

MYBIKE

MEIN FAHRRADMAGAZIN

02-2019

MÄRZ/APRIL

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**

FAHRRAD- TRENDS 2019

KAUFBERATUNG Was Sie über
neue E-Bikes und Fahrräder
wissen müssen

IM TEST
10 lässige E-Bikes
für jeden Tag

Exklusiv: neuer
E-Motor von Brose

Gut & günstig
Fahrräder um 1.000 Euro

LÜNEBURGER
HEIDE

Schönes Touren-
Wochenende!

Der
Frühling kann
kommen!

TOLLE PREISE!
Räder & Zubehör
für 10.000 Euro
zu gewinnen!

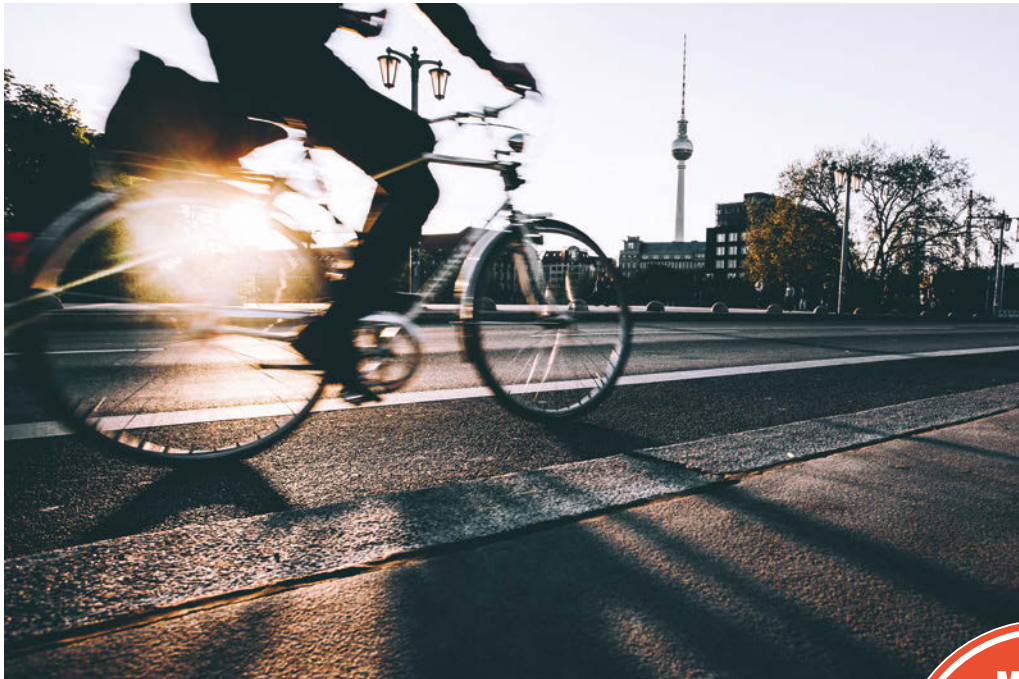
• **SCHICKE OUTFITS** • **FITNESS- & TOUREN-TIPPS**

SPECIALIZED



COMO
IT'S YOU, ONLY FASTER

www.specialized.com/turbo-como



DISKUSSION BEREICHERT

MYBIKE
IHRE MEINUNG?

Wir freuen uns über
Leserpost – zu allen Themen!
info@mybike-magazin.de

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

im Moment, in dem ich diese Zeilen schreibe, posauert Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer in die Welt, dass der Vorschlag eines generellen Tempolimits auf deutschen Autobahnen „gegen jeden Menschenverstand“ sei. Was ein Tempolimit auf den Autobahnen hierzulande tatsächlich bewirkt, will ich inhaltlich nicht bewerten; bedenklich aber finde ich, mit welcher Attitüde Herr Scheuer die Diskussion darüber abzuwürgen versucht und die Befürworter von vornherein diskreditiert. Diskussionen muss man sich stellen und Kritik aushalten.

MYBIKE liefert dafür in dieser Ausgabe ein Beispiel; der renommierte Verkehrswissenschaftler Dr. Hermann Knoflacher aus Wien sieht in der Förderung des Radverkehrs zwar einen wichtigen Beitrag zur Lösung innerstädtischer Verkehrsprobleme, macht zur Rolle des Pedelecs in diesem Zusammenhang im Interview (ab Seite 100) aber durchaus kritische Anmerkungen. Klar in der Sache, höflich in der Form. Es lohnt, über seinen Einwand ruhig mal nachzudenken, auch wenn man möglicherweise zu einem anderen Schluss kommt.

Viel Spaß mit diesem Heft 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



Die Frühlingsfrage:
Brauche ich ein
neues Rad – und
wenn ja, welches?
Unsere Kaufberatung
führt quer durch alle
Klassen zum Ziel

FAHRRÄDER & ZUBEHÖR

► 16 KAUFBERATUNG

Alles klar: der kompetente Wegweiser im
Dickicht der Fahrradgattungen und -teile

► 30 TEST: E-ALLTAGSRÄDER

Machen das Leben leicht: zehn vielseitige
Einsteiger-Pedelecs im Vergleich

► 42 KAUFBERATUNG: RAD-OUTFIT

Funktional, aber geschmackvoll: die richtigen
Radklamotten für alle Lebenslagen

50 TEST: IDWORX GRANDONE

Perfektionismus mit Rennlenker: der neue
Idworx-Sporttourer im exklusiven Einzeltest

► 52 TEST: RÄDER UM 1.000 EURO

Was geht für 1.000 Euro? Sieben Allrounder im
Preis-Leistungs-Vergleich

► 62 TEST: BROSE C-DRIVE

Sanfter Schub: Der neue C-Drive-Pedelec-
Antrieb wurde speziell für Kurzstreckler und
Einsteiger entwickelt. Was bringt das?

70 SOFTSHELL-JACKEN

Komfortabler Schutz für fast alle Fälle: sieben
sportliche Radjacken im Vergleich

76 SMARTPHONE-HALTERUNGEN

Wenn das Telefon zum Navi wird, gehört es ins
Blickfeld. Doch wohin mit dem Ding? Und wie?

80 TESTCENTER

Ausprobiert: neues Zubehör im Urteil der
MYBIKE-Redaktion



XXL Kärnten:
Tief im Süden, wo
die Sonne scheint:
28 Extra-Seiten
voller Kärntner
Rad-Delikatessen

70

Harter Test für
weiche Schalen:
sieben sportliche
Softshell-Jacken in
Regentest und
Kältekammer



MOBILITÄT & VERKEHR

64 FAHRRADMUSEUM

Privat und prächtig: das Deutsche Fahrrad-museum in Bad Brückenu

94 SICHER AUF DEM E-BIKE

Gezähmte Kraft: Expertentipps für unfallfreie Fahrmanöver mit Elektro-Schub

100 INTERVIEW

Prof. Hermann Knoflacher hat Wien verändert. Ein Gespräch über Gewohnheit, Geschwindigkeit und echten Fortschritt

GESUNDHEIT & FITNESS

84 FITNESS-NEWS

Vorsorge-Check beim Sportarzt: Das zahlt die Krankenkasse

86 ERGONOMIE: DAS GESÄSS

Lastenausgleich: So nehmen Sie Druck von Nerven, Knochen, Blutgefäßen

REISE & TOUREN

114 REISE-NEWS

Nachrichten, Ideen und neue Angebote vom Rad-Reisemarkt

116 LÜNEBURGER HEIDE

Kurztrip: zwei Tagestouren für ein erstaunlich hügeliges Wochenende im Norden

120 WOLFGANGWEG

Klares Wasser, klare Richtung: 400 Kilometer auf den Spuren des Heiligen, von Regensburg zum österreichischen Wolfgangsee

RUBRIKEN

03 Editorial

06 Magazin

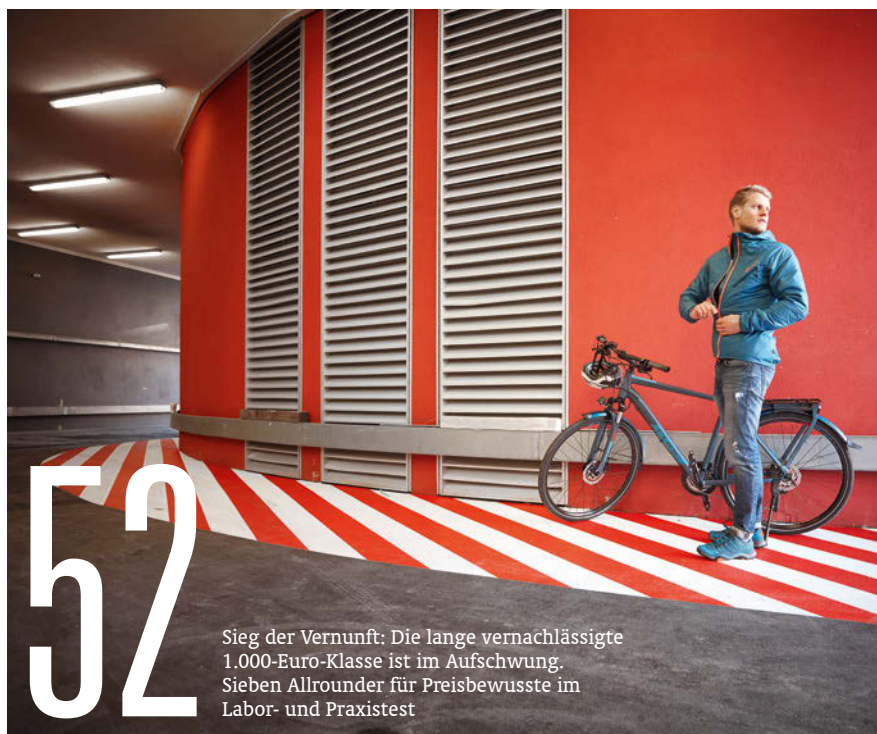
28 So testet MYBIKE

92 Das mach ich selbst

128 Nachgefragt

130 Vorschau/Impressum

► Titelthemen dieser Ausgabe



Sieg der Vernunft: Die lange vernachlässigte 1.000-Euro-Klasse ist im Aufschwung. Sieben Allrounder für Preisbewusste im Labor- und Praxistest

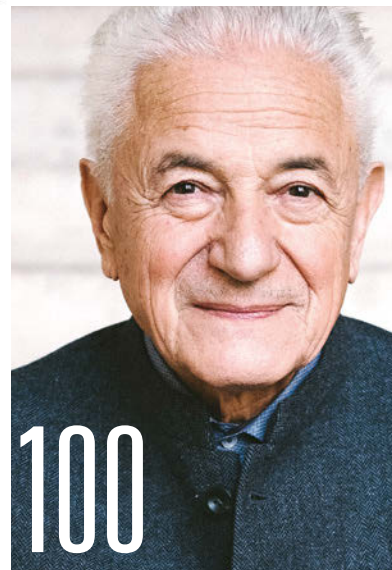


30

Von A wie Akkuleistung bis Z wie Zuladung: zehn Alltags-Pedelecs unter 2.500 Euro im umfassenden MYBIKE-Test



LESERBEFRAGUNG:
WAS MÖCHTEN SIE
LESEN, WELCHES
FAHRRAD KAUFEN, UND
WOHIN GEHT'S
IN DEN URLAUB?
WER MITMACHT, KANN
ZWEI TOP-RÄDER
GEWINNEN!



100
Vordenker: Für den Verkehrswissenschaftler Hermann Knoflacher ist das Autofahren ein menschenfeindliches Virus

Der Stoff für neuen Schub

Das Pragma-Bike bezieht den Strom für den Antrieb aus einer Brennstoffzelle



STROM AUS WASSERSTOFF Das erste E-Bike mit Brennstoffzelle haben wir in MYBIKE bereits vorgestellt. Mittlerweile bietet Pragma auch ein zweites Modell als Mountainbike-Version. Aber viel wichtiger: Zusammen mit dem französischen Unternehmen Ergosup wurde nun auch eine praxismgerechte „Wasserstoff-Tankstelle“, die Ladestation HyRiS, präsentiert. Die neue Wasserstoffgenerator-Technologie basiert auf Elektrochemie und soll ohne mechanische Kompression auskommen. Pragma will künftig vor allem Radverleiher, öffentliche Einrichtungen und Universitäten mit E-Bikes und Ladestationen ausrüsten. Ein Verkauf an Endverbraucher ist noch nicht vorgesehen. www.pragma-industries.com, www.ergosup.com



ÜBERHOLVORGANG

Beim Überholen eines anderen Radfahrers besteht keine grundsätzliche Verpflichtung, vorher zu klingeln. Etwas anderes ist es, wenn der Überholvorgang wegen geringer Straßenbreite gefährlich oder der zu Überholende erkennbar unsicher ist. Mit dieser Begründung wurde die auf Schmerzensgeld, Sachschaden und Verdienstausschlag gerichtete Klage eines Radfahrers abgewiesen, der behauptete, die ihn überholende Radfahrerin sei zu dicht an ihm vorbeigefahren und habe seinen Sturz deshalb verschuldet. Das Berufungsgericht bestätigte die Auffassung des Landgerichts, der gut ausgebaute Fahrradweg habe ein Überholen ohne Behinderung ermöglicht. Ein Abstand zwischen den Fahrenden (nicht zwischen den Lenkern) von einem Meter sei ausreichend. Es spreche auch nicht gegen die überholende Radfahrerin, dass sie der Einstellung des Strafverfahrens gegen Zahlung von 500 Euro zugestimmt habe. Zum einen sei das Zivilgericht daran nicht gebunden, zum anderen erkläre sich die Zahlung aus der Scheu der Überholerin vor einem Strafverfahren. Der Antrag auf Einholung eines Gutachtens sei erst in der Berufungsinstanz – und damit verspätet – gestellt worden (KG vom 09.04.2018 – 22 U 146/16, BeckRS 2018, 7500).



1 E-Bike mit vier Rädern: Der Bio-Hybrid von Schaeffler kann bald in Serie gehen

2 Screecher ist ein Zwitter aus E-Bike und E-Auto: Es fährt mit und ohne Pedalantrieb

3 E-Auto vom Radhersteller: SIN von Biomega

MIT STARKEM TRITT VORAN

KOMBINATIONEN AUS PEDALANTRIEB UND E-MOTOR
SCHIEBEN IMMER NEUE FAHRZEUG-KONZEPTE AN

Insider behaupten, die Elektronikmesse CES in Las Vegas sei mittlerweile wichtiger für die Zukunft der Mobilität als die Detroit Motor Show. Auf jeden Fall scheinen die Aussteller in Las Vegas mehr als die renommierten Auto-Produzenten an die sogenannten Last-Mile-E-Fahrzeuge zu denken. Das sind die kleinen Mobile, die möglichst emissionsfrei urbane Kurzstrecken bedienen sollen. Dazu zählt beispielsweise der Bio-Hybrid der deutschen Firma Schaeffler, sozusagen ein Pedelec auf vier Rädern, das bei 25 km/h abriegelt. Dach und Windschutzscheibe machen es witterungsunabhängig und damit ganzjahrestauglich. Im Jahr 2020 soll der Bio-Hybrid in einer Cargo- und in einer Passagier-Version mit zwei Sitzen auf den Markt kommen. Auch das Screecher ist ein Hybrid aus E-Auto und E-Bike, das mit und ohne Pedalantrieb bewegt werden kann. Dabei helfen zwei 350-Watt-Elektromotoren. Das Screecher soll nur rund 2.500 US-Dollar kosten und den Mangel an bezahlbaren, CO₂-neutralen Transportmitteln für Kurzstrecken ausgleichen. Das Kleinfahrzeug ist vorerst für die Märkte in Nordamerika und Asien gedacht. Dass Radhersteller auch Autos bauen können – allerdings ohne Pedale –, beweist der dänische Fahrradhersteller Biomega mit seinem Modell SIN. Der Viersitzer wird von vier unabhängigen Radnabenmotoren an allen vier Rädern angetrieben. Die Höchstgeschwindigkeit soll bei 130 km/h, die Reichweite bei 160 Kilometern liegen. Zu kaufen soll das Vehikel ab 2021 sein.



CHANSONSÄNGER MAX RAABE
ERHÄLT DIE AUSZEICHNUNG
„FAHRRADFREUNDLICHSTE
PERSÖNLICHKEIT 2019“

EINE STIMME FÜRS RAD

Das Fahrrad ist für den 55-jährigen Musiker ständiger Begleiter und Inspiration für seine künstlerische Arbeit. Auf die Frage, was er im Besonderen mit dem Radfahren verbinde, sagt Max Raabe: „Das Gefühl, für mich zu sein. Nach langer Zeit im Studio ist es schön, rauszufahren und die Arbeit mit jedem Meter hinter mir lassen zu können. Mit dem Fahrrad ist man tatsächlich freier als mit dem Auto.“ Im Jahr 2017 veröffentlichte Max Raabe den Song „Fahrrad fahr’n“, eine kleine Ode an das Fahrrad mit Liedzeilen wie „Manchmal läuft im Leben alles glatt – vorausgesetzt, dass man ein Fahrrad hat“. Der radelnde Musiker nimmt den Preis am 13. Mai 2019 auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Dresden persönlich entgegen. Die „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit“ ist seit 2003 Bestandteil des bundesweiten Wettbewerbs des Deutschen Fahrradpreises, einer Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden. Partner des Wettbewerbs sind der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) und der Verbund Service und Fahrrad (VSF).

CHAOS DURCH E-SCOOTER?

Der ADFC kritisiert die vom Verkehrsministerium geplante Zulassungsverordnung für Elektrokleinstfahrzeuge wie E-Scooter (bis 20 km/h). Diese Roller sollen Radwege mitbenutzen dürfen. „Deutsche Radwege taugen nicht einmal für die sichere Abwicklung des vorhandenen Radverkehrs“, meint ADFC-Geschäftsführer Burkhard Stork. Er befürchtet in Zukunft Unfälle und unschöne Szenen auf dem Radweg. Das Problem seien allerdings nicht die E-Scooter an sich, sondern mangelhafte Infrastruktur.



