL	Carbon, tapered; Disc; 12-mm-Steckachse
SCHALTUNG	Shimano 105, FSA; 2x11; 48, 32/11-32 Z.
BREMSEN	Shimano R700 Disc
REIFEN	WTB Byway, Horizon 47-584
	www.bombtrack.com



SALSA FARGO APEX

Als Hybrid aus Rennrad und Mountainbike könnte das Fargo glatt zu den derzeit so modischen Gravelbikes zählen, doch seine Konzeption folgt anderen Ideen. Der Rennlenker steht so hoch wie der Sattel, was eine aufrechte, nur leicht geneigte, aber mittige Sitzposition ergibt. Unten breit ausgestellt, erlaubt der Lenker viel Kontrolle im Gelände und auf holperigen Wald- oder Bergwegen. Doch Achtung: In engen Kurven können sich Lenker und Knie beim Kurbeln ins Gehege kommen. Abseits der Straße spielen die 55 Millimeter breiten 29er-Stollenreifen ihre Vorzüge voll aus: Auf losem Untergrund fährt sich das Fargo mit viel Grip, es hält sicher die Spur und rollt exzellent; es fühlt sich an wie ein Mountainbike ohne Federung. Auf geteerten oder befestigten Straßen rollt das Bike noch immer flott, sicher und leise, die voluminösen Reifen schlucken Fahr-

bahnunebenheiten angenehm dämpfend weg. Der filigrane Stahlrahmen und die hohe Gabel bestehen aus einem eigens für Salsa gefertigten Rohrsatz, sind sorgfältig verschweißt und stecken voller Reserven und Möglichkeiten. Zahlreiche Gewinde bieten sich für Flaschenhalter, Schutzbleche und Gepäckträger an; das hintere Ausfallende kann per Langloch zum Spannen von Kette oder Gates-Riemern für Singlespeed- oder Nabenschalt-Antriebe verwendet werden. Anstelle der Starrgabel ließe sich auch eine Federgabel einbauen, anstelle der mechanischen auch hydraulische Scheibenbremsen. Ähnlich wie das Modell Surly aus gleichem Haus soll auch das Salsa maximal vielseitig, einfach und langlebig sein. Der amerikanische Ansatz, ein universelles Sportrad zu bauen, bereitet auch hierzulande mächtig Fahrspaß.

PREIS	2.099 Euro
RAHMEN	Cobra Kai CroMo, geschweißt
GABEL	CroMo, geschweißt; Disc
SCHALTUNG	SRAM Apex, GX; 2x10; 38, 24/11-32 Z.
BREMSEN	Avid BB7 Road Disc
REIFEN	WTB Ranger 55-622
	salsacycles.com



E-Bike-Reisen für Entdecker

Die Welt aktiv erleben – mit Genuss
und Komfort auf allen Kontinenten

Bergauf ist wie bergab.
Gegenwind? Kenne ich nicht.
Ein völlig neues Fahrgefühl!

Gardasee | Toskana

Jakobsweg | Andalusien

Kroatien und Montenegro

Baltikum | Finnland

Cornwall | Marokko | Südafrika

Kuba | Vietnam

Thailand | Neuseeland

Höchstens 12 Gäste plus Reiseleiter
Inkl. Qualitäts-E-Bikes vor Ort

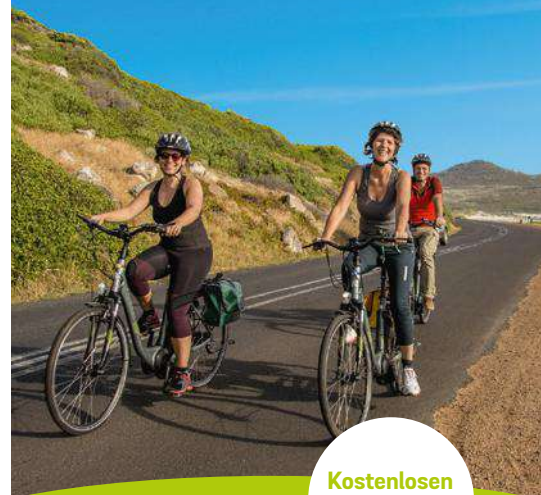


PATRIA ARGOS

Ganz in der Tradition des generationenübergreifenden Familienbetriebs baut Patria strikt Fahrräder mit klassisch gemufften Stahlrahmen, von Hand, in Serie und auf Maß. Das Argos ist als robustes, langlebiges Reiserad mit hohem Durchhaltevermögen konzipiert. Sein Rahmenkonzept folgt traditionellen Vorlagen mit waagrechtem Oberrohr, langem Steuerrohr und geschweiftem Lenker für eine entspannte, komfortable Touren-Sitzposition. Selbst die aufwendige Brücke für den Anschluss des Getriebelocks ist gemufft und wird im

Haus gefertigt. Ganz bewusst setzt Patria auf 26-Zoll-Laufräder: Sie machen das etwas hochbeinig wirkende, aufgrund solider Bauweise und Pinion-Getriebe schwere Gefährt überraschend wendig und agil. Man freut sich über die sensible, leichtgängige Lenkung und das spielerische Fahrverhalten. Bei alltäglichem Einsatz spürt man die mehr als 17 Kilo Gewicht erstaunlich wenig. Erst wenn Steigungen oder Reise-Gepäck dazukommen, werden Antritt und Beschleunigung spürbar zäher. Dafür geht das Argos auch mit 22 Kilo Gepäck in zwei Hinterrad-Taschen noch sehr souverän um. Einzig der vergleichsweise hoch platzierte Träger verschenkt etwas von seiner Seitensteifigkeit. Mit seinem Lowrider am Vorderrad ist das Argos aus dem Stand zur großen Fahrt bereit. Edle Lichttechnik mit USB-Lader, zupackende Magura-Discs und die luxuriöse Vielfalt der 18 Getriebe-Gänge machen das Argos zum souveränen Reise- und Ganzjahres-Bike für Anspruchsvolle.

PREIS	5.669 Euro
RAHMEN	Columbus Zona, gemufft
GABEL	Columbus Zona, gemufft; Disc
SCHALTUNG	Pinion P1.18; 1x18; 39/32 Z.; Gates CDX
BREMSEN	Magura MT4 Disc
REIFEN	Schwalbe Marathon Mondial 50-559
	www.patria.net



Kostenlosen
Katalog
anfordern!

Tel.: 030 786 000-124
info@belvelo.de | www.belvelo.de





TOUT TERRAIN GRANDE ROUTE

Die Grande Route führt über die Pässe der Schweizer und französischen Westalpen bis an die Riviera – eine Traumroute für Langstrecken-Radler. Dafür benötigt man einen robusten, aber gleichzeitig sportlich-effizientes Rad, um lange Strecken und starke Steigungen mit Gepäck gut fahren zu können. Tout Terrain hat sich genau darauf spezialisiert: Das Konzept mit dem in den Hinterbau integrierten, fest verschweißten Gepäckträger hat sich in vielen Tests und der Praxis bewährt. Die Konstruktion verstärkt die Steifigkeit des gesamten Hinterbaus, was das Bike für 22 Kilogramm Gepäck völlig unempfindlich macht. Die Trägerrohre unter der zähen Pulverbeschichtung bestehen aus rostfreiem Edelstahl. Viele sinnvolle Details setzen die Freiburger dank ihrer langen Erfahrung mit dem Werkstoff

Stahl oft exklusiv um: Ein Anschlag am Steuerrohr bewahrt den Lenker des beladenen Bikes davor, seitlich ins Oberrohr zu schlagen; Getriebe-, Naben- und Riemen-Antriebe sind dank spezieller Rahmenmodule wie einer verstellbaren Pinion-Brücke, Tretlager-Exzenter oder Kombi-Ausfallende in die Rahmen integrierbar. Auch die Zugverlegung für jede Schaltungsart oder formschöne Disc-, Steckachs- und Parkstützen-Aufnahmen konstruieren die Stahlspezialisten stets selbst. Der Grande-Route-Rahmen besteht aus mehrfach konifzierten Stahlrohren des italienischen Herstellers Dedacciai und ist sehr sauber verarbeitet. Folglich glänzt der schnelle Randonneur mit ausgewogener, gemäßigter sportlicher Sitzposition. Der Lenker bietet viele Griffpositionen, der sehr seitensteife Rahmen setzt die Kraft des Radlers verlustfrei in Vortrieb um, das Velo gibt sich ebenso fahrstabil wie schnittig. Die Touring-Carbongabel mit Steckachse erlaubt die Montage verschiedenster Gepäckträger-Varianten. Sie bietet zudem deutlich mehr Fahrkomfort als die hauseigene Stahlgabel. Seine fein austarierte Abstimmung macht das Grande Route zum perfekten Begleiter für sportliche Biker, die meist auf befestigten Straßen unterwegs sind – egal, ob mit oder ohne Gepäck.

PREIS	4.687 Euro
RAHMEN	Dedacciai Custom, geschweißt
GABEL	Adventure Touring, Carbon; Disc; 15-mm-Steckachse
SCHALTUNG	Shimano Ultegra; 2x11; 46, 30/11-34 Z.
BREMSEN	Shimano Ultegra Disc
REIFEN	Continental Grand Prix 4-Season 32-622
www.tout-terrain.de	

VSF FAHRRAD-MANUFAKTUR T300 NEXUS GATES

Zu den Bestsellern der Fahrradmanufaktur gehört das preiswerte T300 schon seit 1987, als die zeitlosen Stahlrahmen-Räder mit rotem VSF-Schriftzug erstmals durch die Lande rollten. Kein Wunder, dass die Oldenburger wissen, wie man ein gutes Fahrrad baut. Das T300 garniert seine ausgewogene Wohlfühl-Geometrie mit einem Hauch Sportlichkeit: Nicht zu aufrecht, nicht zu gestreckt sitzt man mit guter Übersicht im Sattel – ideal für Alltagsstrecken, Ausflüge und Touren. Der grundsolide, sauber verschweißte Rahmen und seine stabile Gabel stammen seit mehr als 20 Jahren vom selben taiwanischen Hersteller. Die Rohre aus vergütetem Chrom-Molybdän-Stahl sind auf hohe Steifigkeit, Widerstandsfähigkeit und Langlebigkeit ausgelegt. Das T300 ist ein klassisches Vernunft-Rad für Leute, die einen hohen Gebrauchswert schätzen. Dem entsprechen auch die Fahreigenschaften: Mit dem T300 lässt sich trefflich stressfrei radeln. Lenkung und Fahreigenschaften sind schneidig und geschmeidig, das Rad reagiert in jeder Situation unkritisch und bleibt lange stabil. Jedoch: Gepäck von mehr als 12 Kilo führt zu leichtem Flattern am Lenker. Solide Ausstattung, geringer Wartungsbedarf und die langlebigen Komponenten beweisen, dass Vernunftentscheidungen auch Spaß machen können.



PREIS	1.300 Euro
RAHMEN	25CrMo4, verschweißt
GABEL	Stahl, geschweißt; V-Brakes
SCHALTUNG	Shimano Nexus 8; 1x8; 46/24Z.; Gates CDN
BREMSEN	Magura HS 22
REIFEN	Schwalbe Marathon 40-622
www.fahrradmanufaktur.de	



SURLY BIG DUMMY

Ungewöhnliche Fahrradideen setzen Rahmenbauer naturgemäß gerne in Stahl um – eben weil der Werkstoff relativ leicht zu verarbeiten ist. Solides Handwerk und ungebremste Kreativität können dann etwas schaffen wie Surlys Big Dummy: Dieses Bike ist ein Transport-Wunder! Und dazu völlig problemlos fahrbar. Egal ob Urlaubsgepäck, Großeinkauf, Umzugskarton oder Kinder, das Big Dummy transportiert auf dem verlängerten Hinterbau Lasten bis zu 90 Kilogramm. Viele zusätzliche Rohre aus 4130-Stahl werden gebogen und verschweißt, um den Radstand um gut 46 Zentimeter zu verlängern und einen 70 Zentimeter langen, hochstabilen Gepäckträger ins Rad zu bekommen. Zwei große Taschen lassen lose Dinge

verschwinden. Auf der Oberseite des Trägers verzurrt man sperrige Gegenstände, kann aber auch Kindersitze oder eine Sitzbank befestigen. Der Fahrgast hat sogar zwei Fußrasten in der Kettenstrebe. Damit die Fuhre unter Last nicht ins Schwanken gerät, legen die Durchmesser der Chrom-Molybdän-Stahlrohre auf 35 Millimeter am Oberrohr bzw. 38 Millimeter am Unterrohr kräftig zu, die Rahmen-dreiecke werden durch Streben zusätzlich verstärkt. Klar, in engen Kurven braucht es schon gutes Augenmaß. Doch sitzt man einmal entspannt im Sattel, die Hände am breiten Lenker und ohne an die fast eineinhalb Meter Radstand zu denken, rollen die 26-Zoll-Räder leicht und locker, und man bemerkt selbst im Alltagsverkehr erstaunlich

wenig von der Länge des Rades. Das Bike ist mit mechanischen Disc-Brakes ausgerüstet, die regelmäßige Wartung benötigen. Da das Dummy nach Kriterien höchstmöglicher Nutzbarkeit, Vielseitigkeit und Haltbarkeit konzipiert ist, lassen sich ohne Weiteres auch Hydraulik-Discs, Ein- oder Dreifach-Kurbeln oder andere Übersetzungen, ja sogar Nabenschaltungen ins Rad einbauen. Das ungewöhnliche Rahmen-Gabel-Set dient seinen Nutzern oft als Plattform, um Werkzeug in die Hand zu nehmen und eigene Ideen umzusetzen. Und mit diesem Rad wird man unterwegs garantiert angesprochen!

PREIS	2.499 Euro
RAHMEN	4130 CroMo, geschweißt
GABEL	Stahl, geschweißt; Disc, V-Brakes
SCHALTUNG	SRAM GX, X5; 36, 22/11-36 Z.
BREMSEN	SRAM BB7 MTN Disc
REIFEN	Kenda Kinption 58-559
surlybikes.com	

VELOTRAUM VK5

Robust, stabil und langlebig:

darauf legt die auf Reiseräder fokussierte Marke Velotraum höchsten Wert. Schließlich sollen die Räder ihre Besitzer zuverlässig auf große Fahrt und wieder nach Hause bringen. Das tun derzeit hauptsächlich ausgereifte, stabile Alu-Rahmen und -Gabeln. Dennoch hat der Stahlrahmen VT-400 noch immer seinen Platz im Velotraum-Katalog. Für „außergewöhnliche Belastungen“ empfiehlt Inhaber Stefan Stierer seine Stahlrahmen-Plattform: also für schwere Fahrer, viel Gepäck und extreme Anforderungen ans Material, beispielsweise auf unbefestigten Strecken. Der Exzenter-Stahlrahmen ist vielseitig: Er ist für Ketten- oder Nabenschaltung, Felgen- oder Scheibenbremsen und Starr- oder Federgabel

konstruiert. Nur riementauglich ist er nicht. In mittlerer Größe wiegt er 3.400 Gramm: Kein Leichtgewicht, sondern eher ein braver Arbeiter, der zuverlässig und klaglos seinen Job tut. Die hochwertigen Rohre stammen von einem taiwanischen Hersteller, der sie auch sorgfältig unter Schutzgas verschweißt (WIG-Schweißen unter Sauerstoffausschluss). Großzügige Rohrdurchmesser machen den Rahmen verwindungssteif. Der VT-400 wird mit je zwei Längen in fünf Größen gebaut und fällt bei nur gering geneigtem Oberrohr und kurzem Sitzrohr kompakt und handlich aus. Die Lang-Variante platziert den Radler gestreckt, jedoch bei nicht zu tiefem Cockpit. Denn hier presst Velotraum eine Hülse namens „Carlo“ aufs Steuerrohr, die das

Cockpit um 30 Millimeter höher platziert, als es der Rahmen zuließe. Da „Carlo“ wie Spacer, Vorbau und Lenker in Schwarz gehalten ist, fällt die Erhöhung optisch nicht auf, der Rahmen behält sein sportlich-gestrecktes Aussehen. Traditionell montiert Velotraum 26-Zoll-Laufräder und voluminöse Reifen. Daher fährt sich auch das melonengelbe VK5 trotz eines relativ hohen Gewichts sehr flott, wendig und antrittsstark. Die kleinen Laufräder sind leicht und lassen sich schnell beschleunigen. Der leicht verlängerte Radstand macht das Rad lauf ruhig, es lässt sich präzise lenken. Eine ideale Basis für ein Touren-Bike, das schwere Piloten und Gepäck, aber auch gröbere Misshandlungen klaglos übersteht.

PREIS	2.795 Euro
RAHMEN	25CrMo4, geschweißt
GABEL	C-425, Stahl, geschweißt; Disc
SCHALTUNG	Shimano SLX, 2x10; 38, 28/11-42 Z.
BREMSEN	Shimano LX Disc
REIFEN	Schwalbe Kojak 50-559
	www.velotraum.de



www.bike-festival.de

ALL ABOUT BIKES

Festival-Highlights
2019



fsa
bike festival
Garda Trentino

03.05. - 05.05.19

bike festival
Willingen

17.05. - 19.05.19

bike festival
Saalfelden Leogang

13.09. - 15.09.19

EIN EVENT VON DELIUS KLASING & BIKE MAGAZIN

JETZT ANMELDEN!

DAS MACHE ICH SELBST!

NÄSSE, MATSCH UND SCHNEE SIND EINE HERAUSFORDERUNG FÜR RAD UND RADLER. SALZWASSER UND MINUS-TEMPERATUREN KÖNNEN DIE TECHNIK KOMPLETT LAHMLEGEN. MIT DIESEN PFLEGETIPPS WAPPEN SIE IHR BIKE GEGEN WINTERWETTER

DARUM GEHT'S

Bei Minus-Temperaturen im Freien vereist Schneematsch in Schaltung und Zügen und kann die Kettenschaltung blockieren. Streusalz im Spritzwasser lässt nicht nur Stahl, sondern auch Alu korrodieren. Das kann Kette, Ritzel, Speichen und Felgen in kürzester Zeit zerstören. Kleine Kratzer sind oft Ausgangspunkt für Korrosionsrisse, die sich schleichend ins Material fressen. Gute Schmierung und ein Wachsüberzug schützen vor Nässe. Neuer Schmutz, aber auch Matsch und Eis haften dort weniger gut an.

SO GEHEN SIE VOR

Reinigen Sie Kette, Ritzel und Kettenblatt und ölen Sie den Antrieb. Lassen Sie das Öl gut einziehen und wischen Sie überschüssigen Schmierstoff ab. Verwenden Sie im Winter zäheres Kettenöl, das besser haftet. Sprühwachs versiegelt den Antrieb und blanke oder lackierte Oberflächen. Flüssiges Ketten- oder Hartwachs lässt sich gut für Spalte und Ritzen verwenden und eignet sich prima zur Versiegelung der Kette; es schützt vor Wasser, hält die Schmierung im Inneren der Kette, bildet eine trockene Oberfläche und schmiert zusätzlich. Kontaktspray pflegt und sichert den Stromfluss an Fahrrad und Pedelec.

PRAXIS-TIPPS

Decken Sie Scheibenbremsen ab. Achten Sie darauf, dass Bremsflanken und -beläge Ihrer Felgenbremse fett- und wachsfrei bleiben. Tragen Sie Wachs- und Kontaktspray möglichst sparsam auf. Lassen Sie die Oberflächen gut ablüften, bevor Sie Akku oder Stecker wieder anbringen. Polieren Sie Wachs auf glatten Oberflächen mit einem Tuch oder Polierwatte gut ein.



Geben Sie reichlich Sprühwachs auf die gereinigten und geölten Komponenten des Ketten-Antriebs. Lassen Sie das Wachs ablüften, wischen Sie Überschuss ab. Decken Sie die Bremsscheibe vorher ab: Wachs und Fett beeinträchtigen die Bremswirkung.



Entspannen Sie durch Herunterschalten den Schaltzug bzw. hängen Sie Bremszüge aus. Träufeln Sie Bowdenzug-Öl, z. B. Bike Fluid von Tip-Top, in die Zughüllen. Schalten Sie mehrfach, damit sich das Mittel gut verteilt. Es verhindert, dass eingedrungene Feuchtigkeit vereisen kann.



Träufeln Sie Flüssig- oder Hartwachs in die Spalte der Speichenlöcher. Das hindert Spritzwasser am Vordringen ins Felgeninnere. Wischen Sie überschüssiges Wachs stets ab. Vermeiden Sie den Kontakt mit Bremsflanken und -belägen!



Benetzen Sie mit einem Wattestäbchen die Kontakte von Akku, Display oder Nabendynamo mit Kontaktspray. Das Mittel beseitigt Oxidation, hält Nässe ab und sichert die Leitfähigkeit. Nicht direkt aufsprühen, denn das säurehaltige Mittel greift Metall und Kunststoff an.

SO VIELSEITIG WIE DAS RADFAHREN.

WER LIEST,
ERFÄHRT MEHR...

MYBIKE
DIGITAL
FÜR
NUR 2,- €



IHRE VORTEILE

- 2 MYBIKE Ausgaben für nur 6,50 € (statt 9,80 €)
- 34 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf
- Nach der 2. Ausgabe entscheiden Sie, ob Sie weiterlesen*
- Begrüßungsgeschenk nach Wahl

IHR GESCHENK

Wählen Sie Ihr Begrüßungsgeschenk.

E-BIKE - REPARATUREN UNTERWEGS**

Zahlreiche Tipps und Tricks zur Reparatur mit minimalem Aufwand.

TREKKINGBIKE - REPARATUREN UNTERWEGS**

Erklärt wie Sie die meisten Probleme mit nur einem Multitool in den Griff bekommen.



JETZT ABO SICHERN

Ganz einfach online unter abo.mybike-magazin.de/0202b oder per Telefon unter +49 (0) 521-55 99 55.

Falls Sie telefonisch bestellen, geben Sie bitte die Aktionsnummer P-0202/B-0203 an.



AUSZEIT VOM JOB

IMMER MEHR ARBEITNEHMER IN DEUTSCHLAND TRÄUMEN VON EINER BERUFLICHEN AUSZEIT. WIE SCHAFFT MAN ES, FÜR MEHRERE MONATE AUF EINE RADREISE ZU GEHEN? HIER SIND TIPPS, WIE SIE DEN AUSSTIEG AUF ZEIT REALISIEREN KÖNNEN

TEXT Uwe Geißler



Der Wirtschaftsinformatiker Dietmar Rothfuss radelte drei Monate durch Kolumbien, Ecuador, Peru und Bolivien

DEN STEIN INS ROLLEN brachte eine zufällige Begegnung auf einer Radtour. Der Wirtschaftsinformatiker Dietmar Rothfuss aus Karlsbad traf in seiner schwäbischen Heimat einen schwer gepackten Biker aus England. Auf die Frage, wohin die Reise geht, antwortete der Brite: „To Istanbul“. „Da hat es bei mir alle Sicherungen rausgehauen“, erzählt der 57-jährige Familienvater, „in diesem Moment hätte ich den Engländer am liebsten gefragt, ob ich ihn nicht begleiten könnte.“

Seit mehr als 30 Jahren arbeitet Dietmar Rothfuss für das IT-Unternehmen IBM. Seine Stationen: Studium, Beruf, Familie, Haus bauen, Schulden abzahlen. Mit Anfang 40 erlebt der Manager bereits ein massives Burn-out. „Ich habe nur gearbeitet, an die Karriere gedacht und mich dabei selbst völlig vergessen. Ich bin für fast ein Jahr ausgefallen, war in Kliniken und habe mich mühsam wieder hochgekämpft. Irgendwann ist man Mitte 50 und denkt sich, das kann es doch nicht gewesen sein.“ Kurze Zeit nach der Begegnung mit dem Reiseradler aus England entsteht der große Traum: Er will mit dem Fahrrad für drei Monate nach Südamerika in die Anden. Die Ehefrau und die erwachsenen Töchter unterstützen die Idee.

TREND ZUM SABBATICAL

Rund 30 Prozent aller Angestellten in Deutschland beschäftigen sich mit dem Gedanken, eine Auszeit vom Job zu nehmen. Dies ergab eine repräsentative Umfrage von Xing, dem Netzwerk für berufliche Kontakte. Zehn Prozent der Berufstätigen haben der Studie zufolge bereits eine Auszeit genommen, 21 Prozent spielen mit dem Gedanken an eine berufliche Verschnaufpause. Mehr als die Hälfte der Befragten würde die freie Zeit dazu nutzen, sich geistig und körperlich zu erholen, 42 Prozent würden gerne eine Fernreise unternehmen. Was liegt näher, als da eine Reise mit dem Fahrrad zu planen?

Eine längere Auszeit vom Job, die drei bis zwölf Monate – manchmal auch noch länger – dauern kann, wird oft als Sabbatical bezeichnet. Die Bedeutung des Wortes leitet sich vom hebräischen „Sabbat“ ab. An diesem Ruhetag soll keine Arbeit verrichtet werden. In den USA haben

»Das Sabbatical löst gerade den Dienstwagen mit Tankkarte als Statussymbol ab«

sich Sabbaticals bereits vor einigen Jahren etabliert. Sie gelten als Zeichen einer modernen Unternehmenskultur. Besonders innovative Wirtschaftszweige wie die Technologie- und Digitalbranche bieten ihren Mitarbeitern maßgeschneiderte Lösungen an. Der Unternehmenscoach Carsten Alex aus Berlin sagt: „Das Sabbatical löst gerade den Dienstwagen mit Tankkarte als Statussymbol ab.“

ABSPRACHEN MIT DER FIRMA

Gibt es einen Rechtsanspruch auf ein Sabbatical? In Deutschland können Arbeitnehmer juristisch nicht auf einen Ausstieg vom Job bestehen. Ausnahmen gelten allerdings für Beamte und Beschäftigte im öffentlichen Dienst. In jedem Fall sind Überzeugungskraft und Verhandlungsgeschick gefragt (siehe Interview Seite 63).

Für einen vorübergehenden Ausstieg gibt es verschiedene Lohn- und Arbeitsmodelle, die man mit dem Arbeitgeber vereinbaren kann. Eine Möglichkeit ist, mit der Firma (oder Behörde) einen zeitlich befristeten Teilzeitvertrag abzuschließen. Die Vollzeitstelle wird dann zum Beispiel für drei Jahre auf eine Teilzeitstelle reduziert, und man bekommt nur drei Viertel des Gehalts ausgezahlt. Faktisch arbeitet man aber in Vollzeit weiter und sammelt Überstunden auf einem Arbeitszeitkonto an. Im vierten Jahr wird das angesparte Zeitguthaben in Form von Freizeit abgebaut. Das reduzierte Gehalt wird weitergezahlt. Eine andere Option: Man einigt sich mit dem Unternehmen auf Langzeit- oder Lebensarbeitszeitkonten. Hier können Überstunden oder Urlaubstage angesammelt und für eine längere Auszeit genutzt werden. Kurzfristiger funktioniert die Einigung auf unbezahlten Urlaub. Das bedeutet aber auch, dass es in dieser Zeit weder Lohn noch Sozialversicherungsbeiträge vom Arbeitgeber gibt.

EIN JAHR VORLAUF

Dietmar Rothfuss hat das Glück, dass seine Firma ein Sabbatical-Programm anbietet. Die Mitarbeiter haben keinen Anspruch auf eine



Ein Highlight seiner Südamerika-Radreise: IT-Manager Dietmar Rothfuss in der Ruinenstadt Machu Picchu in Peru

Auszeit. Der Vorgesetzte muss zustimmen. „Je verantwortlicher die Position“, erzählt Rothfuss, „desto weniger gerne wird ein Sabbatical gesehen.“ Ein Jahr vor seinem geplanten Starttermin hat er mit seinen Chefs gesprochen – und sie schließlich überzeugt.

Um ein Vierteljahr Zeit für seine Reise zu haben, nimmt er einen Monat regulären Urlaub und zwei Monate unbezahlten Urlaub. IBM gibt ihm sogar einen finanziellen Zuschuss zum Sabbatical, da Mitarbeiter bei unbezahltem Urlaub die Arbeitgeberanteile für die Kranken- und Rentenversicherung selbst bezahlen müssen. „Die Administration war aufwendig“, sagt Rothfuss rückblickend, „und die Auszeit insgesamt kostspielig. Dabei war die Reise selbst billig.“

VON BOGOTÁ NACH LA PAZ

Im Mai 2017 ist es so weit. Rothfuss fliegt mit Bike und Gepäck nach Kolumbien in die Hauptstadt Bogotá. Von dort soll es nach Ecuador, Peru und Bolivien gehen. Rund 5.000 Kilometer sind es bis zum Zielort La Paz, es warten 45.000 Höhenmeter durch die Anden. Ein großes Abenteuer beginnt. „Ich war seit dreißig Jahren nicht mehr alleine und wusste nicht, wie ich damit klarkomme“, resümiert der Manager. „Man muss auf so einer Tour jeden Tag improvisieren. Wenn es immer wieder klappt, gibt es einem Zuversicht, mentale Stärke und Selbstvertrauen. Ich habe gemerkt, was ich für einen Willen habe.“ Nach der Reise fühlt sich Rothfuss „so stark und fit wie zuletzt mit 20 Jahren“. Er hat zehn Kilo abgenommen und fühlt sich tiefenentspannt.

Nach der Reise
fühlt sich
Rothfuss so
stark und fit
wie zuletzt
mit 20 Jahren

„Ich bin unglaublich dankbar, dass ich das machen konnte. Mir ist bewusst, dass so eine Reise ein Privileg ist. Wie viele Menschen auf der Welt können so etwas machen?“

EINMAL NORWEGEN UND ZURÜCK

Auch Philippe Steinmayr aus Bichl am bayerischen Alpenrand hat einen lang gehegten Traum. Nach seinem Studium Interaktive Medien möchte er erst mal die Freiheit genießen, unterschiedliche Landschaften erleben und neue Menschen kennenlernen. Seine Idee: Mit dem Fahrrad von zu Hause über Tschechien, Polen, das Baltikum und Finnland in den Norden Norwegens zu fahren. Anschließend soll es über Schweden und Dänemark zurück nach Deutschland gehen. Für die rund 9.000 Kilometer lange Strecke plant er sechs Monate ein. Als er die Vermessungsingenieurin Christl Radies kennenlernt, fragt sie ihn direkt, ob sie ihn begleiten kann. Die damals 28-Jährige ist bereit, für die Reise ihren sicheren Job, den sie seit drei Jahren hat, zu kündigen. „Das hat zeitlich gut gepasst“, sagt sie, „ich war neugierig und wollte eine neue Herausforderung.“ Selbstbewusst ist sie überzeugt: „Nach Norwegen werde ich schon irgendwas Neues finden.“ Im April 2016 kündigen beide ihre Wohnungen und radeln los.

COMEBACK IM TRAUMJOB

Sie übernachten im Zelt, manchmal in Hostels oder Ferienwohnungen und steuern immer wieder Unterkünfte der „Warmshowers“-Gemeinschaft an. „Zusammen haben wir pro Monat etwa 1.000 Euro gebraucht“, erzählen sie. Im Oktober kehren beide begeistert von ihrer Tour durch zehn Länder zurück. Philippe Steinmayr hat auf der Reise viel fotografiert und zeigt seine faszinierenden Bilder und Zeitraffer-Aufnahmen in Vorträgen und auf Festivals (siehe www.alps-in-motion.com).

Christl Radies bewirbt sich nach der Tour bei verschiedenen Firmen – und findet nach wenigen Wochen ihren neuen Traumjob. „Die Reise hat mir so viel gebracht“, sagt sie, „das ist keine Lücke im Lebenslauf. Ich habe erlebt, wie belastbar ich bin und wie man Probleme lösen kann. Das hilft mir natürlich auch im Job.“

Einen ungewöhnlichen Weg, regelmäßig lange Radreisen unternehmen zu können, hat



der Franzose Xavier Orignac gefunden. Der 49-jährige Physiker lebt in München und arbeitet für eine große Behörde. „Ich habe mich mit meinen Chefs darauf geeinigt, dass ich den Urlaub von zwei Jahren am Jahreswechsel jeweils zusammenlegen kann. Auf diese Weise kommen auch mal drei Monate am Stück zusammen. Ich will nicht kündigen und habe so einen guten Kompromiss gefunden.“ Orignac reist immer alleine und war in den vergangenen Jahren unter anderem in Kuba, im Jemen, in Kamerun, Pakistan, Tadschikistan, Argentinien, Burma, Iran, Tibet und Südindien.

SPARSAM DURCH DIE WELT

3.000 Kilometer legt er durchschnittlich pro Reise mit seinem Fahrrad zurück. „Ich habe immer ein Zelt dabei, werde aber in den einsamen Regionen oft von gastfreundlichen Dorfbewohnern eingeladen.“ Das Teuerste an seinen Urlauben ist der Flug. „In Tadschikistan habe ich für drei Monate lediglich 400 Euro gebraucht. Wenn ich von meinen Reisen zurück bin, habe ich mehr Geld auf dem Konto. Und unglaubliche Erfahrungen und Begegnungen gemacht.“

9.000 Kilometer vom Alpenrand nach Norwegen und zurück. Christl Radies und Philippe Steinmayr fuhren in sechs Monaten durch zehn Länder



»Die Reise hat mir so viel gebracht — das ist keine Lücke im Lebenslauf«

Wie lässt sich eine berufliche Auszeit mit einem Kind vereinbaren? Bevor ihre Tochter Lara eingeschult wurde, nutzten Tom Richter und seine Frau Denise Helms aus Berlin die Gelegenheit für eine neunmonatige Radreise durch Südostasien. Der 38-jährige Diplom-Ingenieur unterbricht seinen Job als Outdoor-Fachverkäufer, die 37-jährige Fachkrankenschwester nimmt Elternzeit mit garantierter Wiedereinstellung. Auf ihrer Reise durch Indonesien, Singapur, Malaysia, Thailand, Kambodscha, Vietnam und Laos sind sie mit Liegerädern unterwegs. Die vierjährige Lara sitzt in einem Kinderanhänger, in dem sie mit in die Pedale treten kann. Richter: „Wir wollten, frei von den Zwängen eines Berufs- und Schulalltags, eine intensive, erlebnisreiche und unvergessliche Zeit als Familie erleben.“ Das ist gelungen.

»Ich will nicht
kündigen und habe
mit meinen Chefs
einen guten
Kompromiss gefunden«



Xavier Orignac im Iran.
Alle zwei Jahre nimmt der
Physiker mehrere Monate
Urlaub für Radreisen



Tom Richter und seine
Frau Denise Helms
nutzten die Elternzeit für
eine neunmonatige Reise
durch Südostasien mit
ihrer vierjährigen Tochter

Als Familie eine intensive und
unvergessliche Zeit erleben



EINE VERSCHNAUFPAUSE IST SINNVOLL

WIE ARBEITGEBER UND ARBEITNEHMER VON EINEM
SABBATICAL PROFITIEREN KÖNNEN



Prof. Dr. Steffen Hillebrecht
lehrt Medienwirtschaft und
Personal an der Hochschule
für Angewandte Wissen-
schaften in Würzburg-
Schweinfurt

MYBIKE: Herr Professor Hillebrecht, Sie haben 2018 ein Buch über Sabbaticals für die Personalentwicklung geschrieben. Führen steigende mentale Beanspruchungen und Stress im Beruf dazu, dass heute längere Auszeiten nötig werden?

Ja, das ist notwendig und auch ein Trend. Inzwischen gehen Arbeitgeber verstärkt darauf ein.

Wie können Firmen davon profitieren, wenn sie Sabbaticals ermöglichen?

Man kann wichtige Mitarbeiter besser an sich binden. In Zeiten des Fachkräftemangels ist es sinnvoll, einem Mitarbeiter mit 40 oder 45 Jahren einmal drei oder sechs Monate freizugeben, als abzuwarten, bis er mit 50 ausgebrannt ist oder mit 60 die erste Möglichkeit zum Ruhestand ergreift. Als Arbeitgeber ist es klug, seinen Arbeitnehmern zu sagen, wir ermöglichen dir, gesund bis 68 zu arbeiten – indem du jetzt zwischendrin eine Verschnaufpause bekommst.

Was spricht sonst für eine Auszeit?

Wenn Mitarbeiter einmal drei oder sechs Monate aus dem Betrieb raus waren, kehren sie mit vielen neuen Ideen zurück. Man muss das Sabbatical auch gezielt als Instrument der Personalentwicklung begreifen und sagen, wir geben Mitarbeitern die Chance, sich persönlich neu zu orientieren und sich gleichzeitig Gedanken zu machen, wo sie sich in Zukunft im Unternehmen sehen.

Wie sollte man als Arbeitnehmer argumentieren, wenn man ein Sabbatical anstrebt?

Das kommt auf die Länge an. Ein kurzfristiges Sabbatical von zwei bis drei Monaten kann man dem Chef oder der Chefin sicher sehr gut darstellen, indem man sagt, man möchte gerne

einmal über bestimmte Arbeitsweisen nachdenken, man möchte ausruhen und neue Ideen sammeln für die weitere Zusammenarbeit. Bei einem längerfristigen Sabbatical von vier bis sechs Monaten muss man davon ausgehen, dass man nicht mehr an den gleichen Arbeitsplatz zurückkehren kann. Da muss man gegenüber Vorgesetzten und der Personalabteilung ganz anders argumentieren. Man muss klarstellen, dass man sehr gerne in dieser Firma arbeitet, man aber merkt, dass man hier gerade am Ende ist und langfristig nicht mehr die Leistung bringt, die man gerne bringen möchte. Man würde sich gerne neu orientieren und überlegen, was man der Firma in Zukunft Gutes tun kann.

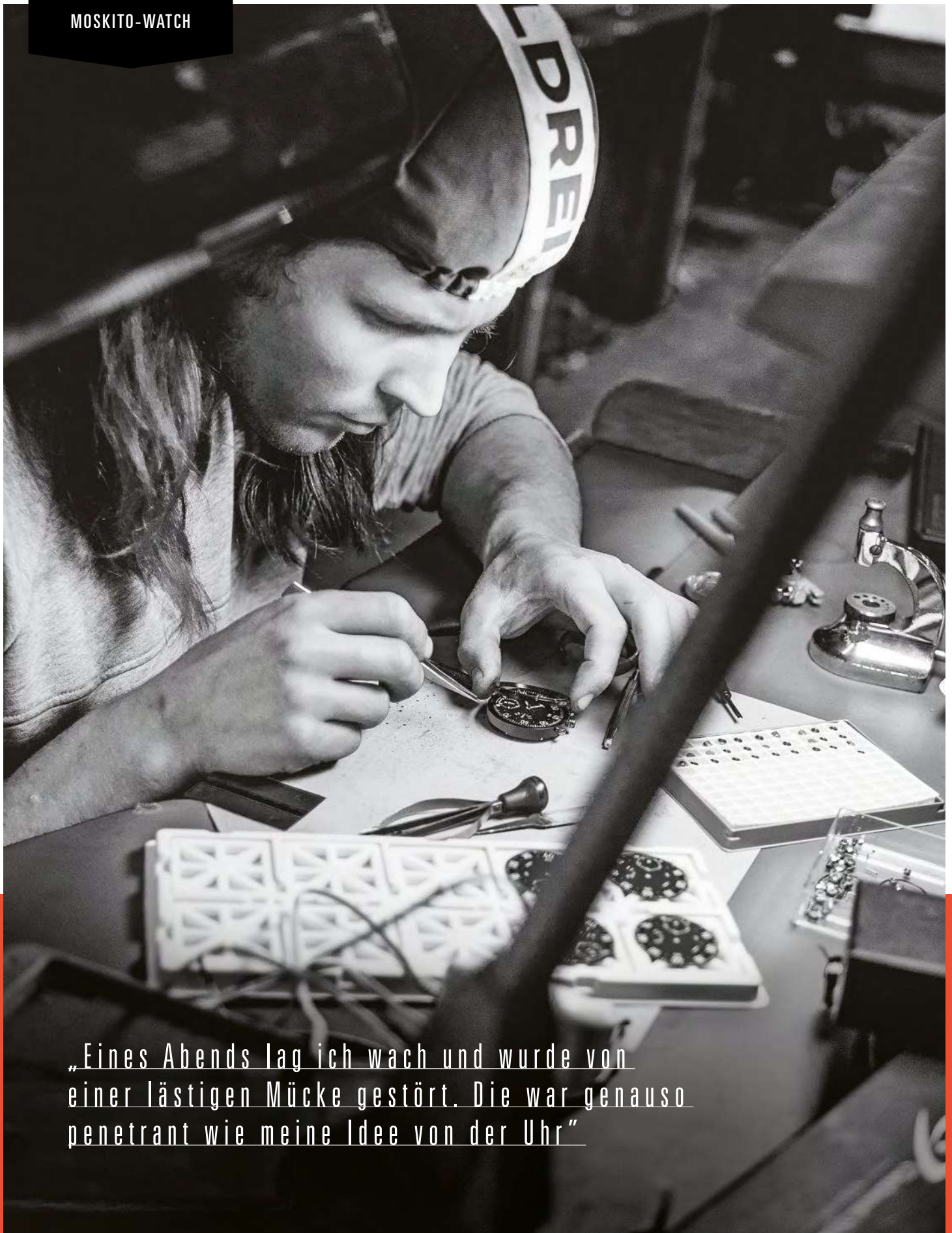
Besteht das Risiko für einen Karriereknick? Oder kann ein Sabbatical sogar positiv für die Karriere sein?

Die Angst vor einem Karriereknick ist berechtigt, wenn man das Sabbatical nicht richtig vorbereitet. Ganz wichtig ist, dass die Kollegen und die Vorgesetzten mitziehen. Nicht dass es heißt, jetzt kommt der Urlauber zurück, und wir haben ihm eine schöne Zeit ermöglicht und alles ausgedadelt. Dann kann einem das Sabbatical auf die Füße fallen. Weniger, weil man dann fachlich nicht mehr so gut ist. Die Wahrnehmung des Umfelds hat sich verändert. Man sollte sich fragen, was müssen meine Kollegen wissen und wie versuche ich, auch meinen Kollegen einen Ausgleich zu geben, wenn sie mir jetzt ein Sabbatical ermöglichen. Dann kann es auch für die Karriere sehr gut werden. Und es kann gut werden, wenn man sechs Monate ein Sabbatical macht und es als Chance auf Veränderung und eine neue Herausforderung im Unternehmen begreift.

Worauf sollte man während der Auszeit achten?

Ein Sabbatical ist ein Prozess und kein Ergebnis. Auf ein Sabbatical muss ich mich einlassen im Sinne von ‚Ich öffne mich für etwas‘. Wenn ich sage, im Sabbatical muss ich A, B, C erreichen, bin ich automatisch wieder im Leistungsdruck, und dann habe ich nicht die Erholung oder den Effekt, etwas Neues kennenlernen zu wollen.

»Aus einem
Sabbatical
kehrt man
mit vielen
neuen Ideen
zurück«



„Eines Abends lag ich wach und wurde von einer lästigen Mücke gestört. Die war genauso penetrant wie meine Idee von der Uhr“

AUS EINER MÜCKE ...

... WIRD EIN FAHRRADTACHO IN GESTALT EINER ANALOGEN
SMARTWATCH: DIESE IDEE LIESS DEN RAHMENBAUER BEAT BAUMGARTNER
NICHT MEHR LOS

TEXT Inga Jäger FOTOS Alex Hübner



Die Smartwatch lässt sich als konventionelle Armbanduhr
oder als Fahrradtacho verwenden. Dafür wird das
Uhrengehäuse einfach vom Armband entfernt und an
einer speziellen Halterung am Lenkervorbau befestigt

„**DIE IDEE ENTSPRANG** vor drei Jahren während der Beratung eines Kunden, der auf der Suche nach einem digitalen Speedometer war“, erzählt Beat Baumgartner. Der Schweizer betreibt in einem kleinen Ort westlich von Bern einen Fahrradladen und fertigt auf Kundenwunsch maßgeschneiderte Fahrräder jedweder Couleur, vorzugsweise aus Stahl. „Wir haben lange nach Tachos gesucht, die auf einen Fahrradvorbau montiert werden können und gleichzeitig zum Style unserer Räder passen.“ Die Suche verlief erfolglos – und so begann Baumgartner, über eine eigene Lösung nachzudenken. „Die Moskito-Watch ist ein ideales Gadget für Puristen, Fahrradenthusiasten, genauso wie für tägliche Pendler. In einer übertechnologisierten Welt, in der GPS-Systeme in jedem Handy stecken, braucht es am Ende nicht viel.“

Das Design der Uhr ist klassisch schlicht, die Funktionen hingegen sind innovativ. Besonderheit der analogen Smartwatch sind drei unterschiedliche, per Knopfdruck umschaltbare Modi. Neben dem Uhr- und dem Tacho-Modus ermöglicht es der Challenge-Modus dem Nutzer, seine persönliche Bestleistung zu ermitteln. Die Daten können auf die bei Sportlern bekannten Internet-Portale wie Strava oder Garmin Connect hochgeladen werden. Durch eine Bluetooth-Verbindung zum Smartphone und die kostenlose App wird man außerdem direkt auf dem Zifferblatt über eingehende Anrufe und Nach-

Mit 21 Jahren
übernahm
Baumgartner
eine alte,
zum Verkauf
stehende
Fahrradrahmen-
fabrik
inklusive
Zubehör

richten informiert. Der Akku der Uhr, sagt Baumgartner, soll bis zu einem halben Jahr reichen.

Die größte Herausforderung bei der Verwirklichung der Idee: Baumgartner musste eine Möglichkeit finden, ein Uhrwerk so umzufunktionieren, dass zusätzlich die Geschwindigkeit angezeigt werden kann. „Ich war schon immer ein Autodidakt“, berichtet er, „und noch viel wichtiger, ich glaube an die Netzwerk-Theorie: Umso mehr man sich mit anderen Menschen vernetzt, desto besser verknüpft man seine Kompetenzen und kommt gemeinsam voran!“

Nach einigen Absagen und mit viel Geduld fand er 2015 ein Unternehmen, das sein Uhrwerk produzieren wollte. Genau wie bei seinen Fahrrädern setzt Baumgartner dabei auf Schweizer Handwerk. Von irgendwo auf der Welt ein Teil zu kaufen kam nicht infrage: „Ökologie vor Ökonomie! Für mich war immer klar, dass die Produktion hier stattfindet und dabei nicht an menschlichen Ressourcen gespart wird.“ Bis auf den Prozessor, das Armband und das Glas werden nun alle Bestandteile der Uhr in der Schweiz gefertigt. Doch ohne die Hilfe vieler Freunde wäre die Vision der analogen Smartwatch nur schwer umzusetzen gewesen. Seit drei Jahren bildet ein bunter Haufen, zusammengesetzt aus einem Maschinisten, einem Maschineningenieur, einem Werbetexter, einem Journalisten, einem Produktdesigner, einem Informatiker und Baumgartner selbst das Team des Projekts.



Für die Entwicklung seiner Smartwatch las Baumgartner Berge von Fachbüchern – und tüftelte an der Werkbank



Die Uhr besticht
durch ihre
Einfachheit
und Präzision

MEHR INFO
moskitowatch.com

TEILEN STATT TRENNEN

VIELLEICHT SIND JA ANGESICHTS DES DROHENDEN VERKEHRSKOLLAPSES
IN DEN STÄDTEN NICHT NOCH MEHR REGELN DIE LÖSUNG – SONDERN WENIGER?
EINE KLEINE STADT IN NORDDEUTSCHLAND PROBIERT ES AUS

TEXT Tim Farin FOTOS Philipp Hympehdahl





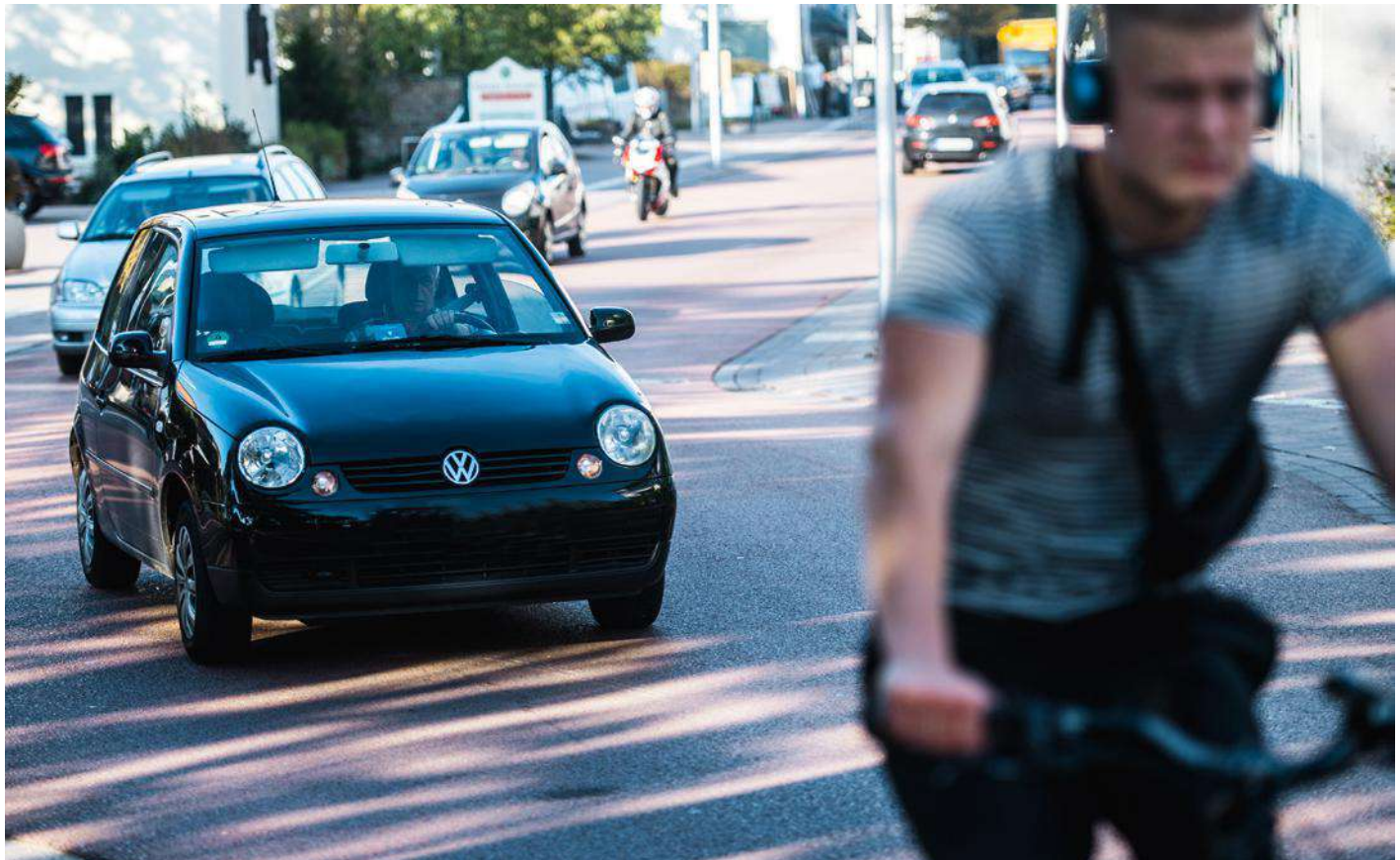


Bürgermeister Goedejohann ist auch nach zehn Jahren von dem Projekt überzeugt

Die Meinungen bei den Bürgern gehen auseinander. Vielen Radfahrern fällt es schwer, ihren Platz im Shared Space zu finden

DER ÄLTERE HERR SCHIEBT sein Fahrrad vorsichtig über den roten Asphalt. Auf der anderen Seite setzt er sich für ein paar Minuten auf eine Bank in die Herbstsonne. An ihm vorbei fahren Last- und Lieferwagen, etliche Pkw mit teilweise hoher Geschwindigkeit. „Mir ist das hier zu gefährlich. Man weiß nie, wer recht hat“, sagt der Mann und blickt auf den Platz im niedersächsischen Bohmte, der bundesweit für Aufmerksamkeit gesorgt hat.

Vor zehn Jahren nahm die Gemeinde Bohmte im Landkreis Osnabrück den ersten Shared Space in Deutschland in Betrieb – eine neue Art von öffentlichem Raum, die 2008 im Zuge eines EU-Projekts erstmals in Deutschland umgesetzt wurde. Statt getrennter Flächen für Fußgänger, Radfahrer und den Motorverkehr verzichtet man dort heute auf einem 450 Meter langen Stück mitten im Ort auf Bordsteine, Zebrastreifen, Ampeln und Schilder. Die Verkehrsteilnehmer sollen sich auf Paragraph eins der Straßenverkehrsordnung besinnen: Vorsicht und Rücksicht.



Bei der ersten Fahrt durch Bohmte beschleicht den Besucher ein eigenartiges Gefühl: Irgendwas ist anders. Es fehlen die üblichen Markierungen. Die Fläche ist offen gestaltet, eben angelegt. Im großen Kreisel, dem Herz des Shared Space, steigt die Unsicherheit. Wer hat jetzt Vorfahrt, wer hat Vorrang? Was ist mit Fußgängern und Radfahrern?

Auch heute, ein Jahrzehnt nach der Inbetriebnahme, ist der Shared Space von Bohmte mehr Kuriosum als Musterlösung. Die Meinungen über die Umgestaltung gehen weit auseinander. „Ich habe das Gefühl, dass sie mehr für Autos gemacht ist“, sagt der ältere Herr auf der Bank, bevor er mit dem Fahrrad weiterfährt – gegen die Fahrtrichtung auf der Außenseite der Fläche. Eine Frau von 74 Jahren steigt an der Einfahrt zum Rondell von ihrem Rad und schiebt es vorsichtig erst zur dekorierten Mitte des Platzes, wo sie einige Autos passieren lässt, ehe sie auf die andere Seite geht. Überraschenderweise schwärmt sie vom Shared Space. „Wir haben hier keine schweren Unfälle mehr, das ist eine sehr gute Sache“, sagt sie – aber klar: „Auf mein Recht verlasse ich mich nie.“

SICHERHEIT DURCH UNSICHERHEIT

„Es ist wirklich ein Stück weit selbstsicheres Auftreten notwendig, dann komme ich gut klar“, sagt Klaus Goedejohann, der Bürgermeister von Bohmte. Das sei nun einmal so. Im Rathaus der Gemeinde, deren Kernort 7.500 Einwohner zählt, hat er eine Powerpoint-Präsentation geöffnet, die er eine Woche zuvor japanischen Wissenschaftlern vorgeführt hatte. Der CDU-Politiker findet, der Shared Space habe seinen Ort „nach vorn gebracht“. Es gebe immer Argumente, die gegen ein Vorhaben sprechen. „Ich bin aber ein Verfechter, der sagt: Probieren geht über Studieren.“ Und als solcher vertritt Goedejohann mit rauher, ostwestfälisch gefärbter Stimme die Vorzüge des Projekts. Auch zehn Jahre später lässt er sich davon nicht abbringen.

Das Besondere an diesem Shared Space ist, dass seine Gemeinde nicht etwa ein paar Nebestrecken umgewidmet oder eine Geschäftsstraße beruhigt hat. Vielmehr geht es in Bohmte um einen Knotenpunkt, bei dem stark befahrene Straßen zusammenkommen. Es ist ein Hotspot: Häufig passieren 1.000 Lastwagen oder mehr pro Tag den Ortskern, der mit vielen Geschäften Autofahrer aus dem Umland anlockt. Viele Pendler nutzen die Durchfahrt auch als Schleichweg,

Die Verkehrsteilnehmer sollen sich auf Paragraph eins der Straßenverkehrsordnung besinnen: Vorsicht und Rücksicht

um Staus und Behinderungen auf der Autobahn und anderen Strecken zu entkommen.

Diese Lage hatte schon seit Jahrzehnten erhebliche Diskussionen in der Bürgerschaft verursacht. Als ein Projektbüro Anfang der 2000er-Jahre nach neuen Lösungen suchte, kam Bohmte dann eher zufällig mit dem Begründer der Shared-Space-Idee zusammen, dem niederländischen Verkehrsplaner Hans Monderman. Weil es EU-Fördergelder für Planung und Umsetzung gab, bot sich für Bohmte die Chance zu diesem Experiment. Der Wunsch der Bürger: den Ort aufwerten. Der Wunsch der Geschäftsleute: bloß keine Fußgängerzone. Die Lösung: eine neue Art Verkehrsraum – mit weniger, nicht mehr Regeln. Bürgermeister Goedejohann steht weiter fest zu jenem fast philosophischen Ansatz, den Monderman geprägt hatte: „Sicherheit durch Unsicherheit“. Mehr Verständigung unter Verkehrsteilnehmern, weil sie nicht mehr in einem Korsett aus Schildern und Lichtsignalen geführt werden.

Im Kern geht es bei dem Konzept Shared Space aber noch um etwas anderes: die intensive Beteiligung der Bürger, bevor geplant und gebaut wird. Im Idealfall soll bereits dadurch die Akzeptanz steigen. Das ist ein sehr anspruchsvoller Ansatz. In Bohmte dauerte diese Beteiligung fast drei Jahre, es gab mehrere Bürgerworkshops. „Wir haben mit einem weißen Blatt gemeinsam mit den Bürgern angefangen“, erinnert sich Bürgermeister Goedejohann. Ein Konzept, das sicher nicht bei jeder Fachabteilung auf Gegenliebe stößt. Und das auch kostspieliger ist als der klassische Straßenbau. Ob es zum allgemeinen Muster taugt? Fraglich. Das niedersächsische Landesministerium antwortet auf die Anfrage zu Nutzen und Wirkung des Shared Space gar nicht, das Bundesverkehrsministerium eher nichtssagend.

In Bohmte ist das Ergebnis städtebaulich jedoch nicht nur für den Bürgermeister ein Hingucker. Was vorher eine breite Straße mit Gosse und Bürgersteig war, ist heute eine offene Fläche mit Platzcharakter, auf der man gut in alle Richtungen blicken kann. Damit die Autofahrer nicht die gesamte Fläche für sich beanspruchen, hat man in Bohmte die einst sieben Meter breite Fahrbahn auf 5,80 Meter verknappert, indem neue





Polizeihauptkommissar Frank Kintscher setzt auf Aufklärung. Mit Kindern geht er regelmäßig in den Shared Space und erklärt das richtige Verhalten

Straßenlaternen optisch den Weg einengen. Aber: Man wollte die Autos nicht verdrängen – und das hat man auch nicht getan. Denn der motorisierte Verkehr beherrscht hier das Bild.

Studiert man für einige Zeit den Radverkehr in diesem Shared Space, dann fällt auf, wie wenig Radler es hier gibt – und wie viele von ihnen außen um die große Kreiselfläche fahren – also dort, wo früher mal der Gehsteig war. Auch bleiben gerade jüngere und ältere Radler fast durchgängig am Rand, meiden die Fahrbahnmitte, wo die Autos sind. Vor neun Jahren hatte eine Untersuchung ergeben, es falle „vielen Fahrradfahrern schwer, ihren Platz im Shared-Space-Bereich zu finden“. Das deckt sich mit den Eindrücken bei der Ortsbegehung. Wie sich die Regelung auf den Radverkehr ausgewirkt hat? Dazu gibt es in Bohmte keine Zahlen – weil die Verwaltung diesen Anteil nicht misst. Der Radverkehr hat hier bislang keine strategische Relevanz.

Die Unfallstatistik in Bohmte indes spricht für den Shared Space. Seit 2010 gab es keinen Unfall mehr mit Schwerverletzten, auch die Anzahl der Leichtverletzten ist gering geblieben. 2016 und 2017 gab es keine Verletzten. Die Anzahl der Sachschäden steigt – weil Laster und Autos gegen Poller und Laternenmasten fahren.

Die Unfallstatistik spricht für den Shared Space. Seit 2010 gab es keinen Unfall mehr mit Schwerverletzten

Polizeihauptkommissar Frank Kintscher, dessen Dienststelle nur wenige Meter vom Shared Space entfernt liegt, kam vor fünf Jahren mit etwas Skepsis an seine neue Wirkungsstätte. „Mein Resümee ist aber positiv“, sagt der Beamte. „Es funktioniert ganz ordentlich.“ Die Fakten sprechen eher dafür, dass die Menschen sich miteinander arrangieren. Allerdings legt Kintscher auch Wert darauf, die Menschen in Bohmte aufzuklären. Mit Kindergärten und Schülern geht er regelmäßig in den Shared Space und zeigt, wie man sich dort als Passant am besten verhält. Dabei spielen auch die weißen geriffelten Leitstreifen auf dem Boden eine Rolle, die für Sehbehinderte angelegt wurden – und auf denen immer mal wieder Autofahrer stehen bleiben, weil sie diese Marke als Parkbegrenzung missverstehen.

So interpretieren eben nicht wenige Menschen den Shared Space jeweils auf eigene Art. Und das erklärt vielleicht, warum ein Konstrukt wie in Bohmte auch schief laufen kann. Im Frankfurter Stadtteil Nieder-Erlenbach hatte die freie Interpretation der Pkw-Fahrer dazu geführt, dass eine „Gemeinschaftsstraße“ wieder umge-

staltet wurde: Die Autofahrer hatten aus dem neuen Raum eine große Parkfläche gemacht. In Bohmte sieht Bürgermeister Goedejohann noch keine Notwendigkeit zum Einschreiten. Poller im gesamten Shared Space? „Ich fände das unpassend“, sagt er. Vielmehr würde er gern die Bremer Straße durch den Ortskern ähnlich wie den Shared Space umbauen – doch aktuell gibt es außer Ideen nicht viel. Vor allem kein Geld.

VIELE ANSÄTZE VERLAUFEN IM SAND

Bei der Diskussion um die Shared Spaces ist die Euphorie aus den Anfangstagen verfliegen, herausgekommen sind ganz verschiedene Ansätze. Der Wuppertaler Verkehrsforscher Jürgen Gerlach setzt sich seit Jahren mit den Shared Spaces auseinander – und sieht das Problem, dass die Planer „sehr unterschiedliche Auffassungen darüber haben können, wie Straßenräume mit Umsetzung des Shared-Space-Gedankens gestaltet und geregelt sind.“ Stadtverwaltungen fragten mitunter explizit nach Shared-Space-Plänen, berichtet auch ein Architekt aus der Praxis. Doch gebe es viele Meinungen darüber, was das im Einzelnen bedeutet. Und es gibt eine Menge Ansätze im Land, die mal mehr und mal weniger an das Beispiel in Bohmte erinnern. Einige Pläne, etwa ein Shared Space in Bremen-Osterholz, sind aus Finanzgründen auf Eis gelegt. Andere Vorhaben findet man nur noch in Tageszeitungsarchiven oder auf veralteten Internetseiten.

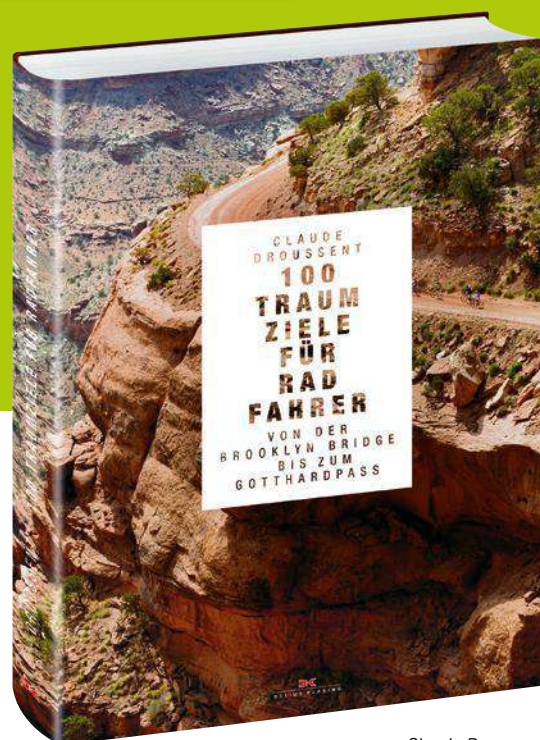
Schade, findet etwa Elmar Post, Verkehrsexperte beim ADFC in Münster. Er hat sich den Shared Space im nahen Bohmte genau angeschaut – und er fand das Projekt spannend, wenngleich er dort in der Praxis weiter eine Segregation des Radverkehrs beobachtete. „Wir hätten in Münster auch gern einen Shared Space. Das gäbe einen anderen Blick auf den öffentlichen Raum“, findet Post. Doch selbst in der westfälischen Fahrradhauptstadt sei man bislang nicht über den Wunsch der fahrradfreundlichen Verkehrsverbände hinausgekommen.

Der Shared Space von Bohmte, mit Tempo 50 und einem enormen Anteil von Motorverkehr, wird außergewöhnlich bleiben. Für Radfahrer hat er aus diesem Ort kein Paradies gemacht. Auch hier gibt es Abbiegeunfälle. Rücksicht und Vorsicht – das ist immer eine Frage des Moments und des Individuums. Die Prinzipien aber, die hier verbaut sind, könnten Schule machen. Verkehrsforscher Gerlach findet Shared-Space-Lösungen empfehlenswert, gerade um durch Infrastruktur den Anteil der Radfahrer zu erhöhen und die Sicherheit zu steigern. Seine These: „80 Prozent der Unfälle mit Rad- und Fußverkehrsbeteiligung“ seien auf schlechte Sichtbeziehungen zurückzuführen. Ein aufgeräumter Straßenraum wie in Bohmte lade dazu ein, zu Fuß oder per Pedal voranzukommen.

STADT LAND FLUSS

Ob man die Herausforderung am Stifiser Joch sucht, entlang des Donauradwegs oder auf den „Fahrradautobahnen“ Kopenhagens: Dieser Bildband zeigt die schönsten Destinationen zum Radfahren weltweit. In vier Kapiteln stellt Claude Droussent die jeweils 25 schönsten Rennradrouten, Mountainbike-Trails, Langstrecken und Städtetouren vor. Die großformatigen Bilder machen Lust, sich sofort auf den Sattel zu schwingen.

**INKL. BERLIN UND
DONAU-RADWEG**



Claude Droussent
100 Traumziele für Radfahrer
€ 29,90 [D] • ISBN 978-3-667-11416-7

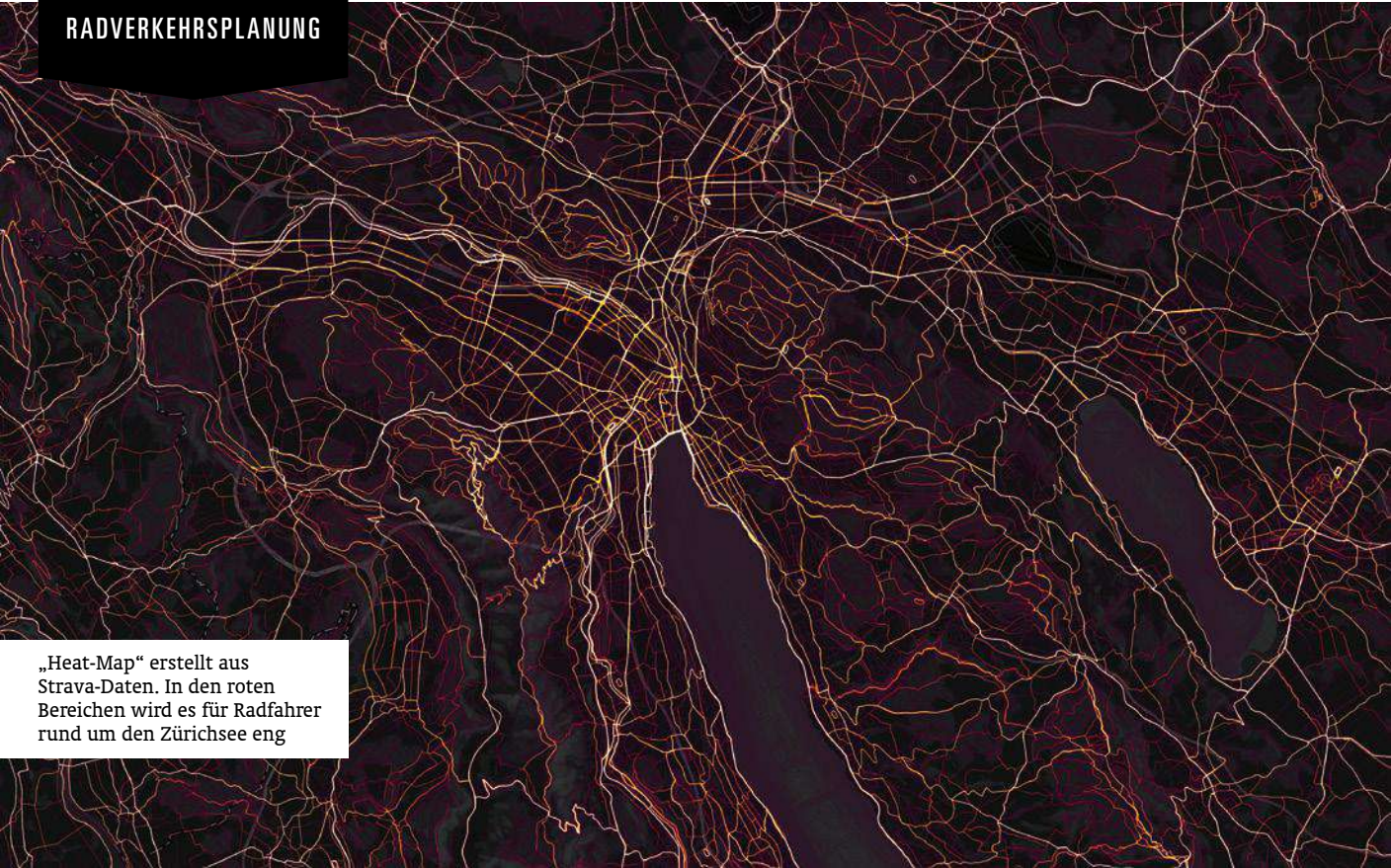


Reinlesen: www.delius-klasing.de/fahrrad

Im Handel oder unter 0521 | 55 99 22



DELIUS KLASING



„Heat-Map“ erstellt aus Strava-Daten. In den roten Bereichen wird es für Radfahrer rund um den Zürichsee eng

DATENSCHÄTZE

RADFAHRER LIEFERN ÜBER APPS WIE STRAVA UND BIKE CITIZENS UNMENGEN AN GPS-DATEN – UND DAMIT GLEICHZEITIG WERTVOLLE ERKENNTNISSE FÜR RADVERKEHRSPLANER

TEXT Tim Farin

HOCHROTE SPUREN umranden den Zürichsee. Schon von Weitem sieht man: Auf den Quais, die ihn umgeben, muss viel los sein. Weiter draußen verlieren die Linien an Farbkraft. An benachbarten Hauptstraßen sind sie bald orange, mitunter sogar nur noch hellblau. Schnell begreift man dieses Gesamtbild einer Stadt: Es zeigt, wo Menschen ihre Spuren hinterlassen. In Zürich, aber auch an jedem anderen Ort, lassen sich solche „Heat Maps“ erstellen. Einzige Bedingung: Man braucht Daten von Sensoren, die Menschen bei sich haben. Für die Planer von Radverkehrswegen sind solche Einblicke spannend, geben sie doch einen Überblick über Verkehrsverhalten, das sich sonst nur schwer messen lässt. Über die realen Bewegungen von Fahrradfahrern wissen Städte bislang nur sehr

wenig. Das könnte sich ändern, wenn sie auf GPS-Daten zurückgreifen – wie sie die Sport-App von Strava beispielsweise zur Verfügung stellt.

Das Unternehmen mit Sitz in San Francisco ist nicht das einzige, das sich als Lieferant von Geodaten und Analyse-Möglichkeiten in Stellung bringt. Auch Bike Citizens, ein österreichisches Start-up mit speziellem Navigationsangebot für urbane Radler, drängt mit Kraft in den Markt. Ebenso schielen Betreiber von Fahrrad-Mietsystemen auf die Vermarktung dieser Erkenntnisse.

Gemäß der Logik der digitalen Entwicklung wird die Nachfrage steigen: „GPS-Daten werden in Zukunft sicher eine immer größere Rolle spielen, aber wir werden auch noch eine Zeit lang vor allem auf eigene Erkenntnisse angewiesen sein“, sagt Klaus Harzendorf, Leiter des Amts für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln. Denn Fahrradinfrastruktur gehört in der Verkehrsplanung zu den Mitteln mit dem größten Potenzial, um Städte von Stau und Abgasen zu entlasten. Wenn Städte verstehen wollen, wie sich Radler

im System verhalten, haben sie bislang nur begrenzt nutzbare Quellen: Es gibt manuelle Zählungen, Haushaltsstichproben und in fortschrittlichen Kommunen auch sogenannte Dauerzählstellen – elf Stück sind es etwa in Köln, die an Straßen alle vorbeifahrenden Radler erfassen. Doch mit diesem Instrument erfährt man nichts darüber, woher Radler kommen, wo sie Umwege wählen und wo ihnen die Infrastruktur nicht passt.

Daten aus den Apps, wie etwa die von Strava, haben den Vorteil, dass sie zeigen, wo Fahrten beginnen, wo sich Ströme bündeln, wo sie enden. Das funktioniert, indem alle von den Nutzern der App erfassten GPS-Datenspuren anonymisiert zusammengeführt werden. So ergibt sich etwa die Heat Map für Zürich.

Allerdings herrschen noch Vorbehalte gegen die neuen Angebote. Das weiß Verkehrsingenieur Sven Lißner, der an der Technischen Universität Dresden gemeinsam mit einer Reihe Kollegen daran forscht, wie Daten für die Radverkehrsplanung genutzt werden können. Die Smartphone-Aufzeichnungen sind ein vielversprechender Ansatz – das Bundesverkehrsministerium unterstützt deswegen im Zuge des Nationalen Radverkehrsplans die Forschungsarbeit der Dresdner. Ein erstes Ergebnis haben Lißner und Kollegen vor rund einem Jahr veröffentlicht: einen Leitfaden, der Kommunen helfen soll, sich über GPS-Daten von Smartphones für die Radverkehrsplanung zu informieren.

Grundsätzlich sehen Lißner und Kollegen die GPS-basierten Apps als geeignete Datenquellen an. Doch besteht weiter Forschungsbedarf: Lassen sich beispielsweise die Daten einer App für Sportler auf die Gesamtheit der Radfahrer in einer Stadt übertragen? Lißner erklärt: „Wir wollen herausfinden, welche Gruppen von Radfahrenden sich wie verhalten – um damit hinterher auch App-Daten besser interpretieren zu können.“ Vermutlich verhalten sich 60-jährige Frauen auf Stadträdern anders als 30-jährige Sportler auf Rennrädern.