FRÜHERE PREISTRÄGER

2018 Hannes Jaenicke, Schauspieler
2017 Sebastian Krumbiegel, Musiker
2016 Peter Lohmeyer, Schauspieler
2015 Boris Palmer, OB von Tübingen
2014 Inge Niedek, ZDF-Meteorologin
2013 Michaela May, Schauspielerin

Fotos: Dullnig, öhn – Der Deutsche Fahrradpreis, Imago (2)



ERSTER SOLARRADWEG DEUTSCHLANDS

EIN SPEZIELLER FAHRBAHNBELAG ERZEUGT STROM FÜR DIE BELEUCHTUNG UND DAS ABTAUEN VON EIS IM WINTER

Es sind bisher zwar nur 90 Meter in Erftstadt bei Köln, aber ein Anfang ist gemacht. Die robusten Photovoltaikmodule als Fahrbahnbelag erzeugen in erster Linie den Strom für die Radwegbeleuchtung. 200 Quadratmeter bringen dabei zwölf Megawattstunden pro Jahr. Überschüssiger Strom wird ins örtliche Netz eingespeist. Die Solarwegstrecke ist Teil des Projektes „Infrastrukturering Liblar – Wandel der Mobilitätsstruktur“ aus dem Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“. Die Ingenieure geben zu, dass die Solarfahrbahn aktuell noch ein sündhaft teures Projekt ist. Aber bei Übertragung der Technik auf Straßen und Parkplätze böte dieses Verfahren enormes Zukunftspotenzial auch für Elektroautos und Stadtbusse, die per Induktion direkt aufgeladen werden könnten.

EVENT-KALENDER

21.–24.2. Essen

Fahrrad Essen – Freizeitmesse
www.fahrrad-essen.de

24.2. Hamburg

ADFC-Messe Rad+Reise
hamburg.adfc.de

1.–3.3. Utrecht/NL

Fiets en wandelbeurs, Radmesse
fietsenwandelbeurs.nl

15.–17.3. Kopenhagen/DK

Copenhagen Bike Show
copenhagenbikeshow.dk

23.–24.3. Düsseldorf

Cycling World – Rad-Ausstellung
www.cyclingworld.de

24.3. Hildesheim

ADFC-Fahrradmesse
adfc-hildesheim.de

29.–31.3. Freiburg

Bike Aktiv, Freizeitmesse
www.freizeitmessen-freiburg.de

5.–7.4. Dortmund

E-Bike-Festival
ebike-festival.org



31.5.–2.6. Millstätter See

E-Bike-Event in Kärnten
emotions-event.com



Carbon fiber
 ebike cranks

Miranda
 The European Bike Fundamentals.

www.mirandabikeparts.com

Collegato per:

COMPETE 2020

2020

2020

BÜCHER • BÜCHER • BÜCHER

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



EINE FAMILIE, ZWEI RÄDER UND DAS ABENTEUER UNSERES LEBENS

Selbst für einen Abenteuer-Profi war dieser „Familienausflug“ etwas Besonderes: Mit Frau, Kleinkind und Lastenrad begab sich der Reisefotograf André Schumacher auf Familienradtour durch Europa, vier Monate lang von Mecklenburg nach Pamplona.

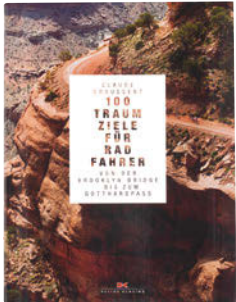
André Schumacher, 191 S., Holiday, 16,90 Euro



100 Traumziele für Radfahrer

Exotische Ziele oder Urlaub vor der Haustür: Anregungen für Radreisen mit dem Rennrad, Mountainbike oder Tourenrad in der ganzen Welt liefert dieser Bildband.

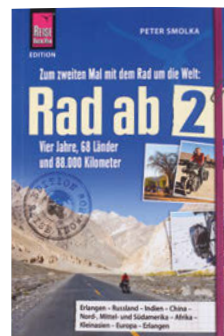
Opulente Fotos, Infohäppchen und ein kurzer Abriss zu Lage, Geschichte und Charakter der jeweiligen Region wecken das Interesse für die 100 verschiedenen Destinationen. Ein Tourentipp liefert Stoff für weitere, eigene Recherchen. **Claude Droussent, 208 S., Delius Klasing, 29,90 Euro**



AUF DIE SCHLANKE TOUR

Auf seiner Solo-Radtour von Freiburg zum Nordkap und zurück lernt Management-Berater Michael Habighorst, die Management-Theorie auch als umfassende Lebensphilosophie zu verstehen. Eine zwar gewagte, aber auch schlüssige Analogie von Produktionsprozess und Fahrradreise.

Michael Habighorst, 174 S., O'Reilly, 19,90 Euro



RAD AB 2

Seine zweite Weltreise per Velo führte Peter Smolka auf verschlungenen Routen weitere vier Jahre lang durch 68 Länder und eine Menge Abenteuer. Und noch immer blickt Smolka staunend auf diese Welt und erzählt spannend von seinem außergewöhnlichen Leben auf

Achse und den überraschenden Einsichten daraus.

Peter Smolka, 402 S., Reise Know-How Verlag, 17,50 Euro



RADFERNWEGE ÖSTERREICH, SCHWEIZ, ITALIEN

Fast 400 Seiten geballte Info zu rund 60 Fernradwegen in den Alpen-Republiken Österreich, Schweiz und Italien. Ein praktisches Planungsinstrument für den nächsten Radurlaub mit allen wichtigen Details wie Übersichtskarten, Höhenprofilen, Kontaktadressen sowie Verbindungen zu anderen Radwegen.
Radfernwege A, CH, I, 390 S., Esterbauer, 15 Euro



DEUTSCHLANDS SCHÖNSTE RADFERNWEGE

Der kürzeste ist rund 200 Kilometer lang, der längste mehr als 1.000: Thorsten Brönner beschreibt in Wort und Bild 50 Fernradwege zwischen dänischer Grenze und Alpenrand. Dazu 260 weitere deutsche Fernradwege im Überblick.
Deutschlands schönste Radfernwege, Bruckmann, 286 S., 29,99 Euro



WIEN – BALATON – BUDAPEST

Es muss nicht immer entlang der Donau gehen von der österreichischen zur ungarischen Hauptstadt. Dieser neue, praktische Radguide mit Detailkarten 1:75.000 beschreibt die rund 600 Kilometer lange Strecke von Wien nach Budapest über den Neusiedler See und den Plattensee. Wie immer in dieser Reihe ist der Spiralguide wetterfest und bietet zum Download die GPS-Tracks inklusive Alternativrouten.
Wien – Balaton – Budapest, 120 S., Esterbauer, 14,90 Euro



Stell' Dir vor, es geht nur
bergauf und Du kommst
mit einem Lächeln an.
Let's move.



Cargoli-Bausätze als Schreibtisch-Lastenrad, als Spardose fürs Taschengeld oder als Designobjekt



GROSSE RÄDER GANZ KLEIN

ES MUSS NICHT IMMER DAS MODELLAUTO SEIN. DREI BERLINER VÄTER UND CARGOBIKE-FAHRER HATTEN DIE IDEE ZU CARGOLI – LASTENRÄDER IM MINIATURFORMAT ALS KINDERSPIELZEUG UND DESIGNOBJEKT

Warum sollen die Kinder zu Hause oder im Kindergarten immer mit Autos spielen? So kam drei Berliner Vätern die Idee zu den Miniatur-Lastenrädern. Der Cargo-Klassiker „Long John“ wird aus Buchen- und Kirschbaumholz geschreinert und mit Leinöl behandelt. Für erwachsene Kinder gibt's aber auch einen Bausatz für den Schreibtisch oder das Sideboard, ideal als Stiftesammler – oder auch mit Kastenaufbau als Spardose. Wer möchte, kann auch Firmenlogos oder Initialen einbrennen lassen. Die hölzernen Cargoli-Bikes gibt's ab 24,90 Euro; sie werden außer via Internetshop auch von einigen Radhändlern vertrieben. www.cargoli.de

STURZSENSOR



Kronkorkengroße Buttons am Helm machen das Radfahren sicherer – zumindest können die neuen Sturzsensoren Tocsen sowie ANGi von Specialized mittels Smartphone-App im Notfall schnell Hilfe alarmieren. Die Sensoren können Rotations- und Beschleunigungskräfte messen. Überschreiten diese bei einem Unfall oder Sturz bestimmte Grenzwerte, werden persönliche Notfallkontakte aktiviert. Beide Sensoren arbeiten nach ähnlichem Prinzip und sind leicht am Radhelm anzubringen. Sie kosten zwischen 50 und 75 Euro. www.tocsen.de www.specialized.com

The Schwalbe logo, consisting of the word "SCHWALBE" in white capital letters inside a blue oval, set against a dark blue rectangular background in the top right corner.

SCHWALBE

THE
NEW **MARATHON**

GT

SERIES

Alles was du brauchst,
aber nichts zu viel.
Die **MARATHON GT SERIE**.
Pannensicher mit DualGuard.
Der dynamische Lifestyle-Reifen.
Der dynamische Lifestyle-Reifen
MARATHON GT. Der Ganz-
jahresreifen MARATHON GT 365
mit Four-Season-Compound.
Und der MARATHON GT TOUR
für (fast) jedes Gelände.

GT TOUR

GT

GT 365

LESERUMFRAGE

WIR MÖCHTEN SIE ALS LESER BESSER KENNENLERNEN, DAMIT WIR MYBIKE NOCH INFORMATIVER UND INTERESSANTER GESTALTEN KÖNNEN. MACHEN SIE MIT UNTER www.mybike-magazin.de/umfrage/2019/mag UNTER ALLEN TEILNEHMERN VERLOSEN WIR EIN TREKKINGBIKE UND EIN E-BIKE SOWIE WEITERE HOCHWERTIGE PREISE!



COBOC SEVEN MONTREAL

Elegantes E-Bike für die Stadt. Der 352-Wattstunden-Akku verbirgt sich dezent im Unterrohr. Die Sieben-Gang-Schaltung von SRAM und die hochwertige Ausstattung mit Scheibenbremsen, Supernova-Scheinwerfer, integriertem Rücklicht, Gepäckträger und Schutzblechen machen das Seven Montreal zum zuverlässigen City-Flitzer. Mittels Coboc-App und Smartphone wird das Montreal zum vernetzten Smartbike.
Wert: 4.599 Euro, www.coboc.biz

HAUPTPREISE



TOUT TERRAIN THE CITY BLACK EDITION

Sonderedition des Klassikers. Die elegante mattschwarze Lackierung passt optimal zu Shimanos Metrea-Gruppe. Der leichte CrMo-Rahmen, die Supernova-Beleuchtung und der Tubus-Fly-Gepäckträger machen das City zum agilen Pendlerrad.

Wert: 1.990 Euro
www.tout-terrain.de

S'COOL TAXXI ELITE

Anhänger, Buggy und Jogger in einem. Die zweifach verstellbare Federung sowie die im Jogger-Set beigegefügte Handbremse vereinen Komfort und Sicherheit. In der großen Kabine ist Platz für zwei Kinder, die mit einem patentierten Fünfpunkt-Magnetgurt-System gesichert sind. Ein mehrfach verstellbarer Schiebebügel lässt sich unterschiedlichsten Bedürfnissen anpassen. Der integrierte Kofferraum bietet Stauraum für zusätzliches Gepäck. Inklusive zwei Universalkupplungen und Fahne.

Wert: 599 Euro
www.mytaxxi.de





**ORTLIEB
TWO URBAN**
Wasserdichte Pendler-
Tasche, die mit dem
Quick-Lock-3.1-System an
jeden Gepäckträger passt.
Ein Organizer im Inneren
schafft Platz für Notebook,
Tablet und mehr.
Wert: 180 Euro
www.ortlieb.com



SENA R1 HELM-SET
Mehr als ein Fahrradhelm: Mit
dem integrierten Bluetooth-
System kann man mit bis zu
drei weiteren Sena-Trägern
kommunizieren. Auch die
Ansagen vom Navi oder Anrufe
können übertragen werden.
Wir verlosen zwei Stück.
Wert: je 260 Euro
www.sena.com

SQLAB 702 UND 710
Komfort-Griffe. Die Flügel
schaffen eine breitere
Auflagefläche, so wird das
Handgelenk unterstützt.
Zugleich lastet weniger Druck
auf den empfindlichen
Handnerven.
Wir verlosen jeweils zwei Paar.
Wert: 40 bzw. 35 Euro
www.sq-lab.com



**KRYPTONITE
EVOLUTION MINI 7**
Flexibler Schutz. Das Bügel-
schloss aus Kryptonium-Stahl in
Verbindung mit dem 1,20 Meter
langen Stahlkabel bietet diverse
Anschliebmöglichkeiten und
lässt Dieben keine Chance.
Rahmenhalterung inklusive.
Wert: 65 Euro
www.kryptonitelock.de

DR. WACK F-100
Rundum-Sauber-Paket, bestehend aus
Fahrrad- und Kettenreiniger sowie
Kettenöl. Dank Gel-Formel haften die
Reiniger gut und lösen Schmutz
zuverlässig. Das extrem kriechfähige
Kettenöl schafft besten Korrosions-
schutz. Wir verlosen zehn Sets.
Wert: je 44 Euro
www.wackchem.com



Entdecken Sie die
Active-Radtaschen
von Norco. Leicht,
robust und funktionell -
der perfekte Begleiter
für jede Tour.

NORCO
www.norco-bags.de



WAS DARF'S DENN SEIN?

WER DIE WAHL HAT, HAT DIE QUAL. DAS GILT AUCH UND VOR ALLEM FÜR DEN FAHRRADKAUF. WELCHES RAD PASST AM BESTEN ZU MIR? SOLL ES EINEN MOTOR HABEN ODER BESSER NICHT? MYBIKE GIBT PRAKTISCHE TIPPS UND HILFT BEIM SUCHEN UND FINDEN

TEXTE Jochen Donner und Uli Frieß



FRÜHER WAR NICHT ALLES BESSER – der Kauf eines Fahrrads aber ganz sicher einfacher. Nicht nur hat die Vielfalt an Radkategorien und Modellen deutlich zugenommen, es stellt sich auch die Frage, ob das neue Gefährt ein klassisches Fahrrad oder ein motorisiertes Pedelec sein soll. Wer noch unentschlossen ist, sollte sich gut überlegen, was er mit dem neuen Rad machen möchte. Wenn Sie sich nicht festlegen wollen, ist das aber auch kein Handicap: Klassische Allrounder bieten ein breites Einsatzspektrum, sie taugen als Arbeitstiere für den täglichen Einsatz zwischen Arbeitsplatz, Zuhause und Supermarkt ebenso wie für die Wochenendtour zum Badesee. Wer eher auf ausgedehnte Radtour gehen will, wird mit einem langstreckentauglichen Tourenrad glücklich. Sportlich orientierte Fahrer, die ihre Fitness auf zwei Rädern ausbauen wollen, können unter verschiedensten pedalgetriebenen Sportgeräten wählen. Zusätzlich gibt es Räder für spezielle Aufgaben und Ansprüche wie Transporter, Falt- und Kompakträder sowie Style- und

Sanfter Elektroschub oder pure Muskelkraft – das Wichtigste ist, dass das neue Rad optimal zu Ihrem Fahrstil passt. Nur wer genau weiß, was er will, ist auch nach Jahren noch mit seinem Bike zufrieden

Singlespeed-Räder. Mittlerweile stellt die Fahrradindustrie selbst ausgefallenste Modelle auch mit E-Motor auf die Reifen. Ob sich Ihr neues Rad nur mit Muskelkraft oder mit zusätzlichem Motorschub bewegen soll, dafür gibt es Pro- und Contra-Argumente. Das Pedelec schenkt Ihnen als Hybridfahrzeug zusätzliche Energie, Radfahren ist damit weniger anstrengend. Nicht so gut trainierte Radfahrer sind deshalb mit Pedelecs schneller unterwegs und können weitere Strecken mit geringerem Krafteinsatz zurücklegen. Nicht außer Acht lassen darf man aber: Pedelecs sind technisch komplizierter und deutlich schwerer als klassische Fahrräder ohne Motor. Zudem sind sie teurer und benötigen regelmäßig Energienachschub aus der Steckdose. Räder ohne Motor sind einfacher aufgebaut und lassen sich mit ein wenig handwerklichem Geschick selbst reparieren. Für beide Varianten gilt jedoch: Sie trainieren ihre Fahrer, fördern Motorik und Koordination, machen Spaß und sind gut für die Gesundheit.