Lißner ist auch Koordinator bei Movebis, einem Gemeinschaftsprojekt der Professuren für Verkehrsökologie und Rechnernetze der TU Dresden, dem kommunalen Netzwerk Klima-Bündnis e.V. und der Cyface GmbH. Der Ansatz: Das bereits fest etablierte Programm „Stadtradeln“ soll genutzt werden, um Daten von Fahrradfahrern zu gewinnen, unabhängig von kommerziellen Anbietern. Mehr als 295.000 Radfahrer nahmen 2018 am Stadtradeln teil, einer Art Wettbewerb der Kommunen. „Die Kampagne ist den Städten bekannt und bereits sehr weit verbreitet“, erklärt Sven Lißner. „Deshalb ist es ein vielversprechender Ansatz, bei den Nutzern Daten zu erheben, um von einer allgemeineren Bevölkerung mehr über ihr Verkehrsverhalten zu erfahren als bei anderen Apps.“ Zunächst gibt es Auswertungen aus fünf Pilotkommunen. Bis 2020 soll dann eine Analyse etwa von Wartezeiten an

„Mit
unseren
Daten
kann man sehen,
wo Menschen
Umwege in
Kauf nehmen,
obwohl es
einen direkten
Weg gibt“

Knotenpunkten oder gar der Oberflächenqualität von Radwegen möglich werden.

Aktuell wirkt es noch wie Grundlagenforschung – doch stecken auch kommerzielle Interessen dahinter. Lißner sagt: „Alle machen es ähnlich. Es ist logisch, dass es irgendwann zu einer Konkurrenzsituation zwischen den Anbietern kommen wird, die Städte als Kunden gewinnen wollen.“ So verkauft eben nicht nur Strava Daten an die Planer und Planungsbüros – sondern auch Bike Citizens möchte diesen Schatz kommerziell nutzen. Das österreichische Unternehmen kooperiert mit der technischen Hochschule NHTV Breda, um die von App-Nutzern bereitgestellten, anonymisierten Daten nutzbar zu machen.

„Mit unseren Daten kann man sehen, wo Menschen etwa Umwege in Kauf nehmen, obwohl es eigentlich einen direkten Weg gibt“, sagt Adi Hirzer, für die Marktentwicklung bei Bike Citizens zuständig. Die Daten brächten Planern Erkenntnisse, die sich über das gesamte Verkehrsnetz einer Stadt nutzen ließen. Bislang sucht Bike Citizens noch zahlende Kunden für das Tool. Die Österreicher nennen ihre Zielgruppe „urbane Radfahrende“, die sich für ihre alltäglichen Wege bewusst fürs Fahrrad entscheiden. Deren Motivation, GPS-Daten zu sammeln: „Bei vielen ist es tatsächlich das Bewusstsein, an einer besseren Infrastruktur direkt mitzuwirken“, glaubt Hirzer.

Ein vielversprechendes Pilotprojekt betreibt Bike Citizens seit 2017 in Brüssel: Dort gewann man 1.000 Bürger für einen Test. Die Teilnehmer bekamen sogenannte „Pings“, kleine Knöpfe, bei denen sie nur durch Knopfdruck auf ein Problem aufmerksam machen können – etwa Schlaglöcher, aber auch Ärger mit motorisierten Fahrern. Die Markierung mit dem Ping wird dank Bluetooth und GPS in die Landkarte übertragen – und so gewinnt die Kommune Erkenntnisse, wo Handlungsbedarf besteht. „Auf diese Weise lässt sich die Sichtweise der Radfahrer leicht in den Planungsprozess integrieren“, sagt Adi Hirzer.

NAHE- LIEGEND



FUNKTIONS-UNTERHEMDEN
SIND NICHT IRGEND EINE
KLEIDUNGSSCHICHT. IHR GROSSFLÄ-
CHIGER HAUTKONTAKT VERURSACHT
BEIM WINTERTRAINING
WOHLGEFÜHLE – WENN DIE
HERSTELLER ALLES RICHTIG
GEMACHT HABEN. WIR HABEN
ACHT MODELLE VON 45 BIS
95 EURO IM TEXTILLABOR UND IM
SATTEL ÜBERPRÜFT

TEXT Jörg Spaniol FOTOS Kerstin Leicht

GANZ VORNE AN DER PIPETTE HÄNGT DER TROPFEN DER ERKENNTNIS.

Ein Tropfen Wasser, bereit, auf ein dunkelblaues Stückchen Stoff zu fallen. Es ist die Innenseite eines Funktionsshirts. Plitsch! Zehn Sekunden, nachdem der Tropfen ins Textil gesickert ist, ist er verschwunden. Kein dunkler Fleck innen, der prüfende Fingerrücken spürt kaum Feuchtigkeit. Den Stoff umdrehen, und siehe da: Ein großer, dunkler Fleck verrät, wohin das Wasser verschwunden ist.

Innen trocken, außen nass – ganz ähnlich wie mit dem Tropfen im Labor gehen moderne Funktionsshirts mit Schweiß um: Sogenannte zweiflächige Gestricke sind mittlerweile verbreitet. Sie sind innen grobmaschiger als auf der Außenseite. Dadurch entsteht eine Kapillarwirkung, ein Sog, der Feuchtigkeit von innen nach außen zieht. Und weil die meist verwendeten Kunstfasern, von Polypropylen über Polyester bis Polyamid, ohnehin wenig Schweiß aufnehmen und ihn schnell auf eine große Oberfläche verteilen, ist das Ergebnis erfreulich: Kühlung bei Vollgas, trockene Wärme im Standgas. Beides trägt spürbar dazu bei, die Körpertemperatur konstant und damit die Leistungsfähigkeit hoch zu halten.

Dabei unterscheiden sich die Anforderungen an ein gutes Winter-Funktionsshirt ein wenig von denen an einen Unterzieher im Sommer. Während im Sommer eine kurzzeitige Feuchtheitsaufnahme die kühlende Wirkung des Schweißes unterstützt, sind angesichts der eher gleichmäßigen, niedrigeren Intensität im Winter schnelle Trocknung und höhere Isolation hilfreich. In unserem Test zeigt sich, dass die Hersteller dieses Wissen gezielt umsetzen. Craft und Löffler bewerben ihre weniger wärmenden Teile entsprechend eher für den vielseitigen als für den reinen Wintereinsatz.

Etwas anders funktioniert die seit Jahren populärer werdende Merinowolle. Sie wärmt (wie die Messkurve auf Seite 81 zeigt) auch feucht noch gut; ist sie klatschnass, bleibt sie aber lange klamm. Für Starkschwitzer ist sie deshalb nicht die erste Wahl. Bei moderater Anstrengung, wie sie auch fürs Pedelec typisch ist, hat sie überzeugte Anhänger.

Pauschale Gewissheiten, welche der drei üblichen Kunstfasern (Polyester, Polypropylen, Polyamid) die beste Klimafunktion bietet, sind ange-



1

Die Trick-Stricker bei Q36.5 setzen ihr Shirt fast nahtlos aus vielen Strukturen zusammen



2

Nicht jeder kommt mit Merino (hier von Vaude) klar. Im Labor überzeugte das Material jedoch



3

Wärmt gut und sitzt straff: Bei UYN sind die unterschiedlich gestrickten Zonen spürbar

sichts unsichtbarer Faserstrukturen und Verarbeitungsweisen jedoch hinfällig. Weder der Labortest, dem wir die Gestricke im Hohenstein-Textillabor unterzogen haben, noch die Praxisprüfung im Sattel sieht ein Material grundsätzlich vorne.

Die sichtbarste Entwicklung der vergangenen Jahre ist praktisch nahtlose Kleidung, hochelastisch und eng anliegend. Dieser faltenfreie Vollkontakt nutzt das Potenzial der Fasern auf ganzer Fläche, während der Strukturmix der Oberflächen mit Netz- oder Rillenmuster unseren Testern wenig Aha-Erlebnisse bescherte.

Am Ende suggeriert die geringe Streuung der Gesamtnoten, bei der Wahl eines solchen Markenshirts könne man wenig falsch machen. Doch das ist ein Irrtum: Je nach Fahrertyp und Einsatz überzeugten in der Testergunst vor allem radspezifisch geschnittene, eng anliegende Modelle. Craft punktete eher in den Übergangszeiten, das schnell trocknende Gore-Shirt und das gut sitzende Odlo-Hemd bekamen den „wintertauglich“-Stempel.

HERSTELLER

Modell

Bezug/Info

Preis/Produktionsland

Größen

Material/Zusammensetzung

Temperaturempfehlung

BEWERTUNG

Haptik (25 %)

Passform/Schnitt (25 %)

Klima (50 %)

FAZIT

1

ASSOS

LS.skinFoil earlyWinter

www.assos.com

95 Euro/Italien

0–III Unisex

97 % Polypropylen, 3 % Elasthan



Das hautenge, schwarze Unisex-Shirt der Schweizer Rennradspezialisten sitzt auf Anhieb gut, doch unterwegs rutschten bei zwei Testern die Ärmel und der ohnehin kurze Rumpf hoch – Trägerhosen lösen das Problem. Lästig sind die langen Schlingen auf der Innenseite des linken Ärmels, in denen sich beim An- und Ausziehen Uhren oder Ringe verfangen. Ansonsten fühlten sich die Tester wohl in ihrer teuren Pelle: Ihr Gefühl war deutlich positiver als die Labormesswerte.

MYBIKE-URTEIL gut

2

CRAFT

Active Intensity CN L

www.craft-sports.de

45 Euro/China

34–42

100 % Polyester



Wenn Fahrer/-in und Hemd zusammenpassen, sitzt das sehr hautsympathische Craft schlank, aber nicht beengend. Es wärmt im Labor am wenigsten von allen getesteten Modellen und kühlt deutlich, wenn es feucht ist. Der Hersteller hat das mit Absicht so gemacht, denn so soll das Material einen Hitzestau bei intensiver Anstrengung verhindern. Wir empfehlen es vor allem für zügige Runden in der Übergangszeit.

MYBIKE-URTEIL sehr gut

3

GORE

Base Layer LS Thermo

www.gorewear.com

60 Euro/Türkei

S–XXL, 34–42

92 % Polypropylen, 8 % Elasthan



Nur ein Tester kam mit dem sehr elastischen, glänzenden Shirt nicht zurecht. „Es fühlt sich an, als wäre man ständig mit Franzbranntwein eingerieben“, notierte er. Doch so etwas spürt man schon bei der Anprobe – spätestens, wenn die sehr langen Ärmel glatt gezupft sind und das lange Hemd endlich glatt in der Hose steckt. Unterwegs kann das schnell trocknende Shirt Temperaturunterschiede gut abpuffern. Ein schnörkelloses Funktionshemd mit gutem Schnitt und inneren Werten.

MYBIKE-URTEIL sehr gut

1

2

3



4

LÖFFLER

Transtex Light Langarm

www.loeffler.at

45 Euro/Österreich

44–56, 34–42

100 % Polypropylen

-5 0 5 10 +15



Ein echter Klassiker: Seit 40 Jahren strickt man bei Löffler „Transtex“. Das sehr schnell trocknende, luftige Gestrick ist im Labor weiterhin gut dabei, doch der wenig radspezifische Schnitt mit zu kurzen Ärmeln kam nur mäßig an. Für schlanke Fahrer/-innen in sehr sportlicher Haltung können wir es daher nur eingeschränkt empfehlen. Ansonsten ein relativ preiswerter Unterzieher, der vor allem im Frühjahr und Herbst überzeugt.

MYBIKE-URTEIL gut

5

ODLO

Performance Warm Top

www.odlo.com

70 Euro/Sri Lanka

S–XXXL, 34–42

63 % Polyester, 33 % Polyamid, 4 % Elasthan

-5 0 5 10 +15



Bei diesem Winterunterhemd gibt Odlo technisch Gas. Das fast nahtlose Shirt ist auf der Innenseite in viele Zonen gegliedert. Seine Beliebtheit bei den (schlanken) Testern verdankt es mindestens ebenso sehr dem perfekten Sitz. Die längere Trocknungszeit kann den guten Eindruck kaum schmälern. Nur wer sehr stark schwitzt, könnte sich daran stören.

MYBIKE-URTEIL sehr gut

6

Q36.5

Base Layer 3

www.q36-5.com

87 Euro/Italien

XS–XXL Unisex

44 % Polypropylen, 44 % Polyamid, 12 % Elasthan

-5 0 5 10 +15



Mit geradezu kindlicher Freude an den Möglichkeiten moderner Stricktechnik verteilt Q36.5 Netz und Waben, Rippen und Löcher auf seinem hochelastischen Shirt. Dabei ist die ausgeprägte Netzpartie am Rücken eher ein Schwachpunkt als ein Highlight: Einem Hitzestau folgen klamme Gefühle. Zudem rutscht der dünne, relativ hautsympathische Stoff an den Armen leicht hoch. Angesichts der Elastizität ein glaubhaftes „Unisex“-Produkt.

MYBIKE-URTEIL gut

HERSTELLER

Modell

Bezug/Info

Preis/Produktionsland

Größen

Material/Zusammensetzung

Temperaturrempfehlung

BEWERTUNG

Haptik (25 %)

Passform/Schnitt (25 %)

Klima (50 %)

FAZIT

4

5

6



HERSTELLER
Modell
Bezug/Info
Preis/Produktionsland
Größen
Material/Zusammensetzung
Temperaturempfehlung
BEWERTUNG
Haptik (25 %)
Passform/Schnitt (25 %)
Klima (50 %)
FAZIT

7
UYN
Evolution LS
www.uynsports.com
80 Euro/Italien
S-XXL, 34-44
89 % Polyamid, 9 % Polypropylen, 2 % Elasthan
-5 0 5 10 +15



Kompression, Isolation, Verzierungen – alles eine Frage der richtigen Hightech-Strickmaschinen. Und die hat UYN ohne Frage. Das straff sitzende Langarmhemd wechselt ständig seine Oberflächenstruktur. „Interessantes Gefühl“, merkte eine Testerin an, doch der klimatische Nutzen des technischen Aufwands erschloss sich uns nicht. Dennoch könnte Winterlangstrecklern das eng anliegende, wärmende Thermo-Teil taugen. Die starke Isolation kompensiert zum Teil die langsame Trocknung.

MYBIKE-URTEIL gut

8
VAUDE
Base LS Shirt (M/W)
www.vaude.com
75 Euro/Vietnam
S-XXL, 34-44
80 % Merinowolle, 20 % Polyester
-5 0 5 10 +15



Am einzigen Merinowollhemd im Test scheiden sich die ... Körper. Ein Tester vertrug offenbar generell keine Wolle, ein anderer schimpfte über Staunässe. Zudem ist der legere Schnitt technisch suboptimal. Der größte Fan des Gestricks war der Laborprüfstand: Hier erzielte das Merino/Polyester-Gemisch die besten Werte. Subjektiv sah es anders aus.

MYBIKE-URTEIL gut

SOTESTET MYBIKE

Das Herzstück dieses MYBIKE-Tests sind Messungen der Textilforscher der Hohenstein Laboratories. Auf einem sogenannten Hautmodell wurden Feuchtigkeitsaufnahme, Isolationsfähigkeit des feuchten Textils und sein Trocknungsverhalten untersucht. Die Ergebnisse der Messungen fließen zu 50 Prozent in die Klima-Wertung ein, die zur Hälfte das Gesamturteil bestimmt. Im praktischen Test haben zwei Frauen und vier Männer die Funktionsshirts nach Testfahrten anhand von zehn Kriterien bewertet. Ihre Erfahrungen bündeln sich in den Wertungen für Haptik und Passform. Das Tester-Urteil hat außerdem einen Anteil von 50 Prozent an der Klima-Wertung.



INTERVIEW

„DAS GRUNDMATERIAL DER FASER
SAGT NICHT GENUG AUS“



Silke Off
Hohenstein Laboratories,
Laborleiterin
Bekleidungsphysiologie

MYBIKE Wie schätzen Sie die Laborergebnisse der Langarm-unterhemden ein?

SILKE OFF Die meisten sind nicht überragend. Aus Reihenuntersuchungen mit Testpersonen wissen wir, dass ein guter Wert für die völlige Trocknung eines feuchtigkeitsgesättigten Textils unter 21 Minuten Trocknungszeit liegt. Das erreicht keines der Muster, was aber auch an der vergleichsweise höheren Materialstärke im Winter liegen kann. Generell ist eine schnellere Trocknung besser, man erkennt sie am steilen Anstieg der Kurve nach dem ersten Tiefpunkt und am raschen Erreichen der „Flatline“. Auch unter einer Membranjacke dürften die schnell trocknenden Shirts am besten funktionieren.

Lässt sich das Messergebnis schon anhand des Kragenetiketts vorhersagen? Welches Material sollte dort dominieren?

Das Grundmaterial der Faser sagt in diesem Zusammenhang nicht genug aus. Im vorliegenden Trocknungstest schneiden zum Beispiel Hemden mit hohem Anteil von Polypropylen, Polyester, aber auch von Wolle gut ab. Das Ergebnis hängt sehr stark von der Faserstruktur, der Art des Gestricks und der textilchemischen Aus-

rüstung ab – und nicht nur vom jeweiligen Fasermaterial. Da lässt sich wenig vorhersagen oder verallgemeinern, das muss in jedem Einzelfall untersucht werden. Die einzige Faser mit weitgehend vorhersehbaren Ergebnissen ist Polyurethan, also Elasthan. Ein hoher Anteil davon ist für das Trocknungsverhalten ungünstig, man fröstelt darin eher.

Wie sieht es mit Wolle aus? Trocknet die schnell genug?

In diesem Test schneidet sie bekleidungsphysiologisch sogar besser ab als die Kunstfasern. Die beiden warmen Shirts von UYN und Vaude verlieren durch Nässe nur wenig an Isolation, doch die Wolle bei Vaude trocknet deutlich schneller.

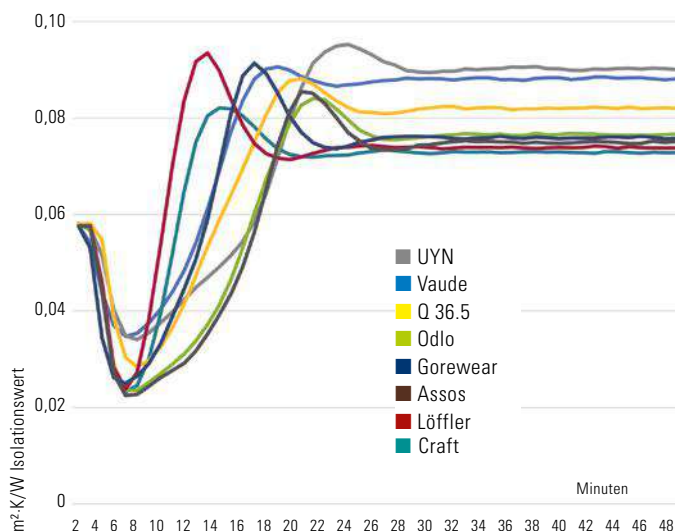
Sehr auffällig sind aktuell Funktionsshirts mit unterschiedlicher Struktur an verschiedenen Körperpartien: Netz unterm Arm, doppelt auf der Schulter, Waffelmuster über der Brust und so weiter. Ist wenigstens das ein Qualitätskriterium, das sich per Augenschein beurteilen lässt?

Da müssen wir Sie enttäuschen. Es kommt viel mehr auf das richtige Material und eine anliegende Passform an als auf solche Details. Das sieht man auch bei dieser Detailmessung: Die besten Ergebnisse haben wir bei Vaude, Craft, Löffler und Gore – und das sind allesamt Materialien mit eher homogener Fläche.

Und aufgrund der Messungen ist klar, was Radler tragen sollten?

Ehrlich gesagt: nein. Wir haben flache Stoffmuster untersucht. Für ein umfassendes Urteil braucht es zumindest noch praktische Trageversuche. Auf dem Hautmodell haben wir in diesem Fall nur gemessen, welches Material auch feucht noch gut wärmt und rasch trocknet. Aber das ist im Sport, insbesondere im Winter, schon sehr wichtig.

WÄRMEISOLATION + TROCKNUNGSZEIT



Wärmt oder kühlt das Material, während ich einen Berg raufpresse? Und was tut es, wenn ich mich weniger anstrengte? Im Hohensteiner Textillabor gehen die Forscher solchen Fragen minutiös und mit Hightech nach. Die bunten Kurven zeigen den Isolationswert (in $\text{m}^2\cdot\text{K}/\text{W}$ auf der senkrechten Achse) im Verlauf der Trocknung (in Minuten, waagrecht). Dabei kann die Kühlwirkung in feuchtem Zustand gewollt sein, um die überschüssige Körperwärme abzuleiten. Craft, Odlo, Löffler, Gore und Assos nehmen diesen Weg. Sinnvoll ist das aber nur, wenn das Shirt möglichst wenig nachkühlt, die Kurve also rasch ansteigt. Die steilsten Anstiege legen Vaude, Gore und Löffler hin, sie bleiben unter 25 Minuten. Ganz hinten liegt UYN mit 36 Minuten Trocknungszeit. Insgesamt eher warm sind die Muster von UYN, Vaude und Q36.5.

AUSPROBIERT



IM BLICKFELD

Das Head-up-Display „Usee“ projiziert alle Daten, die es von ANT+-Sensoren (für Geschwindigkeit, Tritt-, Herzfrequenz, Powermeter etc.) zugesandt bekommt, ins Blickfeld des Fahrers. Die Linse des kleinen Monitors liegt vor dem rechten Auge, wenn man auf dem Rad sitzt. Entscheidend ist aber: Usee ist eben kein Monitor, in den man hineinschaut – man blickt gewissermaßen „hindurch“; Augen und Gehirn fügen ein Bild zusammen, wie man es vom Head-up-Display eines Autos kennt: Die Zahlen wirken wie ins Bild projiziert, sind gestochen scharf und bleiben immer im Blickfeld. Usee verbindet sich per ANT+ und Bluetooth mit Sensoren, dem Smartphone und der App. Den Kunststoffsockel zur Befestigung am Helm (mit Klebefolie) gibt's derzeit exklusiv für die Abus-Helme Aventor, Viantor und Game-Changer; weitere sollen folgen. Usee kostet 129,90 Euro, www.o-synce-shop.de

APP GESPERRT

Das Rahmenschloss Lock It schließt selbsttätig immer dann, wenn sich der Fahrer vom Rad entfernt. Möglich macht das eine App, die per Bluetooth die Entfernung zum Smartphone registriert. Umgekehrt entsperrt sich das Schloss von selbst, wenn sich der Besitzer seinem Rad nähert. Zusätzlich ertönt ein Alarm, sollte das Rad im abgesperrten Zustand bewegt werden. Fällt das Smartphone aus, kann man das Lock It per Farbcode über einen Taster am Schlosskörper öffnen und schließen. Das Schloss gibt's für 129 Euro im Webshop oder im Fachhandel, www.ilockit.bike



KUSCHELIG UM DIE OHREN

Selbst bei Minus-Graden und wüstem Wind hält die Montane-Mütze Kopf und Ohren unterm Helm schön warm. Die Isolierung macht den Unterschied: Eine Primaloft-Schicht wärmt, ohne aufzutragen, Helm und Brille passen nach wie vor. Aufgerautes Microfleece innen fühlt sich angenehm kuschelig an. Das Außenmaterial ist winddicht und wasserabweisend, lässt Schweiß aber nur schlecht entweichen. Da die 30 Gramm leichte Mütze trotz Einheitsgröße sehr gut sitzt und über den Ohren abschließt, hört man schlechter. 29,95 Euro, www.montane.co.uk



Der Waschbeutel fängt Synthetikfasern aus Funktionskleidung ab, bevor sie in den Wasserkreislauf gelangen



PLASTIKFILTER

MIKROPLASTIK IST EIN PROBLEM.

Auch beim Waschen von Sportbekleidung aus oder mit synthetischen Fasern können winzig kleine Kunststoffpartikel aus dem Gewebe herausbrechen.

Abhilfe gegen das Problem soll jetzt der „Guppyfriend“ schaffen. Entwickelt hat ihn die gemeinnützige Organisation Stop! Micro Waste, die sich gegen Plastikverschmutzung einsetzt. Der sehr feinporige Waschsack besteht aus Polyamidgewebe, das Wasser und Waschmittel durchlässt, aber keine Fasern oder Mikropartikel. So können diese nicht ausgewaschen werden.

Nach der Wäsche öffnet man den Reißverschluss des Sacks und kann die gesammelten Fasern als kleine Fluse herausnehmen und in den Restmüll geben. Bei unseren Waschversuchen wurden allerdings nicht immer sichtbare Flusen gesammelt – zum Beispiel, wenn sich nur kleine oder wenige Wäschestücke im Sack befanden.

Erhältlich ist der „fischfreundliche“ Sack für knapp 30 Euro über verschiedene Onlineshops wie den Surfladen Langbrett (guppyfriend.langbrett.com) oder im lokalen Fachhandel, zum Beispiel in Jack Wolfskin Stores.



SCHMUTZFÄNGER

Citybikes oder Sporträder ohne Schutzbleche

machen Spaß, so lange es nicht regnet. Ein minimalistischer Spritzschutz fürs Vorderrad, der den größten Schmodder abhält, kommt von Ass Savers, die ein ähnlich simples, aber wirkungsvolles Teil schon fürs Hinterrad entwickelt haben: Speed Mullet besteht aus einem Streifen stabilen Kunststoffs, der durch Knicken entlang vorgestanzter Falze so in Form gebracht wird, dass er sich nahezu vibrationsfrei am Unterrohr fixieren lässt. Dort kommt er weder Reifen noch Füßen ins Gehege und ist breit genug, um hochspritzenden Dreck von Antrieb und Schuhen fernzuhalten. Geeignet für Reifen von 23 bis 42 Millimeter Breite. Für Unterrohre mit mehr als 18 Zentimeter Umfang liefert der Hersteller auf Nachfrage einen längeren Kletttriemen. Preis: 12 Euro zuzüglich 3,50 Versand, ass-savers.com

Miranda
The European Bike Fundamentals.

Carbon fiber ebike cranks

www.mirandabikeparts.com

Co-finanziato por:
COMPETE 2020

SO VIELSEITIG WIE DAS RADFAHREN

MYBIKE

**WER LIEST,
ERFÄHRT MEHR...**

IHRE VORTEILE

- 1 Heft gratis vor Abostart
- 27 % Ersparnis im ersten Jahr*
- 6x MYBIKE für nur 24,90 €*^{*}
- Begrüßungsgeschenk nach Wahl
- Teilnahme an Verlosung
- auch Geschenkabon möglich
- MYBIKE Digital für nur 5,- € (statt 21,99€)



IHR GEWINN

Gewinnen Sie ein Trekking E-Bike
15ZEHN von e-bike manufaktur
im Wert von 3.899,90 €.

Alle MYBIKE-Abonnenten nehmen
automatisch an der Verlosung teil.

e.bikemanufaktur
Premium E-Mobilität



NUR NOCH BIS
31.12.2018

GROSSE
START-VERLOSUNG

GEWINN
TREKKING E-BIKE
15ZEHN

TEILNAHMEBEDINGUNGEN: Alle Bestellungen, die bis zum 31.12.2018 eingehen, nehmen an der Verlosung teil. Die Verlosung erfolgt Anfang 2019 unter allen Teilnehmern der MYBIKE-Start-Verlosung. Der Gewinner wird schriftlich benachrichtigt. Weitere Infos unter abo.mybike-magazin.de/0200g.

* Gilt bei Lieferung in Deutschland. Ausland: 33,90 €.

** Lieferung nur solange der Vorrat reicht.

Jetzt zu
Weihnachten
verschenken!



Foto: Jan Greune

IHR GESCHENK

Wählen Sie Ihr Begrüßungsgeschenk.

Weitere attraktive Geschenke finden Sie unter:
abo.mybike-magazin.de/0200g



VAUDE RADTASCHEN AQUA BACK**

Zwei Hinterradtaschen mit wasserdichtem Wickelverschluss, geräumiges Hauptfach.
UVP 130,- €. Zuzahlung nur 49,- €.
Nur für Eigenabo wählbar.

Mindestbestellzeit: 2 Jahre



BUCH „DIE SCHÖNSTEN E-BIKE-TOUREN IN DEN ALPEN“**

25 Touren – mit Tipps zu Akkuleistung, Reparaturen und Fahrtechnik.
Preis 24,90 €. Ohne Zuzahlung.

Mindestbestellzeit: 1 Jahr

VAUDE RADSHORTS SPRAY**

Wasser- und winddichte, kurze Regenhose mit Sitzflächenverstärkung aus 3-Lagen-Material.
UVP 80,- €. Zuzahlung nur 19,90 €.
Nur für Eigenabo wählbar.

Mindestbestellzeit: 2 Jahre

BUCH „TREKKINGBIKE-WERKSTATT“***

Alles Wissenwerte zur aktuellen Fahrradtechnik. Hilfreich für Wartung und Pflege des Rades.
Preis 14,90 €. Ohne Zuzahlung.

Mindestbestellzeit: 1 Jahr



Für Männer

Für Frauen

JETZT ABO SICHERN

Ganz einfach online unter abo.mybike-magazin.de/0200g
oder per Telefon unter +49 (0) 521-55 99 55.

Falls Sie telefonisch bestellen, geben Sie bitte die Aktionsnummer an: Eigenabo P-0200/B-0201, Geschenkabo P-0204/B-0205.
Nach Ablauf des Mindestbestellzeitraums kann das Abo jederzeit gekündigt werden. Geschenkabos werden nur für 1 Jahr aufgenommen.



WINTER LUST

DAS MYBIKE-TEAM FÄHRT SELBST IM WINTER MIT DEM FAHRRAD. WARUM AUCH NICHT? FOTOMODELL EMILY PRÄSENTIERT DIE LIEBLINGSTEILE DER REDAKTEURE. UNSERE TIPPS FÜR FRUSTFREIES RADFAHREN IM FROST

TEXT Armin Herb FOTOS Daniel Simon



VAUDE BIKE CHAPS:
60 Euro, www.vaude.com. Für kurze Regenfahrten in der Stadt reicht diese Überziehhose aus. Sie ist klein verpackbar und selbst mit Schuhen schnell angezogen. Zudem ist das Modell in Gelb inklusive Reflexstreifen gut sichtbar im Straßenverkehr.
DANIEL SIMON



DANIEL SIMON
Bildredaktion und Fotograf



JOCHEN DONNER
Test und Technik



ANGELIKA URBACH
Gesundheit und Familie



TIP-TOP BIKE FLUID
3,95 Euro, www.rema-tiptop.de
Sozusagen der universell einsetzbare Enteiser für Schlösser an E-Bike-Akku, Radschloss, Autotür, Haustür etc. Die Öl-Alkohol-Mischung verhindert zudem das Vereisen z. B. von Brems- und Schaltzughüllen.
JOCHEN DONNER



KEEN TARGHEE LACE BOOT 149,95 Euro, www.keenfootwear.com
Der praktische, robuste, trotzdem nicht allzu schwere Winterschuh: angenehm warm, wasserdicht und mit gutem Grip auf dem Pedal sowie in Matsch und Schnee.
JOCHEN DONNER

HANDSCHUHE ROECKL KIEV
59,95 Euro, www.roeckl.de
Ich schätze funktionale Kombi-Produkte: Sie schützen vor Wind, Kälte und Nässe – ohne mir gleichzeitig den derben Look einer Winter-Expedition zu verpassen. Cooler City-Chic, ein federleichtes Tragegefühl und warme Finger bei der Ankunft im Büro: Diese Eigenschaften machen diese Handschuhe zu meinem absoluten Lieblingsteil in diesem Winter!
ANGELIKA URBACH



SKS LONGBOARDS

31,99 Euro, www.sks-germany.com. Was nützt ein Schutzblech, das „sportlich“ aussieht, aber beim Sport nicht schützt? Im Winter montiere ich ans Gravelbike die längsten Schutzbleche überhaupt und lasse sogar den Spritzlappen dran. So bekommen nur die Schuhe ein paar Spritzer vom Vorderrad ab. **JÖRG SPANIOL**



WINTER-RADREIFEN SCHWALBE GT365 UND SCHWALBE MARATHON WINTER ab 39,90 Euro,

www.schwalbe.com. Bei wenig Schnee im Winter empfehle ich den Ganzjahresreifen GT365 mit gutem Pannenschutz und einer speziellen Gummimischung, die bei Kälte nicht so schnell verhärtet wie an gewöhnlichen Sommerreifen. Wenn es dagegen viel Schnee und Eis hat, hilft meist nur der spezielle Winterreifen, den es mit 120 oder 240 Spikes im Handel gibt. Aber Vorsicht damit auf eisfreiem, sehr glattem Beton oder Asphalt! Vor dem ersten Einsatz sollte man diese Reifen rund 40 km auf eisfreiem Untergrund einfahren zur Festigung der Spikes. **JOCHEN DONNER**

LOM LIGHT ISOJACKE

200 Euro, www.bergans.com. Klein packbar, superleicht und trotzdem relativ warm. Diese Isolationsjacke ist immer dabei, wenn es mal noch kälter werden könnte, als es eh schon ist. **ARMIN HERB**





ALPENHEAT FIREGLOVE
199,95 Euro, alpenheat.com
Weil ich schnell eiskalte Finger bekomme, habe ich dieses beheizbare Modell gewählt. Wenn ich den Handschuh auf volle Power stelle, tauen die Finger schnell auf; danach regle ich runter, und es bleibt eine angenehme Wärme.
BARBARA MERZ-WEIGANDT



BARBARA MERZ-WEIGANDT
Stv. Chefredakteurin



JOCHEN DONNER
Test und Technik



THOMAS MUSCH
Chefredakteur



JÖRG SPANIOL
Reportage und Reise



ARMIN HERB
Reise, Zubehör, Magazin



BARRIER KNEE PANT
100 Euro, www.haglofs.com
Bei Minusgraden kommt die 3/4-Thermoüberhose auch in der Stadt zum Einsatz. Sie wärmt souverän bis unters Knie. Die seitlichen Reißverschlüsse öffnen sich bis zum Bund, so kommt man auch mit Schuhen leicht hinein.
JÖRG SPANIOL



REGENHOSE MEN'S DROP PANTS II
80 Euro, www.vaude.com
Die Regenhose findet im zugehörigen Packbeutel Platz in jeder Tasche und ist folglich immer dabei. Sie ist sehr robust, und man kann sie überziehen, ohne die Schuhe ausziehen zu müssen.
THOMAS MUSCH

RESCA SOFTSHELL-JACKE

120 Euro, www.vaude.com. Bluse an, Softshell drüberziehen und als äußerste Lage ein Winterblazer: der perfekte Zwiebellook für Rad-Commuter auf dem Weg ins Büro. Toll: Der lang geschnittene Rücken, die langen Ärmel und der Stehkragen der Jacke halten auch bei kühlen Temperaturen ohne weitere Accessoires angenehm warm.

ANGELIKA URBACH



ULI FRIESS
Test und Technik



STEFANIE WEINBERGER
Fitness und Gesundheit



ANGELIKA URBACH
Gesundheit und Familie

AKKU-SCHUTZHÜLLE

29,95 Euro,

www.rosebikes.de

Die Neoprenhülle NC-17 schützt den E-Bike-Akku vor Kälte, Salz, Spritzwasser und Schmutz. Außerdem verlängert der Akku-Schutz die Reichweite bei kalten Temperaturen.

ULI FRIESS



THERMO-TRINKFLASCHE

34,95 Euro, www.camelbak.com. Ein warmes Getränk unterwegs hilft dem Körper sehr gut bei der Thermoregulation. Der Vorteil der Chute-Mag-Vacuum-Flasche: Der Edelstahl ist robust, lebensmittelecht und ohne Schadstoffe und sieht dabei auch noch edel und elegant aus.

STEFANIE WEINBERGER



WOLFGANG PAPP
Bildredaktion



UWE GEISSLER
Foto und Reportage

WASSERDICHTESOCKEN 50 Euro, www.sealskinz.de
Bei Kälte und Nässe bevorzuge ich wasserdichte Socken an den Füßen. Die Strümpfe sind schön elastisch und haben ein angenehm weiches, warmes Innenfutter mit Anteilen von Merinowolle. **UWE GEISSLER**

RAPHA WOLLSOCKEN
17,50 Euro, www.rapha.cc/de
Im Winter macht eigentlich nur Wolle so richtig warme Füße. Und damit die Radsocken noch etwas länger halten, hat Rapha dem Merino noch etwas stabile Kunstfaser beigemischt. **WOLFGANG PAPP**



ENDURA NEOPREN-ÜBERSCHUHE
49,95 Euro, www.endurasport.com
Das robuste Überschuh-Modell MT-500 plus wird einfach über die Alltagsschuhe gestülpt und schützt zuverlässig vor Schmutz und Kälte. Funktioniert an Flat Pedals und mit Cleats. **ULI FRIESS**

POWERPAUSE

JETZT IST DIE ZEIT, IN DER WIR DIE LEICHTIGKEIT SOMMERLICHER TOUREN BESONDERS VERMISSEN. AUSZEITEN FÜR KÖRPER UND GEIST FINDEN RADFAHRER IM WINTER AUF ANDEREN WEGEN. WIR KLÄREN, WAS ENTSPANNUNGSTECHNIKEN LEISTEN UND WIE SIE DIE RICHTIGE FÜR SICH FINDEN

TEXT Ronja Mößbauer

Foto: Kraus

OHNE WÄRME UND SONNE vor der Haustüre bleiben viele Räder stehen. Die Folgen für deren Besitzer: ein Mangel an Bewegung und (zu) wenige mentale Auszeiten von der Hektik des Alltags. „Viele Menschen fühlen sich dann energielos und unruhig zugleich“, beschreibt Diplom-Sportwissenschaftler Markus Heße. Die Gefahr für dauerhafte körperliche und psychische Spannungen steigt.

Entspannungstechniken können diesen ungünstigen Entwicklungen entgegenwirken. Manche Methoden arbeiten mit körperlicher Aktivität (zum Beispiel Yoga oder Taijiquan), andere werden in Ruhe ausgeführt (Autogenes Training oder Massage). „Allen Techniken gemeinsam sind ihre direkt spürbaren und nachhaltigen Effekte auf Körper und Geist“, betont Heße. Als Leiter der medizinischen Trainingstherapie im Augsburger Reha-Zentrum ProVita besitzt er einen guten Überblick über verschiedene Methoden und Techniken. Regelmäßig durchgeführt, können die Übungen den Muskeltonus senken und uns im Alltag leistungsfähiger und gelassener machen.

Viele der Techniken stammen ursprünglich aus dem asiatischen Raum, wo regelmäßige Pausen fest in den Alltag der Menschen integriert sind. Die alltägliche, bewusste Erholung könne geistige und körperliche Beschwerden nicht nur lösen, sondern diesen sogar vorbeugen, so Heße. Das Wissen darüber findet in der westlichen Welt erst in jüngster Zeit Verbreitung. „Noch reagieren die meisten von uns auf Symptome, anstatt vorzubeugen“, so der Sporttherapeut.

STEINZEIT-KÖRPER

Der menschliche Körper ist noch immer der eines Urmenschen. Von den Anforderungen unserer schnelllebigen Zeit ist er rasch überfordert: Die Stresshormon-Level bleiben dauerhaft hoch, und wir sind ständig in Alarmbereitschaft. Um dauerhaft gesund zu bleiben, braucht der Körper regelmäßige Auszeiten. Bereits kurze Ruhepausen reichen, um sich zu regenerieren.

Die bewusste Auszeit wird während und nach einer Entspannungsübung im ganzen Körper spürbar: Muskeln entspannen, die Herzfrequenz sinkt, und der Atem wird ruhig. Mit dem langsameren Herzschlag sinkt der Blutdruck, und die Arterien sind weniger belastet. Die tiefe Atmung lässt viel frischen Sauerstoff durch den Körper fließen und gibt Energie.

Einen doppelt positiven Effekt spürt, wer sich für die Durchführung einer körperlich akti-

ven Entspannungstechnik wie Yoga oder Taijiquan entscheidet. „Die aktiven Übungen entspannen den Körper – und sie mobilisieren zusätzlich, weil Muskeln und Gelenke bei der Ausführung gedehnt werden“, sagt Markus Heße.

KÜHLER KOPF

Jede Auszeit wirkt immer auch auf den Geist. Wer regelmäßig bewusst entspannt, verbessert die eigene Stimmung. Gefühle von Stress, Angst, Wut und Leistungsdruck nehmen ab. „Die Mini-Pause bringt uns auf andere Gedanken“, beschreibt der Sportwissenschaftler. Deshalb seien Entspannungsprofis allgemein gelassener und könnten sich besser konzentrieren. Ihre Entscheidungen und Handlungen gelten als weniger impulsiv.

Körper und Geist beeinflussen sich gegenseitig. Kommt der Kopf zur Ruhe, reagiert der Körper, indem er das sogenannte parasympathische System aktiviert. Die Folge: tiefer Atem, ruhiger Herzschlag und Glückshormone. Umgekehrt hat auch das körperliche Befinden großen Einfluss auf die Stimmung.

TIPPS FÜR ANFÄNGER

Wer die Philosophien hinter den verschiedenen Entspannungstechniken verstehen will oder Unterstützung bei der Ausübung sucht, besucht am besten einen Kurs. Die professionellen Augen des Trainers erkennen Fehlhaltungen – bei individuellen Beschwerden werden einfache Alternativen aufgezeigt. Die meisten Kurse zählen zur Gesundheitsprävention, und viele Krankenkassen beteiligen sich an den Kosten ganz oder teilweise. Volkshochschulen und Gesundheitszentren sind gute Anlaufstellen für Anfänger.

Geeignet sind körperlich aktive und ruhige Entspannungstechniken grundsätzlich für jedermann. Um psychisch abzuschalten, testen Sie am besten ruhige Angebote, zum Beispiel Wärmeanwendungen. Wem zusätzlich die Bewegung der Sommerausfahrten fehlt, der probiert es am besten mit aktiven Techniken wie Taijiquan. Menschen, denen bestimmte Haltungen schwerfallen, sollten keine Technik mit anspruchsvollen Übungen wählen wie etwa Yoga. „Schnuppern Sie in verschiedene Entspannungstechniken hinein, so finden Sie das Richtige“, rät Markus Heße.

Ist das Basiswissen über die korrekte Ausübung vorhanden, funktionieren die meisten Entspannungstechniken sehr gut in den eigenen vier Wänden. Für den besten Effekt auf Körper und Psyche ist eine regelmäßige Ausübung von zentraler Bedeutung. „Entspannung sollte für jeden von uns normal sein“, betont Markus Heße. Falsch machen könne man dabei lediglich eine Sache, sagt der Taijiquan-Lehrer mit einem Lächeln: „Wird die Pause selbst zum Stressfaktor, verfehlt sie ihr Ziel.“

Unsere Experten
für diesen Artikel
arbeiten hauptberuf-
lich im Augsburger
Gesundheitszentrum
ProVita.
[www.gesund-
heitszentrum-provi-
ta.de](http://www.gesundheitszentrum-provita.de)



TAIJIQUAN

IN BEWEGUNG ZUR RUHE

„Ruhige, fließende und kreisförmige Bewegungen sind das wesentliche Merkmal dieser Bewegungsform“, beschreibt Markus Heße, Lehrer für Taijiquan. Die Technik ist auch bekannt als „Schattenboxen“. Erst der genaue Blick lässt das „quan“, die „Faust“, in den Bewegungen erkennen: hier ein angedeutetes Schubsen, dort ein sanftes Abwehren ...

HERKUNFT

Die ruhige Bewegungsform stammt aus China und basiert auf Formen des Kampfsports und Methoden der Selbstverteidigung. Taijiquan weist starke Parallelen zu Qigong auf.

AUSÜBUNG

Wer mit Taijiquan anfangen will, braucht keine Vorerfahrung. Ein ruhiger Ort, bequeme Kleidung und ausreichend Platz geben den passenden Rahmen. Übungen für Anfänger lassen sich in Kursen oder mit DVDs erlernen. Der Einstieg in die Bewegungsart fällt Menschen mit Vorkenntnissen aus dem Qigong besonders leicht.

DAUER

Einfache Formen dauern lediglich eine Minute, sie werden jedoch mehrmals hintereinander

wiederholt. Die größte Wirkung der Übungen wird bei einer Dauer von 20 bis 30 Minuten spürbar. Lehrer raten dazu, die Bewegungsform regelmäßig zwei- bis dreimal in der Woche auszuführen.

WIRKUNG

Die kreisförmigen Bewegungen bringen den Blutfluss in Gang und stimulieren Organe. Taijiquan wirkt regenerierend und soll die Selbstheilung des Körpers anregen sowie den Geist entspannen. Wer regelmäßig übt, spürt mehr Leichtigkeit und kann besser abschalten. Gut zu wissen: Taijiquan-Formen können das Dehnen nach dem Sport ersetzen.

PASST ZU ...

jedem, der sich bei der Entspannung bewegen möchte. Die Technik kann durchaus anstrengend sein, schont aber die Gelenke, da Knie und Arme jederzeit leicht angewinkelt sind. „Bei Einschränkungen in Beinen und Füßen ist Taijiquan weniger zu empfehlen, da die Bewegungen im Stehen erfolgen“, sagt Taijiquan-Lehrer Markus Heße. Wer sich trotzdem in der asiatischen Bewegungsform üben will, sollte auf Übungen im Sitzen ausweichen.

”

Die Bewegungen gleichen einem Baum im Wind.

Taijiquan eignet sich für jeden, der sich bei der Entspannung bewegen möchte



Markus Heße
Diplom-Sportwissenschaftler
und Lehrer für Taijiquan



Autogenes
Training ist ein
Energiespender
und Ruhepol zugleich,
den wir jederzeit aktivieren
können



Birgit Sieber
Psychologin (M. Sc.) und Kursleiterin
für autogenes Training

AUTOGENES TRAINING

DURCH GEDANKEN ENTSPANNEN

Mit suggestiven Formeln und bildhaften Imaginationen führt autogenes Training zu tiefer Entspannung. Dabei lösen die eigenen Gedanken körperliche und psychische Reaktionen aus. „Grundlage dieser Technik ist die Autosuggestion“, sagt Birgit Sieber, Kursleiterin für autogenes Training. Im Sitzen oder Liegen werden entspannende Sätze wie „Mein Arm ist warm und schwer“ innerlich wiederholt. Die Formeln sprechen das Unterbewusstsein an und wirken so auf den Körper.

HERKUNFT

Das autogene Training entstammt der Hypnose. In den 20er-Jahren stellte der deutsche Psychiater und Psychotherapeut Johannes Heinrich Schulz fest, dass viele Patienten während seiner Hypnosesitzungen ein Schwere- oder Wärmegefühl beschrieben. Aus dieser Erkenntnis entwickelte er Übungen, die vom Prinzip her umgekehrt funktionieren und unabhängig von einem Therapeuten durch Selbstinstruktion durchführbar sind: Das gedankliche Vorstellen etwa von Wärme oder Schwere löst Ruhe und Erholung aus – und häufig sogar messbare Veränderungen im Körper.

AUSÜBUNG

Grundsätzlich funktioniert autogenes Training im Sitzen, Liegen oder – bei geübten Menschen – auch mitten im Alltag: zum Beispiel im Stehen in der Straßenbahn oder in einer Warteschlange. Die suggestiven Formeln werden innerlich wiederholt und gedanklich mit Bildern verknüpft. In Kursen finden Anfänger ihre persönlichen Bilder und ihre individuelle Formulierung der Ruheformeln. Das

verstärkt die entspannende Wirkung der Suggestion. Die besten Erfolge werden erzielt, wenn man autogenes Training täglich durchführt und es so irgendwann ganz selbstverständlich in den Alltag integriert.

DAUER

Übungen des autogenen Trainings nehmen nicht viel Zeit in Anspruch und sind daher alltagstauglich. Wer geübt ist, kann schon nach einer bis zehn Minuten die gewünschte Entspannung erreichen.

WIRKUNG

Die Anspannung der Muskeln sinkt, Schmerzen können reduziert werden, und die Regeneration des Körpers wird gefördert. In der Ruheatmung läuft das Herz-Kreislauf-System gleichmäßiger. Autogenes Training baut Stress und negative Gefühle ab. Die Belastbarkeit sowie Leistungs-, Konzentrations- und Erinnerungsfähigkeit können dadurch deutlich steigen.

PASST ZU ...

jedem, der motiviert ist, seine persönlichen Formeln und Bilder zur Entspannung zu finden. Autogenes Training bietet viele Möglichkeiten zur Individualisierung und lässt sich gut in den Alltag integrieren. „Es gibt nicht viele Gründe, die gegen autogenes Training sprechen: In einzelnen Fällen sollte bei starken psychischen Problemen oder körperlichen Krankheiten, wie extrem niedrigem Blutdruck, auf autogenes Training verzichtet werden“, sagt Birgit Sieber, Kursleiterin für autogenes Training. Bei Unsicherheiten hält man am besten mit dem Kursleiter Rücksprache.



„
Die Berührung
durch einen
anderen ist für die
meisten Menschen
jeden Alters sehr
angenehm



Ulrike Rößler
Physiotherapeutin,
Osteopathin und Leiterin
der Physiotherapie im
Augsburger Gesundheits-
zentrum ProVita

MASSAGE

DURCH BERÜHRUNG LOCKERN

Ausstreichen, Klopfen und Kneten – durch den mechanischen Druck einer Massage lockern und entspannen sich Muskeln. Über Muskelketten kann die Wirkung der Anwendung sogar über die eigentliche Massagezone hinaus spürbar werden. „Wer sich zur Massage in die Hände eines anderen Menschen gibt und dabei Verantwortung abtritt, kann während der Anwendung den Kopf ausschalten“, sagt Physiotherapeutin Ulrike Rößler. Hektik und Stress des Alltags verblassen.

HERKUNFT

Schon sehr früh in ihrer Geschichte haben die Menschen erkannt, dass gezielte Berührungen bei Spannungsgefühlen helfen. In verschiedenen Kulturen bildeten sich unterschiedliche Varianten der Massage heraus wie zum Beispiel die Lomi-Lomi-Massage in Hawaii oder die Ayurveda-Massage in Indien.

AUSÜBUNG

Der Masseur streicht den Rumpf und/oder die Extremitäten aus und durchknetet die Muskulatur in unterschiedlicher Intensität. Wellnessmassagen sind in der Regel sanfter als eine klassische Massage. Je nach Massageart werden gleitfördernde Mittel wie Öle oder Seifenschaum verwendet. Sie machen den Hautkontakt sanfter und weniger intensiv. Bei Beschwerden wie Verspannungen oder Schmerzen sind ausgebildete Masseur und Physiotherapeuten die beste Wahl. Eine Massage darf zwar einen „wohltuenden Schmerz“ auslösen, sollte jedoch nicht schmerzhaft sein. Solange sich die

Berührung gut anfühlt, spricht nichts gegen eine Massage des Partners oder eine Selbstmassage, etwa durch eine Faszienrolle. Ungeschulte sollten darauf achten, Schmerzen nicht zu verschlimmern und Nervenpunkte nicht zu überreizen.

DAUER

Professionelle Massagen können klassische Muskelverspannungen schon innerhalb von 15 Minuten lösen. Wellnessmassagen, bei denen die Entspannung im Vordergrund steht, dauern meist etwas länger. Die Häufigkeit und Dauer von Massagen sollten sich nach dem Bedarf und Wohlbefinden des Massierten richten.

WIRKUNG

Eine Massage entspannt verkrampfte Muskeln. Die gezielte Berührung fördert die Durchblutung und regt den Stoffwechsel an. Viele Menschen genießen die Berührungen, Stress und Sorgen fallen ab. Durch die reduzierte Spannung im Körper kann sich der Massierte nach der Massage häufig freier bewegen.

PASST ZU ...

jedem, der Berührungen genießt. „Vorsicht gilt lediglich bei Patienten mit krankhaften Knochen- oder Hautveränderungen wie Osteoporose, Pergamenthaut, Neurodermitis oder Schuppenflechte. Sofern diese nicht offensichtlich sind, sollte der oder die Masseurin darüber informiert werden“, rät Physiotherapeutin Ulrike Rößler. Die Massage wird dann entsprechend sanft und angepasst durchgeführt.



WÄRMEANWENDUNGEN

MIT WÄRME ERHOLEN

Direkte oder indirekte Wärme hilft, körperliche Verspannungen zu lösen und Gefühle von Stress zu lindern. „Im Therapiebereich werden Wärmebehandlungen in Form von Wärmepacks, Rotlicht und heißen Rollen angeboten“, erklärt Physiotherapeutin Patricia Horner. Wellnessanbieter zählen darüber hinaus auch Sauna, Infrarotkabinen und Thermalbäder zu den Wärmeanwendungen.

HERKUNFT

Wärmeanwendungen gehören zu den ältesten medizinischen Verfahren. Schwitzbäder, den Vorläufer der Sauna, sollen schon Steinzeitmenschen genutzt haben. Später wurde das Verfahren in Asien weiterentwickelt.

AUSÜBUNG

Bei der direkten Anwendung wird Wärme auf die Haut gebracht, etwa durch eine trichterförmige Handtuch-Rolle, die mit heißem Wasser gefüllt wird. Für zu Hause eignen sich auch warme Kirschkernkissen oder Wärmflaschen. Wer direkte Wärmeanwendungen selbst durchführt, sollte dabei sorgfältig auf verträgliche Temperaturen achten. Vorsicht ist bei Körperregionen geboten, die eine verminderte sensible Wahrnehmung haben. Sauna und Bäder zählen zur indirekten Behandlung, da durch die warme Umgebung der gesamte Körper erwärmt wird.

Die Nutzung von Sauna und Bädern sollte nicht über das eigene Wohlbefinden hinausgehen.

DAUER

Direkte Wärmeanwendungen erzielen nach 10 bis 20 Minuten eine spürbare Wirkung. Sauna, Wärmekabine & Co. werden am besten nach dem individuellen Empfinden genutzt.

WIRKUNG

Direkte Wärme wirkt lokal und tief, indirekte Wärme ist oberflächlich spürbar – dafür aber im ganzen Körper. Wärmeanwendungen entspannen die Muskeln, regen den Stoffwechsel an und lindern Stress. Tiefe Wärme kann darüber hinaus die Organe stimulieren.

PASST ZU ...

jedem, der Wärme als angenehm empfindet und gut verträgt. „Vorsicht gilt für Patienten mit Herz-Kreislauf-Erkrankungen, denn die hohen Temperaturen erweitern die Gefäße und belasten das Herz“, erklärt Physiotherapeutin Patricia Horner. Achtung sei auch bei akuten entzündlichen Prozessen geboten: Die Wärme befeuert Entzündungen zusätzlich. Wer an einer Atemwegserkrankung leidet, sollte auf den Wechsel heißer und kalter Reize beim Sainieren verzichten.



Seit der Entdeckung des Feuers genießen Menschen die wohltuende Wirkung von Wärme auf den Körper



Patricia Horner
Physiotherapeutin und
Neuroathletiktrainerin

TIPPS ZUM RADFAHREN IN DER KÄLTE

DAMIT SIE NICHT ZUM EISZAPFEN
AUF RÄDERN WERDEN:
SO KLAPPT'S MIT DEM KURBELN
IN DER KÄLTE

TEXT Stefanie Weinberger

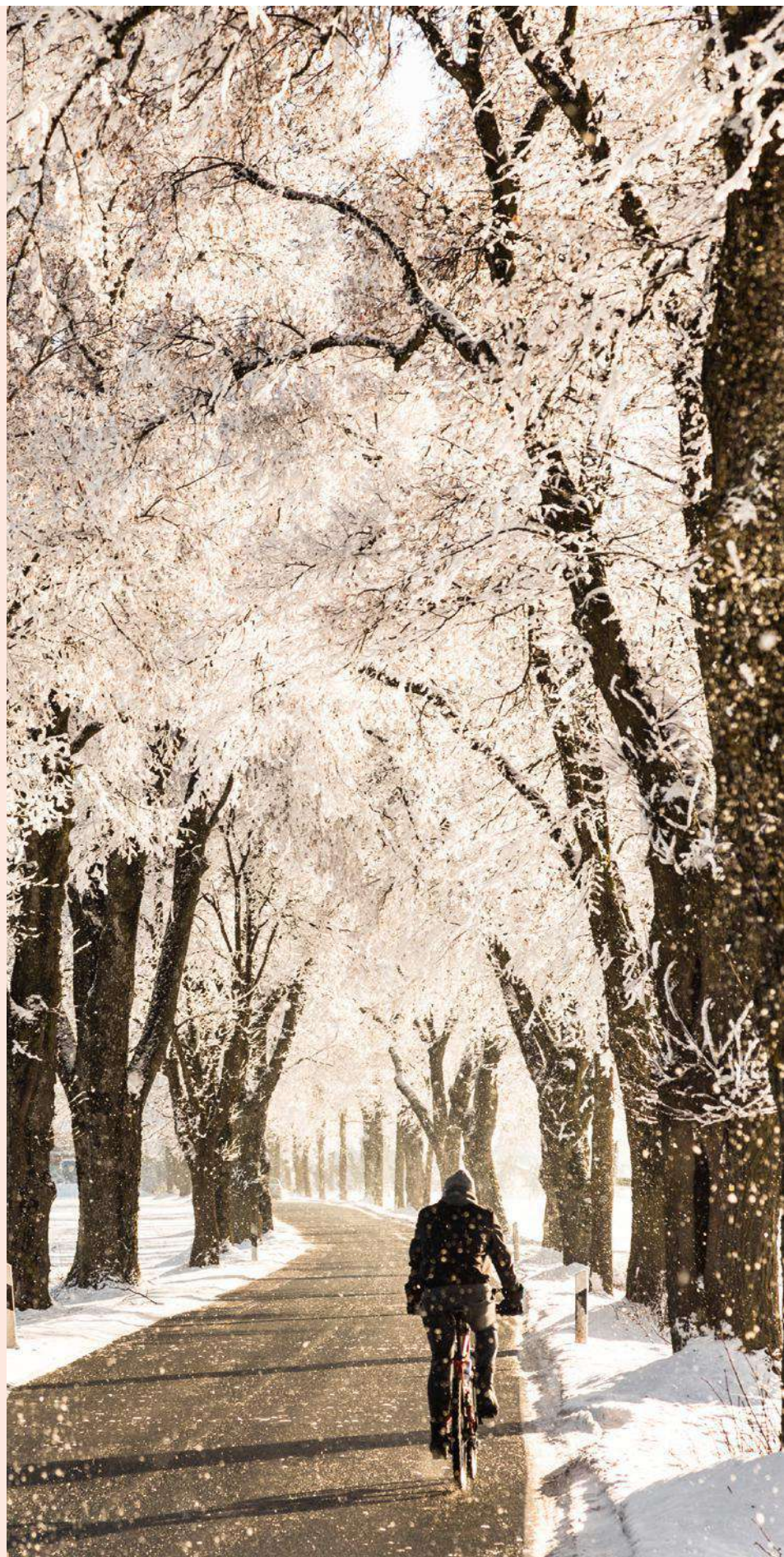
1 Besonders die Gesichtshaut schützen: Hierfür eignet sich eine Creme auf Fettbasis. Falls das nicht ausreicht, Gesichtsmaske oder Schlauchtuch tragen. Beides sollte atmungsaktiv sein oder passende Luftlöcher haben, sonst friert die Atemfeuchtigkeit fest.

2 Auch Hände und Füße sind der Kälte besonders ausgesetzt. Vor allem, da sie in der Nähe von wärmeableitenden Metallteilen platziert sind. Abhilfe können hier Einlegesohlen mit Metallbeschichtung schaffen – oder heizbare Sohlen oder Socken sowie gegebenenfalls Winterradschuhe. Ähnlich bei den Handschuhen: Auch hier können Heizutensilien das Schlimmste lindern, empfehlenswert sind auch Innen- oder Zweifinger-Handschuhe (mit paarigen Fingern).

3 Ansonsten gilt bei der Kleidung: Aufs Zwiebelprinzip, das heißt mehrere Lagen setzen, wobei die äußerste Schicht unbedingt immer winddicht sein sollte. Denn der (Fahrt-)Wind kühlt am meisten aus, siehe Windchill-Effekt.

4 Auch wenn es vielleicht ein bisschen komisch aussieht: Wenn es unterwegs zu kühl geworden und keine Möglichkeit zum Aufwärmen in Sicht ist, einfach ein paarmal ums Rad joggen oder ein Stück schieben. Die körpereigene Wärmeproduktion kommt so auf Trab und ist höher als beim Radfahren.

5 Sogar ohne Bewegung kann die körpereigene „Thermogenese“ genutzt werden, und es ist auch möglich, sie zu trainieren. Verantwortlich ist hierfür unter anderem das braune Fettgewebe, von dem Erwachsene normalerweise nur noch sehr wenig haben. Doch wer sich öfter in der Kälte aufhält, kalt duscht oder badet etc., kann sein braunes Fett stimulieren und vermehren.



Schockfrost: Sie kommen aus dem Leistungssport, werden aber auch für Normalos immer mehr angeboten: Kältekammern. Darin setzt man sich nackt für wenige Minuten Temperaturen von unter minus hundert Grad aus. Das geht ohne Erfrierungen, weil die Luft extrem trocken ist. Außer den bei Sportlern bekannten Effekten wie schnellere Regeneration soll der Kälteschock zum Beispiel beim Abnehmen und gegen Schmerzen helfen.



KOMBI-KOFFEIN


Das wach machende Alkaloid hat schon länger Einzug in die Sporternährung gehalten: So soll es bei Wettkämpfen über den toten Punkt hinweghelfen oder die letzten Kilometer einer Radtour erleichtern. Natürlich könnte man dann auch zu Kaffee, Tee, Cola, Energydrinks etc. greifen. Doch, so sagen die Hersteller des Wingman, die Wirkung des Koffeins halte dann nicht so lange, wie wenn es an Gerbstoffe gebunden ist. Bei Grüntee ist das der Fall, weswegen sie in ihren neuen, veganen Riegeln die beiden Koffeinquellen Kaffee und Grüntee miteinander mischen. Die in einem Riegel enthaltenen 80 Milligramm Koffein entsprechen etwa einer großen Tasse Kaffee.

Info/Bezug: wingmanenergy.com

WAS IST EIGENTLICH DER...

WINDCHILL-EFFEKT?

Wörtlich ist mit Windchill gemeint: Auskühlung durch den Wind. Die „gefühlte“, also auf der Körperoberfläche ankommende Temperatur ist dann teils deutlich kälter als die gemessene Lufttemperatur. Das liegt daran, dass sich aufgrund der schnellen Luftbewegung keine isolierende Luftschicht bilden kann. Dadurch gleicht sich die Oberflächentemperatur der Haut schneller der Umgebung an. So kann der Windchill-Wert schon bei Plusgraden Richtung Gefrierpunkt rutschen.

	Wind	Windchill-Temperatur			
	30 km/h	-13,0°C	-6,5°C	0,1°C	6,6°C
	20 km/h	-11,6°C	-5,2°C	1,1°C	7,4°C
	10 km/h	-9,3°C	-3,3°C	2,7°C	8,6°C
	Außentemperatur	-5°C	0°C	5°C	10°C



Sicher durch den Winter

Wenn andere ins Schlingern kommen, rollen unsere Trikes auch bei Schnee und Eis kippsicher um jede Kurve. Aber Sicherheit heißt in der dunklen Jahreszeit noch mehr: Gesehen werden zum Beispiel. Mit dem von uns entwickelten WingBling als einzigem StVZO-konformen Fahrrad-Blinker für Dreiräder setzen Sie Zeichen, wo andere Zaudern.

Blinker nachrüsten? Fordern Sie jetzt Ihr kostenloses Liegerad-Infopaket an.

HP
VELOTECHNIK

Telefon 0 61 92 - 97 99 20 • Fax - 97 99 22 99
www.hpvelotechnik.com • mail@hpvelotechnik.com



HAND - GREIFLICHES

ERGONOMIE-SERIE, TEIL 2: DIE HÄNDE HABEN BEIM RADFAHREN GAR NICHT SO VIEL ZU TUN, KÖNNTE MAN MEINEN. SO SIND SIE NICHT AM VORTRIEB BETEILIGT UND MÜSSEN „NUR“ DEN LENKER UMFASSEN. UND DOCH SIND EINGESCHLAFENE, TAUBE FINGER ODER KRIBBELN IN DEN HÄNDEN EIN EBENSO HÄUFIGES WIE LÄSTIGES PROBLEM AUF DEM RAD. WAS HILFT DAGEGEN?

TEXT Stefanie Weinberger

WENN ES AUF DEM RAD nicht nur wegen des Fahrvergnügens in den Fingern kribbelt, kann das die schönste Tour vermiesen. Und nicht nur das: Schmerzende Hände, die den Lenker nicht mehr sensibel und sicher greifen, können ein Sicherheitsrisiko sein. So kann der Kribbelstress dazu führen, dass die Aufmerksamkeit und damit Fahrtechnik sowie Konzentration leiden. Grund genug, bald zu handeln!

Doch wie kommt es überhaupt zu Kribbeln, Taubheitsgefühlen oder unsicherem Greifen? „In erster Linie sind hier die Nerven schuld“, erklärt der Orthopäde Dr. Willibald Walter. Als ehemaliger semiprofessioneller Tennisspieler kennt er sich mit der Anatomie und den möglichen orthopädischen Problemen von Händen und Armen gut aus und betreut heute auch Hobbyradfahrer. Er hat die Erfahrung gemacht, dass die meisten bei eingeschlafenen oder kribbelnden Händen zunächst an das Naheliegendste denken: strapazierte Handnerven, die teilweise relativ dicht und ungeschützt unter den von Natur aus wenig gepolsterten Handgelenken verlaufen. Vor allem durch Erschütterungen und Vibrationen, wie sie beispielsweise auf Feld- oder Waldwegen auftreten, bei unbequemen Griffen oder Lenkern sowie bei stundenlangen Fahrten kann es hier durchaus zu Irritationen kommen.

Dr. Walter weist jedoch auf einen anderen neuralgischen Bereich hin, der bei der Ursachenforschung üblicherweise weniger im Fokus steht: die Halswirbelsäule. „Hier wird die Belastung oft unterschätzt, sie kann sich aber bis in die Hände auswirken.“ So seien bei neun von zehn seiner Patienten eher Nackenprobleme schuld, wenn sie über Reizungserscheinungen in den Händen

ERGONOMIE-SERIE

Teil 1: Füße

Teil 2: Hände

Teil 3: Gesäß

Handprobleme liegen nicht immer auf (oder in) der Hand: Auch schon die Austrittsstellen der Nervenbahnen können schuld sein, wenn das Lenken zur Pein wird

klagen. Besonders typisch seien Ausstrahlungen in die Hände, „wenn der Lenker zu tief eingestellt ist und es dadurch zum Rundrücken und einer Reklination, also starken Rückbiegung der Halswirbelsäule kommt“, sagt Walter.

Häufig betroffen sind daher sportliche Fahrer mit eher flacher, gebeugter Sitzposition und geradem Lenker. Dieser lässt die Handgelenke zudem unnatürlich abknicken, was vermehrt Druck auf die Außenseiten der Hände und damit auch auf den außen gelegenen Ulnarnerv bringt. Generell sei es bei Empfindungsstörungen wichtig, möglichst bald etwas dagegen zu unternehmen, denn „die Probleme können sonst schnell chronisch werden“. Dann träten die Beschwerden in den Händen womöglich nicht nur während des Radfahrens, sondern auch dauerhaft und ohne erkennbare Ursache auf. Auf der anderen Seite „sind die Probleme gut in den Griff zu bekommen, falls man frühzeitig oder am besten auch vorbeugend etwas dagegen unternimmt“, so der Sportorthopäde.

Als schnelle Abhilfe während der Tour bietet sich an, einfach eine Pause zu machen, vom Rad zu steigen und Hände und Arme zu lockern. Auf ungefährlichen Strecken ist es natürlich auch während der Fahrt möglich, die Hände vom Lenker zu nehmen und auszuschütteln. Langfristig helfen aber nur Umbau- und Anpassungsarbeiten am Rad: Durch eine aufrechtere Sitzposition lastet nicht so viel Druck auf der Halswirbelsäule und den Händen. Und mit ergonomischen Lenkern, Griffen, eventuell Handschuhen und Lenkerhörnern lässt sich in Sachen Hand einiger Druck aus dem Kessel nehmen. Wie und womit das geht, zeigen wir auf den folgenden Seiten.

HAND-KUNSTWERK

DER AUFBAU DER HÄNDE IST FEINGLIEDRIG UND KOMPLEX. SO KÖNNEN SIE EINERSEITS FEST ZUPACKEN, ANDERERSEITS FILIGRANE ARBEITEN VERRICHTEN. INSGESAMT BESTEHT JEDE HAND AUS 27 EINZELKNOCHEN, WELCHE DIE HANDWURZEL, MITTELHAND UND FINGER BILDEN

VON GROB BIS FEIN, die Hände sind für alles Mögliche gemacht. Doch ausgerechnet für das stundenlange Umklammern von Fahrradgriffen, die vielleicht noch vibrierend über raue Wege holpern, sind ihre anatomischen Voraussetzungen eher weniger geeignet. Denn gerade an den Stellen, die auf dem Fahrradlenker dem größten Druck ausgesetzt sind, sieht es dürrig aus mit schützendem Muskel- oder Unterhautfettgewebe. Am besten ist es da noch um die Handinnenflächen bestellt, die dank einer robusten Sehnenplatte auch etwas länger kräftig zugreifen können, ohne taub zu werden.

Verantwortlich für Taubheit oder Kribbeln sind im Wesentlichen zwei Nervenbahnen. Sie verlaufen vom Unterarm dicht unter dem Handgelenk vorbei in den Mittelhandbereich, von wo aus sie sich bis in die einzelnen Fingerspitzen hinein verzweigen: der – wie der Name sagt – mittlere, Median(us)nerv, und der von der Elle (Ulna) des Unterarms kommende, mehr in Richtung Handaußenseite führende Ulnarnerv. Letzterer versorgt Ring- und kleinen Finger, während der Mediannerv für Mittel-, Zeigefinger und Daumen zuständig ist. Ein weiterer neuralgischer Bereich für Radler ist außerdem das Karpalband: Dabei handelt es sich um einen Teil des bindegewebigen Karpaltunnels, der vom Unterarm zum Handgelenk führt. Das runde Band, das sich wie eine Manschette um die Handwurzel spannt, wird oft vereinfachend ebenfalls als Karpaltunnel bezeichnet.

- 
- Ulnarnerv 1
 - Mediannerv 2
 - Karpaltunnel 3

DAS NERVT

RUND UM DAS NERVENKOSTÜM DER HÄNDE LASSEN SICH VIER TYPISCHE PROBLEMZONEN AUSMACHEN. NICHT IMMER SIND DIESE ALLERDINGS KLAR VONEINANDER ZU TRENNEN, UND OFT LIEGT DIE URSACHE SOGAR WEIT VON DEN HÄNDEN ENTFERNT

1 ULNARNERV EINGEKLEMMT Bei vielen Lenker- und Griffkombinationen lastet der größte Druck auf den äußeren Handballen und damit auf dem Durchgangsbereich des Ulnarnervs. Werden die Handgelenke (wie meist bei geraden Lenkern) auch noch stark abgewinkelt, kann sich das Problem verschlimmern. Typischerweise kribbelt oder schmerzt es dann im Ring- und kleinen Finger.

2 MEDIANNERV EINGEKLEMMT Eine Problemquelle inmitten der Hand kann der Mediannerv sein. Er verläuft, zusammen mit Sehnen, durch den Karpaltunnel, der bei Reizungen dieses Nervs ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen werden kann (siehe unten). Hauptursache ist übermäßiger Druck im Bereich des Karpalbandes. Daumen, Mittel- und Zeigefinger können sich dann taub oder geschwächt anfühlen.

3 KARPALTUNNEL-SYNDROM Eine anhaltende Kompression und Reizung des Mediannervs kann dieses Beschwerdebild auslösen. Das Gewebe im Karpaltunnel, durch den der Nerv läuft, schwillt an, wodurch er noch mehr eingeengt wird. Die Finger oder Hände fühlen sich dann nicht nur beim oder nach dem Radfahren taub an, sondern dauerhaft, häufig auch nachts. Im Extremfall können sich Muskeln am Daumen zurückbilden.



HWS-SYNDROM Die Hände werden von Rückenmarksnerven versorgt, die aus der Halswirbelsäule austreten. Wenn der Kopf wegen einer flachen Sitzposition auf dem Rad stark überstreckt ist, werden diese Nerven eingeengt und reagieren gereizt. Das kann zu Nackenverspannungen und orthopädischen Veränderungen

führen, die bis in die Hände ausstrahlen. Kribbelnde Finger, einschlafende oder taube Hände können also auch von Problemen mit der Halswirbelsäule kommen.

»Die Hand braucht Flächen«

MYBIKE: Herr Hild, seit fast 20 Jahren entwickeln Sie ergonomisches Radsportzubehör, darunter auch Griffe und Lenker. Welche Probleme von Radlerhänden stehen dabei im Vordergrund?

HILD: Zunächst einmal muss man sagen, dass das Thema Hände und die dazu passenden Griffe oft unterschätzt wird. Meiner Ansicht nach ist das beim Thema Ergonomie das schwierigste Teil am Rad! Denn der Griff muss das meist runde Rohr des Lenkers in eine Form bringen, die verschiedene Anforderungen erfüllt: genug Halt und Fläche bieten, aber die Hände auch nicht zu sehr in eine Position zwingen. Als Hauptprobleme stehen aus meiner Sicht die passenden Gelenkwinkel im Vordergrund sowie eine anatomische Form mit genug Auflagebereichen – die Hand braucht Flächen! Am Ende steht aber die Griffsicherheit, also das vollständige Umschließen des Griffs, an erster Stelle.

Beim Gelenkwinkel hört man ja meistens, das Handgelenk soll möglichst gerade sein, damit keine Nerven beeinträchtigt werden ...

So ganz stimmt das nicht, ich finde, das wird oft zu einseitig dargestellt. Aus meiner Sicht gibt es Winkelbereiche, die noch physiologisch und funktionell sind. Erst ab einem gewissen Grad werden die Nerven eingeengt – dann nämlich, wenn das Ende des Gelenkspielraums erreicht ist und das Gelenk sozusagen auf Block geht. Es gibt also quasi einen „guten Knick“ und einen „bösen“.

Und wo fängt der „böse Knick“ in etwa an?