ALLROUNDER & CITY-BIKES



MULTIFUNKTIONALE MINIS

Aus den ehemals klapprigen Minirädern sind fahrstabile Multitalente geworden. Sie rollen auf 20- bis 24-Zoll-Laufrädern, sind wendig und agil. Scheibenbremsen, Getriebenaben und potente Motoren machen die Minis fahrsicher, zuverlässig, wartungsarm und flott. Dass sie sich zusätzlich platzsparend unterbringen lassen, prädestiniert sie für den Stadteinsatz. Doch auch den Ausflug an den Badensee oder in den Biergarten schaffen die Minis klaglos. Praktisch sind platzsparende Klapp-Pedale und Speedlifter zum schnellen Einstellen der Lenkerhöhe. i:SY N3.8 ZR, 3.589 Euro

Allrounder sind wie gute Freunde, auf die man sich gerne verlässt – und beinahe genauso schwer zu finden. Nicht, weil sie so selten wären, im Gegenteil. Das Angebot an Rädern für jeden Tag oder das urbane Verkehrsgetümmel ist riesig und deshalb beinahe unüberschaubar. Und weil es das Allround-Pedelec, das alles gleich gut kann, nicht gibt, sollte man schon vor dem Kauf wissen, was man mit dem Rad machen möchte. Wer sich über Einsatzzweck, Komponenten und Preislimit im Klaren ist, findet im Fachhandel schneller den richtigen Partner. Letzte Gewissheit, ob das Wunschräd zu den persönlichen Vorlieben passt, bringt eine ausgiebige Probefahrt. Auf die sollte man keinesfalls verzichten



SORGLOS & WARTUNGSARM

Vermutlich niemand liebt Fahrradputzen. Deshalb spricht viel für wartungsarme Fahrradtechnik: Nabenschaltungen lassen weder Schmutz noch Nässe ans Getriebe, sogar der günstigste Gates-CDN-Riemen statt einer Kette benötigt keinerlei Schmierung. LED-Lichtanlagen mit Nabendynamo zählen zum Standard, voluminöse Reifen machen eine wartungsbedürftige Federgabel verzichtbar. Ob die oft eher magere Übersetzungs-Bandbreite einer Nabenschaltung genügt, hängt vom Radler und dem befahrenen Terrain ab. Bergamont Vitess N8 Belt, 1.099 Euro



VIELSEITIGER ALLESKÖNNER

Allrounder können einfach alles: Nahverkehr, Pendlerstrecken, Sonntagsausflug oder Wochenend-tour. Moderne Stahl- oder Alu-Rahmen bieten ein großes Spektrum an Sitzpositionen von gemütlich-aufrecht bis strikt sportlich. Dazu kommt die Wahl zwischen Starr- und Federgabel. Falls Federgabel, raten wir zu hochwertigen Modellen mit Luftfederung. Höhere Qualität lohnt sich vor allem auch bei den Reifen: Zwischen etwa 500 und mehr als 1.000 Gramm schwanken hier die Gewichte. Weniger rotierende Masse am Rad macht sich besonders positiv bemerkbar: Das gesamte Bike wird agiler. Stevens Esprit, 1.399 Euro

Räder
für jede
Gelegenheit
brauchen
eine hoch-
wertige,
wartungs-
arme und
vor allem
vollständige
Ausrüstung

ALLZEIT BEREIT

Die Anforderungen an Allround-Pedelecs sind hoch: Sie müssen immer zuverlässig funktionieren, einfach zu bedienen sein und auch widriges Wetter klaglos überstehen. Kurzum, ein guter Allrounder kommt dem perfekten Rad sehr nahe. Hoher Fahrkomfort stellt sicher, dass das Pedelec auch gerne genutzt wird. Neben einer guten Federgabel sind deshalb breite Reifen von Vorteil. Langlebige und sichere Bauteile tragen dazu bei, dass man lange Zeit Freude am Rad hat. Achten Sie deshalb auf eine qualitativ hochwertige Ausrüstung und auf saubere Verarbeitung Ihres Wunschrads.

Rose Xtra Watt Evo Alfine 11, 3.799 Euro



uebler
FAHRRADTRÄGER

Einfach genial.
Genial einfach.

www.uebler.com
Wir bewegen deine Leidenschaft



ALLROUNDER & CITY-BIKES

Innen verlegte Züge

Im Rahmen verlegte Schaltzüge sind besser geschützt, das Bike sieht aufgeräumter aus. Doch der Austausch verschlissener Züge kann leicht zur wüsten Fieselei werden. Achten Sie hier auf durchgängig in Hüllen verlegte Züge.

Discs einfahren

Neue Scheibenbremsen muss man einfahren, damit sie sicher arbeiten. Bremsen Sie auf sicherer Strecke mindestens dreimal nacheinander aus 30 km/h stark ab bis kurz vor Stillstand. Das passt Scheiben und Beläge einander an.

Breite Reifen rollen besser

Je breiter, desto weniger Druck verträgt ein moderner Reifen. Hochwertige Marken-Pneus vereinen hohe Pannensicherheit, geringen Rollwiderstand und niedriges Gewicht. Bei rotieren der Masse spürt man jedes Gramm Mehrgewicht doppelt.

Lohnt sich eine Federgabel?

Wenn Sie häufig auf schlechten Strecken unterwegs sind, ist eine gute Federgabel empfehlenswert. Bevorzugen Sie hochwertige Luftfeder-gabeln. Sie arbeiten meist sensibler und lassen sich feiner auf Ihr Gewicht abstimmen.

Investieren Sie in Qualität

Je intensiver Sie Ihr Bike benutzen, desto mehr zahlt sich der Griff zu guter Qualität aus. Lassen Sie sich von hohen Preisen nicht sofort abschrecken. Auf eine lange Nutzungsdauer bezogen, erspart ein Qualitätskauf meist viel Ärger.



BEQUEMES CITY-BIKE

Das perfekte Stadtrad fährt sich primär sicher und flott, bietet bei aufrechter Sitzposition viel Überblick und bremst per Disc- oder Magura-Felgenbremse sicher bei jeder Witterung. Tagfahr- und Standlicht vorne und hinten erhöhen die Sichtbarkeit. Wartungsarme Nabenschaltung und vielleicht ein Riemenantrieb reduzieren den Pflegeaufwand. Ein Hinterbau-Ständer lässt auch das beladene Rad standsicher parken. Dicke Reifen (ab 50 mm) bei geringerem Druck ersetzen eine schwere, pflegebedürftige Federgabel. Victoria Urban 5.8, 1.499 Euro

FÜR SIE UND IHN

Moderne Pedelecs mit Tiefeinsteiger- oder Wave-Rahmen beweisen: Unisex kann sexy sein! Mit tiefem Durchstieg eignen sie sich für Frauen und Männer jeden Alters und für Menschen mit Bewegungseinschränkungen. Abgesehen von langen Touren oder dem Transport von schwerem Gepäck, sind sie beinahe universell einsetzbar. Zudem sind die Räder in den vergangenen Jahren deutlich sicherer geworden. Rahmenflattern, unkontrolliertes Aufschwingen der Rahmenfront kommt so gut wie nicht mehr vor. Diamant Ubari+, 2.299 Euro



FLEXIBLES FALTRAD

Sie sind ideal zum flüssigen Vorwärtsskommen im urbanen Raum: selber radeln, so weit es geht. Längere Strecken oder schlechtes Wetter überbrückt man per U- oder S-Bahn. Dank cleverer, stabiler Faltgelenke und ausgereifter Geometrien fahren sich moderne Falter mit 20-Zoll-Laufrädern ähnlich wie ein ausgewachsenes Bike. In Sekunden lässt sich das Rad zu einem handlichen Paket falten. Eine sportliche Ketten- oder pflegeleichte Nabenschaltung und mechanisch oder hydraulisch bediente Disc Brakes machen die kompakten Räder aber zum vollwertigen Alltags-Fahrzeug. Tern P10, 1.399 Euro



LEICHTTRANSPORTER

Sie sind die heimlichen Stars im Stadtverkehr: Lastenräder bringen die Kinder von A nach B, den Einkauf vom Supermarkt nach Hause, sie sind die Einsatzfahrzeuge vieler Lieferdienste oder transportieren Handwerker-Equipment. Transporter gibt es mit großen Front- oder Heckträgern oder als Tieflader. Letztere glänzen mit zentralem und tiefem Schwerpunkt und damit auch schwer beladen mit guten und sicheren Fahreigenschaften. Transporter sind mit und ohne Motor zu haben. Riese & Müller Packster 60, 6.500 Euro

E-POWER C29

DIE PREMIUMKLASSE DER TREKKING- RÄDER



Komfort und Sicherheit sind die Hauptmerkmale des E-Power C29. Die 29 Zoll Bereifung ermöglichen ein müheloses Gleiten über Schotter und Forststraßen. Das neu entwickelte Shadow Edge Tube sorgt für höchste Steifigkeit und Stabilität, gleichzeitig verschwindet der Akku formschön im Unterrohr. Mit dem Performance CX Motor von Bosch ist das E-Power C29 perfekt für den mühelosen Weg zur Arbeit.

Ab 3299 Euro

corratec *PASSION
OF CYCLING*

TOUR & REISE



GEPÄCKTRÄGER

Mit Alltagsgepäck wie Aktentasche oder Einkäufen kommt fast jeder Gepäckträger zurecht. Achten Sie darauf, dass die Federklappe nicht das Einhängen der Tasche behindert. Für Touren- oder Reisegepäck raten wir jedoch zu Markenträgern aus verschweißtem Alu- oder Stahlrohr. Der Träger sollte so tief wie möglich am Rad montiert sein. Jeder unnötige Zentimeter Höhe bringt mehr Unruhe bei Lastwechseln ins Spiel. Bei strebenloser Montage sollte die Lasche unter dem Schutzblech ein U-Profil aufweisen. Nur so entsteht ausreichend Seitensteifigkeit für Lasten über zehn Kilo. Achten Sie auf genügend Fersenfreiheit zu den Taschen.



Mit dem Fahrrad ein paar Tage unterwegs sein, ein bisschen Gepäck auf dem Träger und die Nase im Wind – diese Freiheit lässt sich schon mit einem guten Mittelklasse-Tourer genießen. Vielseitig und alltagstauglich wie ein Allrounder, liegt das Augenmerk zusätzlich auf möglichst hoher Gepäckstabilität, breit gestufter Schaltung und effizienter Sitzposition. Ab 1.000 Euro findet man tourentaugliche Bikes, bis etwa 2.500 Euro werden diese Räder stets leichter, sportlicher oder hochwertiger ausgestattet. Die lange Fahrradreise von der Haustür bis zum Horizont stellt deutlich höhere Anforderungen ans Material. Das sind Räder, bei denen man sich über jede einzelne Schraube Gedanken macht. Entsprechend hoch liegt hier daher auch das Preisniveau. Rechnen Sie ab 2.500 Euro mit nach oben offener Skala



1) Weltreise? Warum nicht. Höchst individuell sind hier die Ansprüche. Also auch die Radmodelle. Stabilität, Wartungsarmut und Zuverlässigkeit zählen mehr als niedriges Gewicht oder sportliche Fahrleistung. Eine breit abgestufte, zuverlässige XT-Kettenschaltung, Pinion- oder Rohloff-Getriebe sind ratsam. Velotraum VK 12 Pinion, 4.912 Euro

2) Ein-, Zwei-, Dreitagestourer: Im mittleren Segment wiegt ein Tourenrad 13 bis 15 Kilo. Die Kettenschaltung schränkt bei der Streckenwahl am wenigsten ein. Hohe Seitensteifigkeit des Gepäckträgers und am Lenkkopf bringt mehr Sicherheit bei Lastwechseln. Luftgabeln lassen sich besser auf Ihr Gewicht abstimmen. Cube Kathmandu Pro, 999 Euro

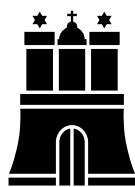
3) Langstrecken-Sportler: Für Freunde langer Radtouren gibt es ausgesprochen sportliche Pedelecs. Mit einem möglichst potenten Antrieb bleibt das Rad auch beladen dynamisch und agil. Ebenfalls wichtig für den Spaß auf Tour: ein hoher Fahrkomfort. Der Supercharger GT Touring von Riese & Müller überzeugt mit beidem. Ab 5.299 Euro

 DAS NEUE STEVENS E-14

MACHT AUTO FAHRER NEIDISCH



Starker Bosch CX 75 Nm-Motor // Anfahr-Automatik // Elektronische 14-Gang-Nabenschaltung // Gates Riemen // LED-Scheinwerfer mit Fernlicht
Alle Informationen auf stevensbikes.de/e14 und bei rund 500 STEVENS Händlern in Deutschland.



DESIGNED AND
ENGINEERED IN
HAMBURG

SPORT & FITNESS



1) Locker übern Schotter Gravelbikes mixen Einflüsse von Rennrad, Cyclocrosser und MTB mit sportlichen, leichten Rahmen-Gabel-Sets, Disc Brakes und dicken, geschmeidig rollenden Reifen. In leichtem Gelände schnell unterwegs, so lautet ihr Auftrag. Canyon Grail AL 7.0 SL, 1.599 Euro

2) Feld-, Wald- und Wiesen-Bike Als gestripptes Trekkingbike kann man die Crossbikes mit Feder- gabel, schmalen Stollenreifen und geradem Lenker verstehen. Die schnelle Feierabendrunde oder das Waldweg-Surfen am Wochenende kann direkt vor der Haustür starten. KTM Legarda Race, 1.449 Euro

3) Straßentraining pur Leises Sausen auf Asphalt kann süchtig machen. Viele Radler scheuen jedoch den Rennlenker. Für solche Schnellfahrer und Kilometerfresser ideal: das leichte Fitnessrad mit geradem Lenker und eng gestufter Rennradschaltung ab etwa 8,5 Kilo. Rose Multicross Pro, 1.499 Euro

4) Mit dem E-MTB lassen sich Berg und Tal ganz neu erfahren. Die motorisierten Bergziegen begeistern auch eingefleischte MTB-Puristen, denn die Kraftpakete meistern Singletrails problemlos bergauf. Den sportlichen Einsatz bestimmt der Fahrer. Corratec E-Power Xvert Pro, 2.999 Euro

Die pure Lust an der Bewegung – mit einem Bike ist sie perfekt umsetzbar! Die dynamische Tretbewegung entlastet die Gelenke und trainiert effektiv Kraft, Herz und Kreislauf. Das Draußensein, Wetter, Landschaft und sich selbst zu spüren macht auch die Psyche stark. Das geeignete Rad dazu fällt in der Regel reduziert, leicht und steif aus. Die Fahrmaschine soll vorwärtsdrängen und keine Kraft verschenken. Rahmen und Gabeln aus Alu und Carbon kommen zum Einsatz, knackige Ketten-schaltungen, leichte Laufräder mit griffigen Reifen und bissige Discs. Was braucht's mehr zur Freude am Fahren?

MY RIDE MY TIME.

... weil jede Sekunde im Sattel zählt.

Deine Zeit gehört dir allein, nur du bestimmst womit du deine Lebenszeit füllen möchtest.

Wir kämpfen leidenschaftlich für mehr persönliche Zeit. Radfahren ist der Schlüssel zu freier Mobilität und persönlicher Erfüllung.

MY WAY VS. HIGHWAY

Mario, leidenschaftlicher Koch aus Hamburg, weiß was es bedeutet wenig Zeit zu haben. Momente auf dem Fahrrad sind der perfekte Ausgleich für ihn und lassen die Zeit still stehen. So auch bei den täglichen Fahrten durch den Großstadt-Dschungel zum Markt:

»Mit jedem Tritt in die Pedale fühle ich mich besser. Den Geruch von frischem Obst, Gemüse und Gewürzen nehme ich schon aus der Ferne wahr. Unterwegs lasse ich meinen Gedanken freien Lauf und nehme nie den kürzesten Weg.«

Mehr auf bergamont.com

TEILE DEINE ZEIT AUF
DEM BIKE MIT UNS.

[#myridemytime](https://www.instagram.com/myridemytime)




BERGAMONT

STRAIGHT FROM ST. PAULI

ANZEIGE



**DEINE ZEIT
GEHÖRT DIR.**

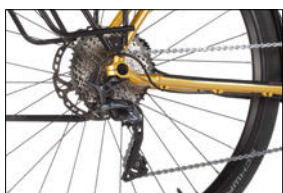
[#myridemytime](https://www.instagram.com/myridemytime)

ANTRIEBE



PINION-GETRIEBE

Das Pinion-Tretlagergetriebe hat nur wenige Jahre gebraucht, um zum heftig begehrten Wunschobjekt für anspruchsvolle Radfahrer zu werden. Die Platzierung des hermetisch verschlossenen Getriebeblocks am Tretlager ist ideal. Mit bis zu 18 Gängen generiert ein Pinion-Getriebe 636 Prozent Übersetzungsspektrum, etwas mehr als die meisten Kettenschaltungen. Die Gänge sind gleichmäßig abgestuft und auch im Stand schaltbar. Die Getriebe sind mit 6, 9, 12 oder 18 Gängen erhältlich. Mit der P- und C-Linie gibt es zwei unterschiedlich teure Produktlinien. Bikes mit Pinion-Getriebe starten bei etwa 2.000 Euro.



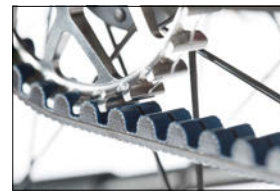
KETTENSCHALTUNG

Die Kettenschaltung arbeitet zuverlässig und unerreicht effizient. Doch durch ihre offene Bauweise ist sie wartungsbedürftig und verschleißanfällig. Akzeptiert man dies, ist sie dennoch die mit Abstand leichteste Möglichkeit, mit über 600 Prozent Bandbreite etwa 16 effektiv fahrbare Gänge zu erhalten.



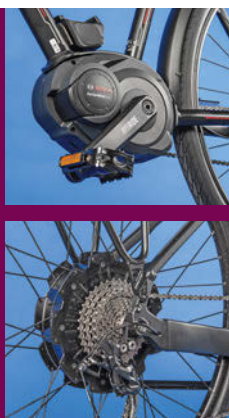
NABENSCHALTUNG

Das Getriebe in der Hinterradnabe ermöglicht maximalen Schutz der Mechanik gegen Nässe und Schmutz. Nabenschaltungen glänzen mit großer Lebensdauer und meist ungestörter Funktion. Übersetzungsbandbreiten reichen von 306 (Shimano Nexus, acht Gänge) bis 526 Prozent (Rohloff, 14 Gänge).