Das Handgelenk lässt sich nach außen um circa 40 Grad abknicken, nach innen nur um circa 20. Nach oben liegt der natürliche Spielraum bei 60, nach unten sogar fast bei 90 Grad. Erst darüber wird es kritisch, in der Praxis häufig bei sehr breiten Lenkern mit zu wenig Krümmung oder in eine ungünstige Richtung. Manchmal kann es da schon helfen, den Lenker am Vorbau einfach ein wenig zu drehen, sodass er zum Beispiel leicht nach unten statt nach oben zeigt. Ich sehe immer wieder, dass Radler ihren Lenker gar nicht richtig auf sich eingestellt haben – mit einer kleinen Änderung können die dann oft erstaunlich viel erreichen.



Tobias Hild
Gründer und Geschäftsführer des Ergonomieherstellers SQ-Lab

GREIF-WERKZEUGE

JETZT HABEN SIE ES IN DER HAND: OB RUND ODER FLÄCHIG,
MIT NACKTEN HÄNDEN ODER IN HANDSCHUHEN:
HAUPTSACHE, ALLES SO IM (ODER AM) GRIFF, DASS SIE AUF DEM RAD AUCH
MORGEN NOCH KRAFTVOLL – UND SCHMERZFREI – ZUPACKEN KÖNNEN ...

MEHR AUFLAGEFLÄCHE, WENIGER DRUCK: So kann man das Thema Ergonomie, ähnlich wie bei den Füßen und Pedalen, auch bei den Griffen auf einen Nenner bringen. Denn Druck wird hier ebenso durch die physikalische Formel Kraft pro Fläche definiert. Bieten die Griffen eine größere Fläche, lässt sich der Druck auf die Hände, und damit auch auf die Nerven, verringern. Doch wie bei den anderen Ergo-Baustellen am Rad, Pedal und Sattel, ist hier die mögliche und sinnvolle Fläche begrenzt. Denn wer will sein Rad schon mithilfe flossenartiger Handtellergriffe lenken? Außer Druckspitzen abzufangen, versuchen die Hersteller ergonomischer Griffe, die Handgelenke in eine günstige Position zu bringen: etwa

durch Wölbungen unter den Handballen. Hier gibt es jedoch unterschiedliche Meinungen und Erfahrungswerte, und – ähnlich wie beim Sattel – muss jeder Radler selbst herausfinden, mit welchem Griff es sich am angenehmsten und komfortabelsten fährt. Nicht nur Form und Fläche, sondern auch die Oberflächenbeschaffenheit und das Material spielen dabei eine Rolle: Während der eine es schaumstoffartig und soft mag, setzt der Purist eher auf eine klare Kante, die ihm den nötigen Grip bietet. Wieder andere bevorzugen Naturmaterialien wie Kork oder Leder. Bei aller Ergonomie sind Griffe letztlich auch ein Accessoire, das nicht nur zur Radlerhand, sondern zum gesamten Erscheinungsbild des Rades passen sollte.



1

RUNDER GRIFF

Die klassische Form eines Fahrradgriffs ist rund. Diese einfachste aller denkbaren Griff-Formen ergab sich lange Zeit einfach daraus, dass das Rohr des Lenkers schließlich auch rund war und man es einfach ein wenig abpolstern wollte, um kein hartes und kaltes Metall anfassen zu müssen. Vor allem, wenn man wie zum Beispiel im Gelände oder beim Wiegetritt gerne und häufiger umgreifen möchte, hat der runde Griff auch heute noch seine Berechtigung.



2

ERGONOMISCHER GRIFF

Die teils sehr komplex geformten Ergo-Griffe zielen darauf ab, den Händen mehr Auflagefläche zu bieten, um mögliche neuralgische Punkte zu entlasten. Außerdem sollen die Handgelenke in eine mehr oder weniger gerade Linie gebracht werden, wobei es hier auch auf das Zusammenspiel mit der Lenkerform, Fahrweise, Sitzposition etc. ankommt. Einige Modelle gibt es zudem in verschiedenen Griffweiten, z. B. das Modell 710 von SQ-Lab.



3

HANDSCHUH

Eine relativ günstige und einfache Möglichkeit, die Ergonomie zu verbessern, ist das Tragen von (Gel-)Radhandschuhen. Unterschiedlich große und dicke Polster, meist unter den Handballen und an der Handaußenseite, sollen die Position der Hände am Lenker optimieren. Damit kann der Druck vermindert werden, Nervenklammungen lassen sich verhindern. Vibrationen können besser gefedert werden, das Griffgefühl wird weicher, z. B. mit Chiba Bioxcell.

STANGEN-WARE

DER LENKER ALS ERGONOMIE-BAUTEIL? LANGE WAR DAS KEIN GROSSES THEMA – ANS RAD KAM EBEN EINFACH EINE LENKSTANGE DRAN. DOCH MAN HAT DAZUGELERNT UND TÜFTELT AN DER RICHTIGEN FORM. VOR ALLEM DIE KRÜMMUNG UND DIE ERHÖHUNG BEEINFLUSSEN DEN KOMFORT

IM VERGLEICH ZU MANCHEN skulpturenartigen Griffen oder anderen High-End-Bauteilen am Rad scheint der Fahrradlenker ein vergleichsweise simples Produkt zu sein. Er soll ja nicht viel mehr leisten, als die Lenkimpulse weiterzugeben. Doch abhängig von der Sitzposition und damit dem Druck, der auf den Händen lastet, hat die „Lenkstange“ eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. So bestimmt ihre Griffhöhe, zusammen natürlich mit der Vorbaulänge und der restlichen Geometrie des Rahmens, wie sich das Körpergewicht auf Sattel und Lenker verteilt. Ergonomisch günstig gilt hier eine Aufteilung von etwa 50:50. Lastet mehr als die Hälfte des Körpergewichts auf dem Lenker, können die Hände

schneller ermüden, und es empfiehlt sich, gegenzusteuern. Sogenannte Rise-Lenker erhöhen durch ihre Biegung nach oben die Lenkhöhe. Komfortlenker für Trekkingräder haben oft einen gewissen Rise, sodass der Fahrer aufrechter sitzt und damit Hände und Nacken entlasten kann. Führt die Biegung dagegen nach hinten und/oder unten, wird die Lenkstange zum Lenkbügel, der die Handgelenke in eine geradere Linie und die Ellenbogen ein wenig nach unten bringt. Beides kann Nervenstränge schonen, ermöglicht besseres Abfangen von Stößen – und es fühlt sich für viele Alltags- oder Tourenradfahrer stimmiger und bequemer an. Lenkerhörnchen schaffen eine weitere Griffposition.

1



2



1

GERADER LENKER

Eine flache und gerade Lenkstange, auch Flatbar genannt, ist meistens an Fitnessbikes oder anderen sportlich ausgelegten Rädern zu finden. Der Grund: Sie fördern eine aerodynamische Sitzposition und übertragen Lenkbewegungen sehr direkt. Die Handgelenke müssen darauf jedoch abknicken, sodass mehr Druck auf die Außenseiten kommt. Ergonomisch ist das nicht die Ideallösung, doch manche kommen mit der Sport-Stange dennoch gut zurecht.

2

GEBOGENER LENKER

Wenn der Lenker die Biege macht, müssen das nicht die Handgelenke tun. So verläuft die Kraftlinie vom Arm zur Hand bei einer Krüpfung nach hinten geradliniger. Als günstig gilt ein Winkel von circa 35 Grad. Zusätzlich weisen manche Ergo-Lenker noch eine Krümmung nach oben oder um rund 10 Grad nach unten auf. Der abgebildete Lenker beispielsweise erhält so die bekannte Schwalbenform, die gewissermaßen als Urahn aller Ergo-Lenker gelten kann.

3

LENKERHÖRNCHEN

Die beste Position ist oft nicht eine einzige: Lenkerhörnchen bzw. Barends ermöglichen es, umzugreifen, wodurch sich gestresste Bereiche erholen können. Auch bergauf kann es effizienter für die Kraftübertragung sein, den Lenker an den Hörnern zu packen. Die teils geweihartig ausladenden Fortsätze vergangener Zeiten sind meist zu Griffstummeln geschrumpft, die per Innenklemmung montiert werden und als Einheit mit dem Griff konzipiert sind (z. B. Ergon GP4).



e-Wildzone

NAMIBIA 2019

**Preis pro
Person
4.199,- €**

inkl. u.g. Leistungen
(ohne Flug und Getränke/
Mahlzeiten).

Termin 1: 08. - 22.05.2019

Termin 2: 01. - 15.10.2019

JETZT ANMELDEN!

Jede Reise ist limitiert auf 12 Personen!

15 Tage Natur, Tiere, Sonne und dein Traum! Eine Reise der Extraklasse mit dem E-MTB zu den Highlights von Namibia. Es erwartet dich eine tolle Mischung aus Übernachtungen in ausgesuchten Spitzenlodges, Gästehäusern und auf originellen Campingplätzen mit Blick in den klaren Sternenhimmel! Von edel bis rustikal! Touren durch traumhafte Landschaften wie z.Bsp. die Namib, Swakopmund, Central Namibia, Etosha West, Damaraland, Kaokoveld, bis zur finalen Destination am Etosha Nationalpark.

Lass deinen Traum wahrwerden!

**Reiseinformationen & Anmeldung
unter: www.naturefriendsafaris.com,
www.dk-akademie.com**

☎ 00264 – 61234 793 (deutsch/englisch)

✉ katja@naturefriendsafaris.com

Ein Event von



MY BIKE HÄNDLERVERZEICHNIS

MEIN FAHRRADMAGAZIN

Hier finden Sie, sortiert nach Postleitzahlen, Fahrradfachgeschäfte mit kompetenter Beratung, gutem Kundenservice und der Möglichkeit zu Probefahrten.

Sicher ist auch ein Fahrradhändler in Ihrer Nähe dabei und freut sich auf Sie.

Privatanzeigen kostenlos!

Anzeigenannahme

Telefon 0521/559-922 oder
privatanzeigen@delius-klasing.de



mybike-magazin.de

FAHRRADFACHHÄNDLER IN IHRER NÄHE

Lassen Sie sich von Ihrem Fahrradfachgeschäft vor Ort kompetent beraten.

Postleitzahl 0

9122 Schieren

LS-Sports Sarl
Rue De La Gare 10 ☎ +35 (0)2818-495
✉ info@ls-sports.lu
🌐 www.ls-sports.lu

Postleitzahl 1

12203 Berlin-Steglitz

e-motion e-Bike Welt Berlin-Steglitz
Unter den Eichen 58 ☎ +49 (0)3052281555
✉ berlin-steglitz@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

13355 Berlin-Mitte

e-motion e-Bike Welt Berlin-Mitte
Brunnenstr. 110 D ☎ +49 (0)3023929567
✉ berlin-mitte@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

12277 Berlin

Helmuts Fahrrad Center
Grossbeerenstr. 169 - 171 ☎ +49 (0)3074-19241
✉ berlin@hfc-bikes.de
🌐 www.hfc-bikes.de

18437 Stralsund

Fahrradhandel Heiden
Handwerkerring 16 ☎ +49 (0)3831-4828999
✉ info@fahrradhandel-heiden.de
🌐 www.fahrradhandel-heiden.de

Postleitzahl 2

21465 Wentorf

e-motion e-Bike Premium-Shop Hamburg
Südring 5 ☎ +49 (0)4081974253
✉ hamburg@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

23617 Stockelsdorf

e-motion e-Bike Welt Lübeck
Daimlerstr. 14 A ☎ +49 (0)45130405021
✉ luebeck@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

26160 Bad Zwischenahn

e-motion e-Bike Welt Bad Zwischenahn
Eva-Lessing-Str. 8 ☎ +49 (0)15256138475
✉ bad-zwischenahn@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

28277 Bremen

e-motion e-Bike Welt Bremen
Arsterdamm 94 A ☎ +49 (0)16090551795
✉ bremen@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

22926 Ahrensburg

e-motion e-Bike Welt Ahrensburg
Kornkamp 40
✉ ahrensburg@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

24837 Schleswig

e-motion e-Bike Welt Schleswig
Husumer Str. 3 ☎ +49 (0)4621482628
✉ schleswig@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

26427 Esens

Stefans Fahrradshop GmbH
Emder Str. 4 ☎ +49 (0)4971-5574
✉ stefans-fahrradshop@t-online.de
🌐 www.stefans-fahrradshop.de

Postleitzahl 3

30159 Hannover

e-motion e-Bike Premium Shop Hannover
Am Markte 13 ☎ +49 (0)51137069874
✉ hannover@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

31036 Eime

Rolf Beining GmbH
Dunser Str. 30 ☎ +49 (0)5182-960240
✉ service-beining@t-online.de
🌐 www.beining.de

35440 Linden

e-motion e-Bike Welt Gießen
Carl-Benz-Str. 5 ☎ +49 (0)64037741064
✉ giessen@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

37412 Herzberg am Harz

e-motion e-Bike Shop Harz
Am Eichelbach 6 ☎ +49 (0)5521894319
✉ harz@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

31028 Gronau

LEINEBIKE
Bahnhofstr. 11 B ☎ +49 (0)5182-948258
✉ info@leinebike.de

33611 Bielefeld

e-motion e-Bike Welt Bielefeld
Apfelstr. 245 ☎ +49 (0)52158075165
✉ bielefeld@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

35510 Butzbach

Bikes'n Boards Butzbach
Griedeler Str. 62 ☎ +49 (0)6033-9735620
✉ info@bikesnboards-butzbach.de
🌐 www.bikesnboards-butzbach.de

38100 Braunschweig

e-motion e-Bike Welt Braunschweig
Wilhelmstr. 1 ☎ +49 (0)53147230024
✉ braunschweig@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

VERKÄUFE

NEW 2019

CADMIUM | SPORT
BROSE DRIVE T

CUSTOM DESIGN
MADE IN GERMANY
Individuell konfigurieren unter
WWW.POISON-BIKES.DE

CADMIUM | TOUR | STVO | BROSE DRIVE T

POISON



ergonbike.com



**HANDMADE BIKES
AUS REMAGEN
AM RHEIN**

TANDEM • SUMO • TREKKING • LA LUNA • PEDELEC • WWW.SCHAUFF.DE

**BIKES MADE
IN AUSTRIA.** **KTM**
KTM-BIKES.AT



Maßräder mit Stahl-Titan-Alu Rahmen
mit und ohne Pendix Antrieb

RADKONTOR
manufaktur für maßfahräder

Ostheimer Str. 26 - 33034 Brakel
05272-355568 www.radkontor.de

2 Philwood Innenlager, Vierkant ISO Norm (Campa ect.), Achslänge 120mm und 130 mm, unbenutzt, BSA Lagerschalen, Staubkappen, Werkzeug, je €95,-, Tel. 0049/0170/2079162

Cannondale Contro M, neu, Mod. 2/2017, montiert: neuer Selle Italia Ledersattel, Cannondale Trekking Pedale sowie ein BuM TopLine Sensorlicht mit Einschaltautomatik, €3.990,-, PLZ 90461, weitere Infos unter: Tel. 0049/176/23740872, E-Mail: hallschmid_nik@web.de

Es ist genug
für alle da **Brot
für die Welt**
www.brot-fuer-die-welt.de

Kona Caldera, Mod. 2005, RH 18, günstig zu verkaufen, grossartiges HD XC Fahrrad, guter Zust., voll funktionsfähig, Rahmen Kona 7005 Butted Aluminium, Gabel Marzocchi EXR Pro 100 mm, Hayes Hydraulic HFX-9 XC, Shimano Deore XT, VB €200,-, PLZ 61440, Tel. 0157/74017752

vereinbaren Sie eine Probefahrt
SANTANA the finest line of e-bikes
www.santana-tandem.com 08031-14573

Shimano DX PlattformPedale, PD-MX30 leichtes MTB-Retro-PedalSet, Alu grau, 10 abschraubbare Pins/Seite, Achse V2/Ind. lager, guter Zustand, €35,-, Tel. 01522/5640256

e-motion
TECHNOLOGIES



e-Bikes kauft man bei e-motion!
45 e-Bike Shops & über 20 e-Bike Marken



Erleben Sie eine riesige e-Bike Auswahl und kompetente Beratung.
Fast 1000 e-Bikes und eine Übersicht aller e-motion e-Bike Shops finden Sie auf:
www.emotion-technologies.de

In unseren e-motion Shops können Sie e-Bikes kaufen, mieten, leasen.
Vereinbaren Sie jetzt eine kostenlose Probefahrt und testen Sie Marken wie
Haibike, Riese & Müller, Specialized, Gazelle, Hercules, Cannondale, Stromer.

Postleitzahl 4

40474 Düsseldorf

e-motion e-Bike Welt Düsseldorf
Niederrheinstr. 211 ☎ +49 (0)21122966966
✉ duesseldorf@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

42655 Solingen

e-motion e-Bike Premium-Shop Solingen
Mangenberger Str. 285 ☎ +49 (0)21222474040
✉ solingen@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

46047 Oberhausen

e-motion e-Bike Welt Oberhausen
Zur Eisenhütte 18 ☎ +49 (0)208201670
✉ oberhausen@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

48153 Münster

Hürter Zweirad GmbH
Hammer Str. 420 ☎ +49 (0)2519-78030
✉ karsten.huerter@fahrradxxl-huerter.de
🌐 www.fahrrad-xxl.de

42549 Velbert

e-motion e-Bike Premium-Shop Velbert
Flandersbacher Weg 2 ☎ +49 (0)20519332110
✉ velbert@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

44789 Bochum

e-motion e-Bike Welt Bochum
Hattinger Str. 66-68 ☎ +49 (0)23460492892
✉ bochum@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

48151 Münster

e-motion e-Bike Welt Münster
Weseler Str. 61/63
✉ muenster@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

Postleitzahl 5

50858 Köln

e-motion e-Bike Premium-Shop Köln
Aachener Str. 1052 ☎ +49 (0)22154020185
✉ koeln@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

53757 Sankt Augustin

Fahrrad XXL Feld GmbH
Einsteinstr. 35 ☎ +49 (0)2241-977363
✉ s.reinhardt@fahrradxxl.de
🌐 www.fahrrad-xxl.de/filiale/bonn-sankt-augustin

58313 Herdecke

e-motion e-Bike Welt Herdecke
Hauptstr. 14 ☎ +49 (0)2330916278
✉ herdecke@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

53119 Bonn

e-motion e-Bike Premium Shop Bonn
Lievelingsweg 82 ☎ +49 (0)22818033625
✉ bonn@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

56112 Lahnstein

Laufrad racingbikes OHG
Bahnhofstr. 27 ☎ +49 (0)2621-62197
✉ mail@laufrad.com
🌐 www.laufrad.com

59069 Hamm

e-motion e-Bike Premium-Shop Hamm
Rhynerberg 75 ☎ +49 (0)238124978
✉ hamm@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

Postleitzahl 6

60486 Frankfurt

Per Pedale GmbH
Adalbertstr. 5 ☎ +49 (0)6970-769110
✉ info@perpedale.de
🌐 www.perpedale.de

61476 Kronberg

HiBike Bär KG
Westerbachstr. 2 ☎ +49 (0)6173-92390
✉ ltr@hibike.de
🌐 www.hibike.de

64673 Zwingenberg

RAD & TAT
Walter-Möller-Str. 1 ☎ +49 (0)6251-855533
✉ info@radundtat-zwingenberg.de
🌐

64832 Babenhausen

Zweiradshop Niederhofer
Aschaffburger Str. 2 ☎ +49 (0)6073-712003
✉ info@zweiradshop-niederhofer.de
🌐 www.zweiradshop-niederhofer.de

65936 Frankfurt

Intra Spiel und Sport GmbH
Westerbachstr. 273 ☎ +49 (0)6993-402081
✉ info@intra-radsport.de
🌐 www.fahrrad-intra.de

61440 Oberursel

e-motion e-Bike Welt Frankfurt
Krebsmühle 1 ☎ +49 (0)61719792967
✉ frankfurt@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

63834 Sulzbach

Fahrrad + Service Peter Pfeiffer
Industriestr. 11 ☎ +49 (0)6028-1239950
✉ pfeiffer@zweiradsport.de
🌐 www.zweiradsport.de

64683 Einhausen

Olek's Radsport GmbH
Mathildenstr. 54 ☎ +49 (0)6251-53039
✉ info@oleks-radsport.de
🌐 www.oleks-radsport.de

65232 Taunusstein

Schauss der Fahrradspezialist
Aarstr. 135 ☎ +49 (0)6128-927210
✉ info@w-schauss.de
🌐 www.w-schauss.de

66121 Saarbrücken

e-motion e-Bike Welt Saarbrücken
Mainzer Str. 183 ☎ +49 (0)68138376457
✉ saarbruecken@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

VERKÄUFE



Tandem, schwarz, 28", Trek, gepflegt und gut erhalten, neue Magura Felgenbremsen, neue Shimano XT 21-Gang, SPD für Vordermann, Sattelfederung hinten, Brookssattel vorne. E-Mail: pit.noelling@gmx.de Web: MYB52790

NORWID
Räder für Velosofen

Reiseräder

Rennräder · Mountainbikes

Norwid Fahrradbau GmbH

Bauerweg 40 · 25335 Neuendorf

Tel.: (041 21) 246 58

www.norwid.de · info@norwid.de

REISEN

**Schnieder
REISEN**

www.schnieder-reisen.de

IHR RADREISE-SPEZIALIST

für das Baltikum, Polen,
Russland, Skandinavien
und Irland

GEFÜHRTE RADREISEN UND INDIVIDUELLE TOUREN MIT GPS-DATEN

Traumhaft schöner Radurlaub!



EUROBIKE
RADPASS IN EUROPA

Jetzt Katalog
bestellen!

Infoline (gratis aus DE): 0800 58 89 718
Tel. +43 (0)6219 7444 · www.eurobike.at



burgenland

www.burgenland.info

EC RIDER
ELECTRIC CYCLES TENERIFFA

TOURS & RENTAL

100% ELECTRIC CYCLES

info@ecrider.es

+34 922 368 877

+34 676 517 273

NEU

TENERIFFA



www.ebiketeneriffa.com

☆☆☆ HOTEL

GANTKOFEL

zwischen Bozen und Meran

I-39010 ANDRIAN - Sonnenstraße 9

Tel. 0039 0471 510 239

Fax 0039 0471 510 733

info@gantkofel.com - www.gantkofel.com



Südtirol - ideal für Radferien!

GESUCHE

Suche Chronograph oder Taucheruhr, in Edelstahl, kein Quarz, sowie Submariner, GMT Master, Explorer oder Sea Dweller in Edelstahl, gerne auch älter oder defekt. Tel. 0521/9330219, E-Mail: ap117@web.de

Radurlaub & Radtouren in Österreich, Deutschland und Europa

Bei Buchung Code „MYBIKE“ anführen
und € 20,- pro Buchung sichern.

**Bestellen Sie kostenlos
unsere Kataloge für 2019!**



Austria
RADREISEN

Austria Radreisen GmbH

Joseph-Haydn-Str. 8, A-4780 Schärding

Tel: +43 7712 5511-0

Email: office@austria-radreisen.at

www.austria-radreisen.at

velotours
TOURISTIK

velotours Touristik GmbH

Bücklestraße 13, D-78467 Konstanz

Tel: +49 7531 9828-0

Email: info@velotours.de

www.velotours.de

ROTALIS
Die Radreise Manufaktur

Rotalis Reisen GmbH

Joseph-Haydn-Str. 8, A-4780 Schärding

Tel: +43 7712 50 000

Email: info@rotalis.com

www.rotalis.com

www.austria-radreisen-gruppe.com

Postleitzahl 6

67071 Ludwigshafen

Fahrrad Welt Kalker
Oderstr. 3 ☎ +49 (0)6215-790997
✉ verwaltung@fahrradxxl-kalker.de
🌐 www.fahrrad-xxl.de/filiale/ludwigshafen

67433 Neustadt

Fahrrad-Trimpe
Adolf-Kolping-Str. 126 ☎ +49 (0)6321-952790
✉ info@fahrrad-trimpe.de
🌐 www.fahrrad-trimpe.de

67227 Frankenthal

Fahrrad-Gruber GmbH
Speyerer Str. 37 ☎ +49 (0)6233-27101
✉ info@fahrrad-gruber.de
🌐 www.fahrrad-gruber.de

67547 Worms

e-motion e-Bike Welt Worms
Hagenstr. 42 ☎ +49 (0)6241203203
✉ worms@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

Postleitzahl 7

73079 Sülben

2Rad Köder
Bauschstr. 6 ☎ +49 (0)7162-6269
✉ bike@2rad-koeder.de
🌐 www.2rad-koeder.de

73235 Weilheim

Karl Heilenmann GmbH
Otto-Hahn-Str. 20-22 ☎ +49 (0)7023-3500
✉ info@heilenmann.de
🌐 www.heilenmann.de

73730 Esslingen

e-motion e-Bike Welt Stuttgart
Weiherstr. 27 ☎ +49 (0)71190122876
✉ stuttgart@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

78476 Allensbach

Radhaus Allensbach
Von-Steinbeis-Str. 2 ☎ +49 (0)7533-1218
✉ radhaus-allensbach@freenet.de
🌐 www.radhausallensbach.de

73092 Heiningen

Möhrle-Bikes.de
Bahnhofstr. 2 - 4 ☎ +49 (0)7161-944490
✉ info@moehrle-bikes.de
🌐 www.moehrle-bikes.de

73614 Schorndorf

Freeride Mountain
Konrad-Haußmann-Weg 34 ☎ +49 (0)7181-9856886
✉ info@freeride-mountain.com
🌐 www.freeride-mountain.com

74906 Bad Rappenau

Radlservice Fischer
Riemenstr. 12 ☎ +49 (0)7264-7972
✉ info@radlservicefischer.de
🌐 www.radlservicefischer.de

78604 Rietheim-Weilheim

e-motion e-Bike Premium-Shop Tuttlingen
Mühlstr. 6 ☎ +49 (0)74611408544
✉ tut@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

Postleitzahl 8

81929 München

Top Fahrrad München
Burgauerstr. 117 ☎ +49 (0)8993-939157
✉ info@top-fahrrad.de
🌐 www.top-fahrrad.de

82140 Olching

e-motion e-Bike Welt München West
Geiselbullacher Str. 2 A ☎ +49 (0)814244858530
✉ muenchen-west@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

85521 Ottobrunn

Fahrrad Sperk GmbH
Daimlerstr. 9 ☎ +49 (0)8960-93977
✉ info@fahrrad-sperk.de
🌐 www.fahrrad-sperk.de

89155 Erbach

e-motion e-Bike Welt Ulm
Heinrich-Hammer-Str. 14 ☎ +49 (0)73059347150
✉ ulm@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

82054 Sauerlach (bei München)

e-motion e-Bike Welt München Süd
Tegernseer Landstr. 3 ☎ +49 (0)81048882250
✉ muenchen@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

85250 Altomünster

Radl-Spaß
Herzog-Georg-Str. 14 ☎ +49 (0)8254-2660
✉ info@radlspass.de
🌐 www.radlspass.de

88213 Ravensburg

e-motion e-Bike Welt Ravensburg
Josef-Strobel-Str. 24 ☎ +49 (0)75188879338
✉ ravensburg@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

Postleitzahl 9

90431 Nürnberg West

e-motion e-Bike Welt Nürnberg West
Rothenburger Str. 451 ☎ +49 (0)91125343585
✉ nuernberg-west@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

97084 Würzburg

e-motion e-Bike Premium-Shop Würzburg
Winterhäuser Str. 98 ☎ +49 (0)93178090219
✉ wuerzburg@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

90409 Nürnberg

e-motion e-Bike Welt Nürnberg
Schleifweg 47 ☎ +49 (0)91154037050
✉ nuernberg@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

SO VIELSEITIG WIE DAS RADFAHREN.

WER LIEST,
ERFÄHRT MEHR...

MYBIKE
DIGITAL
FÜR
NUR 2,- €



IHRE VORTEILE

- 2 MYBIKE Ausgaben für nur 6,50€ (statt 9,80€)
- 34 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf
- Nach der 2. Ausgabe entscheiden Sie, ob Sie weiterlesen*
- Begrüßungsgeschenk nach Wahl

IHR GESCHENK

Wählen Sie Ihr Begrüßungsgeschenk.

E-BIKE - REPARATUREN UNTERWEGS**

Zahlreiche Tipps und Tricks zur Reparatur mit minimalem Aufwand.

TREKKINGBIKE - REPARATUREN UNTERWEGS**

Erklärt wie Sie die meisten Probleme mit nur einem Multitool in den Griff bekommen.



JETZT ABO SICHERN

Ganz einfach online unter abo.mybike-magazin.de/0202b oder per Telefon unter +49 (0) 521-55 99 55.

Falls Sie telefonisch bestellen, geben Sie bitte die Aktionsnummer P-0202/B-0203 an.

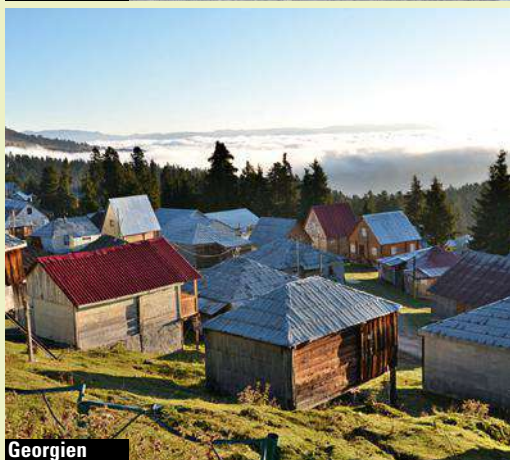




Dalmatien



Iran



Georgien



Süd-Indien



Japan

NEUES JAHR, NEUE REISEN

JETZT IST DIE ZEIT, IN DER RADREISE-VERANSTALTER
IHRE NEUEN KATALOGE AUF DEN MARKT BRINGEN. MIT VIELEN
NEUEN, TEILWEISE UNBEKANNTEN REISEZIELEN.
WIR HABEN EIN BISSCHEN GESTÖBERT ...

TEXT Barbara Merz-Weigandt

Das E-Bike eröffnet auch neue Radreiseregionen. So hat Veranstalter Inselhüpfen eine neue E-Bike-Reise durch **Dalmatien** im Programm. Die kombinierte Rad- und Schiffstour führt in acht Tagen von Dubrovnik nach Split. Über die dazwischen liegenden Inseln geht es per Miet-E-Bike völlig entspannt. www.inselhuepfen.de

Exotischer wird es bei Wikinger Reisen. „Honshu by Bike“ heißt eine 16-tägige Reise mit sieben Radtouren auf **Japans** Hauptinsel. Highlight ist eine Radtour durch den Fuji-Hakone-Nationalpark und die Metropole Tokio. Auf der persischen Seidenstraße verläuft die Wikinger-Radreise im **Iran**.

15 Tage führt die Tour durch das Elburs-Gebirge, die Salzwüste Maranjab und die Märchenstadt Isfahan. www.wikinger.de

Biketeam-Radreisen führt seine Gäste zwei Wochen durch **Süd-Indien**. Vom Osten in Chennai bis nach Cochin an der Westküste geht es durch die Berglandschaften der Western Ghats, zahlreiche Teeplantagen und den Periyar-Nationalpark. Nicht ganz so weit entfernt liegt **Georgien**. Die Trekkingradreise verläuft von Tiflis über die Festungsstadt Rabat, die Pässe des Kleinen Kaukasus bis in die Hafenstadt Batumi am Schwarzen Meer. www.biketeam-radreisen.de



Erstmals einen eigenen Katalog mit 17 E-Bike-Reisen hat Veranstalter „Die Landpartie“ ab 2019 im Angebot. Neu sind z. B. E-Bike-Reisen nach Andalusien und auf dem Portugiesischen Jakobsweg. www.dielandpartie.de



E-BIKES AN BORD

Bisher waren alle elf Schiffe der A-Rosa-Flotte mit Tourenrädern des Versandhändlers Rose ausgestattet, jetzt hat die A-Rosa Viva als erstes Schiff E-Bikes von Diamant an Bord. Damit reagiert die Reederei auf den anhaltenden Trend und die steigende Nachfrage nach E-Bikes. Zudem werden in Kooperation mit dem Radreiseveranstalter Terranova auf den Flusskreuzfahrten auf Seine, Donau, Rhein und Rhône Fahrradpakete angeboten. Im Paketpreis sind die technische Betreuung des Rades, Getränke und Snacks, alle Eintrittspreise unterwegs und eine Mitfahrmöglichkeit im Begleitbus inklusive. www.a-rosa.de

SPASS AUF FATBIKES

Während hierzulande der E-Bike-Boom ungebrochen scheint, gibt es in Alaskas Metropole Anchorage einen ganz anderen Trend: Radeln mit Fatbikes. Dem Spaß auf den robusten Zweirädern sind auch im Winter keine Grenzen gesetzt. Mehr Infos unter www.anchorage.net



HOLLANDS NUMMER 1

Die Niederlande sind als Fahrrad-Nation bekannt. Die Region Drenthe sticht darin besonders hervor. In der am dünnsten besiedelten Provinz der Niederlande, die im Westen an Niedersachsen grenzt, können auf 2.100 Kilometer Radwegen drei Nationalparks sowie UNESCO-Welterbe-Stätten mit dem Rad erkundet werden. Leicht orientieren können sich Radfahrer mit den sogenannten Knotenpunkten: 5.000 Informationstafeln und 20.000 Routenschilder machen die Tourenplanung in Drenthe einfach. Oder man folgt den beschilderten Themenrouten. Infos: www.besuchdrenthe.de/radfahren



ASI Reisen
Willkommen unterwegs.



Wenn Rückenwind überflüssig wird: Erkunden Sie die schönsten Gegenden weltweit auf geführten oder individuellen E-Bike Reisen.

ASI (e)Bike
Die Landschaft erfahren
www.asi.at/ebike

BLAUE STUNDEN

60 KILOMETER SÜDLICH VON MÜNCHEN LIEGT LENGGRIES IM ISARTAL.
DIE BERGE RUNDUM RAGEN ETWA 1.800 METER IN DIE HÖHE,
DOCH FLUSSTÄLER UND SEEUFER GEWÄHREN AUCH TOURENRADLERN DEN EINTRITT
IN VORALPINE POSTKARTEN-LANDSCHAFTEN

TEXT und FOTOS Jörg Spaniol

Die elegante Brücke über den Sylvenstein-Stausee taucht immer wieder in Filmen und Werbespots auf



DIESES BLAU IST EINFACH ZU SCHÖN,

um echt zu sein. Der Walchensee bezirzt seine Betrachter, je nach Blickwinkel und Wassertiefe, mit Tönungen von Karibik-Türkis bis zu eiskaltem Nordatlantik-Petrol. Dabei sieht er mit den kantigen Karwendelbergen im Hintergrund und den Tannen rundum manchmal aus wie ein Kalenderfoto aus Kanada. Also lässt man das Fahrrad an einer kleinen Bucht auf die Kiesel sinken und eiert barfuß ins kalte Wasser, bis zum Saum der Radhose. Und irgendwie reicht das auch, denn dieses Prachtstück aus blauem Wasser ist fast 200 Meter tief, entsprechend kalt – und immer noch über 30 Kilometer vom Ziel in Lenggries entfernt.

Ohne Badestopp bis zum Walchensee zu kommen ist schon eine Leistung. Fast die gesamten Kilometer ab Lenggries führen an der immer schlanker und klarer werdenden Isar entlang, die – abgesehen von etlichen naturgeschützten Kiesbänken – aus feinstem Berg-Badewasser besteht. Zwischendrin staut eine hohe Betonmauer den Fluss zum imposanten Sylvensteinsee auf. Seine steilen Ufer sehen nicht überall einladend aus, doch eine elegant gespannte Brücke erlaubt senkrechte Blicke ins Wasserblau.

Der Isarwinkel direkt südlich von München ist in seiner Kombination aus klarem Wasser, reichlich Grün und hellgrauem Kalkfels ein landschaftliches Highlight in Oberbayern. Und weil die Berge im Süden einen soliden Querriegel bilden, kurvt der Fernverkehr meistens außen vorbei. An vier Holzhüttchen der Gegend kommen Autos sogar komplett zum Stillstand. Mehr als 20 Kilometer der ersten Runde führen über zwei Mautstraßen. Radler rollen an den Auto-Ausflüglern, die nach Münzen fignern, einfach vorbei. Sie genießen diese Pracht-Stücke im deutschen Straßennetz gratis. Blöd nur, dass diese Pracht sich bis jenseits von München herumgesprochen hat. Cabrio- und Motorradfahrer konkurrieren an Sommerwochenenden spätestens um elf Uhr vormittags um die besten Aussichtspunkte. Nicht, dass es wirklich hektisch würde – doch am Wochenende beginnt die perfekte Tourenzeit für Radler ungemütlich früh. Das echte Kanada-Feeling hat seinen Preis.

Die zweite Runde erforscht ein anderes Gesicht der Gegend. Ein Tal weiter östlich liegt der Tegernsee, dessen Gestade schon lange den bayerischen Geldadel locken. Wir pirschen uns auf Schotterstraßchen über einen Höhenrücken heran und

200

Fast 200 Meter tief ist der Walchensee, und so blau wie Schlumpfeis. Nur wenige Häuser stehen am Ufer. Ein paar davon hießen „Flake“ und waren bloß Kulissen: Hier wurde vor ein paar Jahren der „Wickie“-Kindefilm gedreht



stehen unvermittelt auf akkuratem Grün: Eine steile Rampe leitet Radler auf das Gelände eines feudalen Golfclubs mit Premium-Aussicht. Kurz vorm Seeufer folgt noch eine Spielbank, dann winkelt sich der Radweg hinunter zum Ufer, schleicht durch gepflegte Grünanlagen und zwischen üppig bemalten Landhäusern hindurch.