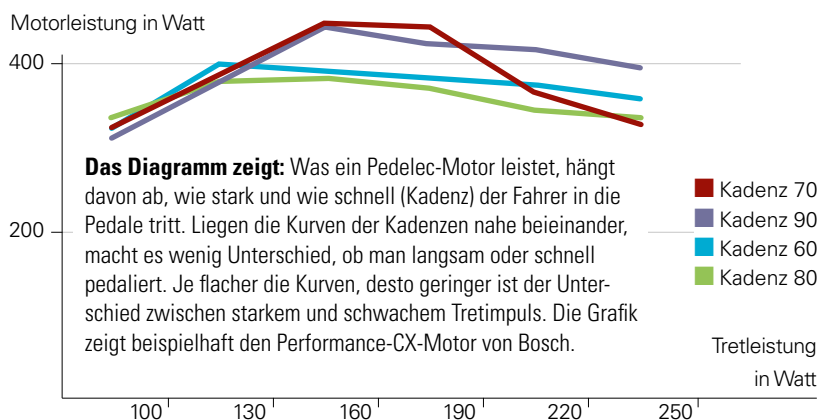
RIEMENANTRIEB

Der Gates-Zahnriemen überzeugt durch hohe Wartungsarmut bei hoher Betriebssicherheit. Weder Öl noch Fett sind nötig; dennoch kann der Riemen quietschen, was mit Silikonspray behebbar ist. Der Riemenantrieb funktioniert nur mit Naben- oder Getriebeschaltungen und benötigt einen teilbaren Hinterbau.



Mittelmotoren sind Allround-Antriebe. Ihre Position im Schwerpunkt des Rahmens ist gut fürs Handling und fürs Fahrverhalten. Sie können mit Naben- und Kettenschaltungen kombiniert werden. **Vorderrad-Nabenmotoren** sind leicht, haben aber meist wenig Leistung. **Hinterrad-Nabenmotoren** sind kraftvoll, lassen sich aber nicht mit Nabenschaltungen kombinieren. Sie eignen sich am besten für schnelle S-Pedelecs.

MEHR TRETKRAFT GIBT MEHR MOTORSCHUB



ENTSPANNT DURCHSTARTEN.

Neue Regionen per E-Bike entdecken

Bei Ihrer Tourenplanung sollten Sie nichts dem Zufall überlassen und auch bei der Wahl Ihres E-Bikes auf einen Qualitätspartner setzen. Beispielsweise mit der **VICTORIA eTrekking Serie**, die neben den bewährten BOSCH Antrieben auf zahlreiche sinnvolle Komfort- und Sicherheitsmerkmale, wie dem höhenverstellbaren Speedlifter oder das Rücklicht mit Stopplichtfunktion setzt.



Erhältlich bei unseren über 1.000
E-Punkt Fachhandelspartnern.



Einfach gute Räder.

victoria-fahrrad.de


VICTORIA[®]
FAHRRÄDER SEIT 1886

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 Fahrereindruck.

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
standardisierten
Runde gefahren.

TECHNISCHE BERATUNG & PRÜFTECHNIK

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

REICHWEITEN- PRÜFSTAND

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.



**MEIN
FAHRRADHÄNDLER**
MEIN-FAHRRADHAENDLER.DE



ONLINE AUSSUCHEN – BEIM FACHHÄNDLER KAUFEN

Bei uns finden Sie alles rund ums Rad. Wir vermitteln den passenden Fachhändler, denn Fahrräder, Teile und Zubehör kauft man am besten beim Profi. Freundliche und kompetente Beratung inklusive.

www.mein-fahrradhaendler.de



KUMPEL FÜR JEDEN TAG

AUFSPERREN, AUFSTEIGEN,
LOSFAHREN – SORGLOS-PEDELECS
SIND ALLZEIT BEREIT UND DIE
IDEALEN BEGLEITER FÜR DEN
ALLTAG. ZEHN MODELLE UNTER-
SCHIEDLICHER AUSRICHTUNG
STELLEN SICH DEM MYBIKE-TEST





TEXT Uli Frieß FOTOS Jan Greune

TREUE BEGLEITER für jede Gelegenheit sind nicht leicht zu finden. Auf der Suche nach einem verlässlichen Pedelec für den alltäglichen Trip zwischen Arbeitsplatz, Wohnung und Supermarkt verliert man schnell den Überblick, denn das Angebot an Modellen, Motor- und Ausstattungsvarianten ist schier endlos. Wer sich dem Thema analytisch nähert, stellt fest, dass das Rad für jeden Tag ein Alleskönner sein muss. Anders als Fitness-, Style- oder Transporträder brauchen Alltagsräder ausgeprägte Allrounder-Gene. Sie müssen Tag und Nacht, bei Nässe und manchmal auch auf Schnee gut und sicher funktionieren. Ausrüstung und Verarbeitung müssen Schmutzwetter schadlos abkönnen. Und wer sich nicht groß um die Technik kümmern will, braucht ein möglichst wartungsarmes Rad.

Doch Vorsicht: Den perfekten Alltagsbegleiter, der alles kann, gibt es nicht. Bevor man den Weg zum Radhändler antritt, gilt es deshalb, sich über persönliche Vorlieben, bevorzugten Einsatzzweck und Preisvorstellungen klar zu werden. Um Ihnen einen Überblick zu geben, welche Radvariante sich am besten für Sie eignet, stellen wir in diesem Test zehn ganz unterschiedliche Pedelecs vor. Die Spanne reicht vom einfachen Transporter (BBF) über Unisex- beziehungsweise Waverahmen-Räder (KTM, Diamant, Victoria), klassische Herren-Pedelecs mit Diamantrahmen (Stevens, Winora), bis hin zu einem Damenrad (Kalkhoff). Auch zwei sportliche Tourer von Giant und Haibike sowie ein Faltrad von Tern sind dabei. Nach unserer Erfahrung bekommt man ab etwa 2.000 bis 2.500 Euro vernünftig ausgestattete Pedelecs, welche die Mindestanforderungen an Alltagsräder erfüllen. Dazu gehören eine vollständige, StVZO-konforme Ausrüstung, möglichst haltbare und wartungsarme Komponenten und sichere, verwindungssteife Rahmen.

Zum Glück sind Pedelecrahmen in den vergangenen Jahren deutlich besser und steifer geworden. Rahmenflattern, ein Effekt, bei dem sich die Rahmenfront mit Gabel und Lenker selbstständig aufschwingt, kommt kaum mehr vor. Selbst die beiden Tiefensteiger erreichten auf unserem

Pedelecs sind ideale Partner für allfällige Alltagsaufgaben. Sie sind unkompliziert, verkürzen Wege und sparen Zeit



Prüfstand Steifigkeitswerte, die vor wenigen Jahren noch stabilen Diamantrahmen vorbehalten waren. So zeigte sich dann auch keines unserer Testräder anfällig für Rahmenflattern. Weil auch die Gewichtsverteilung erheblichen Einfluss auf Fahreigenschaften und Fahrsicherheit hat, haben wir zusätzlich den Schwerpunkt der Räder vermessen. Ideal ist es, wenn er möglichst in der Rahmenmitte liegt. Auch hier gab es keine Ausreißer, bei sämtlichen Pedelecs liegt der Schwerpunkt annähernd zentral. Wer oft Gepäck oder Einkäufe auf dem Rad transportieren möchte, benötigt zusätzlich einen soliden Gepäckträger. Damit sich der Träger samt Gepäck nicht aufschwingen kann und das Rad so aus der Spur drängt, muss er solide und kraftschlüssig mit dem Rahmen verbunden sein. Für die Montage von Packtaschen sind zusätzliche, etwas tiefer liegende Streben am Träger ideal. So wandert das Transportgewicht weiter nach unten, die Fahreigenschaften verbessern sich. Packtaschenstreben haben wir an den Trägern von Giant, Haibike, Kalkhoff, Stevens, Tern und Victoria gefunden.

AB ETWA 2.000 BIS 2.500 EURO GIBT ES VERNÜNFTIG AUSGESTATTETE PEDELECS MIT VOLLSTÄNDIGER, STVZO-KONFORMER AUSTRÜSTUNG, HALTBAREN UND WARTUNGSPARMEN KOMPONENTEN UND SICHEREN, VERWINDUNGSSTEIFEN RAHMEN



REICHWEITE UND AKKUKAPAZITÄT

BBF	67,9 km
Ansmann	418 Wh
Diamant	73,7 km
Bosch Active	500 Wh
Giant	69,3 km
Giant Syncdrive Sport	496 Wh
Haibike	85 km (Herstellerangabe, höchste U-Stufe)
Yamaha PW-SE	500 Wh
Kalkhoff	62,9 km
Bosch Performance	500 Wh
KTM	64,1 km
Bosch Active Plus	400 Wh
Stevens	60,9 km
Bosch Active Plus	400 Wh
Tern	40 - 90 km (Herstellerangabe)
Bafang M400	400 Wh
Victoria	74,8 km
Bosch Active Plus	500 Wh
Winora	70 km (Herstellerangabe, höchste U-Stufe)
Yamaha PW-SE	400 Wh

FAHRERGEWICHT 85 kg

TREITLEISTUNG EBENE 60 Watt

TREITLEISTUNG BERG 110 Watt

UNTERSTÜTZUNG EBENE mittlere Stufe

UNTERSTÜTZUNG BERG höchste Stufe

Mit knapp 75 Kilometern ist das Victoria eTrekking unser Reichweitesieger. Offenbar ist der neue Bosch-Active-Plus-Motor gegenüber seinem Vorgänger noch einmal effizienter geworden. Die Antriebe des Haibike und des Winora (Yamaha PW-SE) und des Tern (Bafang M400) haben sich einer seriösen Reichweitenmessung auf unserem Prüfstand entzogen. Konstante oder modulierende Pedalkraft auf niedrigem Niveau setzen ihre Antriebe nicht in Vortrieb um. Im praktischen Betrieb arbeiten die Motoren jedoch absolut zufriedenstellend. Die Reichweiten der drei Pedelecs basieren auf Herstellerangaben, überprüfen konnten wir sie nicht.

■ Gesamtdistanz (km)

■ Akkukapazität (Wh) Herstellerangabe

Wer sich nicht groß um die Technik seines Pedelecs kümmern möchte, sollte Getriebe Nabenschaltungen den Vorzug geben. Gegenüber offenen Ketten-schaltungen spart man sich den Pflegeaufwand für Schaltwerk und Ritzel. Die gekapselten Getriebe sind unempfindlich gegen Nässe und Schmutz, ihr Wartungsaufwand geht gegen Null. Getriebe Nabenschaltungen haben aber auch Nachteile. Die häufig verbauten Nexus- und Alfine-Naben von Shimano schalten nur dann prompt und exakt, wenn während des Gangwechsels die Kette entlastet wird. Hat das Pedelec einen Antrieb ohne automatische Schaltunterbrechung, muss der Fahrer während des Schaltens aktiv die Pedale leicht entlasten. In unserem Testfeld sind das Stevens E-Courier und das Tern Vektron davon betroffen. Das ist zwar kein Qualitätsmangel, aber gewöhnungsbedürftig. Zudem sind Getriebe Nabenschaltungen mäßiger Qualität.

Unser Testfeld zeigt deutlich, dass die Hersteller bei einer Preisspanne von 2.000 bis 2.500 Euro keine Highend-Komponenten montieren können. Wer den Rotstift nicht an sicherheitsrelevanten Bauteilen wie Rahmen, Gabeln, Laufrädern und Bremsen ansetzt, kommt an Einsparungen bei Schaltungen, Akkus und Antrieben nicht herum. Nicht zuletzt deshalb sind nur drei unserer Test-

GEGENÜBER OFFENEN
KETTENSCHALTUNGEN
SPART MAN BEI
GETRIEBENNABEN
DEN PFLEGEAUFWAND
FÜR SCHALTWERK UND
RITZEL. GEKAPSELTE
GETRIEBE SIND UNEMP-
FINDLICH GEGEN NÄSSE
UND SCHMUTZ, IHR
WARTUNGSAUFWAND
GEHT GEGEN NULL

räder mit Nabenschaltungen ausgerüstet. Qualitativ höherwertige Kettenschaltungen wie Shimano Deore finden sich nur an Diamant, Giant und Haibike. Die günstigeren Kettenschaltungen von Shimano – Altus und Alivio – sind an Kalkhoff, KTM, Victoria und Winora verbaut. Gespart wurde zum Teil auch am Energiespender. KTM und Stevens müssen mit dem kleineren 400-Wattstunden-Akku von Bosch vorlieb nehmen. Winora rüstet das Yucatan ebenfalls nur mit einem 400er-Akku aus. Während sich bei KTM und Stevens das hochwertige Bosch-Intuvia-Display mit getrenntem Bedieninstrument am Lenkergriff findet, setzen Diamant, Kalkhoff und Victoria das einfachere Purion-Kombiinstrument ein. Dessen Funktionsumfang ist geringer, und seine Bedienung ist weniger komfortabel. An geschwungenen Lenkern ist das Display zudem schlechter ablesbar. Fazit unseres Alltagsrad-Tests: Positiv ist, dass die Hersteller nur an Bauteilen gespart haben, die nicht sicherheitsrelevant sind. Rahmen, Gabeln, Lenker und Vorbauten sind an allen Pedelecs nicht zu beanstanden. Bei Laufrädern, Beleuchtungsanlagen, Gepäckträgern und Ständern wurde auf bewährte und sichere Komponenten zurückgegriffen. Die Qualität im Preissegment bis 2.500 Euro ist deutlich besser geworden.



DIE NOTEN IM VERGLEICH

MODELL	KOMFORT	FAHR SICHERHEIT	ANTRIEB	PRAXIS	SERVICE	GESAMTNOTE
GEWICHTUNG IN %	10	50	20	15	5	100
BBF	2,8	1,9	2,4	2,7	3,0	2,3
Diamant	3,0	1,6	1,8	1,9	2,0	1,8
Giant	2,2	1,5	1,8	2,2	1,5	1,7
Haibike	2,4	1,5	1,8	1,5	2,8	1,7
Kalkhoff	2,2	1,9	2,3	2,1	1,8	2,0
KTM	2,4	1,6	2,1	1,9	2,5	1,9
Stevens	2,3	1,5	1,5	1,8	2,0	1,6
Tern	2,8	1,7	2,1	2,7	1,5	2,0
Victoria	2,1	1,5	2,0	1,9	2,0	1,8
Winora	2,5	1,5	2,3	2,0	2,8	1,9

Das Ergebnis unseres Alltagsrader-Tests ist überaus erfreulich: Schon ab 2.000 Euro gibt es gut ausgestattete, sauber verarbeitete und sehr fahrsichere Pedelecs. Die Qualität der Rahmen ist überraschend hoch, an sicherheitsrelevanten Bauteilen haben die Hersteller nicht gespart. Testsieger ist das Stevens E-Courier Gent. Das Pedelec bietet das stimmigste Gesamtpaket und schneidet in allen Teilnoten ähnlich gut ab. Die geringen Unterschiede bei den Gesamtnoten zeigen: Auch die anderen Räder haben Qualitäten. Welches Rad am besten zu Ihnen passt, verraten die Teilnoten und die Beurteilungen in den Testbriefen.



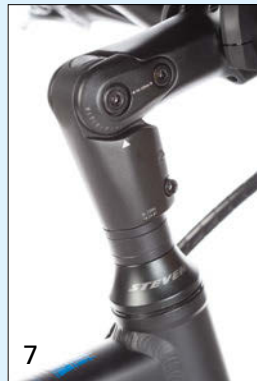
GENAU BETRACHTET



1 Das aufgeschweißte Verstärkungsblech an der Antriebs-Aufhängung des Diamant versteift den Rahmen des Tiefeinsteigers spürbar

2 Das Kalkhoff-Ausfallende ist sauber verschweißt, mit soliden Befestigungspunkten für Bremssattel, Gepäckträger und Ständer

3 Faltscharnier am Tern: großer Spannhebel zum kraftsparenden Schließen des Scharniers mit Sicherung (roter Knopf)



4 Deore-Schaltwerk mit Zehnfach-Ritzelpaket am Haibike. Gute Qualität und eng gestufte Gänge

5 Die Akku-Abdeckplatte aus Kunststoff des KTM sitzt relativ locker auf dem Unterrohr

6 Massive Montageplatte für den Fronträger des BBF: Der Träger sitzt bombenfest am Steuerrohr. Leider liegen die Schraubengwinde ungeschützt offen

7 Die voluminöse Vorbau-Klemmung des Stevens stabilisiert die Lenkzentrale. Gut für direktes Steuerverhalten



8 Speedlifter am Victoria zum schnellen Einstellen der Lenkerhöhe

9 Die Rahmenfront des Giant: stabiler, kurzer Vorbau und einstellbare RST-Federgabel

10 Aufwendig aber sinnvoll: Die Führung am Kettenblatt des Winora hilft, Kettenabwürfe zu verhindern

KALKHOFF Endeavour 3.B Move**KETTENSCHALTUNG****MITTELMOTOR****MYBIKE**
2,0
gut**PREIS 2.499 Euro**

RAHMEN Alu

GABEL SR Suntour NEX E25 LO 50mm

SCHALTUNG Shimano Altus 1x8;
18/11-32 Z.MOTOR/AKKU Bosch Performance Line
500 Wh

BREMSEN Shimano BL-MT200 Disc

REIFEN Schwalbe Energizer Active Plus
47-622

www.kalkhoff-bikes.com

EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

+ sehr potenter Antrieb,
modernes Rahmenkonzept

- einfache Schaltung



SITZPOSITION

aufrecht ||||| sportlich

Rahmengrößen in cm Damen: S/M/L/XL Trapez, Wave: S/M/L

Gewicht Testrad 25,8 kg zulässiges Gesamtgewicht 130 kg

Mit modernen und auffälligen Rahmenlinien setzt Kalkhoff das Endeavour gekonnt in Szene. Im voluminösen Unterrohr des Damenrahmens steckt Boschs aktueller Powertube-Akku. Der Stromspender versorgt mit 500 Wattstunden den zweitstärksten Antrieb von Bosch, den Performance-Line-Motor. Damit prescht das Kalkhoff schon mit wenig Pedaldruck vehement nach vorn. Den kraftvollen Antrieb mit Shimanos einfacher Kettenschaltung der Altus-Linie zu kombinieren, erscheint hingegen wenig stimmig. Im Neuzustand funktioniert die Kombination zufriedenstellend, die Gänge wechseln prompt und exakt. Trotz relativ geringer Rahmensteifigkeit rollt das Kalkhoff stabil und sicher, Bremsen, Beleuchtung und der komfortabel gekrümmte Lenker sind gut gewählt. Damit ist das Kalkhoff jederzeit sicher zu steuern. Fazit: Bis auf die Schaltgruppe ist das Endeavour stimmig ausgerüstet, die Verarbeitung ist tadellos und die Optik setzt Akzente.

KTM Macina Sport 9 A+4**KETTENSCHALTUNG****MITTELMOTOR****MYBIKE**
1,9
gut**PREIS 2.299 Euro**

RAHMEN Alu

GABEL SR Suntour NEX E25 coil

SCHALTUNG Shimano Altus 1x9;
42/11-36 Z.MOTOR/AKKU Bosch Active Line Plus
400, 500 Wh

BREMSEN Shimano BL-MT200 Disc

REIFEN Schwalbe Marathon Mondial
Performance 42-622

www.ktm-bikes.at

EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

+ sehr steifer Unisex-Rahmen,
guter Geradeauslauf, sensibler
Antrieb

- einfache Schaltung



SITZPOSITION

aufrecht ||||| sportlich

Rahmengrößen in cm: 46/51/56/60

Gewicht Testrad 24,2 kg zulässiges Gesamtgewicht 144 kg

Herausragendes Merkmal des KTM Macina Sport ist seine hohe Fahrsicherheit, die hauptsächlich auf den recht steifen Rahmenverbund zurückzuführen ist. Der praktische Trapezrahmen eignet sich für Männer und Frauen gleichermaßen, die Sitzposition ist aufrecht und bequem. Gut gelungen ist die Lenkzentrale des Macina Sport mit steifem Vorbau und Ergogriffen, die Handgelenke werden spürbar entlastet. Das KTM fährt sich wendig, seine Stärken liegen jedoch im sicheren und spurtreuen Geradeauslauf. Gut zum Charakter des Pedelecs passt der neue Bosch-Active-Line-Plus-Antrieb, er arbeitet laufruhig und leise. Gespart hat KTM bei der Schaltung, das Altus-Schaltwerk ist qualitativ weniger wertig wie die Alivio- und Deore-Ausrüstung der Konkurrenz. Beim Akku müssen sich Macina-Fahrer mit 400 Wattstunden begnügen. 64 Kilometer Reichweite dürften im Stadtverkehr und auf Kurzstrecken jedoch meistens ausreichend sein.

E-GIPFELSTÜRMER



€ 24,90 [D]

ISBN 978-3-667-11642-0

- Traumtouren für Jedermann inkl. GPS-Daten
- Tipps zu Bike-Verleihern, Hotels und Einkehrmöglichkeiten
- Infos zu Akkuleistung und -technik sowie Reparaturen
- Karten und Höhenprofile zum Nachfahren



#bikeurlaub



DELIUS KLASING

www.delius-klasing.de

DRESSCODE

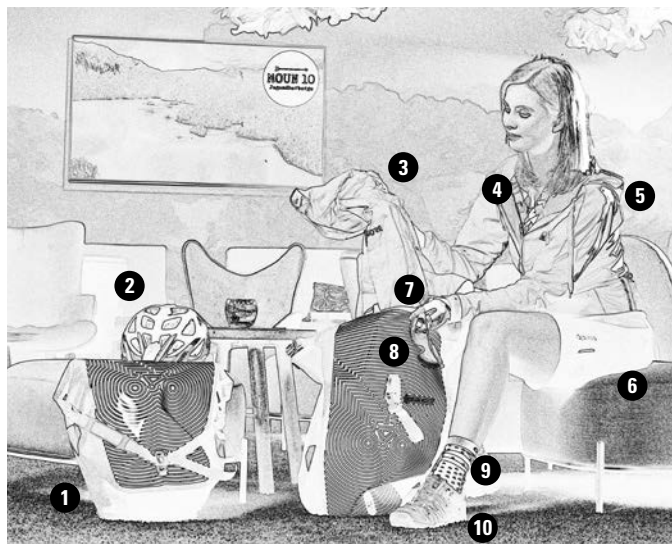
RADBEKLEIDUNG IST NICHT NUR EINE FRAGE DES GESCHMACKS,
SONDERN AUCH DES TYP. MYBIKE PRÄSENTIERT
DAS PASSENDE OUTFIT 2019 FÜR TOURENFAHRER, SPORTLER,
STADTFLITZER UND BUSINESSRADLER

TEXT Armin Herb FOTOS Daniel Simon



AUF TOUR

Wer mit dem Fahrrad auf Tour oder gar auf Reisen geht, denkt in erster Linie praktisch: Trikot und Hose sollen auch nach Stunden noch komfortabel und möglichst nicht schweißnass sein, genauso wie die Socken und Schuhe, die auch kleine Wanderungen erlauben. Unterstützt wird der Komfort auf Tour noch durch schnell trocknende Unterhemden und gepolsterte Radunterhosen. Der Tourenhelm wiegt kaum mehr als 300 Gramm und verfügt über große Lüftungsöffnungen. Und falls es doch etwas zu luftig wird, kann man immer noch ein leichtes Buff-Multifunktions-tuch drunterziehen. Schön ist, dass der Touren-Dress bei aller Funktionalität auch modisch mithalten kann. Je nach Länge der Tour leisten eine oder zwei wasserdichte Packtaschen am Rad gute Dienste. Darin befinden sich ein Wechseltrikot, eine Windweste, eine Regenjacke, etwas Proviant und ein Multitool für kleine Reparaturen, ggf. noch die Utensilien, die man zum Übernachten und für einen Aufenthalt im Hotel benötigt.



1 Für die längere Tour braucht man geräumige **Packtaschen**, am besten wasserdicht, wie die Ortlieb Back-Roller Cycledelic, 69,99 Euro pro Tasche, www.ortlieb.com

2 Der **Tourenhelm** ist leicht, gut belüftet und sitzt auch nach mehreren Radelstunden noch bequem, wie der Klassiker Alpina Mythos 3.0, 89,95 Euro, www.alpina-sports.de

3 Eine **Regenjacke** darf nicht fehlen. Sie sollte auch bei längerem Regen trocken halten, von innen und von außen. Gore C5 Gore-Tex Trail Jacket, 269,95 Euro, www.gorewear.com

4 Ein gutes **Radtrikot** ist leicht, atmungsaktiv und trocknet schnell – und kann auch eine schicke **Radbluse** sein, wie die Gonso Wolga mit eingewebten Reflexstreifen, 69,95 Euro, www.gonso.de

5 Die Allzweckwaffe für die kühlere Übergangszeit ist eine dünne **Softshell-Jacke** – winddicht und wasserabweisend. Gore C5 Windstopper Trail Hooded Jacket, 199,95 Euro, www.gorewear.com

6 Kurz, luftig, schnell trocknend, aber trotzdem robust und reflektierend – so sollte die **Trekkingbike-Short** sein, wie die Gonso Mira, 89,95 Euro, www.gonso.de

7 Gepolsterte **Touren-Handschuhe** schützen vor Sonne, Druckstellen an den Händen sowie bei Stürzen und bieten einen festen Griff am Lenker. Roeckl Iberia, 39,95 Euro, www.roeckl.de

8 Eine bruchsichere **Radbrille** behütet das Auge vor Sonne, Wind, Staub und Insekten, wie die Adidas Zonyk Aero Midcut, 189 Euro, www.adidasporteyewear.com

9 **Radsocken** trocknen schnell und tragen sich noch bequem – selbst nach langen Touren. Craft Glow, 19,95 Euro, www.craft-sports.de

10 Gute **Tourenschuhe** sind nicht nur beim Radeln bequem, sondern auch bei einem längeren Spaziergang. Scott Sport Trail BOA Lady, 119,95 Euro, www.scott-sports.com/de

1 Jedes Gramm zählt. Sportlich-luftige **Helme** kommen aus der Rennradwelt, wie der Abus Aventor des Profi-Teams Movistar. Er wiegt nur 260 Gramm, 149,95 Euro, www.abus.com

2 Die schnittige **Radsportbrille** liegt möglichst eng am Kopf an und bietet mit weitem Blickfeld guten Schutz gegen Wind und Sonne. POC Do Flow, 139 Euro, www.pocsports.com

3 Der Immer-dabei-Schutz gegen kühlen Frühlingswind passt komprimiert in die Trikottasche und bietet dazu auffallende Reflexstreifen. **Windweste** von Rapha: Brevet Gilet, 110 Euro, www.rapha.cc

4 Eng anliegend, hautsympathisch, leicht und schnell trocknend – so soll das **Sporttrikot** sein. Besonders beliebt im Retro-Look: POC Jersey, 99,90 Euro, www.pocsports.com

5 Es muss nicht immer hauteng sein. Radsportler tragen heute auch mal eine schicke **Baggy**, die nicht allzu weit geschnitten ist, wie die Rapha Randonnee Shorts, 110 Euro, www.rapha.cc

6 Sportliches Radfahren braucht einen geeigneten Handschutz. Und der sollte möglichst dünn und eng anliegend sein, mit nicht allzu dickem Gelpolster: Roeckl **Handschuhe** Ottawa, 34,95 Euro, www.roeckl.de

7 Bunte, lange **Socken** sind wieder angesagt. Sie müssen jedoch komfortabel und schnell trocknend sein, möglichst aus einem funktionellen Kunstfaser-Mix, wie die Rapha Souplesse Socks, 17,50 Euro, www.rapha.cc

8 Der sportliche Radler braucht leichte, **sportliche Schuhe**, die sich im Pedal einklicken lassen. Nur der Gehkomfort leidet darunter, wird aber gerne in Kauf genommen. Rapha Pro Team Climbers, 170 Euro, www.rapha.cc



BEIM SPORT

Die Sportradler sind gerne schnell unterwegs. Eine kleine Trainingsrunde zwischendurch ist immer drin. Dabei stört natürlich allzu viel flatterndes Textil. Hemd und Hose sind leicht und sitzen hautnah. Dabei muss es nicht die klassische Lycra-Radhose sein. Als sportliches Beinkleid dienen heute auch etwas enger geschnittene, wasserabweisende Shorts mit Taschen, in denen zumindest Smartphone, Schlüssel und Kreditkarte Platz finden. Obenherum trägt man ein Retro-Radtrikot, allerdings nicht wie früher aus Wolle, sondern aus schnell trocknendem Polyester. Auf dem Kopf sitzt ein federleichter Rennradhelm. An die Füße kommen schicke Rennradschuhe. Außerdem zeigen Sportradler heute wieder Mut zu langen, bunten oder bedruckten Socken, selbstverständlich aus Funktionsfasern, eventuell mit etwas Merinowolle gemischt.

1

Darin hat alles Platz: Im Design wie ein klassischer **Kurierrucksack**, nur im Material viel edler ist der Brooks Pickwick Leather, 400 Euro, www.brooksengland.com

2

Klassische Tourenhelme mag der Stadtradler nicht so sehr. Ein **Helm** in Retro-Vespa-Optik darf dann durchaus auch eine Idee schwerer sein. Abus Yadd-I, 89,95 Euro, www.abus.com

3

Wind weht auch in der Stadt. Da ist der federleichte Schutz in Form einer weißen **Weste** immer willkommen – manchmal sogar im Hochsommer. Craft Lithe Vest, 69,95 Euro, www.craft-sports.de

4

Der **Hoodie** ist längst salonfähig. Vor allem, wenn er zusätzlich für die Sicherheit noch Reflexstreifen an Kapuze und Ärmel hat und aus einem funktionellen, geschmeidigen Wolle-Kunstfaser-Mix geschneidert ist. Vaude Cyclist Hoody, 95 Euro, www.vaude.com

5

Regenjacken ziehen die wenigsten Radler gerne an. Und wenn, so sollten sie für den Urban Biker möglichst cool aussehen, wie das Craft Ride Rain Jacket, 139,95 Euro, www.craft-sports.de

6

Ohne **Sonnenbrille** kann Radfahren schnell unangenehm sein. Aber das Modell muss ja nicht unbedingt zu sportlich aussehen und eher stadtauglich sein, wie etwa die Alpina Sylon, 59,95 Euro, www.alpina-sports.de

7

Jeans sind längst das universelle Allzeit-Kleidungsstück. Deshalb gibt es auch trendige Modelle für Radfahrer: mit Reflexstreifen, wasserabweisend, elastisch und nachhaltig produziert. Vaude Larvik Pants, 120 Euro, www.vaude.com

8

Radschuhe für Urban Biker sehen schick aus, taugen fürs Radfahren genauso wie fürs Gehen und bieten Optik und Tragekomfort eines Sneakers. So wie die Shimano SH-CT5, 99,95 Euro, www.paul-lange.de





IN DER STADT

Der moderne Stadtradtler möchte eigentlich gar nicht aussehen wie ein Radfahrer. Sie oder er bevorzugen aktuellen Alltags-Look, der für Uni und Büro genauso passt wie für Kino und Café. Allerdings sollte die Bekleidung doch eine Idee funktionaler ausgestattet sein: Elastan macht die wasserabweisende Jeans dehnbar für die Bewegung auf dem Rad, im Aufschlag sind Reflexstreifen eingearbeitet. Der Kapuzenpullover besteht nicht aus Baumwolle, sondern aus einem pflegeleichten und geruchshemmenden Woll-Kunstfaser-Mix, der schnell trocknet. Der Rucksack für wichtige Alltagsutensilien orientiert sich gerne an den Modellen der Fahrradkuriere. Die Regenjacke ist nicht blau, rot oder knallgrün, sondern eher grau meliert mit dezenten Reflexelementen. Klassische Tourenhelme sind bei Stadtradlern auch verpönt. Den Vorzug erhält dafür z. B. ein Modell im Retro-Vespa-Look oder mit Visier. Und zum Glück gibt es mittlerweile auch leichte Sneaker, die speziell fürs bequeme Radfahren und Gehen in der Stadt entwickelt wurden.





BEI DER ARBEIT

Ohne Aktentasche und Anzug kann oder will der Businessradler nicht ins Büro. Mit Sakko und Wollhose fällt das Radfahren allerdings nicht ganz so leicht, zumal der edle Zwirn oft nicht knitterfrei und schmutzabweisend ausgestattet ist. Und allzu sehr ins Schwitzen möchte man auf dem Weg zum Arbeitsplatz auch nicht kommen. Eine Lösung ist der Umstieg aufs weniger schweißtreibende E-Bike – das Leasing-Pedelec ist heute sozusagen der moderne, nachhaltige Dienstwagen. Die Ergänzung zum E-Bike-Fahren bringt das fahrradtaugliche, funktionelle Business-Outfit. Das Angebot ist zwar (noch) überschaubar. Aber im Zuge des urbanen Rad-Trends dürfen sich die Alltagsradler freuen. Immer mehr Bekleidungsdesigner schneiden büro- und fahrradtaugliche Hosen, Hemden und Jacketts. Die Outfits werden in der Regel auch nur für kürzere Raddistanzen benötigt und brauchen deshalb nicht den Wetterschutz und die Atmungsaktivität wie für einen Tourenradler.

1

Der edelgraue **E-Bike-Helm** zählt nicht zu den leichtesten. Aber auf dem Elektrorad macht das nicht allzu viel aus. Interessanter sind das integrierte Visier und das breite Rücklicht. Cratoni Evo, 119,95 Euro, www.cratoni.com/de

2

Eine moderne **Radbrille** kann optisch gediegen, zurückhaltend sein und trotzdem alle wichtigen Funktionen erfüllen, wie die Adidas Beyondr, 105 Euro, www.adidassporteyewear.com

3

Ja, es gibt sogar einen speziellen **Trenchcoat** für Radfahrer. Dieser hat zusätzliche Features wie reflektierende Ärmel und Kragen sowie winddichtes, wasserabweisendes Material. Modell Franz, 399 Euro, www.amity-shop.de

4

Und das **Radler-Sakko** dazu darf nicht fehlen: klassischer Jackett-Schnitt, klassisches Dunkelblau, aber mit funktionellen Feinheiten; aus leichtem, wind- und wasserabweisendem Softshell-Material. Modell Conrad, 329 Euro, www.amity-shop.de

5

Bürotaugliche **Hemden** finden sich nur selten im Portfolio von Fahrrad-Schneidern, aber es gibt sie: wie das zeitlose Merino City Cycling Shirt von Café du Cycliste aus einem geruchshemmenden Merino/Baumwoll-Mix, 120 Euro, www.cafeducycliste.com

6

Eine **Chino** passt fast immer – zum Sakko, zum T-Shirt, zum Businesshemd. Zum Radfahren ist sie aus knitterfreiem, schnell trocknendem Material, verfügt über Reißverschlussaschen sowie diverse Reflexelemente. Rapha Randonnee Trousers, 135 Euro, www.rapha.cc/de

7

Anspruchsvolle Businessmen lassen sich einen **Leder-Radschuh** von Manuel Bär anfertigen (www.radschuhe-handgefertigt.de). Aus dem Regal empfiehlt sich spürbar günstiger z. B. der edelgraue **Schnürschuh** Shimano RT4, 119,95 Euro, www.paul-lange.de

8

Wenn Laptop und Akten mit müssen, dann darf eine robuste **Business tasche** nicht fehlen. Zeitlos schick und vielseitig ist die wasserdichte Brooks New Street mit abnehmbarem Schultergurt und versenkbarer Klickfix-Befestigung am Rad, 190 Euro, www.brooksengland.com



LUXUS-STRASSENFEGER

DAS BRANDNEUE GRANDONE PREIST HERSTELLER IDWORX ALS VIELSEITIGE PLATTFORM FÜR SCHNELLE, SPORTLICHE BIKES: HERZSTÜCK IST EIN HIGH-END-RAHMEN, DER FÜR EIN REISERAD EBENSO GEEIGNET SEIN SOLL WIE FÜR EIN GRAVELBIKE. DER ERSTE TEST, EXKLUSIV IN MYBIKE, KLÄRT, WAS DAS RAD IN DER VERSION „TRAVEL“ KANN