Ein lebhaftes Stück Bilderbuch-Bayern, doch kurz hinter dem Süden des Sees übernimmt die Natur wieder die Regie. Die Weißach, ein munterer Bach, begleitet den immer dünner besiedelten Fluchtweg Richtung Achenpass. Die touristische Beliebtheit der Tegernsee-Umgebung mag weniger ländlichen Charme versprühen, als ihn das Tölzer Land hat. Doch die hohe Radlerdichte sorgt dafür, dass Genussradler auf Radwegen praktisch ohne Kontakt mit Hauptstraßen vorwärtskommen. Etwas sattelfest sollten Radler auf dieser Tour aber sein, denn die Runde ist asphaltarm.

Schon auf dem Weg von Lenggries zum See gibt es kurze Passagen, die mancher lieber schiebend bezwingt. Der Anstieg vom 740 Meter hohen See zum 940 Meter hohen Achenpass schwingt sich dann gemütlich, aber ungeeiert abseits der Bundesstraße empor. Das ist großartig, weil von der anderen Flussseite nur gedämpftes



Baden oder biken? Direkt neben der Mautstraße am Südufer des Walchensees lockt wunderbar klares Wasser. Doch so richtig warm wird der See selbst im Hochsommer kaum



Gut Holz: Im katholischen Isarwinkel grüßen Heilige vom Wegesrand

Motorengeräusch herüberklingt. Die als Radweg beschilderte Forststraße ist zudem nie ruppig. Doch sie bereitet darauf vor, dass ein normaler Radweg am Rand des Gebirges auch anspruchsvoll werden kann.

Es ist kurz vor dem Sylvensteinsee. Die rauschende Achensee-Abfahrt ist gerade vorbei, doch es geht offensichtlich noch weiter bergab. Unmissverständlich weist das Radwegschild „Bavarica – Tyrolensis“ abwärts in den Bachgraben des Walchen. Auch der Fernradweg München–Venedig benutzt die Trasse, also wird es schon passen. Die schmalen Reifen des Randonneurs rütteln und rutschen ein wenig bergab. Ein Bar weniger, und der Grip reicht für den ebenso steilen Gegenanstieg. Gerade eiert eine Ausflüglertruppe mit geliehenen Mountainbikes dort herunter, und das sieht nicht sehr souverän aus. Warum, bitte, scheuchen die uns hier 150 Höhenmeter herauf, statt mal eben auf drei Kilometer Bundesstraße einen Randstreifen zu malen?

Als sich der Bergrücken abwärts neigt, quert die Schotterstraße eine Brücke. Unten drunter: eine Schlucht mit einem kleinen Wasserfall. Dahinter: das magische Blau des Sylvensteinsees. Links: graublaue Karwendelberge. Und an einer stillen Bucht: die perfekte Badestelle. Wir leisten Abbitte: Wer diese Strecke geplant hat, war kein Ignorant oder Sadist, sondern Ästhet. Und jetzt nichts wie ins eiskalte Wasser!

Die Jachenau und große Teile des Isarwinkels rollen den Touristen keinen flauschigen Teppich aus. Echte Schönheit verträgt auch Schotterpisten



INFOS KURZTRIP

ALLGEMEINE INFO

Tölzer Land Tourismus, Tel. 08041/505206;
www.toelzer-land.de

UNTERKUNFT

Mitten im Ort liegt der unkomplizierte, radlerfreundliche Gasthof Altwirt. Leider nicht komplett ruhig (gelegentlich vorbeifahrende Autos), aber so ist das in der Ortsmitte eben.

Hotel Altwirt, Marktstraße 13, Lenggries. Tel. 08042/97320; www.altwirt-lenggries.de. DZ/F 43 Euro p. Person.

RADSERVICE

Radl Rasti. Großer, breit sortierter Laden mit guter Werkstatt südlich des Ortes.

An der Bretonenbrücke 9, Lenggries, Tel. 08042/2902;
www.facebook.com/radlrastibrauneck/

ESSEN

Das Hirschbachstüberl südlich der Ortsmitte ist als vegetarisches Traditionslokal eine Ausnahmeerscheinung der Gegend. Fleischloses Essen ohne Chichi und in großen Portionen, viele Sitzplätze im Freien.

Karwendelstraße 50, Lenggries, Tel. 08042/8312;
www.hirschbachstueberl.de

Waldschänke Niedernach

Strategisch perfekt, nach zwei Dritteln der Mautstraßen-Runde, liegt die Waldschänke am Ende des Walchensees. Eine Institution mit schöner Terrasse und selbst gebackenem Kuchen. Achtung: nur bis 17.30 Uhr geöffnet!

Niedernach 55½, Jachenau, Tel. 08043/397

KARTE

Bayerisches Landesvermessungsamt, Topographische Karte 1:50.000, UK 50-51 „Karwendel“.

Erfreulich präzise Karte, leider nicht überall mit Radweg-Markierung.

TOUR 1

MÄRCHENHAFTE MAUTSTRASSEN

77 km, 600 Höhenmeter, max. Steigung 6 Prozent
Oberfläche: fast ausschließlich Asphalt

Bis zur Sylvenstein-Staumauer rollt man entspannt auf dem Radweg, dann folgen etwa 10 Kilometer Bundesstraße. Die schmale Mautstraße von Vorderriss nach Wallgau ist für Radler gratis und dank Geschwindigkeitslimit auf 50 km/h sehr entspannt befahrbar, ebenso ihr Pendant auf dem Rückweg von Einsiedl am Walchensee nach Jachenau. Nur kurz vor dem Walchensee und am Talende der Jachenau führt die Tour einmal über feinen Schotter, ansonsten ist sie komplett asphaltiert und fahrtechnisch sehr einfach. Am Wochenende empfiehlt sich ein früher Start, bevor die Münchener Cabrios und Motorräder anrollen. Unterwegs großartige Bademöglichkeiten in kalten Flüssen und Seen.

TOUR 2

TEGERNSEE UND ACHENPASS

80 km, 950 Höhenmeter, max. Steigung 14 Prozent
Oberfläche: hoher Anteil fein geschotterter Forstwege

Überwiegend auf Radwegen leitet diese Runde von Lenggries über Marienstein, das Tegernsee-Westufer und das Weißach-Tal zum Achenpass. Für die Abfahrt vom Pass wechselt man sinnvollerweise kurz auf die Straße, da der Radweg sinnlose Höhenmeter bereithält. Kurz vor dem Sylvensteinsee steht eine Entscheidung an: drei Kilometer ohne Radweg auf der Bundesstraße zur Sylvenstein-Staumauer, oder mit etwa 150 zusätzlichen, steilen Höhenmetern nach Fall und von dort zurück? Eine praktisch autofreie Runde, fahrtechnisch eher für erfahrene Radler geeignet.

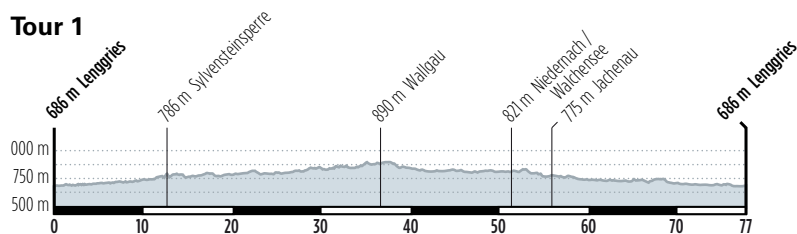


Die GPS-Daten zum Download, eine detaillierte Karte und noch mehr Bilder gibt es unter **mybike-magazin.de**,
Webcode #6352

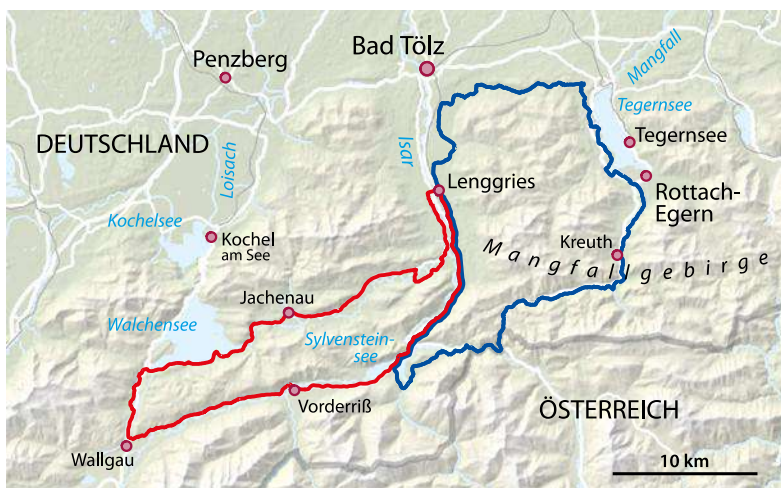
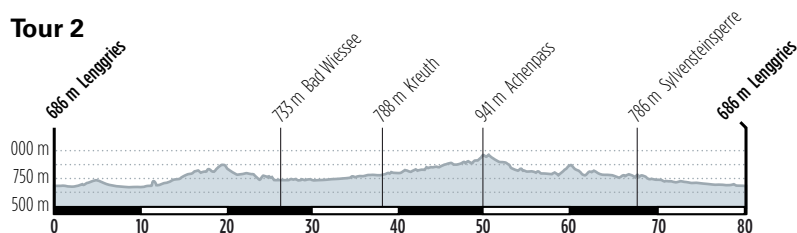


Freie Bahn: Wochentags ist die Jachenau ein herrlich ruhiges Tal

Tour 1



Tour 2



NORD-NORWEGEN

IN DER NORDKURVE

TEXT und FOTOS Jörg Spaniol

WAS IST EINE INSEL, WAS IST FESTLAND? JENSEITS DES POLARKREISES IST NORWEGENS KÜSTENLINIE SO ZERRISSEN WIE SPEKTAKULÄR. DORT VERBINDET DER FERNRADWEG „EUROVELO 1“ DIE LOFOTEN, DIE VESTERÅLEN UND SENJA MIT DEM FESTLAND BEI TROMSØ. SECHS TAGE ZWISCHEN FERNSICHT UND FÄHRANLEGERN

Alpenpanorama auf Meereshöhe: Die Landschaft der Lofoten-Insel Austvågøya zieht Touristen magisch an



Holz vor der Hütt'n: alten
Fischerhütten nachempfundene
Ferienhäuser in der Lofoten-
Hauptstadt Svolvær

EINEN ZAUN WÜRDEN SIE zu Hause drumherum ziehen. Eintritt verlangen. Schlange stehen. „Kunst“ dazu sagen. Hier ist es nur ein schwarzer Granitblock, der verkantet und groß wie ein abgestürztes Auto in der Tundra steckt. Auf einer Flanke wachsen Moos und Heidekraut, an die Gegenseite krallen sich gelbgraue Flechten. Und oben, aus einem breiten Riss, strecken sich ein Erlengebüsch und eine kleine Tanne dem Sprühregen entgegen, der arrogant vom Himmel stäubt. Ein paar Kubikmeter Fels und Biomasse sind es, ein Konzentrat der wilden und rauen Welt rundum. Ein unverbesserbares Prachtstück der Natur, zusätzlich ausgestattet mit einem praktischen Nutzen: Man kann sein Rad dagegenlehnen und zum Felsen am einsamen Strand von Flakstad schlendern, wo zwei Mädchen in fingerdicken Neoprenanzügen die eisigen Wellen reiten.

Einen abseitigeren Platz dafür muss man erst mal finden. Norwegens Nordwestküste ist eine schier endlose Machtdemonstration der Natur, mit einstelligen Wassertemperaturen und einem Wetter, das manchmal minutenschnell von Schneeregen auf Sonnenbrand umschaltet. Ein paar Hundert Kilometer nördlich des Polarkreises ist das Wort Hochsommer sehr relativ, doch die schiere Pracht der Gegend ist stärker als die Angst vor Mistwetter: Das Zauberwort „Lofoten“ oder das rituelle Abhaken des Nordkaps ziehen Zehntausende herauf. Viele davon reisen kuschelig in überbreiten Wohnmobilen. Doch viel gefühlsechter ist der Trip per Rad.

Vom Süden der Lofoten – markiert durch den sensationell kurzen Ortsnamen „Å“ – bis in die winzige Weltstadt Tromsø soll es gehen. Dazwischen liegen die Inselgruppen der Lofoten, der Vesterålen und die nördlich anschließende Insel Senja. Gute 500 Kilometer sind es, und den



Kleidertausch am Tunnel

Da hat jemand mitgedacht: An den Ein- und Ausgängen längerer Straßentunnel stehen immer wieder solche weißen „Briefkästen“ voller Signalwesten. Man leiht die Westen kostenlos aus, um sie am Ausgang wieder in einer ähnlichen Box zu verstauen. Manchmal steht sogar ein Signalknopf am Tunneleingang. Drückt man ihn, warnt ein gelbes Blinklicht die Autofahrer vor Radlern im Tunnel

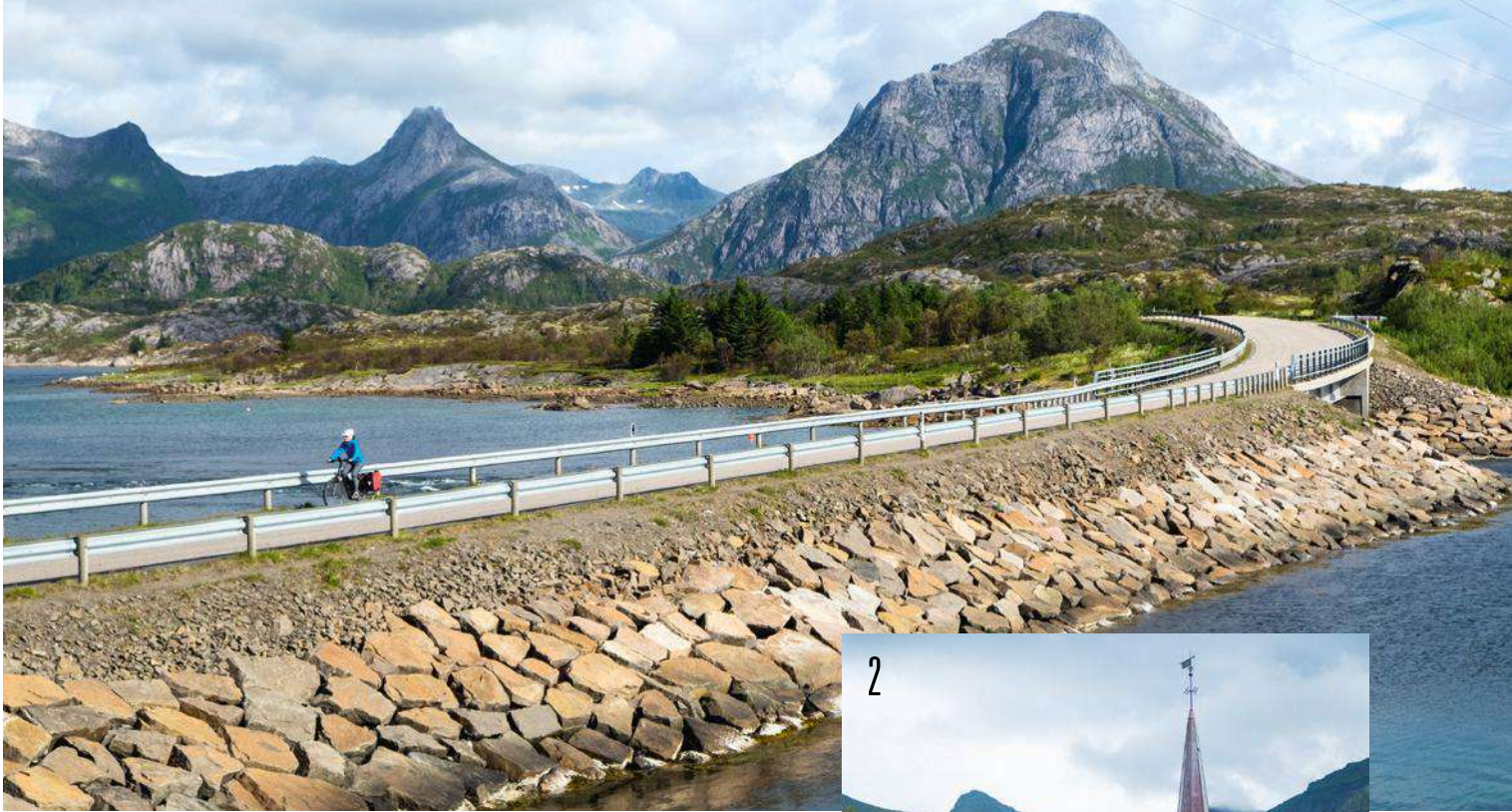
Weg weisen dunkelrote Schilder mit einer „1“ drauf. Die Zahl bezeichnet die „Eurovelo-Route 1“ vom spanischen Santander bis zum Nordkap. Und so, wie die schwer gepackten Tourenkollegen daherkommen, ziehen das etliche komplett durch: Sonnegebleichte Packtaschen und ausgeleierte Radhosen sind häufiger als unser hotelfrischer Look mit kleinem Gepäck. Sieht so aus, als seien unsere 500 Kilometer vergleichsweise eine Schnuppertour. Aber ist das so schlimm? Zu schnuppern gibt es jedenfalls reichlich.

Eine Lofoten-Spezialität sind die haushohen Lattengerüste, auf denen in Winter und Frühjahr der Kabeljau zu Stockfisch trocknet. Der hat mittlerweile längst die Kochtöpfe rund ums Mittelmeer erreicht, doch geblieben sind die dünnen Fischköpfe für den afrikanischen Markt. Sie müffeln deutlich – und in einem aufregenden Mix: Direkt neben den Trockengerüsten steigen die Berge aus einem Saum von Nadelwald sieben-, acht-, neunhundert Meter steil in die Luft. Erlen und Birken komplettieren diesen Bergwald auf Meereshöhe und mischen ihre Aromen mit den Fischköpfen. Wo sich der Nordatlantik zur Ebbe zurückzieht, bleibt currygelber, meeresduftender Seetang im XXL-Format.

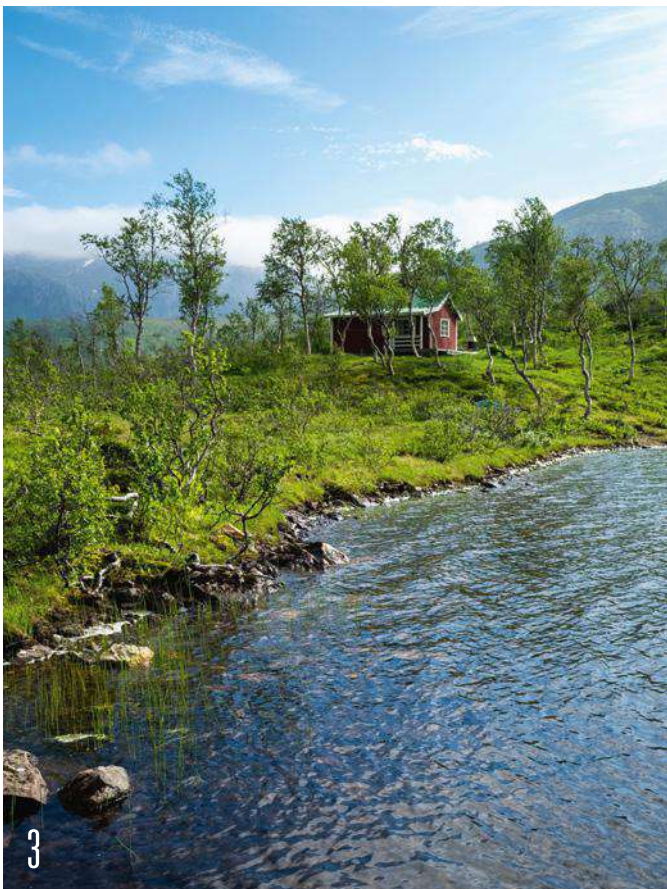
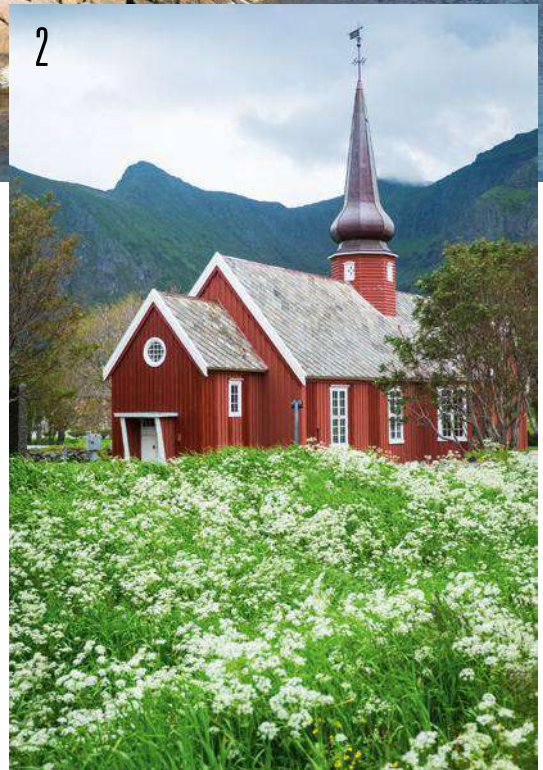
Der Anblick drumherum wird vom Klischee zunächst ausreichend beschrieben: Die Lofoten prahlen mit Urgesteinsgipfeln, die aus einem düsteren Nordatlantik hervorstechen wie Alpengipfel aus einer Wolkendecke. Unten kuscheln sich kleine, oft rote Häuser an geschützten Stellen. Fischerboote dümpeln an hölzernen Molen. Was das werbewirksame Klischee nicht zeigt, sind die Autos dazwischen. Norwegens Hochsommer ist absurd kurz, die Hauptsaison reicht von Mittsommer bis Mitte August. Die Skandinavien, aber auch die Schweizer, Deutschen und Österreicher reisen gerne – und besonders gerne im Campingbus. Ihre Promeniermeile, die Fernstraße „E 10“, ist streckenweise auch für Radler unvermeidlich. Nicht, dass es eine Raserstrecke wäre. Doch nur, wo Eurovelo 1 und die E 10 sich trennen, umarmt die schweigende Natur den Radler so richtig.

Eine gute Stunde hinter dem für hiesige Verhältnisse lebhaften Lofoten-Hauptort Svolvær zeigen sich die Vorteile des Insel-Radelns besonders eindrucksvoll. So schmal wie die Lofoten zeitweise sind, wechselt die Straße mal auf die

1



2



3

1

Zielführend: Für viele Wohnmobilsten und Autoreisende ist die Fernstraße E 10 der schönstmögliche Umweg zum Nordkap. Deshalb weicht die Radroute möglichst auf Nebenstraßen aus

2

Hölzern: Traditionelle Gebäude wie die Kirche von Flakstad sind leichte Holzkonstruktionen. Der Anstrich im traditionellen „Falun-Rot“ widersteht der Witterung besonders lange

3

Neiderweckend: Viele norwegische Familien besitzen eine Hütte in der Natur. Auf der dünn besiedelten Insel Senja endet die Erschließung praktisch direkt am Straßenrand

Seite des offenen Ozeans, mal auf die Seite zum Festland hin. Dazwischen liegen Gebirgskämme, so schmal und steil wie ein Hahnenkamm. Die dunkelrote „1“ schickt uns in einen Abzweig: Die E 10 bleibt rechts, die Radroute zieht über einen flachen Sattel nach links und – schwupps! – gehört Norwegens Westküste uns alleine. Nach einer Viertelstunde überholt ein Postauto, dann surren zwei Rennradler vorbei. In der offenen Weite waren sie schon lange vorher zu sehen.

Die landschaftliche Vielfalt der nordatlantischen Inseln ist ungeheuer. Weite Talsenken mit wadenhohem Tundragesträuch wirken unberührt und laufen in flachen Buchten mit weißem Sand aus. Kleine Ackerflächen und Weiden gibt es nur unmittelbar bei manchen Weilern. Daneben sind Klima und Böden zu rau für die Ackerwirtschaft. In den Mulden und auf sumpfigem Boden stehen Erlen mit schwarzen Stämmen und nur mannshohe Birken mit weißer Rinde. Andere Küstenstreifen überwältigen mit Wänden aus Granit, die nur einen winzigen Streifen für die einspurige Asphaltstraße lassen. Schon auf der Straßenkarte ist die Küstenlinie in ihren Wendungen nach Westen, Osten, Norden schwer zu verfolgen. Im Gelände wird es ohne richtungsweisende Sonne richtig verwirrend. Doch verirren kann man sich auf den Nebenstraßen auch ohne Rad-Wegweiser kaum: einfach immer der Asphaltstraße folgen. Meistens gibt es keine zweite. Und selbst kleinere Irrfahrten lassen sich im subarktischen Sommer korrigieren, solange Beinkraft oder Akkuladung reichen – es wird einfach nicht dunkel. Nie. Nicht einmal morgens um zwei. Die Vorhänge in den Hotels sind deshalb schwer und steif und düster. Manchmal ist sogar eine Metallfolie eingebaut, um die Mitternachts-sonne zuverlässig abzuhalten. Es ist eine gute Zeit, um schlaflos zu sein. In der tief stehenden Sonne leuchten die Farben warm auf. Setzt man sich um Mitternacht mit einem Zehn-Euro-Bier ins Freie, ist die Zeitverwirrung komplett: Draußen spielen Kinder, Menschen flanieren an der Hafenmole. Sommer ist der Ausnahmezustand im hohen Norden. Zu kurz und zu kostbar, um auch nur ein paar Stunden zu verpassen.

Auf den Vesterålen zieht sich die Pracht etwas mehr in die Breite als auf den Lofoten. Noch immer steigen mächtige Gipfel aus dem Atlantik und der weiten Tundra, noch immer sind die Häuschen mit ihren verwitterten Nadelholzwänden rot, sind die Fenster weiß gerahmt, die Gewässer zahlreich, ist die Luft rau und klar. Doch

DIE ETAPPEN

1. Tag: Å – Ballstad
54 km, 500 hm, Schiffspassage von Nusfjord nach Ballstad (Landweg möglich)
2. Tag: Ballstad – Svolvær
85 km, 650 hm
Überquerung des E-10-Tunnels vor Svolvær auf Schotter ist empfehlenswert
3. Tag: Svolvær – Sortland/
Stokmarknes
125 km, 560 hm
Fährpassage zwischen Fiskebøl und Melbu
4. Tag: Sortland – Hamn/
Senja, 115 km, 570 hm
Fährpassage zwischen Andenes und Gryllefjord
5. Tag:
Hamn/Senja – Sommarøy
75 km, 800 hm
Fährpassage von Botnhamn nach Sommarøy
6. Tag: Sommarøy – Tromsø
76 km, 400 hm

die meisten motorisierten Nordkap-Aspiranten sind längst landeinwärts abgebogen. Die Vesterålen und die nördlich anschließende Insel Senja sind nur die B-Promis unter den Stars der nordnorwegischen Küste – und vielleicht deshalb per Rad ganz besonders charmant.

Man tut hier oben gut daran, am Frühstücksbüfett für ein paar Kronen oder freundliche Worte extra ein dickes Lunchpaket einzustecken, denn auf dem Weg nach Norden schrumpfen nicht nur die Bäume, sondern auch die Verpflegungsmöglichkeiten. Supermärkte oder Cafés werden zu Raritäten, Bushaltestellen oder Scheunendächer zur Zuflucht, wenn Regenvorhänge vom Atlantik heranwehen. Aber noch sieht es gut aus. In einer windgeschützten Senke klappen wir die Seitenständer herunter und setzen uns mit dem Proviant ins Heidekraut. Es dauert keine zwei Minuten, dann haben die winzigen Stechmücken mitbekommen, dass da zwei Frischblut-Transporter sitzen. Fünf Meter höher ist es zugig, aber mückenfrei. Schwammiges Brot mit karamellartigem Käse und Gurkenscheiben schmeckt ungeheuer delikats, wenn der Blick beim Kauen über einen Bergsee wandern kann – und noch einiges an Strecke zu machen ist. Bloß dreimal pro Tag dampft eine Fähre von Andenes am Nordzipfel der Vesterålen nach Gryllefjord auf Senja. Die will man lieber nicht verpassen. Also los, Kopf runter und Vollgas nordwärts. Am Ende hat ein gnädiger Südwind den Ritt beschleunigt, und es bleibt noch eine Stunde, bis das Schiff ablegt.

Andenes hat sogar einen kleinen Supermarkt. Und dort, vermutlich hinter dem offenen Regal mit den Kunstblumen, soll es eine Cafeteria geben. Selbst wenn man dort nur Thermoskannenkaffee und Hotdogs bekommt, ist eine geschützte Hafenmole im mittlerweile ergiebigen Regen keine Alternative. Wir stellen die Räder ab, fignern hektisch die Schlösser hervor – und werden von einer herauskommenden Dame mit tadelndem Kopfschütteln bedacht: „Wo kommt ihr denn her? Bei uns gibt es keine Diebe!“ Ein kurzes Stutzen, dann rattert endgültig die Erkenntnis ins Bewusstsein: Wir sind an einem wunderbar rauen, aber zutiefst entspannten Ende Europas unterwegs.





1

Immer mit Aussicht: Gäbe es die Lofoten nicht, bekämen die Vesterålen noch mehr Besuch. Ihre Landschaft – hier auf Andøya – ist ebenso gewaltig, aber weniger schroff

2

Immer anhalten: Windgeschützte Räume mit heißem Kaffee sind unterwegs selten. Der beliebte „Vintage“-Stil-mix hat sich bis jenseits des Polarkreises durchgesetzt

3

Immer mit der Ruhe: Autos stechen per Tunnel durch den Berg zwischen Gryllefjord und Hamn auf Senja. Die alte Passstraße ist gesperrt – und ein Radlertraum





INFOS NORD-NORWEGEN

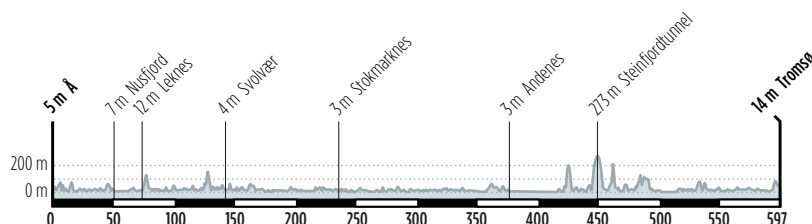
TOURENCHARAKTER

Die hier beschriebene Reise folgt grob der markierten „Eurovelo 1“-Strecke vom Süzipfel der Lofoten über die Vesterålen und die Insel Senja bis nach Tromsø. Ohne Pedelec ist die Route mit ihren bis zu 130 Kilometer langen Tagesetappen und Steigungen bis etwa 200 Höhenmeter am Stück durchaus sportlich, aber fahrtechnisch anspruchslos. Die Strecke ist asphaltiert und folgt überwiegend ruhigen Nebenstraßen. Für Tunneldurchquerungen empfiehlt sich dringend eine Beleuchtung.

Fast täglich sind größere oder kleinere Fährverbindungen nötig. Die wichtigsten Abfahrts- tafeln finden sich auf der Website www.torghatten-nord.no

REISEZEIT

Der nord-norwegische Sommer ist kurz und mit üblichen Tagestemperaturen von zehn bis 20 Grad ohnehin nicht besonders warm. Die kurze Saison erfordert Kompromisse: Außerhalb der Hochsaison von etwa Mitte Juni bis Mitte/Ende August schließen etliche touristische Einrichtungen, manche Fähr- und Busfahrpläne dünnen aus. Wer das in Kauf nimmt, ist in den Randzeiten ruhiger unterwegs, denn in der Hochsaison ist die streckenweise unvermeidliche Fernstraße E 10 ein Wohnmobil-Highway.



Höhenprofil: anner Grafik

AN- UND ABREISE

Aufgrund der enormen Distanz (zwischen Hamburg und Tromsø liegen etwa 2.400 Kilometer) ist ein Flug praktisch. Die Flughäfen Bodø und Tromsø werden von Scandinavian, Widerøe und Norwegian (meist über Oslo) bedient. Eine etwaige Fahrradmitnahme sollte man sich aufgrund der manchmal kleinen Maschinen unbedingt bestätigen lassen. Reizvolle Alternative zum Gabelflug: eine Mini-Kreuzfahrt von Tromsø zurück nach Bodø oder umgekehrt mit einem Hurtigruten-Küstenschiff in 24 Stunden (www.hurtigruten.de).

UNTERKUNFT

In der Hauptsaison sind die dünn gesäten Hotels sehr gut gebucht. Reservierungen empfehlen sich unbedingt. Die Übernachtungsmöglichkeiten entscheiden bisweilen über die Routenwahl. Viele Eurovelo-1-Radler packen lieber gleich ein Zelt ein.

VERANSTALTER

Inselhüpfen bietet die Tour zwischen Ende Juni und Ende Juli in je sechs Etappen an. Der Preis von 1.700 Euro (ohne Anreise) relativiert sich durch die enthaltenen Fahrtickets, Miet-Pedelecs und die in Norwegen sehr kostspielige Halbpension. Individualreisende können Pedelecs auch in Tromsø mieten (ca. 45 Euro/Tag, www.tromsooutdoor.no). Sie müssen dort jedoch wieder abgegeben werden.

INFOS

Die wichtigsten Fährverbindungen finden sich auf der Website www.torghatten-nord.no. Einen ersten Überblick zur Eurovelo 1 liefert die Seite <https://eurovelo.travelmap.net>. Kataloge und allgemeine Reiseinfos bietet VisitNorway, Tel. 040/2294150, www.visitnorway.de



Die GPS-Daten zum Download, eine detaillierte Karte und noch mehr Bilder gibt es unter mybike-magazin.de, Webcode #6360

SICH LIEBER NASS REGNEN LASSEN?

GORETEX UND DIE MEISTEN KONKURRENZPRODUKTE HABEN EIN PROBLEM: DIE OFT ENTHALTENE FLUORCHEMIE GILT ALS UMWELTSCHÄDLICH. FORSCHER WEISEN SIE MITTLERWEILE WELTWEIT IN DER NATUR NACH. ALLMÄHLICH SUCHT DIE TEXTILBRANCHE NACH ALTERNATIVEN. CHEMIE-INGENIEURIN ANNA RODEWALD ERKLÄRT, WAS UMWELTBEBUSSTE SCHON JETZT TUN SOLLTEN



Anna Rodewald hat lange bei einem Membranhersteller gearbeitet. Seit fünf Jahren berät sie zu Nachhaltigkeitsthemen



INTERVIEW Jörg Spaniol

Den ganzen Winter durch radeln – umweltfreundlicher geht es doch kaum. Aber ausgerechnet die Hersteller der wetterfesten Klamotten müssen sich seit einiger Zeit vorwerfen lassen, dass sie die Umwelt vergiften. Worum geht es da?

Es geht vor allem um die Fluorchemie. Fluorverbindungen finden sich gebunden in Membranen wie Goretex, aber auch flüchtiger in den Imprägnierungen. Die Imprägnierungen mit Perfluorcarbon (PFC) setzen diese Stoffe im Gebrauch und beim Waschen frei. Sie bauen sich nicht ab und reichern sich dadurch im Körper und der Umwelt an. Einige dieser Stoffe gelten als schädlich für Mensch und Natur. Was sie genau anrichten, ist aber noch nicht ausreichend erforscht.

Kann man die Jacken nicht anders imprägnieren?

Unter rein technischen Aspekten sind PFC-Verbindungen derzeit anderen Imprägnierungen überlegen, weil sie auch Öle oder Fette abweisen und relativ lange im Textil bleiben. Das schließt auch Sonnenöl oder Hautfett ein und ist deshalb nicht völlig irrelevant. Für den typischen Bike-Einsatz ist das Abperlen von Wasser aber wichtiger. Etliche Anbieter verzichten mittlerweile auf PFC, was in diesem Zusammenhang auch funktionieren kann.

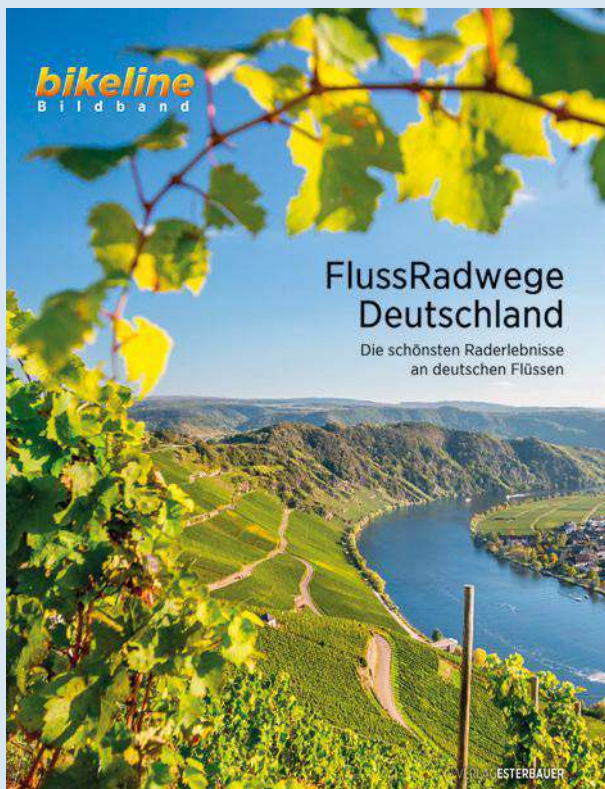
In der Diskussion wird meines Erachtens aber generell vernachlässigt, was die Konsumenten beim Nachimprägnieren anrichten. Dagegen ist die industrielle Ausrüstung von Stoffen zumindest hierzulande ein sicherheitstechnisch optimierter Prozess. Als Verbraucher kann man Imprägniermittel mit oder ohne PFC immerhin ein bisschen sparsamer in die Umwelt bringen, wenn man Sprühflaschen verwendet, statt in der Waschmaschine zu imprägnieren. Klar: Das sollte man vielleicht nicht neben den Tomaten auf dem Balkon machen.