TEXT Jochen Donner FOTOS Daniel Simon

GLEICH DIE ERSTEN METER auf dem goldenen Grandone machen Eindruck: Das kompakte, bullige Bike stürmt machtvoll voran und rollt schier endlos. Sein völlig neu konstruierter Alu-Rahmen verschenkt kein Quäntchen Kraft, die voluminöse Aluminiumgabel führt das Vorderrad messerscharf. Kräftige Shimano-XT-Bremszangen packen auf Scheibenbremsen mit 180 Millimeter Durchmesser kraftvoll zu. Viel Wohlgefühl vermittelt dagegen die kompakte Sitzposition: Bei moderater Oberrohrlänge landen die Hände entspannt und wie von selbst am ergonomisch geformten Rennlenker. Lenkung, Schaltung und Bremsen lassen sich optimal bedienen, leicht baut

PREIS	4.395 Euro
GEWICHT	13,1 Kilo
RAHMEN	Alu, smooth welded
SCHALTUNG	Shimano Ultegra 2x11, 46/30:11-40 Zähne
BREMSEN	Shimano Ultegra/XT Disc
LAUFRÄDER	SON 28 110 15, Shimano XT, Steckachsen/Idworx DaRim/ Schwalbe G-One Allround 40-622
MAX. GESAMTGEWICHT	150 Kilo
INFO	www.idworx-bikes.de

man die Körperspannung für effizienten Kraftumsatz auf. Eine Superkompakt-Kurbel und das breit abgestufte Ritzelpaket stellen passende Gänge für jedes Terrain bereit. Die G-One-Reifen von Schwalbe rollen satt, mit viel Grip und sehr geschmeidig, weil schlauchlos montiert: „Das senkt den Rollwiderstand noch mal um gut zehn Prozent“, sagt der geistige Vater des Bikes, Idworx-Chef Gerrit Gaastra. Besonders stolz ist er auf die Steckachsen: Am Vorderrad versteift eine Achse mit 15 Millimeter Durchmesser die Gabel und stellt zudem sicher, dass die Scheibenbremse nicht schleift. Im Zusammenspiel mit dem SON-Nabendynamo kann das Vorderrad symmetrisch eingespeicht werden, was sich positiv auf dessen Stabilität auswirkt. Im Hinterrad steckt eine 12-Millimeter-Steckachse von Syntace in einem Insert mit Feingewinde,



1



2

das exzentrisch im Rahmen-Ausfallende geklemmt wird. Damit lässt sich das Hinterrad exakt ausrichten. Der sehr verwindungssteife Hinterbau fängt die hohen Kräfte sicher ab, welche die Disc Brake dem Rahmen zumutet. Das Prinzip großzügiger Rohrdurchmesser macht den Rahmen insgesamt sehr verwindungssteif: Ober-, Unter- und Steuerrohr messen 48 Millimeter, das Sitzrohr 35 Millimeter im Durchmesser. Das Resultat ist ein sehr fahrstabiles, spurtreues Rad.

Um eine schlanke, federnde Sattelstütze montieren zu können, drückt Gaastra auf einem hauseigenen 3D-Drucker eine Reduzierhülse aus ABS-Kunststoff, die er im Sitzrohr verklebt. Sie führt die Sattelstütze im Sitzrohr formschlüssig; zudem kann diese Klemmstelle niemals knirschen oder knarzen. Auch Kleinteile der Zugführung drückt Idworx selbst.

Das Grandone ist gebaut, um mit maximal 150 Kilo Gesamtgewicht auch sportliche Geschwindigkeiten und lange Abfahrten sicher zu beherrschen. Es lässt sich in drei Modellvarianten aufbauen und mit vielen aufpreispflichtigen Details individuell ausstatten. Das reicht von vielerlei Rahmenfarben über eine Gepäckträgerverstärkung, Titan-Sattelstütze und Carbonfelgen bis hin zum möglichen E-Motor von Neodrives im Hinterrad. 4.395 Euro sind zweifellos viel Geld für ein Fahrrad, angesichts der vielen individuellen und aufwendigen Details, des breit gefächerten Einsatzbereichs und der hochwertigen Verarbeitung aber fair. Dennoch ist das Grandone vor allem eins: purer Radfahrer-Luxus.

1 Im Klemmauge des Hinterbaus steckt das exzentrisch gelagerte Gewinde-Insert der Steckachse

2 Der Lenkanschlag verhindert Dellen im Rahmen, sollte der Lenker unbedacht oder bei einem Sturz einschlagen

+ vielseitiges Sportrad-Konzept mit höchstem Anspruch, kompetent umgesetzt

– stattlicher Preis

WANDLUNGS-KÜNSTLER

Drei Modelle umfasst die neue Grandone-Serie: das „Travel“ als Randonneur mit tourentauglichen Gepäckträgern hinten und optional Lowrider vorn, Lichtanlage, USB-Stromversorgung und Schutzblechen. Das „Gravel“ als Sportrad für Touren abseits der Straße, mit bis zu 50 Millimeter breiten Reifen, sowie das „Sport“ als Fitnessbike mit geradem Lenker.

Belvelo

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



**Kostenlosen
Katalog
anfordern!**

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



Belvelo ist eine Marke von Lernidee Erlebnisreisen.

RÄDER UM 1.000 EURO





TAUSEND- SASSA

RADFAHREN IST FÜR IMMER MEHR
MENSCHEN BESTANDTEIL DES ALLTAGS.
GUTE RÄDER FÜR JEDEN TAG GIBT ES
SCHON FÜR RUND 1.000 EURO. SIEBEN
NEUE MODELLE IM MYBIKE-TEST

TEXT Jochen Donner FOTO Jan Greune



Preiswert und gut – bei den aktuellen Rädern um 1.000 Euro ist das kein Widerspruch

ES GIBT SIE WIEDER! Gute Fahrräder für 'nen glatten Tausender – in den vergangenen Jahren war das nicht selten Mangelware. Ein kontinuierlich steigendes Qualitätsbewusstsein bei Fahrradkäufern, Preissteigerungen bei Komponenten, Lohnanstiege in der Rahmenfertigung in Taiwan, Währungsschwankungen bei Dollar, Yen und Euro – all dies trieb einige Jahre lang die Fahrradpreise vor allem in zwei Richtungen: in ein Niedrigpreis-Segment für anspruchslose Gebrauchsräder, zwischen dem Discounter-Preis von 249 Euro und etwa 600 Euro, die manche Käufer gerade noch auszugeben bereit oder in der Lage waren. Die andere Richtung kennt keine Grenzen: 4.000 Euro und mehr sind nicht mehr allzu abwegige Preise für individuell abgestimmte Luxusräder, mit denen man aus dem Stand seine Weltreise antreten kann – oder die man mindestens noch seinen Enkeln vererben kann.

**EIN FAHRRAD ALS
BEGLEITER FÜR
DEN ALLTAG MUSS
VIELE TALENTE
MITBRINGEN.
VIELSEITIGE
KONZEPTE UND
AKTUELLE TECHNIK
HABEN IHREN PREIS.
BEI 1.000 EURO
BEKOMMT MAN
SCHON VIEL RAD
FÜRS GELD**

Räder, die vor wenigen Jahren noch für 1.000 Euro solide und hochwertige Technik für ambitionierte Radler boten, kosten heute zwischen 1.300 und 1.600 Euro. Die Nachfrage nach qualitativ gutem Material hat auch damit zu tun, dass das Fahrrad heute beileibe nicht mehr Billig-Fahrzeug ist für diejenigen, die sich kein Auto leisten können. Das Bike ist für viele Nutzfahrzeug, aber auch willkommenes Stilmittel, um modernen Lebensstil und ökologisches Bewusstsein zum Ausdruck zu bringen.

Nicht zuletzt der E-Bike-Boom trägt sicher dazu bei, dass vierstellige Preise für Fahrräder mit und ohne Motor salonfähig geworden sind und potenzielle Käufer nicht mehr davor zurückschrecken, 1.000 Euro auszugeben, auch wenn sie „nur“ ein Fahrrad für den Alltag suchen.

WELTWEITES BUSINESS

Große Markenhersteller, die Räder in allen Kategorien anbieten, folgen auch für die 1.000-Euro-Klasse dem üblichen Geschäftsprinzip der Fahrradbranche: Entwickelt, konstruiert und designt

werden die Räder meistens in Deutschland beziehungsweise Europa; für die Produktion nutzen sie Kompetenz und Kapazitäten taiwanischer oder chinesischer Rahmenhersteller, die Komponenten – Schaltungen, Bremsen – werden vielfach auf dem Weltmarkt in Fernost beschafft, montiert wird meistens in Deutschland oder dem benachbarten Ausland mit geringeren Lohnkosten. Diese komplexen, weltumspannenden Abläufe verhinderten zu diesem frühen Zeitpunkt im Jahr ein größeres Testfeld: Bergamont, Ghost und Winora sagten aus Termingründen ab, die Rahmen waren noch auf den Weltmeeren unterwegs.

MISCHKALKULATION

Auffällig an unseren Testrädern des Jahrgangs 2019 ist, dass häufig sehr hochwertige Rahmen die Basis bilden, die auch in deutlich teureren Rädern der gleichen Hersteller zu finden sind. Der Blick in die Modellpaletten zeigt, dass viele Hersteller ihr Angebot gestrafft haben: Oft dient ein einziger Rahmen als Basis für eine komplette Modellreihe, von günstig bis luxuriös, sofern es technisch machbar ist. Folglich tauchen bereits im günstigeren Preissegment Rahmen auf, die leichter, raffinierter, steifer konstruiert oder auch nur schöner gestaltet sind, als dies bisher der Fall war. Weniger unterschiedliche Rahmenmodelle sparen dem Hersteller Kosten, der preisbewusste Käufer profitiert davon.

Ein weiteres probates Mittel, um die Herstellungskosten im Zaum zu halten, betrifft die Ausstattung der Räder. Shimano, der Weltmarktführer für Fahrradkomponenten aus Japan, bietet für jedes Preisniveau Komponentengruppen an, in denen alle Teile funktional und optisch aufeinander abgestimmt sind. Weil die zugrunde liegende Technik aber immer die gleiche ist, kann man ohne Einbußen bei der Funktion beispielsweise Bremsen oder Ritzel aus einer günstigen Gruppe mit dem Schaltwerk eines höherwertigen Ensembles kombinieren – und somit beim Einkauf der Teile sparen. Das machen sich die Produktmanager der Fahrradhersteller gerne zunutze, weshalb das Schaltwerk, dessen Markenlogo dem Käufer gleich ins Auge fällt, zum Beispiel aus Shimanos teurer XT-Gruppe stammt, der Rest aber aus der günstigeren Deore-Serie. Wie gesagt, funktionelle Einbußen sind damit in der Regel nicht verbunden, die günstigen Teile sind aber etwas schwerer und erfahrungsgemäß nicht ganz so haltbar. Bei den Verschleißteilen

Fotos: Greune, Simon (2)



PREISE MIT ECKEN UND KANTEN

Als „Eckpreis“ bezeichnet der Handel einen Preis, der direkt unterhalb einer runden Zahl liegt. Das empfinden Verbraucher als besonders günstig. Und greifen gerne ins Portemonnaie. „Im Fahrradhandel ist die 1.000-Euro-Schwelle eine psychologische Grenze“, sagt KTM-Entwicklungsleiter Thomas Pressl. Auch seine



Shimano Scheibenbremse MT200 aus der günstigen Acera-Gruppe hat einstellbare Hebel, griffige Resin-Beläge und nutzt Mineralöl als Hydraulikflüssigkeit



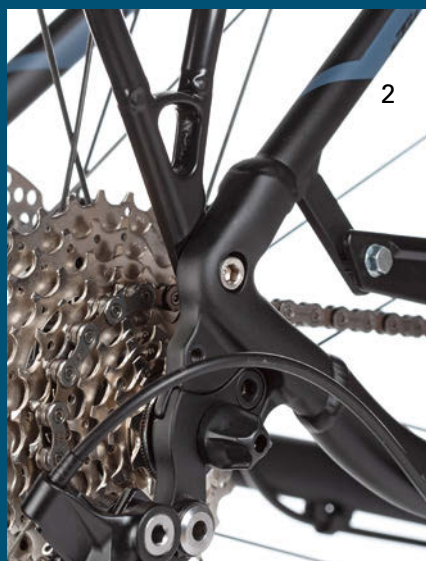
Helle LED- und hoch entwickelte Linsentechnik gibt es bereits für günstiges Geld. Das Top-Niveau teurer Leuchten bieten die Scheinwerfer nicht, machen die Fahrt im Dunkeln aber dennoch sicher

Kollegen von Stevens, Cube oder Univega bestätigen diese „Schallmauer“. Doch Fahrradpreise setzen sich aus vielen Einzelfaktoren zusammen und sind nicht so simpel zu kalkulieren wie die für ein Duschgel. Dazu zählen die gewünschte Qualität, die abgenommenen Stückzahlen, die Konditionen beim jeweiligen Hersteller; aber auch Währungsschwankungen oder soziale Verschiebungen, wie die Entwicklung des Produktionslands Taiwan vom ehemaligen Billiglohn- zum qualifizierten Hightech-Standort spielen eine Rolle.

Als roter Faden zeigt sich im Testfeld, dass die meist hochwertigen, aufwendig gearbeiteten Rahmen teurerer Modelle mit günstigeren Komponenten kombiniert werden. Produktmanager sparen zum Beispiel an Reifen, Tretkurbel, Ritzelpaket, Scheinwerfer oder Nabendynamo, die leicht austauschbar, Verschleißteile oder schlicht etwas schwerer sind. Aktuelle Shimano-Schaltgruppen und Scheibenbremsen erhalten fast jährlich die bisher exklusive Technik ihrer teureren Vorgänger weitergereicht. Das macht die aktuelle Bremse BR-MT200 zum Renner: Allein fünf von sieben Testrädern bremsen mit aktuellen Acera-Discs: eine konkurrenzlos günstige, fähige Disc Brake ohne Fehl und Tadel!



GENAU BETRACHTET



1 Cube: Die Trägerbasis ist mit dem Rahmen verschweißt, der vielseitige Träger daran verschraubt. Gut für die sichere Fahrt mit viel Gepäck

2 KTM: Der Gepäckträger ist elegant innen am Rahmen verschraubt. Dadurch ist er aber schmaler – für schwere Lasten weniger günstig

3 Radon: Das Steuerrohr ist konifiziert, der Schaft der Gabel (wie bei allen Rädern in diesem Test) jedoch nicht, das verschenkt die Möglichkeit höherer Rahmensteifigkeit

4 Günstige Nabendynamos versorgen die meisten Testräder wartungsfrei mit Strom. Die einfachen Kraftwerke wiegen gut 100 Gramm mehr als die nächstteureren Modelle

5 Günstige Scheinwerfer erfüllen alle vorgeschriebenen Normen, reichen bei der Helligkeit sowie Homogenität und Größe des Lichtfelds aber nicht an die Top-Modelle heran

6 Univega: Die rund zwei Zentimeter Federweg der wartungsfreien Schaftrohr-Federung vermitteln viel Fahrkomfort

7 Shimanos aktuelle Deore-Schaltgruppe zeichnet sich durch leichtgängige, exakt zu schaltende Tasten und gut bedienbare Zug-Stellschrauben aus



wie Ritzeln, Ketten oder Kettenblättern kann man ja gegebenenfalls höherwertig nachrüsten.

Besonders dürften sich die Produktmanager über die neueste, sensationell preisgünstige Shimano-Scheibenbremse gefreut haben: Die BR-MT200, wie sie die Japaner nüchtern-technokratisch benennen, ist der Hit der Saison. Selbst als Nachrüstsatz kostet sie gerade einmal 36,90 Euro, im Paar für vorne und hinten. Sie ist der günstigen Mountainbike-Komponentengruppe Acera zugeordnet, bei den Bremshebeln lässt sich die Griffweite justieren, die Aluguss-Bremszangen sind hälftig verschraubt. Sie verzögert quietschfrei mit Kunststoff-Komposit-Belägen (Resin), in den Hydraulikleitungen pulst Mineralöl als Bremsflüssigkeit. Zudem ist die MT200 servicefreundlich konstruiert, sie lässt sich einfach entlüften und mit Bremsflüssigkeit befüllen. An gleich fünf von sieben Testrädern ist sie montiert. Wichtig: Die Bremse muss sorgfältig eingefahren werden – wobei wir schon des Öfteren kritisch angemerkt haben, dass es eigentlich nicht in der Verantwortung des Verbrauchers liegen sollte, ein so sicherheitsrelevantes Teil wie die Bremse voll funktionsfähig zu machen. Etwa fünf aufeinanderfolgende Vollbremsungen aus rund 30 km/h bis kurz vor Stillstand sind erforderlich, um die Oberflächen von Belägen und

Scheiben aufzuheizen und einander anzupassen. Anschließend arbeiten die Bremsen unter allen Umständen tadellos und überzeugend. Ohne den Einfahr-Prozess steht zwar für die allermeisten Fälle ausreichend, aber eben nicht die maximal mögliche Bremskraft zur Verfügung.