Drei Tipps für umweltbewusste Jacken-Käufer?

Das Umweltbewusstsein kann sich auf drei Ebenen ausdrücken. Die erste ist eine ehrliche Kaufentscheidung, bei der ich mir bewusst mache, wie oft und wofür ich das Textil wirklich nutze. Wenn ich entscheiden kann, wann und wo ich Rad fahre, und nur zweimal pro Jahr in einen Schauer komme, reichen einfachere Stoffe. Es geht ja nur darum, dass ich nicht auskühle, bevor ich im Trockenen bin – auch wenn wir in Deutschland vielleicht eine Affinität zu technisch perfektionierten Lösungen haben. Die zweite Ebene ist der Kauf: Wenn ich klar weiß, dass es ein Lieblingsteil ist, das ich lange und viel nutzen werde, und dessen technische Qualität das auch hergibt, kann eine teure Membranjacke ökologisch besser sein als mehrere Schnäppchen in Folge. Die dritte Ebene ist die Entsorgung. Wenn ich vor allem ein modisches Problem mit der Jacke habe, sollte das Teil auf jeden Fall weiter genutzt werden. Am besten hierzulande über den Secondhand-Markt, denn am Ende müssen diese Textilien in einer Anlage mit entsprechenden Filtern verbrannt werden. Die gibt es nicht überall. Noch besser ist es, wenn Verbraucher den Hersteller für etwaige Reparaturen oder die Entsorgung in die Pflicht nehmen. Das schafft dort auch Aufmerksamkeit für die ökologischen Bedenken der Kunden.

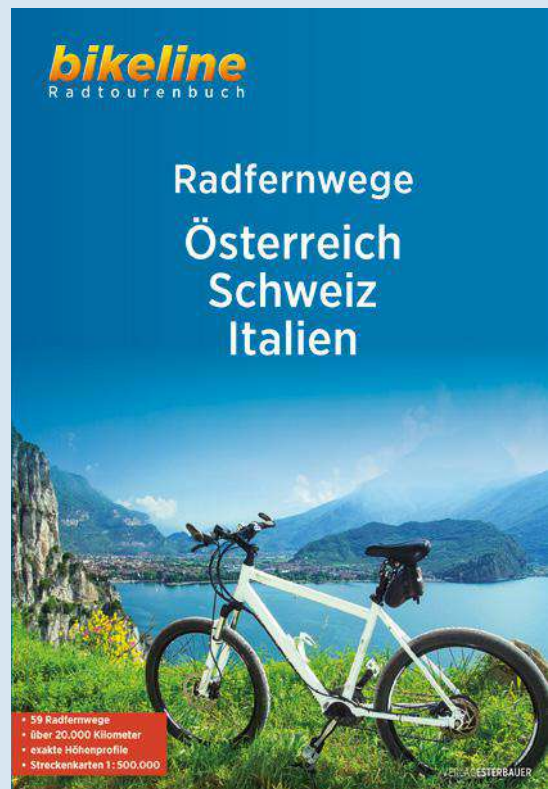
bikeline

Radtourenbücher | Radkarten



Bildband FlussRadwege Deutschland

336 S., € 29,90, 1. Aufl. 2018, ISBN 978-3-85000-691-0



Radfernwege Österreich, Schweiz, Italien

392 S., € 15,00, 1. Aufl. 2019, ISBN 978-3-85000-734-4

Über 300 Titel zu den faszinierendsten Radfernwegen und Radregionen finden Sie unter

www.esterbauer.com

VERLAGESTERBAUER

A-3751 Rodingersdorf, Hauptstr. 31, Tel: (+43) 2983/28982-0, bikeline@esterbauer.com

MYBIKE 02

ab 13. Februar 2019
im Handel



TEST

ALLTAGS-PEDELECS

Vielseitig und bezahlbar: 1.800 bis 2.500 Euro kostet der Eintritt ins Reich der Qualitäts-Pedelecs. Wer liefert den besten Gegenwert? Zehn E-Räder im Test

REISE

WOLFGANGWEG

Pedal-Pilgern in Ostbayern: Auf den Spuren des Heiligen Wolfgang von Regensburg zum österreichischen Wolfgangsee

BEKLEIDUNG

RAD-OUTFITS

Neue Vielfalt: Die Alltags-Bike-wear hat sich etabliert. MYBIKE vergleicht funktionale Konzepte für die Stadt und die Landpartie

KAUFBERATUNG

ZUM TRAUMBIKE

Akku- oder Muskelkraft? Welche Schaltung, welcher Rahmen, welche Preisklasse? Gute Fragen. Wir geben klare Antworten



2x MYBIKE frei Haus zum Probelesen!

Sichern Sie sich die nächsten beiden MYBIKE-Ausgaben zum Sonderpreis von nur 6,50 Euro (statt 9,80 Euro). Dazu erhalten Sie ein Geschenk Ihrer Wahl. Einfach anrufen: 0521/55 99 55 und Aktionsnummer 0206b angeben. Oder online bestellen: abo.mybike-magazin.de/0206b

MYBIKE
MEIN FAHRRADMAGAZIN

5. Dezember 2018, 2. Jahrgang, Heft 01/2019

MYBIKE-REDAKTION

Steinerstraße 15 d, 81369 München; Postfach 70 11 20, 81310 München; Tel. 089/72 96 0-20, Fax 089/72 96 0-240, E-Mail: info@mybike-magazin.de, www.mybike-magazin.de

CHEFREDAKTEUR Thomas Musch (verantw.)

STV. CHEFREDAKTEURIN Barbara Merz-Weigandt

BILDREDAKTION Dipl.-Ing. (FH) Wolfgang Papp

GRAFIK Lydia Eylert (Ltg.), Cornelia Anders, Claudia Blümel

STÄNDIGE FREIE MITARBEITER Jochen Donner (Test), Uli Frieß (Test), Uwe Geißler (Foto, Reportage), Armin Herb (Reise, Zubehör, Magazin), Marion Linssen (Schlusskorrektur), Daniel Simon (Bildredaktion, Foto), Jörg Spaniol (Reportage, Reise), Stefanie Weinberger (Gesundheit)

FOTOS Markus Greber, Jan Greune, Andreas Jacob, Christian Kaufmann, Daniel Kraus, Daniel Simon

KARTEN Geodaten: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA Design: Kartografie Winter

LABOR & WERKSTATT Christoph Allwang (Ltg.), Hans-Peter Ettenberger, Matthias Fischer

TECHNISCHE BERATUNG/PRÜFTECHNIK

Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH, www.zedler.de

LESERSERVICE Susanne Bauer, Nicole Hummel

LESER-HOTLINE

Alles unter einer Nummer: Abo-Service, Kleinanzeigen, Heftnachbestellungen, Tel. 0521/559-922, Fax 0521/559 88-802 Abo-Service: abo.mybike@delius-klasing.de



Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21, 33602 Bielefeld, Postfach 10 16 71, 33516 Bielefeld, Tel. 0521/5590, Fax 0521/559114, E-Mail: info@delius-klasing.de Commerzbank AG Bielefeld BIC: DRESDEFF480, IBAN: DE20 4808 0020 0208 3942 00

VERLAGSLEITUNG Olaf Klinger

LEITUNG STRATEGISCHES MARKETING UND VERTRIEB

Nicole Schwenck
Tel. 089/729 60-282, n.schwenck@delius-klasing.de

ANZEIGENLEITUNG RADSPORT-MAGAZINE Ingeborg Bockstette, Tel. 0521/559-270, Fax 0521/559 88-270 Disposition: Tel. 0521/559-366, gültige Anzeigenpreisliste Nr. 1

PRODUKTIONSLEITUNG Olaf Klinger (komm.)

MYBIKE erscheint sechs Mal jährlich. Einzelheftpreis 4,90 Euro, Jahres-Abo Inland 24,90 Euro, Jahres-Abo Schweiz 33,90 Euro, Jahres-Abo Österreich 33,90 Euro, Jahres-Abo übriges Ausland 33,90 Euro, jeweils inkl. Versandkosten. MYBIKE ist nach Ablauf des Mindestbezugszeitraumes jederzeit kündbar.



VERTRIEB GROSSO UND BAHNHOFBUCHHANDEL

MVZ GmbH & Co. KG, Unterschleißheim
Karsten Reißner, Tel. 089/31 90 61 46, www.mvz.de

REPRODUKTIONEN Mohn Media, Gütersloh
DRUCK Evers Druck, Meldorf

MYBIKE wird ganz oder in Teilen digital vertrieben. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung des Verlages. Die Verwendung von Zitaten aus Testberichten für Anzeigen ist möglich. Durch Annahme eines Manuskriptes erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.

ISSN-Nr. 2569-0434

Im Delius Klasing Verlag erscheinen außerdem

EMTB TOUR **FREERIDE** **bike** **MODEL**
surf **yacht** **boote** **gute** **EXCLUSIV**



FAHRTECHNIK WORKSHOPS

vermitteln Sicherheit beim Fahren mit dem E-Bike und dem E-Mountainbike

EXPO

mit namhaften E-Bike- und E-Mountainbike-Herstellern, Testbikes, Kaufberatung, Sideevents

GEFÜHRTE TOUREN

mit den lokalen Guides zu den Logenplätzen am Millstätter See

EMOTIONS-EVENT.COM

EIN EVENT VON



SPONSOREN



SPECIALIZED



COMO

IT'S YOU, ONLY FASTER

www.specialized.com/turbo-como

16 SEITEN EXTRA: 48 E-BIKES IM ÜBERBLICK

MYBIKE
MEIN FAHRRADMAGAZIN

1/2019



48 E-BIKES im Test

• Citybikes • Tourer • Lastenräder • Mountainbikes



Liebe Leserinnen und Leser,

der Trend zum E-Bike ist ungebrochen, immer mehr Menschen interessieren sich für das unterstützte Fahrradfahren, weil es umweltfreundlich ist, Spaß macht und in die Zeit passt: Radfahren, E-Bike-Fahren kann einen wesentlichen Beitrag zur Lösung unserer Verkehrsprobleme in den Städten leisten, es macht und hält mobil und fit.

Die MYBIKE-Redaktion hat in diesem Jahr fast 50 attraktive E-Bikes getestet. Im hauseigenen Testlabor ermitteln wir die technischen Eigenschaften der Räder und Antriebe, vermessen Geometrien und erfassen auf einem Rollenprüfstand die Reichweite der Akkus. Unzählige Testfahrten runden das Prüfprogramm ab. In diesem MYBIKE-Special finden Sie den kompletten Testjahrgang versammelt – ein aufschlussreicher und nützlicher Querschnitt durch das immer größer werdende Angebot an modernen Pedelecs.

Viel Spaß mit diesem Heft und auf dem Rad!



**Thomas
Musch**
Chefredakteur

IMPRESSUM

**Dieses Spezial ist ein Extraheft
von MYBIKE**

CHEFREDAKTEUR Thomas Musch
STV. CHEFREDAKTEURIN Barbara Merz-Weigandt
REDAKTION Uli Frieß, Jochen Donner
GRAFIK Lydia Eylert
FOTOS Daniel Simon
SCHLUSSREDAKTION Marion Linssen
MYBIKE-Redaktion
Steinerstraße 15 d, 81369 München
Tel. 089/7296020
www.mybike-magazin.de

DER WEG ZUM NEUEN E-BIKE

IN DER WACHSENDE FÜLLE
DES ANGEBOTS AN PEDELECS IST ES GAR
NICHT SO EINFACH, DEN ÜBERBLICK
ZU BEHALTEN. MYBIKE VERSAMMELT
DAHER ALLE RÄDER DES
TESTJAHRES NOCH EINMAL ZUM
GROSSEN ÜBERBLICK

Wenn Sie sich zum Kauf eines Pedelecs entschlossen haben, ist die wichtigste Entscheidung schon mal gefallen – aber dann fängt es eigentlich erst an, spannend zu werden. Denn: Das Pedelec oder E-Bike gibt es längst nicht mehr. E-Motoren haben jede Fahrradgattung erobert, vom bequemen Tiefeinsteiger bis zum sportlichen Mountainbike und tragestarken Lastenrad. Der Weg zum individuell richtigen Rad ist angesichts des riesigen Angebots an Modellen und Ausstattungsvarianten also gar nicht so einfach. Beim seriösen Radhändler – den Gang dorthin empfiehlt MYBIKE stets – vorgetragen, gerät der vermeintlich einfache Wunsch nach einem Pedelec zu einem ausgedehnten Interview, was man dem Radhändler gleich hoch anrechnen sollte. Es gilt persönliche Vorlieben, Einsatzzweck, Komponenten und Preisvorstellungen herauszufiltern. Wer ein urlaubs- taugliches Tourenrad sucht, sollte deshalb im Radgeschäft die richtigen Antworten parat haben. Wer schon vorher weiß, was er mit dem Rad machen möchte, hat anschließend mehr Spaß und Nutzen daran. Denn: Das eine Allroundpedelec, das alles gleich gut kann, gibt es leider nicht.

Der aktuelle Testjahrgang bot eine Fülle attraktiver Räder in den unterschiedlichsten Kategorien. In diesem Rückblick finden Sie die Testergebnisse von 48 Pedelecs, die Bandbreite reicht von komfortablen Tiefeinsteigern über Citybikes und Lastenräder bis hin zu günstigen E-Mountainbikes. Viele dieser Räder finden Sie nach wie vor im Fachhandel, und etliche der Modelle laufen unverändert oder geringfügig modifiziert weiter in den Programmen der Hersteller.

MYBIKE testet alle Räder auf Herz und Nieren. Unser Test ist transparent, reproduzierbar und unabhängig. Allein die Mes- sungen im hauseigenen Labor nehmen rund einen Arbeitstag in Anspruch, hinzu gesellen sich ausgiebige Testfahrten. De- tailliert beschrieben finden Sie das MYBIKE-Testverfahren auf www.mybike-magazin.de unter dem Webcode #6050.



CITYBIKES

4 STADTFLITZER

Komfortabel und leicht zu bedienen



TOURER

6 FAHRTENSEGLER

Für große und kleine Touren



KOMPAKTBIKES

8 DIE WENDIGEN

Kompakt und flexibel für kurze Wege



ALLROUNDER

9 STARK AUF ALLEN STRECKEN

Robuste Räder für jeden Tag



STYLEBIKES

11 HINGUCKER

Wenn's was Besonderes sein soll



LASTENRÄDER

13 DIE SCHAFFEN WAS WEG

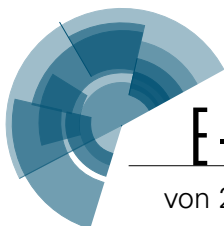
Echte Alternativen zum Auto



MTB

14 ABENTEURER

Mit Schub über Stock und Stein



E-CITYBIKES

von 2.200 bis 4.100 Euro



ELBY S1

3.299 Euro, HR-Nabenmotor, 25,7 Kilo

Das Elby setzt optische und konstruktive Akzente, der Rahmen ist sehr seitensteif. Der weite Durchstieg ist gut für bequemes Auf- und Absteigen, darunter sitzt der Akku tief und günstig für den Schwerpunkt. Der steife Rahmen und die 26-Zoll-Räder machen das Rad gleichermaßen fahrstabil wie sehr agil. Feder Elemente hat das S1 nicht, die 55 Millimeter breiten Reifen glätten aber grobe Schläge von der Fahrbahn. Der BionX-Antrieb verleiht dem S1 eine gute Portion Dynamik. Um die volle Kraft aufs Hinterrad zu bringen, verlangt der Motor zwar nach vergleichsweise hohem Druck aufs Pedal, reagiert insgesamt aber sehr sensibel und weich auf den Fahrer.

Reifen Continental Cruise Contact Safety 55-559

Antrieb BionX D-Series, 557 Wh

Reichweite 70,4 km

MYBIKE-Note 1,9 (getestet in MYBIKE 3/18)



FLYER UPSTREET5 7.20 FIT

4.099 Euro, Mittelmotor, 27,3 Kilo

Eine sensibel ansprechende Luftfedergabel dämpft gut und macht das Rad komfortabel, das Pedelec lenkt direkt ein und läuft auch flott gefahren tadellos geradeaus. Panasonic-Motor, Gates-Riemen und die Harmony-Automatik-Nabe von Nuvinci harmonisieren prächtig. Die Nuvinci-Nabe hält im Automatikbetrieb die Trittfrequenz konstant, alternativ kann man sie auch sequenziell schalten. Sogar der Panasonic-Antrieb hat für den Wechsel der Unterstützungsstufen eine Automatik-Funktion. Nabe, Antrieb und funktionsstarkes FIT-Display werden am selben Lenkerinstrument bedient, es wirkt anfänglich etwas überladen. Verarbeitet und ausgestattet ist das Upstreet5 tadellos und auf gewohnt hohem Flyer-Niveau.

Reifen Schwalbe Big Ben, 55-622

Antrieb Panasonic, 432 Wh

Reichweite 59,6 km

MYBIKE-Note 1,7 (getestet in MYBIKE 3/18)

KALKHOFF AGATTU EXCITE 18

2.999 Euro, Mittelmotor, 27,5 Kilo

Der schwere Akku des Agattu sitzt tief und schwerpunktsgünstig, der lange Hinterbau beruhigt den Geradeauslauf. Dem Fahrspaß tut das keinen Abbruch, das Rad lässt sich spritzig und sicher dirigieren. Der Fahrkomfort profitiert von der gut dämpfenden Teleskopsattelstütze, ließe sich aber durch breitere Reifen noch verbessern. Mit dem Impulse-Evo-Next-Antrieb ist das Agattu sinnvoll motorisiert, der Motor läuft nur leicht verzögert an und schaltet zuverlässig ab, wenn man den Druck vom Pedal nimmt. Mit der gut abgestimmten Schaltunterbrechung wechselt die Nexus-Nabe ihre Gänge schnell und präzise, ohne dass die Pedale entlastet werden müssen. Motor und Nabe verbindet ein wartungsarmer Gates-Carbonriemen.

Reifen Schwalbe Marathon Plus, 40-622

Antrieb Impulse Evo Next, 621 Wh

Reichweite 92,8 km

MYBIKE-Note 2,1 (getestet in MYBIKE 3/18)



KOGA E-NOVA

3.199 Euro, Mittelmotor, 24,4 Kilo

Das Koga E-Nova kann seine Hollandrad-Gene nicht verleugnen. Guten Fahrkomfort verhindern der harte Sattel, der kurze Federweg des Gabelschaftdämpfers und die mit 37 Millimetern recht schmalen Reifen. Entlastung fürs Gesäß bringt fast ausnahmslos die gut dämpfende Teleskopsattelstütze. Das E-Nova fährt sich sehr wendig und reagiert direkt und dynamisch auf Lenkbewegungen. Der Verbund aus Rahmen und Gabel ist noch ausreichend steif. Der Bosch-Active-Plus-Antrieb arbeitet unauffällig, leise und weich. Sehr gut hat uns die gewissenhafte Verarbeitung des Koga gefallen. Die Ausrüstung ist vollständig, selbst Luftpumpe und Rahmenschloss fehlen nicht.

Reifen Schwalbe Energizer, 37-622

Antrieb Bosch Active Plus, 500 Wh

Reichweite 73,8 km

MYBIKE-Note 2,3 (getestet in MYBIKE 3/18)



KREIDLER VITALITY ECO 10

3.299 Euro, Mittelmotor, 26,6 Kilo

Trotz des voluminösen Zentralrohrs mit integriertem Akku ist der Rahmen des Vitality nicht übermäßig steif, dennoch läuft das Kreidler auch freihändig ohne Flatterneigung sicher und spurstabil. Bequeme Ergogriffe am gekröpften Lenker und 47 Millimeter breite Reifen vermitteln ein ordentlich gedämpftes Fahrgefühl. Mit Shimano-Scheibenbremsen, ergonomischen Zweifinger-Bremshebeln und Nexus-Getriebenabe ist das Kreidler sicher und wartungsarm ausgerüstet. Schade nur, dass man auch mit dem neuen Bosch-Active-Plus-Motor die Pedale aktiv entlasten muss, damit Getriebenaben schnell und sauber schalten. Lob verdient der helle IQ-X-Scheinwerfer von Busch & Müller, seine Kabel könnten aber sorgfältiger verlegt sein.

Reifen Schwalbe Marathon Reflex, 47-622

Antrieb Bosch Active Plus, 500 Wh

Reichweite 80,2 km

MYBIKE-Note 1,8 (getestet in MYBIKE 3/18)



KTM MACINA EIGHT

3.199 Euro, Mittelmotor, 26,9 Kilo

Weitgehend im Rahmen verlegte Kabel und Züge unterstreichen die klare Linie des Macina. Das voluminöse Zentralrohr stabilisiert die Konstruktion, der KTM-Rahmen ist sehr steif. Nicht zuletzt deshalb läuft das Macina wunderbar ruhig. Fahrkomfort vermittelt die Sattelstütze mit Parallelogramm-Dämpfer. Der schluckt Unebenheiten wirksam, der Sattel weicht aber beim Einfedern deutlich nach hinten aus. Getriebenabe und Scheibenbremsen stammen von Shimano, sind wartungsarm und passen gut zum Charakter des KTM. Das maximale Drehmoment des Bosch-Performance-Antriebs ist elektronisch reduziert, um die Getriebenabe mechanisch nicht zu überfordern.

Reifen Schwalbe Marathon Mondial, 42-622

Antrieb Bosch Performance Line, 500 Wh

Reichweite 67,4 km

MYBIKE-Note 1,8 (getestet in MYBIKE 3/18)



QWIC TREND MN8.2C

2.199 Euro, Mittelmotor, 28,6 Kilo

Nicht nur die hohe, aufrechte und bequeme Sitzposition entlarvt das Qwic als Tiefeinsteiger aus den Niederlanden. Fahrkomfort verspielt das Qwic durch schmale Reifen und die unsensible Federgabel. Leider bringt auch die Teleskopsattelstütze kaum Besserung, ihr Federweg ist zu kurz, und sie spricht unsensibel an. Dafür ist das Rad gut verarbeitet, der Rahmen sauber verschweißt. Mit hydraulischen Felgenbremsen und Nexus-Getriebenabe ist das schwere Pedelec angemessen ausgerüstet. Der Bafang-Mittelmotor braucht zum Anlaufen aus dem Stand mehr als eine halbe Pedalumdrehung und viel Druck aufs Pedal. Führt man in der Ebene mit steter Geschwindigkeit, pulsiert er mit unvermitteltem An- und Abschalten.

Reifen Schwalbe Energizer 50 Plus, 37-622

Antrieb Bafang, 490 Wh

Reichweite 65,3 km

MYBIKE-Note 2,5 (getestet in MYBIKE 3/18)



WINORA SINUS TRIA N8F

2.599 Euro, Mittelmotor, 26,0 Kilo

Das am Steuerrohr großflächig aufgeweitete Zentralrohr mit rundem Querschnitt geht an Sitzrohr und Hinterbau in annähernd quadratische Rohrquerschnitte über. Der Rahmenverbund ist steif, das Sinus läuft sehr spurstabil, und auch kleinere Fahrbahnschläge bringen das spritzige Rad nicht aus der Ruhe. Gute Kontrolle sichern die ergonomisch günstige, für einen Tiefeinsteiger fast schon sportliche Sitzposition und die stabile Lenker-Vorbau-Kombination. Dank Teleskopsattelstütze und 47-Millimeter-Reifen bleibt das Winora annehmbar komfortabel. Die hydraulische Felgenbremse Magura HS11 brems zuverlässig und dauerhaft. Der extrem leise und lauf ruhige Bosch-Active-Plus-Motor passt gut zum Sinus.

Reifen Michelin Protect, 47-622

Antrieb Bosch Active Plus, 500 Wh

Reichweite 71,3 km

MYBIKE-Note 1,9 (getestet in MYBIKE 3/18)



E-TOURER

von 2.900 bis 4.300 Euro



BH BIKES ATOM JET PRO

3.499 Euro, Mittelmotor, 24,7 Kilo

Auch wenn das Atom Jet Pro optisch Offroad-Qualitäten suggeriert, fühlt es sich auf Asphalt deutlich wohler. Nicht allzu grobe Feldwege glätten Schwalbes voluminöse Big-Apple-Reifen gut. Als Tagestourer bietet das Atom einige interessante Details wie den Unisex-Rahmen oder den leisen Brose-Antrieb mit formschön integriertem Akku. Der Rahmen des BH ist nicht sonderlich steif; mit wenig Gepäck läuft das Rad noch sicher und spurstabil, mit 20 Kilo maximal bepackt, wird das Rad am Lenker flatteranfällig, wenn man freihändig fährt. Lob verdient die hochwertige Ausrüstung mit XT-Schaltwerk und SLX-Bremsanlage von Shimano.

Reifen Schwalbe Big Apple, 50-622

Antrieb Brose, 600 Wh

Reichweite 71,6 km

MYBIKE-Note 2,2 (getestet in MYBIKE 3/18)



CUBE TOURING HYBRID SL 500

3.499 Euro, Mittelmotor, 23,2 Kilo

Für Mehrtagestouren gibt es kaum einen besseren Begleiter. Mit straffer und gut abstimmbarer Federgabel sowie dem steifen Rahmenverbund fährt sich das Touring Hybrid sehr agil und gleichzeitig komfortabel. Der an allen Anschlusspunkten mit dem Rahmen verschweißte Gepäckträger stabilisiert den Hinterbau und bringt viel Ruhe ins Fahrwerk. Shimanos XT-Di2-Schaltwerk wechselt die elf Gänge exakt und elektromechanisch. Dass auch die Bremsanlage mit ergonomischen Zweifinger-Hebeln aus Shimanos XT-Serie stammt, unterstreicht das hohe Ausrüstungsniveau. Durch die nicht zu sportliche Sitzposition gelingen auch längere Touren ermüdungsfrei – und mit dem leisen, laufruhigen Active-Plus-Antrieb von Bosch ist das Cube ausreichend kraftvoll motorisiert.

Reifen Schwalbe Marathon GT Tour, 47-622

Antrieb Bosch Active Plus, 500 Wh

Reichweite 79,4 km

MYBIKE-Note 1,6 (getestet in MYBIKE 3/18)

E-BIKE MANUFAKTUR 13ZEHN

3.499 Euro, Mittelmotor, 25,6 Kilo

Blickfang des Rades ist sein wuchtiges Unterrohr. Den schon optisch stabilen Eindruck bestätigt das Pedelec auf der Straße. Geradeaus läuft das 13Zehn beinahe stoisch ruhig, bleibt aber ausreichend wendig. Auch beladen läuft das Pedelec vertrauenerweckend stabil. Fahrkomfort ist dagegen nicht seine große Stärke, vor allem der Hinterbau zeigt sich relativ hart. Immerhin entschärfen die 47 Millimeter breiten Reifen die größten Schläge von der Fahrbahn. Bis auf das etwas laute Laufgeräusch hat uns der Antrieb von Continental gut gefallen, er reagiert prompt auf den Pedaldruck und steigert seine Motorkraft bis zur Maximalleistung sanft und berechenbar.

Reifen Continental Contact Plus, 47-622

Antrieb Continental 48V Prime, 500 Wh

Reichweite 80,6 km

MYBIKE-Note 1,6 (getestet in MYBIKE 3/18)



HAIBIKE SDURO TREKKING 6.0

2.899 Euro, Mittelmotor, 24,1 Kilo

Das Haibike wirkt kompakt und angriffslustig. Die relativ aufrechte Sitzposition steht im Kontrast zur sportlichen Anmutung und entlastet die Handgelenke. So empfiehlt sich das Rad auch für längere Touren. Ein zweites Kettenblatt am bewährten Yamaha-Antrieb hilft an steilen Rampen. Bei schnellen Bergabfahrten ist jedoch Vorsicht angesagt. Der verwindungssteife Lenker am kurzen Vorbau vermittelt ein direktes Lenkgefühl, in Kurven fühlt sich die Front aber etwas schwammig an. Bei kräftigen Bremsmanövern verwindet sich die Gabel und zieht das Vorderrad nach links. Beladen verstärkt sich der Effekt noch, was die ansonsten guten Fahreigenschaften mit Gepäck verschlechtert.

Reifen Michelin Protect Cross, 42-622

Antrieb Yamaha PW, 500 Wh

Reichweite 80,4 km

MYBIKE-Note 1,9 (getestet in MYBIKE 3/18)



MERIDA E.BIG.TOUR XT-EDITION EQ

2.999 Euro, Mittelmotor, 22,1 Kilo

Ob Asphalt oder Schotter, das e.Big.Tour meistert beides mit Bravour – ein gelungener Straßentourer, überdurchschnittlich talentiert in unwegsamem Geläuf. Die hervorragend aufs Fahrwerk abgestimmte Gabel und die Bereifung garantieren hier wie dort perfekte Bodenhaftung. Das Merida ist wendig und agil, reagiert direkt auf Lenkimpulse und bleibt immer gut kontrollierbar. Dass der Rahmen nicht sehr steif ist, fällt dabei kaum ins Gewicht, auch schwere Packtaschen am Heckträger verschlechtern das Handling nicht wesentlich. Der Shimano-Antrieb liefert deutlich mehr Power als gewohnt, wir vermuten die Ursache in der Software der Motorsteuerung.

Reifen Continental Double Fighter III, 29x2.0

Antrieb Shimano Steps E6000, 500 Wh

Reichweite 82,0 km

MYBIKE-Note 1,7 (getestet in MYBIKE 3/18)



RIESE & MÜLLER NEW CHARGER TOURING

3.799 Euro, Mittelmotor, 26,6 Kilo

Das Rad beeindruckt mit außergewöhnlichem Komfort. Der entsteht durch die gut abgestimmte Kombination aus sensibler Federgabel mit 100 Millimeter Federweg, Parallelogramm-Sattelstütze und voluminöser Bereifung. Das Pedelec folgt Lenkbewegungen sehr spurtreu, ist wendig, aber nicht übermäßig agil. Schwere Packtaschen am Heck sind kaum spürbar, auf das ausgewogene Fahrverhalten haben sie keinen Einfluss. Die solide Bauweise macht das Pedelec relativ schwer, der kraftvolle Performance-CX-Motor treibt das Rad jedoch auch an steilen Anstiegen dynamisch bergwärts. Toll verarbeitet und stimmig ausgerüstet, überzeugt das New Charger als attraktiver Tourer und Alltagsrad gleichermaßen.

Reifen Schwalbe Big Ben, 50-622

Antrieb Bosch Performance CX, 500 Wh

Reichweite 73,3 km

MYBIKE-Note 1,5 (getestet in MYBIKE 3/18)



SIMPLON CHENOA HS60

4.299 Euro, Mittelmotor, 20,0 Kilo

Gäbe es eine Note fürs Design, das Chenoa HS60 bekäme eine glatte Eins. Der Carbonrahmen ist perfekt verarbeitet, Wandstärken und Rohrgeometrien sind lastabhängig optimiert. Das Simplon ist ausreichend steif, sehr fahrstabil und begeistert gleichzeitig mit direkten und präzisen Reaktionen auf Lenkimpulse. Sportlich orientierte Fahrer finden im – für ein Pedelec – extrem leichten und spritzigen Simplon ein Rad für flotte Touren, das auch mit viel Gepäck spielend zurechtkommt. Die nötige Dynamik vermittelt der kräftige Bosch-Antrieb, der wenig Mühe mit dem leichten Rad hat, dessen Geometrie auch für längere, ermüdungsfreie Touren wie geschaffen ist.

Reifen Schwalbe Marathon, 50-622

Antrieb Bosch Performance CX, 500 Wh

Reichweite 63,5 km

MYBIKE-Note 1,7 (getestet in MYBIKE 3/18)



STEVENS E-TRITON PT5

3.499 Euro, Mittelmotor, 25,8 Kilo

Im Stevens steckt neueste Bosch-Technik. Die kommt indes weniger dem Antrieb zugute, sie verstärkt in erster Linie das Fahrwerk. Der neue Powertube-Akku passt in Form und Größe perfekt ins eckige, voluminöse Unterrohr, was die Rahmensteifigkeit deutlich erhöht. Die Folge sind sehr ausgewogene und sichere Fahreigenschaften, das E-Triton PT5 fährt sich vertrauenerweckend spurstabil und ausreichend wendig. Auch schwere Packtaschen am Heck haben keinen spürbaren Einfluss aufs Fahrverhalten. Die Sitzposition ist nicht zu sportlich und begünstigt damit lange, ermüdungsfreie Distanzen. Dynamik und Fahrspaß vermittelt neben dem kräftigen Bosch-Antrieb die stimmige und hochwertige Ausrüstung.

Reifen Schwalbe Marathon, 47-622

Antrieb Bosch Performance CX, 500 Wh

Reichweite 60,2 km

MYBIKE-Note 1,5 (getestet in MYBIKE 3/18)



KOMPAKTRÄDER

von 1.600 bis 3.600 Euro



CORRATEC LIFE S ACTIVE 400

2.499 Euro, Mittelmotor, 25,2 Kilo

Mit der weit vor dem Sattel angeordneten Pedalachse und dem hoch nach oben und hinten gekröpften Lenker erinnert es an einen Chopper. Dazu passen die 76 Millimeter breiten Reifen. Die dicken Pneus dämpfen passabel, den guten Fahrkomfort prägt stark der bequeme Sattel. Geradeaus läuft das Life S schön und spurstabil, der flache Steuerrohrwinkel verhindert jedoch flottes Kurvenwetzen. 8-Gang-Nexus-Getriebenabe, Bosch-Active-Line-Plus-Antrieb und hydraulische Scheibenbremsen sind Stand der Technik. Ein auffälliges Spaß-Pedelec für kurze Wege.

Reifen 20 Zoll, 76 mm

Antrieb Bosch Active Plus, 400 Wh

Reichweite 61,0 km

MYBIKE-Note 2,0 (getestet in MYBIKE 2/18)

KALKHOFF DURBAN COMPACT G8

1.599 Euro, HR-Nabenmotor, 20,3 Kilo

Durch konsequentes Weglassen verzichtbarer Funktionen hat Kalkhoff ein interessantes Stadt-Pedelec auf die Räder gestellt. Es gibt weder Display noch Bedieninstrument. Ein- und Ausschalten sowie Wechseln der Unterstützungsstufen geht nur an einer Taste am Akku. Weil der hinter dem Sitzrohr hängt, funktioniert das nicht während der Fahrt. Da der Motor nicht sehr leistungsstark ist, wird man aber ohnehin meistens mit der höheren der beiden Unterstützungsstufen unterwegs sein. Das Rad ist sehr fahrstabil, ordentliche Scheibenbremsen verzögern sicher. Ein gelungener, relativ leichter und günstiger kleiner Stadtfliitzer.

Reifen Schwalbe Big Ben, 55-406

Antrieb Groove Go, 252 Wh

Reichweite bis zu 45 km (Herstellerangabe)

MYBIKE-Note 2,2 (getestet in MYBIKE 2/18)



i:SY N 3.8 ZR

3.589 Euro, Mittelmotor, 24,6 Kilo

Fans exklusiver Komponenten werden das i:SY schätzen. Der Bosch-Performance-Motor überträgt seine Kraft per Gates-Carbonriemen auf eine stufenlose Nuvinci-Getriebenabe – ein laufruhiger, wartungsarmer und komfortabler Antriebsstrang. Das i:SY läuft wunderbar spurstabil geradeaus, ist gleichzeitig agil und wendig. Per Speedlifter lässt sich das Rad an unterschiedliche Körpergrößen anpassen. Am Racktime-Systemgepäckträger und Frontträger mit Klickfix-Aufnahme kann man sinnvolles Zubehör wie Körbe und Taschen befestigen. Das i:SY ist nicht günstig, dafür aber praktisch, stimmig und hochwertig ausgerüstet.

Reifen Schwalbe Big Ben, 55-406

Antrieb Bosch Performance Line, 500 Wh

Reichweite 63,8 km

MYBIKE-Note 1,7 (getestet in MYBIKE 2/18)



RALEIGH LEEDS COMPACT

2.599 Euro, Mittelmotor, 22,4 Kilo

Dass sich die Rahmen des Durban und des Leeds stark ähneln, ist kein Zufall. Beide Räder stammen von Derby Cycle, Unterschiede gibt es hauptsächlich bei der Ausrüstung. Mit dem hauseigenen Impulse-Antrieb ist das Leeds stärker motorisiert, der Motor benötigt jedoch mehr Pedaldruck, um anzulaufen. Die Gänge der Nexus-Getriebenabe rasten nach kurzer Entlastung des Antriebsstrangs sauber ein. Das Leeds läuft folgsam der gewählten Spur und lässt sich mit wenig Kraftaufwand dirigieren. Rahmen, Gabel und Anbauteile sind sauber verarbeitet, mit Speedlifter, Klapp-Pedalen und einfach versenkbarem Sattelrohr lässt es sich platzsparend abstellen.