DIE RÄDER WIEGEN UM 15 KILO, GÜNSTIGE, EHER EINFACHE TEILE DRÜCKEN AUF DIE WAAGE. TUNING-TIPP: MIT LEICHTEREN REIFEN LÄSST SICH NICHT NUR GEWICHT SPAREN, SONDERN OFT AUCH EIN AGILERES FAHRVERHALTEN ERZIELEN

TALENT & FAHRSPASS

Allen Kandidaten im Test, von Cube bis Univega, kann man mit Fug und Recht bescheinigen, dass trotz begrenztem Budget Räder mit Charakter entstanden sind, die sich nicht gegenseitig kopieren. Es sind Räder ohne Einschränkungen und mit maximalem Nutzungspotenzial: Kurbeln mit drei Kettenblättern und zehn sinnvoll abgestuften Ritzeln eignen sich ebenso für Touren in die Alpen wie durch die norddeutsche Tiefebene, Scheibenbremsen verzögern sicher bei jeder Witterung, wartungsfreie Lichtanlagen sichern die Fahrt bei Tag und Nacht. Relativ breite Reifen laufen leicht und federn gut, die Gepäckträger sind stabil genug für Alltags- und leichtes Tourengepäck. Wer – beispielsweise als Reise- oder sportlich orientierter Radler – mehr will oder braucht, muss tiefer in die Tasche greifen. Doch stecken erstaunlich viel Kompetenz und viele unterschiedliche Talente in den Testrädern um 1.000 Euro. Und eine ganze Menge Fahrspaß!



DIE NOTEN IM VERGLEICH

MODELL	KOMFORT	FAHR SICHERHEIT	ANTRIEB	PRAXIS	SERVICE	GESAMTNOTE
GEWICHTUNG IN %	10	50	20	15	5	100
Cube	2,0	1,5	2,2	1,8	2,0	1,7
Giant	2,0	2,5	2,2	2,3	1,5	2,3
KTM	2,0	1,9	2,2	2,3	1,5	2,0
Radon	1,6	1,7	2,0	2,4	1,8	1,9
R Raymon	2,6	2,1	1,9	3,1	3,0	2,3
Stevens	1,9	1,3	2,3	2,2	2,0	1,7
Univega	2,6	1,3	2,0	2,0	3,0	1,8

Die Auswahl unserer Testräder dokumentiert das hohe Qualitätsniveau, das in diesem Preissegment herrscht. Große Unterschiede gibt es im Hinblick auf die Rahmensteifigkeit, speziell mit Gepäck. Dies schlägt auf die Fahrsicherheits-Note durch. In der Praxisnote stecken zu kurze Schutzbleche, schwache Federklappen und große Differenzen beim Reifengewicht. Erfreulich: Alle Räder parken auch beladen stabil auf Hinterbau-Ständern!

CUBE Kathmandu Pro

KETTENSCHALTUNG 3X10

MYBIKE
1,7
gut

PREIS	999 Euro
RAHMEN	Alu, geschweißt
GABEL	Suntour NCX-DLO; Lockout; luftgefedert; Federweg 63 mm
SCHALTUNG	Shimano XT, Deore 3x10; 48, 36, 26/11-34 Z.
BREMSEN	Shimano MT200 5 Disc
REIFEN	Schwalbe Spicer 40-622
www.cube.eu	

MYBIKE
TESTSIEGER
02/19



SITZPOSITION

aufrecht ||||| sportlich

Rahmengrößen in cm: Herren 46/50/54/58/62; Damen 46/50/54

Gewicht Testrad 15,4 kg zulässiges Gesamtgewicht 130 kg

EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

+ hervorragend seitensteifer Rahmen und Träger; sensible Luftfedergabel

- Axa-Leuchte flackert bei niedriger Geschwindigkeit; Schutzblech hinten wackelt

Gleich mehrere Highlights liefert das Kathmandu Pro: Mit hochwertigem, verwindungssteifem Rahmen und moderat sportlicher Sitzposition fährt sich das Cube extrem angenehm. Die Basis für den alltagsfreundlichen Racktime-Gepäckträger ist fest mit dem Rahmen-Hinterbau verschweißt. Der Träger mit Federklappe, an dem seitlich bis zu 22 Kilo schwere Gepäcktaschen eingehängt werden können, ist außergewöhnlich stabil und seitensteif. Die Schaltung ist mit einem XT-Schaltwerk aufgewertet, die Gabel federt, fein einstellbar, mit Luft. Diesen hochwertigen Ausstattungsdetails stehen etwas schwerere Reifen gegenüber, ein einfacher Nabendynamo sowie ein Scheinwerfer, der bei langsamerer Fahrt stark flackert. Der lange Überstand des hinteren Schutzblechs aus weichem Kunststoff wackelt ziemlich.

GIANT Anytour RS 1

KETTENSCHALTUNG 3X10

MYBIKE
2,3
gut

PREIS	999 Euro
RAHMEN	Alu, geschweißt
GABEL	Suntour NCX-DLO; Lockout; Stahlfeder; Federweg 63 mm
SCHALTUNG	Shimano XT, Deore 3x10; 48, 36, 26/11-34 Z.
BREMSEN	Shimano MT200 Disc
REIFEN	Giant P-X3 45-622
www.giant-bicycles.com	



SITZPOSITION

aufrecht ||||| sportlich

Rahmengrößen: M/L/XL

Gewicht Testrad 15,1 kg zulässiges Gesamtgewicht 161 kg

EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

+ aufwendiger, hübsch gemachter Rahmen; entspannte Sitzposition

- Schutzbleche zu kurz; hecklastige Sitzposition; Vorderrad untersteuert

Genussvoll und gemächlich radelt man mit dem Giant durch Stadt und Land. Der geschweißte, weit zurückgebogene Lenker und ein steiler Vorbau machen die Lenkung extrem leichtgängig, fast nervös. Zudem sitzt der Radler aufrechter und kürzer als mit geradem Lenker: angenehm, aber nicht sehr windschlüpfig. Der schlanke Rahmen und die aufwendig geformten Rohre sind sauber verarbeitet, der Fahrer nimmt sehr weit hinten auf dem Rad Platz. Gut für die Wendigkeit, schlecht für Zuladung: Schon eine mittlere Last von zwölf Kilo bringt das entlastete Vorderteil spürbar ins Flattern. Das Vorderrad untersteuert leicht. Der Träger selbst bleibt relativ stabil. Ohne oder mit nur wenig Gepäck macht das hübsche Giant viel Spaß. Die aufrechte Sitzposition gewährt dem Radler viel Übersicht und entspanntes Vorwärtskommen. Schön gelöst: Eine geschraubte Blende führt die Züge aufgeräumt, aber dennoch servicefreundlich am Unterrohr entlang.

R RAYMON Tourray 6.0

KETTENSCHALTUNG 3X10

MYBIKE
2,3
gut

PREIS	999 Euro
RAHMEN	Alu, geschweißt
GABEL	Suntour NEX, Stahlfeder, Lockout, Federweg 63 mm
SCHALTUNG	Shimano XT, Deore 3x10; 48, 36, 26/11-34 Z.
BREMSEN	Tektro M275 Disc
REIFEN	Continental Ride City 42-622
www.r-raymon-bikes.com	

EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

+ ausgewogene Sitzposition;
handliches Fahrverhalten;
unkomplizierte Ausstattung

- Schutzbleche zu kurz; kein
Standlicht; unzureichend befestigte
Federklappe/Träger; schwer



SITZPOSITION

aufrecht ||||| sportlich

Rahmengrößen in cm: Herren 48/53/56/60; Damen 43/48/52

Gewicht Testrad 16,6 kg zulässiges Gesamtgewicht 120 kg

Nach zwanzig Jahren an der Spitze des Herstellers Winora hat die ehemalige Geschäftsführerin Susanne Puella ihr eigenes Unternehmen gegründet, zu dem auch die neue Marke R Raymon gehört. Sie steht für solide gemachte Großserien-Fahrräder zu günstigen Preisen. Das Tourray weckt mit der kompakten, mittigen Sitzposition sofort Sympathien. In Fahrt glänzt es mit problemlos-ausgewogenem, aber wenigem Charakter. Doch es ist vergleichsweise schwer, weshalb es etwas zäh und behäbig rollt und lenkt, wozu auch die schweren Laufräder beitragen. Die Ausstattung ist weitgehend praxistauglich und solide, die Schaltung wurde mit einem teureren XT-Schaltwerk aufgewertet. Die Federgabel ist im Vergleich zu den Konkurrenten im Test billiger und schwerer; am Heckträger rutschte die Federklappe aus ihrer Halterung, und eine Frontleuchte ohne Standlicht ist eigentlich nicht mehr zeitgemäß.

STEVENS Primera Gent

KETTENSCHALTUNG 3X10

MYBIKE
1,7
gut

PREIS	999 Euro
RAHMEN	Alu, geschweißt
GABEL	Suntour NCX-D, Stahlfeder, Lockout, 63 mm
SCHALTUNG	Shimano Deore 3x10; 48, 36, 26/11-34 Z.
BREMSEN	Shimano MT200 Disc
REIFEN	Continental Contact 42-622
www.stevensbikes.de	

EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

+ kultivierte Sitzposition und Fahr-
verhalten; Reifen mit viel Grip

- leichte Flatterneigung ab zwölf
Kilo Gepäck



SITZPOSITION

aufrecht ||||| sportlich

Rahmengrößen in cm: Herren 48/52/55/58/61/64; Damen 46/50/52/54/56/58

Gewicht Testrad 15,4 kg zulässiges Gesamtgewicht 130 kg

Leichtfüßig rollt das sympathische Primera über den Testparcours. Dank ausgewogener Sitzposition und gelungener Ergonomie fühlt man sich auf dem Stevens sofort wohl. Sportliche Sprints gelingen ebenso gut wie genüssliches Spazierenfahren oder zügige Streckenfahrt. Die Ausstattung leistet sich keine Schwächen, bietet aber auch keine Highlights. Stattdessen liefert das Primera solide Funktionalität zum günstigen Preis: Die Deore-Schaltung arbeitet perfekt, die Übersetzungsbandbreite passt für jede Strecke und jedes Tourenrevier. Die günstigen Scheibenbremsen verzögern geschmeidig und sensibel dosierbar bei jeder Witterung. Der Gepäckträger verträgt Lasten bis etwa 18 Kilo, die Frontpartie des Rades wird dann aber sehr leicht und flatteranfällig. Ansonsten ist das Primera ein Rad, das im Alltag und auf mehrtägiger Urlaubstour intensiv genutzt werden will.

PREIS	999 Euro
RAHMEN	Alu, smooth welded
GABEL	Univega, Center Shock, Federweg 30 mm
SCHALTUNG	Shimano Deore 3x10: 48, 36, 26/11-32 Z.
BREMSEN	Shimano M396 Disc
REIFEN	Schwalbe Marathon Racer 40-622
	www.univega.com

EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

⊕ sportlicher Charakter; leichte, schnelle Reifen; hohe Gepäcktauglichkeit; gute Schutzbleche

- ➊ stark flackernder Axa-Scheinwerfer: harte Sattelstütze



SITZPOSITION

aufrecht  sportlich

Rahmengrößen in cm: Herren 50/55/60; Damen 45/50/55

Gewicht Testrad 14,8 kg zulässiges Gesamtgewicht 130 kg

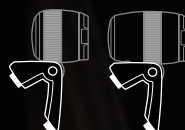
Mit unerwartet sportlicher Sitzposition überrascht das Univega: Das Geo ist ein richtiger Straßenfeger, obwohl man ihm das nicht direkt ansieht! Der Lenker steht knapp tiefer als der Sattel, das Oberrohr fällt eher kurz aus: So lastet mehr Gewicht auf dem Vorderrad, was dem Geo seine satte Straßenlage verschafft. Der Rahmen fällt, trotz Trapezform mit abgesenktem Oberrohr, überzeugend steif aus. Auch die stabile, im Steuerrohr gefederte Gabel und die leichten, griffigen Pneus tragen maßgeblich dazu bei, dass sich das Geo wendig und agil, aber immer sicher bewegen lässt. Selbst 22 Kilo Last auf dem Heckträger bringen das Univega nicht aus dem Konzept – auch, weil der Träger zuverlässig befestigt ist. Der große Durchmesser der Sattelstütze macht das Rad zwar relativ hart, die sportliche Sitzposition nimmt dem jedoch etwas die Schärfe. Ein Bike mit echtem Sporttalent!

KLEIN. KLEINER. μ.



Originalgröße

Das kleinste, straßen zugelassene Rücklicht. μ [my:], sprich mü. Minimalistisch und im hochwertigen Aluminiumgehäuse. Trotz der geringen Größe bietet es sehr gute Rundum-Sichtbarkeit. Erhältlich sind zwei Versionen. Eine für E-Bikes und eine für den Dynamobetrieb. Zur Montage am Schutzblech, an der Strebe oder an der Sattelstütze. Klein, effizient und gut sichtbar passt das Rücklicht perfekt zu vielen modernen Rädern.



Montage am
Schutzblech



Montage an
der Sattelstütze
oder Strebe

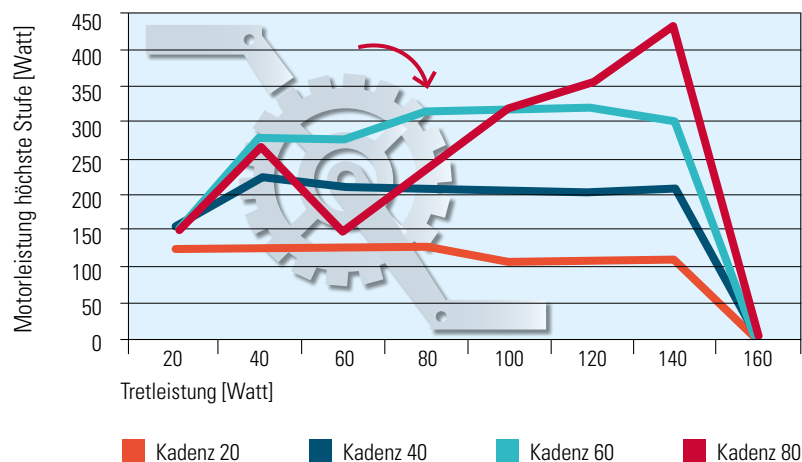
TEXT Uli Frieß

SPEZIELL FÜR STADTRÄDER
BRINGT BROSE 2019
EINEN NEUEN ANTRIEB.
DER DRIVE C SOLL DIE KRAFT
DES FAHRERS SCHON BEI
NIEDRIGER TRITTFREQUENZ
SANFT UND HARMONISCH
VERSTÄRKEN

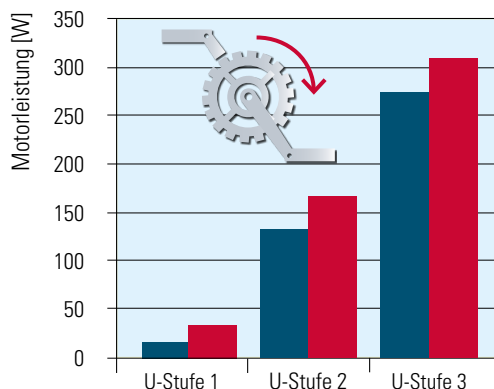
LIEBER SCHIEBER

WAS EIN PEDELEC-MOTOR KANN, lässt sich nicht nur an der Maximalleistung und dem maximalen Drehmoment festmachen. Mountainbikes und Tourenräder profitieren zwar, wenn beide Werte möglichst hoch sind. Dann unterstützen die Motoren an steilen Anstiegen oder mit schwerem Gepäck auf dem Träger gut.

Beim Radfahren in der Stadt zählen jedoch andere Eigenschaften mehr. Beim häufigen Anfahren und Anhalten möchte man, dass der Motor prompt und verlässlich reagiert und seine Kraft gleichmäßig entfaltet. Weder soll das Rad ungestüm losschießen noch schleppend anrollen, wenn man in die Pedale tritt. Eine hohe Spitzenleistung ist weniger gefragt. Speziell darauf hat Brose den Drive C abgestimmt. Auf dem Prüfstand entwickelt der Motor bei üblichen Trittfrequenzen bis etwa 60 Pedalumdrehungen pro Minute knapp über 300 Watt (siehe Grafik). Das maximale Drehmoment von 50 Newtonmetern liegt auf



Schon ab 20 Pedalumdrehungen (Kadenz) und 20 Watt Tretleistung unterstützt der Brose mit mehr als 100 Watt. Mehr Leistung bekommt, wer schneller in die Pedale tritt



■ 60 Watt Tretleistung
■ 80 Watt Tretleistung

Die drei Unterstützungsstufen (U-Stufen) sind gut differenziert. Damit lässt sich die abrufbare Leistung effektiv voreinstellen



Mit seiner kompakten Form fügt sich der Drive C harmonisch in den Rahmen ein

dem Niveau des Active-Line-Plus-Motors vom Konkurrenten Bosch. Beide Werte sind für den Stadtverkehr absolut ausreichend. Der Drive C läuft extrem leise und vermittelt ein intuitives Fahrgefühl, wie man es von Brose kennt. Beim Anfahren reagiert der Motor prompt und setzt sowohl in der Ebene als auch am Berg sehr weich ein. Der maximale Schub lässt sich über die gut differenzierten Unterstützungsstufen effektiv voreinstellen.

Sehr angenehm für Fahrer, die bevorzugt kraftsparend und gemütlich in die Pedale treten: Schon ab 20 Watt Tretleistung und 20 Pedalumdrehungen pro Minute stellt der Motor mehr als 100 Watt Leistung bereit und hält sie dann bis 140 Watt Tretleistung annähernd konstant (siehe Leistungsdiagramm).

Nur bei hohen Trittfrequenzen, ab etwa 80 Umdrehungen, steigert er seine Leistung abhängig von der Tretkraft. Beim Reichweitentests saugt der Antrieb 8,8 Wattstunden (Wh) pro Kilometer aus dem Akku. Für einen Mittelmotor ist das vergleichsweise viel, etwa 15 Prozent mehr als beim Bosch Active Plus. Für Fahrten überwiegend in der Stadt ist ein 500-Wh-Akku dennoch völlig ausreichend, damit kommt man locker 50 bis 60 Kilometer weit. Fazit: Der Drive C eignet sich besonders für Radler, die vornehmlich kraftschonend unterwegs sein wollen und nicht vom Pedelec-Motor zu einer bestimmten Fahrweise gedrängt werden wollen. Er läuft ruhig und schiebt sanft, was für entspanntes Stadt- und Alltagsradeln ideal ist.