Reifen Schwalbe Big Ben, 55-406

Antrieb Impulse 2.0, 524 Wh

Reichweite bis zu 205 km (Herstellerangabe für 630-Wh-Akku)

MYBIKE-Note 1,9 (getestet in MYBIKE 2/18)



WINORA RADIUS URBAN

2.299 Euro, Mittelmotor, 20,6 Kilo

Der grazile Rahmen gefällt nicht nur optisch, er ist auch supersteif. Dazu gesellt sich eine ideale Gewichtsverteilung, das Pedelec fährt sich deshalb sehr ausgewogen und sicher, aber auch recht hart. Daran ändern auch das lange Sattelrohr und die voluminöse Bereifung kaum etwas. Mit Speedlifter, Klapp-Pedalen, Scheibenbremsen und laufruhigem Yamaha-Antrieb ist das Rad vielseitig einsetzbar und zuverlässig. Auf einen Gepäckträger muss man leider verzichten. Kritik muss sich die Schaltung gefallen lassen: Drei Gänge sind selbst an motorisierten Rädern zu wenig, um jederzeit die passende Übersetzung parat zu haben.

Reifen Schwalbe Big Ben, 55-406

Antrieb Yamaha PW, 400 Wh

Reichweite 69,2 km

MYBIKE-Note 2,1 (getestet in MYBIKE 2/18)



CONWAY EMC 327

2.399 Euro, Mittelmotor, 24,3 Kilo

Fit für Touren auf unbefestigtem Untergrund: Mit kurzem Vorbau, breiten, grobstolligen Reifen und guter Federgabel ist das EMC 327 für grobes Geläuf gerüstet. Die Straßenausrüstung ist vollständig, selbst ein Gepäckträger fehlt nicht. Das Conway reagiert prompt auf Lenkimpulse und lässt sich leichtgängig manövrieren. Die 180 Millimeter großen Bremscheiben meistern auch lange und steile Abfahrten sicher, der Bosch-Motor schiebt das Rad anschließend wieder vehement bergauf. Mit nur 36 Zähnen am kleinsten Ritzel ist das Conway für die ganz steilen Rampen etwas lang übersetzt, dafür ist es aber auch nicht gemacht. Auf Wald- und Feldwegen fühlt man sich auf dem Conway dagegen ausgesprochen wohl.

Reifen Schwalbe Smart Sam, 54-584

Antrieb Bosch Performance Line, 500 Wh

Reichweite 67,8 km

MYBIKE-Note 1,7 (getestet in MYBIKE 2/18)



ALLROUNDER

von 2.500 bis 2.900 Euro



CENTURION E-FIRE TOUR R850 VINTAGE

2.899 Euro, Mittelmotor, 23,6 Kilo

Anders als sein Name suggeriert, ist am E-Fire Tour Vintage nichts von gestern. Der Rahmen ist zeitgemäß aufgebaut und sauber verschweißt, der Akku duckt sich geschmeidig in die dafür vorgesehene Einschnürung des Unterrohrs. Bis auf die unterschiedlichen Grüntöne von Rahmen und Akku ist die Optik gelungen und aufgeräumt, auch weil sämtliche Züge in den voluminösen Rahmenrohren verschwinden. Vor allem der Hinterbau des kleinen E-Fire-Rahmens ist recht steif, selbst viel Gepäck auf dem Träger bringt das Pedelec nicht aus der Ruhe. Mit dem kräftigen Bosch-Performance-Antrieb läuft das Centurion leichtfüßig, die Kettenschaltung verträgt dessen hohes Drehmoment klaglos und lässt sich auch unter hoher Last schalten.

Reifen Continental Retro Ride, 47-622

Antrieb Bosch Performance CX, 500 Wh

Reichweite 63,0 km

MYBIKE-Note 1,8 (getestet in MYBIKE 2/18)



CUBE REACTION HYBRID PRO ALLROAD 500

2.399 Euro, Mittelmotor, 25,4 Kilo

Das Rad vereint klassische Mountainbike-Gene mit Straßenrad-Qualitäten. Ausgerüstet mit Schutzblechen, Lichtanlage und Ständer, erfüllt es den Wunsch sportlich orientierter Fahrer nach einem Rad für die Straße und gemäßigten Ausflügen ins Gelände. Das Cube fährt sich quicklebendig und lässt sich spielerisch um engste Ecken zirkeln. Ob Bordstein oder Baumwurzel, beides schluckt die gute Federgabel in Verbindung mit den 65 Millimeter breiten Stollenreifen sicher – trotz des relativ hohen Gewichts. Der Bosch-Performance-CX-Antrieb schiebt mit Nachdruck, die 180-Millimeter-Discs bremsen das Cube mühelos wieder ein. Das Rad gibt es wahlweise mit 27,5 oder 29 Zoll großen Laufrädern.

Reifen Schwalbe Smart Sam, 65-622

Antrieb Bosch Performance CX, 500 Wh

Reichweite 72,8 km

MYBIKE-Note 1,8 (getestet in MYBIKE 2/18)



ALLROUNDER

von 2.500 bis 2.900 Euro



EGO MOVEMENT CLEOPATRA 2.0

2.896 Euro, Mittelmotor, 25,5 Kilo

Mit dem bronzefarbenen, individuell geformten Rahmen ist das Cleopatra ein Gesicht in der Menge. Der Akku sitzt unsichtbar im zentralen Rahmenrohr. Wegen seines langen Radstands läuft das Ego spurtreu geradeaus, sehr wendig ist es nicht. Der breite, stark geschwungene Lenker lässt nur eine aufrechte Sitzposition zu. Die ist zwar an sich bequem, der kurze Federweg des Gabelschaftdämpfers lässt Fahrbahnstöße aber spürbar zu den Händen durch. Ähnlich am Heck, wo der komfortable Sattel Stöße nur wenig mildern kann. Der laufruhige Bafang-Mittelmotor pulsiert etwas: Spürbar schiebt er nur bei deutlichem Druck auf den Pedalen oder bei konstant hoher Last, beispielsweise bergauf.

Reifen CST Tires City, 40-622

Antrieb Bafang, 418 Wh

Reichweite bis zu 80 km (Herstellerangabe)

MYBIKE-Note 2,0 (getestet in MYBIKE 2/18)



FALTER E 8.8

2.799 Euro, Mittelmotor, 24,9 Kilo

Steps-Motor und elektromechanisch schaltbare Getriebenabe bieten zukunftsweisenden Schaltkomfort. Beide stammen von Shimano, sind perfekt aufeinander abgestimmt und kommunizieren elektronisch. Löst man per Taster einen Schaltimpuls aus, reduziert das System kurz die Motorleistung, und die Nabe wechselt den Gang schnell und exakt. Die Nabe kann auch vollautomatisch schalten, abhängig von der Geschwindigkeit legt sie dann selbsttätig den passenden Gang ein. Weil sich die Leistungscharakteristik des Steps-Antriebs am natürlichen Pedalieren orientiert, fährt sich das Falter sehr intuitiv. Das E 8.8 hat alles, was ein Allrounder braucht, ist schön verarbeitet und mit wartungsarmen Komponenten ausgerüstet.

Reifen Schwalbe Energizer, 47-622

Antrieb Shimano Steps, 500 Wh

Reichweite 105,3 km

MYBIKE-Note 2,1 (getestet in MYBIKE 2/18)

GIANT EXPLORE E+ 1 STA

2.699 Euro, Mittelmotor, 25,0 Kilo

Fans sportlicher Allroundpedelecs bietet das Explore eine Menge Spaß, was auch an der sportlichen Sitzposition liegt. Das Giant lässt sich präzise und spurtreu dirigieren, der breite Lenker am kurzen Vorbau und die torsionssteife Federgabel garantieren jederzeit gute Kontrolle. Der Syncdrive-Motor pulsiert bei wenig Last und gleichbleibendem Pedaldruck geringfügig; sobald man etwas kräftiger in die Pedale tritt, liefert er konstante Leistung. Für Ausflüge abseits befestigter Straßen rollt das Giant auf Stollenreifen, die aber auch auf Asphalt ausreichend Grip aufbauen. Sportliche Radfahrer schätzen das Giant wegen seines breiten Einsatzspektrums – sowohl auf Tagestouren als auch abseits befestigter Wege.

Reifen Schwalbe Smart Sam, 44-622

Antrieb Giant Syncdrive, 500 Wh

Reichweite bis zu 110 km (Herstellerangabe)

MYBIKE-Note 1,8 (getestet in MYBIKE 2/18)



KREIDLER VITALITY ECO 3

2.499 Euro, Mittelmotor, 24,6 Kilo

Dass Tiefeinsteiger immer fahrstabil und flattersicher rollen, ist nicht selbstverständlich – das Kreidler gibt sich in dieser Beziehung jedoch keine Blöße. Großen Anteil daran hat der am zentralen Rahmenrohr befestigte Akku, er senkt den Schwerpunkt tief und mittig. Federgabel und Teleskopsattelstütze dämpfen gut, der ergonomisch geschwungene Lenker liegt bequem in der Hand. Der Bosch-Antrieb Active Plus passt gut zum Vitality, er schiebt sensibel, gelassen und beinahe unhörbar an. Wegen der nur leichten Schaltunterbrechung müssen die Pedale beim Gangwechsel aber etwas entlastet werden; sonst rasten die Gänge der Nexus-Nabe nicht oder nur verzögert ein.

Reifen Schwalbe Energizer, 40-622

Antrieb Bosch Active Plus, 400 Wh

Reichweite 70,0 km

MYBIKE-Note 2,1 (getestet in MYBIKE 2/18)



ROSE XTRA WATT ALFINE 8 UNISEX

2.749 Euro, Mittelmotor, 24,6 Kilo

Der supersteife Rahmen des Xtra Watt setzt die Kraft von Fahrer und Antrieb sehr direkt in Vortrieb um, eine sensibel dämpfende Luftfedergabel glättet die Unebenheiten des Untergrunds. Zusätzlich machen eine Teleskopsattelstütze und breite Reifen die Fahrt komfortabel, ohne den sportlichen Charakter des Pedelecs zu verwässern. Das Rad motiviert zum zügigen Fahren, kongenial unterstützt vom kraftvollen Bosch-Motor. Mit der Achtgang-Getriebenabe ist das Rad auch für Tagestouren gut gerüstet; wer befürchtet, den 400-Wattstunden-Akku dabei zu früh zu leeren, kann das Rad auch mit größerem Akku ordern. Fazit: ein gelungener Allrounder für fast jede Gelegenheit.

Reifen Schwalbe Marathon GT, 50-622

Antrieb Bosch Active Cruise, 400 Wh

Reichweite 59,7 km

MYBIKE-Note 1,6 (getestet in MYBIKE 2/18)



VICTORIA ETREKKING 7.8

2.599 Euro, Mittelmotor, 26,6 Kilo

Hoch aufgerichtet sitzt man auf dem Victoria in Gentleman-Manier. Das hohe Gewicht des Rades ergibt sich aus der soliden Bauweise von Rahmen und Gabel. Damit liegt das Victoria satt auf der Straße und rollt stoisch und komfortabel. Spritzig ist das eTrekking nicht gerade, dafür aber ein fahrsicherer Begleiter auch auf schlechtem Untergrund. Gut gefallen hat uns der sensibel geregelte Active-Plus-Antrieb von Bosch, der annähernd geräuschlos läuft und ein intuitives Fahrgefühl vermittelt. Sehr gut zum Antrieb passt die stufenlose Nuvinci-Nabe, die wegen ihrer großen Übersetzungsvielfalt viel zum hohen Fahrkomfort beiträgt. Das Rad ist toll verarbeitet und wartungsarm, die Komponenten langlebig.

Reifen Schwalbe Marathon GT Tour, 50-559

Antrieb Bosch Active Plus, 400 Wh

Reichweite 61,3 km

MYBIKE-Note 1,7 (getestet in MYBIKE 2/18)



STYLEBIKES

von 2.800 bis
5.500 Euro



COBOC SEVEN MONTREAL

4.599 Euro, HR-Nabenmotor, 16,3 Kilo

Trotz Lichtanlage, Kettenschaltung und Schutzblechen wirkt das Seven Montreal sehr puristisch und ist erst auf den zweiten Blick als Pedelec zu erkennen. Außer dem dezent versteckten Ein- und Ausschalter unterm Oberrohr und fünf kleinen LEDs zur Anzeige des Akku-Ladestands gibt es keine Bedienelemente. Der Antrieb kommt mit einer Unterstützungsstufe aus, deren Leistungscharakteristik per Smartphone-App verändert werden kann. Für den Alltag ist das vollkommen ausreichend. Der kleine Antrieb spricht schnell und feinfühlig an und bringt das leichte Rad flott auf Touren. Die Sitzposition ist relativ aufrecht und bequem, das Pedelec fährt sich aber recht hart. Sehr gut: unauffällige Befestigungsstreben für Packtaschen.

Reifen Schwalbe Kojak, 35-622

Antrieb Coboc-HR-Nabenmotor, 352 Wh

Reichweite 45,7 km

MYBIKE-Note 1,9 (getestet in MYBIKE 4/18)



DIAMANT ZOUMA ELITE+

4.499 Euro, Mittelmotor, 25,3 Kilo

Das Zouma vereint ansprechende Optik mit stimmigen Details und gewissenhafter Verarbeitung. Die Carbonsattelstütze mündet übergangslos ins Steuerrohr, alle Schweißnähte sind akkurat verschliffen. Dazu gesellt sich eine tadellose Steuerzentrale mit stabilem Vorbau, breitem Lenker und bequemen Griffen. Damit meistert das Zouma Elite+ auch flott gefahrene Slalomkurse souverän, das Pedelec reagiert ruhig und direkt auf Lenkbefehle. Der Bosch-Performance-CX-Antrieb und die stufenlose Nuvinci-Getriebenabe passen perfekt ins sportliche Konzept, Vierkolben-Bremsen von Magura bremsen das Rad sensibel und gut dosierbar ein. Auch längere Ausfahrten mit dem Zouma Elite+ sind bequem machbar.

Reifen Schwalbe Super Moto X, 62-584

Antrieb Bosch Performance CX, 500 Wh

Reichweite 57,6 km

MYBIKE-Note 1,6 (getestet in MYBIKE 4/18)



STYLEBIKES

von 2.800 bis 5.500 Euro



EFLOW CR-2/S1

2.899 Euro, Nabenmotor, 20,1 Kilo

Ein Singlespeeder ohne Kompromisse: aufs Wesentliche reduziert, es gibt weder Schaltung, Beleuchtung, Klingel noch Ständer. Dass auch der Antrieb mit nur einer Unterstützungsstufe auskommt, passt ins Konzept. Je nach Pedaldruck verstärkt der Motor seine Leistung dynamisch. Weil Nabenmotoren bei sehr langsamer Fahrt nur wenig Leistung abgeben, ist vor allem an Steigungen beim Anfahren körperlicher Einsatz gefragt. Ist das eflow in Fahrt, überrascht der Antrieb mit viel Dynamik, und die lange Übersetzung animiert zu schneller Gangart. Die Sitzposition ist sportlich, der Rahmen sehr steif. Trotzdem fährt sich das Rad nicht zu hart, die 42 Millimeter breiten Reifen federn spürbar.

Reifen Continental Sportcontact, 42-622

Antrieb eflow-HR-Nabenmotor, 313 Wh

Reichweite 52,0 km

MYBIKE-Note 2,0 (getestet in MYBIKE 4/18)



ELECTRA TOWNIE COMMUTE GO! 81

2.799 Euro, Mittelmotor, 26,1 Kilo

Ein Rad mit unkompliziertem und sicherem Fahrverhalten. Selbst in flott gefahrenen Kurven fährt sich das Pedelec stabil, Rahmen und Laufräder sind mit dem kraftvollen Schub des Bosch-Performance-Motors nicht überfordert. Voluminöse, 50 Millimeter breite Reifen entschärfen harte Fahrbahnschläge etwas, aber auch beim Townie leidet der Komfort unter fehlenden Federelementen. Bis auf das mangelhaft befestigte vordere Schutzblech, das klappernd ans Frontlicht schlägt, ist das Commute Go! sorgfältig aufgebaut und alltagstauglich ausgerüstet. Die beiden Gepäckträger an Front und Heck machen aus dem Townie nicht nur einen schicken, sondern auch praktischen Begleiter im Alltag und auf Touren.

Reifen Schwalbe Fat Frank, 50-622

Antrieb Bosch Performance Line, 400 Wh

Reichweite 51,7 km

MYBIKE-Note 2,0 (getestet in MYBIKE 4/18)

RUFF CYCLES THE RUFFIAN

5.499 Euro, Mittelmotor, 35,6 Kilo

Tiefflieger mit einer Portion Rock'n'Roll: Wer auf die Bobber-Optik steht, findet im Ruffian einen stilechten Partner. Dass die Macher aus Regensburg nicht nur die Optik im Blick haben, zeigen Verarbeitung und Ausrüstung des Ruffian. Der Alu-Rahmen ist akkurat verschweißt, die Lackierung mit Zierstreifen sauber und stilecht. Der Akku des Bosch-Performance-CX-Antriebs versteckt sich in der Tankattrappe, die Motorkraft überträgt ein wartungsfreier Gates-Carbonriemen zum stufenlosen Nuvinci-Getriebe. Trotz des langen Radstands fährt sich das Ruffian erfreulich unkompliziert, das Pedelec ist ausreichend wendig und macht auch in schnell gefahrenen Kurven eine gute Figur.

Reifen Cruzó Classic, 75-559

Antrieb Bosch Performance CX, 500 Wh

Reichweite 52,4 km

MYBIKE-Note 1,8 (getestet in MYBIKE 4/18)



VANMOOF ELECTRIFIED S

2.998 Euro, VR-Nabenmotor, 21,3 Kilo

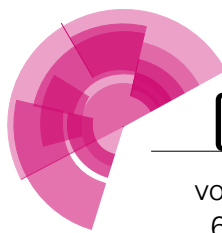
Das Rahmendesign der Stilikone aus Amsterdam ist aufs Wesentliche reduziert. Blickfang sind die Enden des Oberrohrs, sie nehmen Front- und Hecklicht auf. Nur der Nabenmotor im Vorderrad verrät das Pedelec, sein Akku steckt unsichtbar im Unterrohr. Man sitzt aufrecht auf dem Vanmoof, am stark gekröpften Lenker entlasten Ergo-Griffe die Handgelenke. Mit den breiten Reifen fährt sich das Electrified S annehmbar komfortabel, der steife Rahmen macht das agile Pedelec sicher und gut kontrollierbar. Die Zweigang-Automatknabe wechselt geschwindigkeitsabhängig bei etwa 18 km/h vom ersten in den zweiten Gang und bei verlangsamter Fahrt wieder zurück. An Steigungen vermissen wir einen dritten Gang.

Reifen Schwalbe Big Ben, 50-622

Antrieb Vanmoof-VR-Nabenmotor, 418 Wh

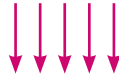
Reichweite 52,2 km

MYBIKE-Note 2,3 (getestet in MYBIKE 4/18)



CARGO*

von 4.000 bis
6.500 Euro



PEDALPOWER EHARRY CARGO BROSE

4.349 Euro, Mittelmotor, 47,6 Kilo

Wer einen Tieflader mit sportlichen Genen sucht, liegt mit dem eHarry goldrichtig. Mit schmalen und leichten Laufrädern fährt es sich vergleichsweise agil, der überraschend bequeme Rennsattel unterstreicht die sportliche Auslegung. Seilzüge übertragen die Steuerbewegungen zum Vorderrad, die Spannung der Züge sollte stets exakt eingestellt sein. Ist sie zu locker, reagiert das Pedelec deutlich verzögert auf den Lenkbefehl – besonders mit viel Gewicht auf der Ladefläche. Die Lenkung hat keinen Anschlag, was das Rangieren des langen Pedelecs spürbar erleichtert. Schaltung und Bremsen bieten keinen Anlass zur Kritik, der Brose-Motor ist laufruhig und spricht sensibel an.

Reifen Schwalbe Kojak, 36-403 (v)/35-559 (h)

Antrieb Brose, 558 Wh

MYBIKE-Note 2,1 (getestet in MYBIKE 5/18)



RIESE & MÜLLER PACKSTER 60 NUVINCI

6.500 Euro, Mittelmotor, 50,3 Kilo

Komfortabler kann man nicht Lastenrad fahren. Parallelogramm-Sattelstütze und Federgabel entkoppeln den Fahrer von Unebenheiten fast jeder Art. Auch das Packster reagiert etwas verzögert auf Lenkbewegungen. Je schwerer das Pedelec beladen ist, desto deutlicher spürbar ist der Effekt. Wie bei allen Transportern mit separatem Steuerrohr und Lenkgestänge ist das anfänglich etwas gewöhnungsbedürftig. Die griffigen Bremsen sind fein dosierbar und auch mit hoher Zuladung nicht überfordert. Der Antriebsstrang aus Bosch-Performance-CX-Motor, Gates-Riemen und stufenlosem Nuvinci-Getriebe lässt keine Wünsche offen. Der höhenverstellbare Lenker ist praktisch, die schmal profilierten Rechteckrohre des sauber verschweißten Rahmens überzeugen optisch wie funktional.

Reifen Schwalbe Big Ben/Super Moto, 55-406 (v)/62-548 (h)

Antrieb Bosch Performance CX, 500 Wh

MYBIKE-Note 1,9 (getestet in MYBIKE 5/18)

TERN GSD S10

4.099 Euro, Mittelmotor, 28,2 Kilo

Das GSD ist ein kompaktes Longtailbike. Die Bauweise hat handfeste Vorteile: Der kleine Rahmen ist supersteif, die 20-Zoll-Laufräder sind es ebenfalls. Damit es wenig Platz wegnimmt, kann der Lenkermast nach unten geklappt und das Teleskop-Sattelrohr im Sitzrohr versenkt werden. Das Pedelec ist dann nur noch 80 Zentimeter hoch und ähnlich lang wie ein normales 28-Zoll-Rad. Der relativ leichte Kleintransporter fährt sich erstaunlich unkompliziert und wendig. Selbst mit viel Gepäck auf dem Träger folgt der Hinterbau Lenkbewegungen, ohne sich zu verwinden. Die Bremsen von Magura verzögern das GSD auch schwer beladen problemlos, der Bosch-Motor bringt kraftsparenden Fahrspaß.

Reifen Schwalbe Super Moto X, 20x2,4

Antrieb Bosch Performance Line, 500 Wh

MYBIKE-Note 1,5 (getestet in MYBIKE 5/18)



URBAN ARROW CARGO L

5.070 Euro, Mittelmotor, 65,1 Kilo

Die Eckdaten qualifizieren das Cargo L als echten Schwertransporter: Das Pedelec wiegt rund 65 Kilo, das zulässige Gesamtgewicht liegt bei satten 275 Kilo. Die Ladefläche ist lang, damit verträgt der Transporter auch relativ schwere und sperrige Lasten. Zum Rangieren ist das Rad nicht sonderlich bequem, überzeugt aber mit relativ direkter Lenkung, der Geradeauslauf ist tadellos, Kurven lassen sich präzise aussteuern. Eine gut dämpfende Federgabel und die dicken Reifen vermitteln guten Fahrkomfort. Mit Bosch-Performance-CX-Antrieb, Gates-Riemen und Nuvinci-Getriebe hat das Cargo L den gleichen hochwertigen Antriebsstrang wie das Packster, die Shimano-Deore-Bremsanlage ist dem hohen Fahrzeuggewicht jederzeit gewachsen.

Reifen Schwalbe Big Apple Plus, 55-406 (v)/55-559 (h)

Antrieb Bosch Performance CX, 500 Wh

MYBIKE-Note 1,9 (getestet in MYBIKE 5/18)

* Da die Reichweiten von Lastenrädern sehr stark von der Zuladung abhängen, verzichten wir auf konkrete Angaben; mit den montierten Akkus dürften ca. 35 bis 55 Kilometer möglich sein



CARGO*



YUBA EL MUNDO V5

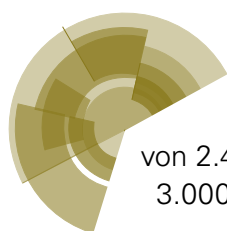
3.999 Euro, Nabenmotor, 46,2 Kilo

Das Yuba el Mundo V5 ist ein klassischer Longtail-Transporter. Sein extrem langer Hinterbau bietet Platz für viel Gepäck – oder je nach Ausrüstung für bis zu drei kleine Kinder. Reizt man die maximale Zuladung von circa 200 Kilogramm aus, fühlt sich der Hinterbau beim Anfahren deutlich weich und instabil an. Dann sollte man am Lenker feinfühlig agieren. Ist das Yuba erst einmal in Fahrt, läuft es auch unter voller Zuladung zufriedenstellend stabil. Im Fronträger sollte man nicht mehr als zehn Kilo laden, sonst wird die Front unruhig. Der Hinterrad-Nabenmotor passt gut zum Mundo, er schiebt den Transporter kraftvoll, sensibel und unhörbar an.

Reifen Schwalbe Big Ben, 26x2,15

Antrieb Neodrive HR-Nabenmotor, 612 Wh

MYBIKE-Note 2,2 (getestet in MYBIKE 5/18)



E-MTB

von 2.400 bis
3.000 Euro



CONWAY EMS 629

2.799 Euro, Mittelmotor, 21,5 Kilo

Wer einen guten Kompromiss aus Tourer und Geländebike sucht, wird das Conway mögen. Schotter- und Feldwege meistert das Conway tadellos, technisch nicht allzu anspruchsvolle Trails bewältigt das Rad mit den großen 29-Zoll-Laufrädern zufriedenstellend. Wesentlichen Anteil daran haben die feinfühlige Gabel, die bergtaugliche, hochwertige Eloffschaltung sowie die griffigen Pneus. Trotz der großen Räder ist der Radstand recht kurz, das macht das Bike wendig und agil, bei recht aufrechter und bequemer Sitzposition. Damit empfiehlt sich das Conway für Touren mit mittelschweren Geländeabschnitten genauso wie für die Stadt.

Reifen Schwalbe Nobby Nic, 29x2,35

Antrieb Bosch Performance CX, 500 Wh

Reichweite 71,7 km

MYBIKE-Note 1,6 (getestet in MYBIKE 6/18)



CORRATEC E-POWER XVERT PRO 650B GENT

2.999 Euro, Mittelmotor, 22,2 Kilo

Der im Unterrohr integrierte Powertube-Akku von Bosch macht nicht nur optisch viel her, das voluminöse Unterrohr versteift auch den Rahmen. Das XVert fühlt sich im Gelände wohler als auf der Straße. Die etwas gedrungene Sitzposition bringt viel Last aufs Vorderrad, die feinfühlige und gut abgestimmte Federgabel bügelt Unebenheiten gut weg und hält das Rad sicher am Boden. 2,4 Zoll breite Reifen bieten guten Grip auf Schotter und weichem Untergrund. Auch in technisch anspruchsvolleren Passagen macht das XVert eine ausgezeichnete Figur, erfordert aber etwas mehr Aufmerksamkeit und Erfahrung. Bringt man die mit, bereitet das XVert auch auf anspruchsvolleren Trails eine Menge Spaß.

Reifen Continental X-King, 27,5x2,4

Antrieb Bosch Performance CX, 500 Wh

Reichweite 73,9 km

MYBIKE-Note 1,5 (getestet in MYBIKE 6/18)



GHOST HYBRIDE TERU EBS

2.999 Euro, Mittelmotor, 22,0 Kilo

Das Teru überzeugt mit gutem Komfort und agilem Fahrverhalten. Auf der Straße offenbart es einen recht sportlichen Charakter, Bereifung und 120-Millimeter-Luftfedergabel schlucken klaglos auch grobe Schlaglöcher. Auch abseits befestigter Wege macht das Hybride Teru eine gute Figur. Auf grobem Schotter und feinem Splitt bieten die Reifen Grip, das Bike bleibt auch bei höherem Tempo gut beherrschbar. Wird der Untergrund sehr weich, lässt die Traktion der Reifen etwas nach. Mit Eloffschaltung und gut einstellbarer Federgabel ist das Ghost berg- und geländetauglich ausgerüstet, es meistert auch steile Trail-Rampen mit Bravour.

Reifen Continental X-King, 29x2,2

Antrieb Bosch Performance CX, 500 Wh

Reichweite 62,4 km

MYBIKE-Note 1,7 (getestet in MYBIKE 6/18)

* Da die Reichweiten von Lastenrädern sehr stark von der Zuladung abhängen, verzichten wir auf konkrete Angaben; mit den montierten Akkus dürften ca. 35 bis 55 Kilometer möglich sein



KTM MACINA ACTION 271

2.599 Euro, Mittelmotor, 22,5 Kilo

Dank bequemer Sitzposition eignet sich das KTM prima für lange Touren auf befestigten Straßen und Feldwegen. Auch nicht zu anspruchsvolles Gelände meistert es zufriedenstellend. Das KTM ist zwar recht wendig, technische Trails sind dennoch nicht sein bevorzugtes Revier. Die Reifen sowie die nur wenig aufs Fahrergewicht abstimmbare Gabel setzen die Limits. Die Übersetzung ist zwar bergtauglich, das Deore-Schaltwerk aber im Vergleich zu den Konkurrenten weniger wertig. Trotzdem empfiehlt sich das KTM für steile Berg- oder Forstwege, der Bosch-Performance-CX-Antrieb schiebt dynamisch bergauf. Bergab setzen Reifen, Bremsen und der schmale Lenker bei langen und schnellen Abfahrten Grenzen.

Reifen Schwalbe Smart Sam, 57-584

Antrieb Bosch Performance CX, 500 Wh

Reichweite 71,4 km

MYBIKE-Note 1,8 (getestet in MYBIKE 6/18)



MORRISON CREE 1

2.399 Euro, Mittelmotor, 22,2 Kilo

Preislich liegt das Morrison auf dem Niveau des Univega, kann bei der Ausstattung jedoch nicht konkurrieren. Als einziges Rad im Testfeld hat das Morrison nicht die stärkste Version des Bosch-Motors. Gespart wurde auch bei der Schaltung. Auffällig ist die geringe Reichweite, die das Morrison auf unserem Rollenprüfstand erreichte. Sie dürfte auf den hohen Rollwiderstand der Tough-Tom-Reifen zurückzuführen sein. Schaltung, Bremsen, Reifen und Gabel empfehlen das Cree nicht unbedingt für einen ernsthaften Einsatz im Gelände. Mit nicht zu steilen und gut befestigten Forstbergstraßen kommt das Cree jedoch gut zurecht.

Reifen Schwalbe Tough Tom, 60-584

Antrieb Bosch Performance Line, 500 Wh

Reichweite 63,2 km

MYBIKE-Note 2,1 (getestet in MYBIKE 6/18)



STEVENS E-CAYOLLE+

2.999 Euro, Mittelmotor, 23,5 Kilo

Mit dicken Plus-Reifen und einer feinfühligsten 120-Millimeter-Luftfedergabel bügelt das E-Cayolle+ selbst grösste Hindernisse glatt, es lässt sich im Gelände sehr spurtreu und sicher bewegen. Egal ob an steilen Anstiegen oder während schneller Abfahrten, das Rad bleibt jederzeit ruhig und gut kontrollierbar. Auf grobem Schotter reichen kleine Lenkkorrekturen, um das Bike auf Kurs zu halten, richtig wohl fühlt sich das E-Cayolle+ aber auf weichem Untergrund. Das Bike lenkt sich direkt, Wurzelwerk überrollt das Fahrwerk mit stoischer Laufruhe. Insgesamt bietet das Stevens viel Sicherheit und Spaß, auch wenn es nicht zu den agilsten Hardtails gehört. Auf Asphalt lenkt sich das Rad ein wenig träge, was aber eher als Eigenheit denn als gravierender Nachteil zu sehen ist.

Reifen Schwalbe Nobby Nic, 27,5x2,8

Antrieb Bosch Performance CX, 500 Wh

Reichweite 72,3 km

MYBIKE-Note 1,5 (getestet in MYBIKE 6/18)



UNIVEGA SUMMIT B 2.0

2.399 Euro, Mittelmotor, 22,0 Kilo

Wer vorzugsweise auf Berg- und Feldwegen sowie auf Asphalt radelt, macht mit dem preisgünstigen Univega nichts falsch. Bessere Performance auf sehr grobem Untergrund und in anspruchsvollem Gelände verhindern hauptsächlich die Reifen sowie die nur wenig einstellbare Stahlfedergabel. Wurzelwerk und grobe Hindernisse sind deshalb nicht die Stärke des Summit. Anstiege und Abfahrten auf gepflegten Forst- und Feldwegen meistert das Bike mit großen 29-Zoll-Laufrädern dagegen gut. Dafür reicht auch die Übersetzung völlig aus, nur für steile Trail-Rampen fehlt ein kleiner Gang. Die Ausrüstung passt zum vergleichsweise günstigen Preis.

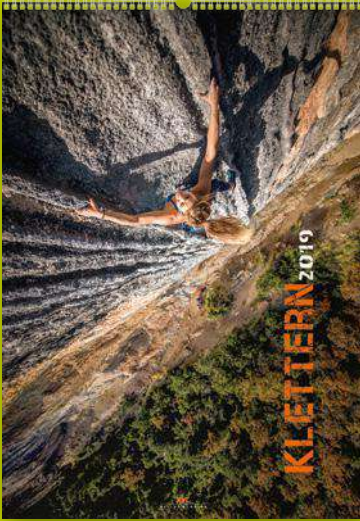
Reifen Schwalbe Smart Sam, 29x2,1

Antrieb Bosch Performance CX, 500 Wh

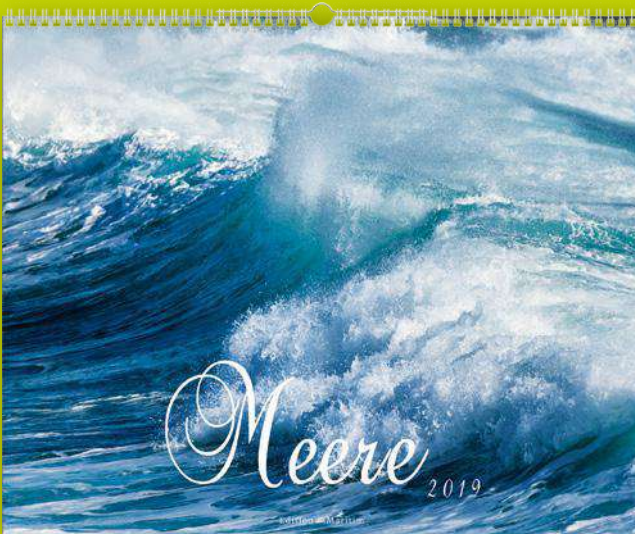
Reichweite 71,3 km

MYBIKE-Note 1,9 (getestet in MYBIKE 6/18)

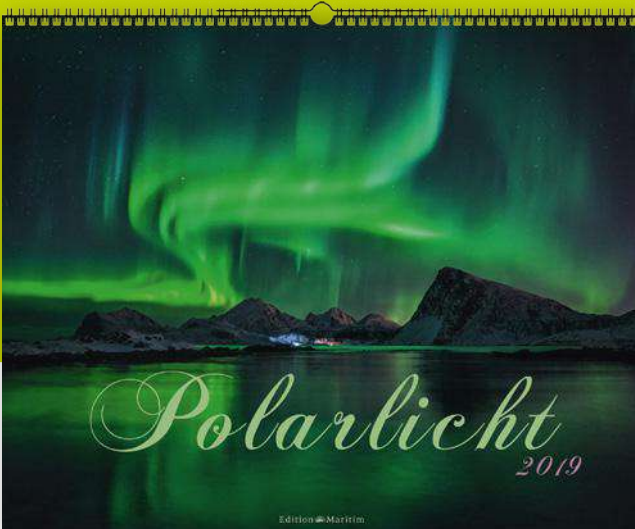
SCHADE, DAS JAHR HAT NUR 12 MONATE



€ 34,90 [D] • ISBN 978-3-667-11134-0



€ 45,- [D] • ISBN 978-3-667-11138-8



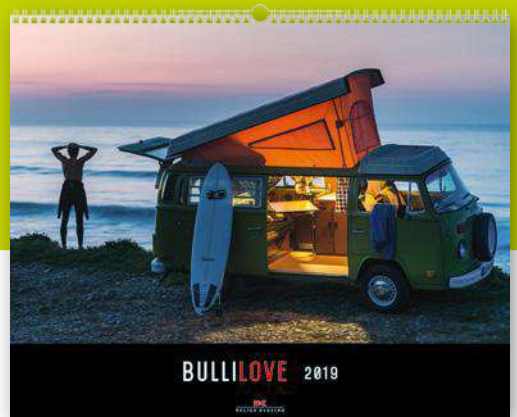
€ 45,- [D] • ISBN 978-3-667-11139-5



€ 34,90 [D] • ISBN 978-3-667-11213-2



€ 34,90 [D] • ISBN 978-3-667-11131-9



€ 45,- [D] • ISBN 978-3-667-11123-4



www.delius-klasing.de/kalender

Im Handel oder unter 0521 | 55 99 11



DELIUS KLASING