⊕ sehr leiser, unauffälliger Lauf, intuitives Fahrgefühl. Prompte und weiche Reaktion auf den Pedaldruck

⊖ relativ hoher Energieverbrauch



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

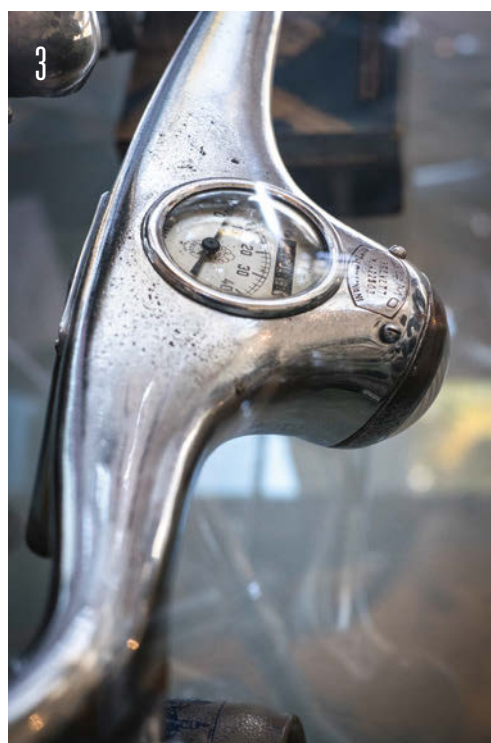
ZEITZEUGEN

AM RAND DER RHÖN BETREIBT IVAN SOJC DEUTSCHLANDS GRÖSSTES FAHRRADMUSEUM. SEINE PRIVATE SAMMLUNG KÜNDET VON 200 JAHREN TECHNIKGESCHICHTE UND VON DER GROSSEN LIEBE IHRES BESITZERS ZU SEINEM KLEINEN KOSMOS

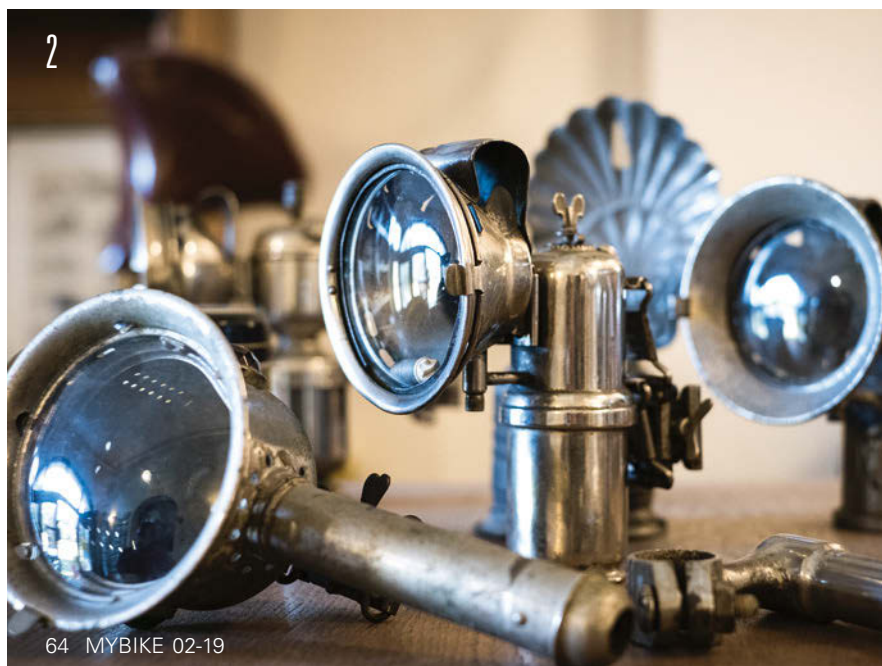
TEXT und FOTOS Jörg Spaniol



1



3



2

1

Doppelpack: Die Flaschenhalter früher Rennräder thronten am Lenker

2

Karbidlampen funzelten formschön auf kleiner Gasflamme

3

Die italienische Lenkereinheit aus den 50er-Jahren ist zeitlos prächtig

4

Zeitreisender: Ivan Sojc transferierte einen kompletten Radladen ins Museum





1 Historische Leistung: Die teils museal ausgestattete Werkstatt ist nicht nur Schaustück. Hier wird gearbeitet

2 Lebensleistung: Für Ivan Sojc sind Gebrauchsspuren und Nutzergeschichte Teil des Exponats – so wie bei diesem liebevoll verschlissenen Nachkriegs-Tourer



3 Eins auf die Glocke: Zum kostbaren Fahrrad gehörte eine aufwendig verzierte Fahrradklingel

DARF EIN FAHRRADTEIL SO AUSSEHEN?

Wenn man genau hinsieht, erkennt man Feilenstriche im Aluminium, sieht man Unregelmäßigkeiten in der Form des seltsam grob gezahnten Kettenrades. Perfekte Oberflächen sehen anders aus, ein Versandkäufer würde die Schachtel sofort wieder zur Post tragen. Doch hinter den groben Metallzähnen glüht ein versonnenes Lächeln. Es gehört zu Ivan Sojc, der die uralte Tretkurbel eines neuen Schätzchens mit verliebtem Blick dreht, wendet und nebenbei erklärt: Das Teil ist mehr als 100 Jahre alt und stammt von einem Antrieb, der die Kraft irgendwie mit Gummiklötzchen zum Hinterrad überträgt. „Diese Teile sind handgemacht. Rein technisch war das ein Irrläufer“, erzählt Sojc, „und sicher sind moderne Fahrräder leichter und praktischer. Aber der Aufwand zeigt doch, welchen Stellenwert das Fahrrad damals hatte!“

Diese Wertschätzung fürs Fahrrad ist für Sojc eine Herzensangelegenheit, ihre Weitergabe seine selbst gewählte Lebensaufgabe. „Es gibt weltweit kein wirklich gutes Fahrradmuseum“, sagt der Herr Direktor, „vor allem in Sachen Wissensvermittlung. Immer wieder hängt es am Geld. Das Fahrrad hat einfach keine Lobby, obwohl es sicher ein breiteres Publikum als etwa für Kunst gäbe – das Fahrrad hat schließlich in fast jeder Lebensgeschichte seinen Platz.“

Und so hat Sojc mit Partnerin die Sache selbst in die Hand genommen und Deutschlands mutmaßlich umfassendstes Fahrradmuseum einfach selbst gegründet. Einfach? Nein, das doch eher nicht. Schon die Immobilie rund um die Sammlung ist eine Herausforderung: Die schmucke Jugendstilvilla am Kurpark von Bad Brückenau war bis zur Jahrtausendwende ein Hotel und stand drei Jahre leer, bis er sie für 140.000 Euro kaufte. Seit 14 Jahren ist das Haus eine Dauerbaustelle und damit finanziell ein Wagnis. Sojc hat zwar schon als Schreiner und Stukkateur, in der Drogenhilfe, beim Rundfunk und in einem Fahrradgeschäft gearbeitet, aber noch nie in seinem privaten Geldspeicher gelangweilt die Talerchen poliert. Nur den größten Teil der Sammlung gab es schon. Es sind ganz überwiegend seine eigenen Schätze, angesammelt seit Jahrzehnten. Gekauft, getauscht, gefunden und seit 2004 endlich in einem eigenen Museum untergebracht.

Die Stadt Bad Brückenau und der Bezirk Unterfranken unterstützen das Projekt, schon an der Autobahn stehen Hinweisschilder, doch letztlich muss die „Gemeinnützige Museumsge-

Das Deutsche Fahrradmuseum

mit seinen
230 Exponaten

liegt im Kurpark von Bad Brückenau, südlich von Fulda. Es ist täglich geöffnet, der Eintritt kostet sechs Euro. Gruppenführungen auf Anfrage möglich. www.deutsches-fahrrad-museum.de

sellschaft für historische Fahrräder und Kleinmotorräder mbH“ selbst schauen, woher der Rubel rollt. Spenden ans Museum sind steuerlich absetzbar, die etwa 9.000 jährlichen Besucher füllen die Kasse zu knapp einem Drittel, öffentliche Gelder kommen dazu. Doch ohne kreative Ideen ließen sich die 500 Quadratmeter mit ihren gut 200 Exponaten von der Draisine über die ungeheure Typenvielfalt des vor-automobilen Zeitalters bis hin zu Bonanzarad und Carbon-Rennrad nicht auf Dauer halten.

HOCHRAD-SHOW UND HANDARBEIT

Und so verleiht Sojc immer wieder Teile seiner Sammlung dahin, wo historische Fahrräder gebraucht werden. Als „mobiles Museum“ reisten Exponate zum Start der Tour de France 2017 in Düsseldorf, bei der baden-württembergischen Landesausstellung zum 200-jährigen Drais-Jubiläum in Karlsruhe stammte ein guter Teil der Räder aus seiner Sammlung. Modelle, die es technisch aushalten, verleiht er als Requisiten an Film und Theater, und wenn eine Firma eine Hochrad-Vorführung im Trikot des Auftraggebers bucht, rollt er eines oder mehrere seiner schulterhohen Schätzchen an den Start. Und weil er manchmal rechtzeitig von der Aufgabe alter Radläden erfährt und deren Warenbestand kaufen kann, bietet sein Museumsladen neben Rad-Souvenirs auch Original-Ersatzteile für andere Sammler und Enthusiasten an.

Doch das ist irgendwie Business. So richtig hautnah kommt die Technikgeschichte an anderer Stelle. „Das Schönste für mich ist es, in der Werkstatt zu stehen“, sagt Ivan Sojc, gleichzeitig Kurator, Direktor und Mechaniker der Sammlung. Die Werkstatt fungiert als Museumsinstallation und Arbeitsplatz. In einem historischen Zentrierstander dreht sich ein historisches Vorderrad, das ein wenig aus der Spur läuft. Eine Lappalie für ihn, denn die wirklich ernstesten Neuzugänge brauchen eher die behutsame Hand eines Restaurators als geschickte Mechanikerfinger: Der sprichwörtliche „Scheunenfund“ im Originalzustand ist eher Legende als Wirklichkeit. Die Wirklichkeit, das sind viele Lackschichten und oft genug Teile aus verschiedenen Epochen an einem Rad. „Manchmal müssen wir einzelne Lackschichten abtragen und nach Stücken aus anderen Sammlungen rekonstruieren“, sagt Ivan

Sojc, „ein historisch wichtiges Rad sollte schon zu 95 Prozent im Originalzustand sein. Aber das ist nicht bei jedem Rad wichtig. Anpassungen in der Nutzungszeit gehören zur Geschichte eines Fahrrads. Ab einem gewissen Punkt ist es manipulativ, wenn wir als Museum daran herumpfuschen.“

Über die Balance zwischen authentischen, erhaltenswürdigen Gebrauchsspuren und dem Streben nach einem historischen Originalzustand können Historiker, Sammler und Kuratoren in Streit geraten. Einem privaten Museum wie diesem steht es dagegen offen, nach eigenen Interessen zu sammeln und auszustellen. Im „Deutschen Fahrradmuseum“ – so offiziell das auch klingen mag – entscheiden vor allem Instinkt und Sachkenntnis des Museumsleiters über Neuzugänge. „Es kann die Stellung in der Technikgeschichte sein, aber auch die persönliche Geschichte des Benutzers oder die technische Originalität. Wir haben hier 150 Jahre alte

Unikate, aber auch das Rad einer Schweißerin aus der DDR, die damit jahrzehntelang zur Arbeit gefahren ist und es mir als Rentnerin überlassen hat. Oder das „Reitrad“ namens Cavallo, dessen Erfinder jahrzehntelang vergeblich auf einen Verkaufserfolg hingearbeitet hat. Auch das ist Fahrradgeschichte. Das Fahrrad an sich lässt die Tüftler ja nicht los, auch einzelne oder kleine Firmen können es weiterentwickeln. Das ist faszinierend.“

Auch in der „Villa Füglein“ ist die Sammlung mittlerweile an eine Grenze gekommen. „Mehr“ geht nicht. Aber Ivan Sojc sieht das mit historischer Weitsicht: „So ein Rad hat man ohnehin nur von der Geschichte geliehen, um sich vielleicht 30 oder 40 Jahre daran zu erfreuen und es zu dokumentieren, damit spätere Generationen damit weiterarbeiten können. Nicht die Stückzahl macht eine Sammlung besser. Ich denke eher drüber nach, wie man mehr Kreativität, eine bessere Dramaturgie in die Ausstellung bringen könnte. Irgendwann, wenn das Haus keine Baustelle mehr ist und ich Zeit und ein Budget dafür habe.“ Bis dahin sind noch etliche Laufräder zu zentrieren, Kurbeln zu polieren und Vitriinen abzustauben. Kein echtes Problem für ihn, scheint es: „Wenn man machen darf, was einen am meisten interessiert, dann ist das schon ein Traum“, sagt er und lächelt seine versammelten Schätze an.



1 Epochal: Auch technisch zweifelhafte Stilikonen wie das Bonanzarad sind wichtige Zeitzeugen

2 Prächtige Dauerbaustelle: Seit 2004 ist die Villa Füglein die Heimat der Sammlung

Weck den Mann in Dir!



Die neue Ausgabe
selber machen ist da!
Für alle, die's gerne
selbst anpacken.

selber machen-Leser
Carsten Bluhm
aus Berne bei Bremen



Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.selbermachen.de/abo

WEICHE SCHALE

SOFTSHELL-JACKEN VERSPRECHEN MOLLIGE WÄRME UND SCHUTZ
VOR WIND UND WETTER. IM PRAXIS- UND LABORTTEST: SIEBEN JACKEN FÜR MÄNNER
UND FRAUEN VON 100 BIS 220 EURO

TEXT Matthias Borchers, Stefan Frey



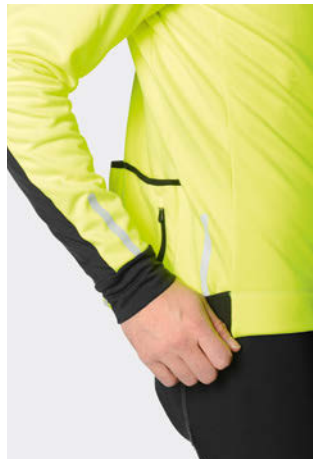
SOFTSHELL-JACKEN BESTEHEN aus einem Laminat, dessen bis zu drei Lagen jeweils ganz bestimmte Funktionen übernehmen. An der wasserabweisenden Außenhaut soll Regen möglichst schnell abperlen, ohne dass sich der Stoff vollsaugt. Darunter liegt eine Membrane als Barriere gegen den Wind, und innen soll Radlers Körperwärme sich in einem flauschigen Futter fangen. Dabei sollten alle Schichten im Verbund möglichst dampfdurchlässig sein, damit der Schweiß in Form von Wasserdampf weg vom Körper und nach außen verdunsten kann. Einsätze aus extradurchlässigem Stoff, beispielsweise am Rücken zwischen den Schultern oder auf der windabgewandten Seite der Ärmel, unterstützen die Belüftung. Die Kunst besteht darin, aus dem mehrlagigen Textil eine Jacke zu schneiden, die der Haltung auf dem Fahrrad angepasst ist, körpernah sitzt, an den richtigen Stellen vor Wind und Nässe schützt, gleichmäßig wärmt und bei all dem dennoch genügend Bewegungsfreiheit lässt. Mit sinnvollen Details wie Taschen, guten Reißverschlüssen, weichem Kragen und ausreichend Reflexmaterial wird aus so einer Jacke schnell ein Lieblingsstück, zu dem man nicht nur an nebligen, nasskalten Herbst- und Wintertagen gerne greift, sondern fast das ganze Jahr hindurch.

TEST IN DER KÄLTEKAMMER

Ob sonniges Winterwetter mit trockener Kälte oder feuchtkalter Nebel – die Hersteller versprechen, dass ihre Jacken mit allen Bedingungen klarkommen. Unsere Vorgabe, Jacken für den Temperaturbereich von minus fünf bis plus fünf Grad für den Test zur Verfügung zu stellen, beantworteten die Hersteller mit Modellen, deren Bandbreite beim Preis von 100 (Triguard von BBB) bis 220 Euro (Löffler San Remo) reicht. Zudem haben wir Modelle angefragt, die es in einer Version für Männer und Frauen gibt. Neben dem Schnitt unterscheiden die sich in der Regel nur in kleinen Ausstattungsdetails, sodass wir Isolation und Wetterschutz für beide Versionen testen



Praktisch: Die Löffler-Jacke wird durch abtrennbare Ärmel zur Weste



Gut bei Craft: Neonfarben und viel Reflexmaterial erhöhen die Sichtbarkeit

und beurteilen konnten. Wir haben die Hersteller außerdem gebeten, wo immer möglich, bunte, auffällige Jacken zu liefern.

Die Isolation der Jacken haben wir in der Kältekammer von Vaude in Tett nang getestet und mithilfe einer Spezialkamera vom jeweiligen Herrenmodell ein Thermografiebild erstellt (siehe Beispiel auf S. 74). Darauf kann man erkennen, an welchen Stellen der Körper gut vor Wärmeverlust geschützt wird (in Blau) und wo Wärme entweichen kann (in Grün bzw. Gelb). Unsere Testfahrer haben das Isolationsvermögen der Jacken zusätzlich mit ihrem individuellen Kälteempfinden in der Praxis bewertet.

AUF DIE PASSFORM KOMMT ES AN

Nicht neu, aber auch in diesem Test wieder augenfällig war die Erkenntnis, wie sehr das Wohlbefinden auf dem Rad vom perfekten Sitz der Jacke abhängt – und wie sehr es auf Details ankommt. Wenn lasche Ärmelbündchen oder zu steife, kurze Kragen Zugluft an die Haut lassen, ist die ganze Isolation in der Fläche nicht mehr viel wert. Unter einer (zu) eng sitzenden Jacke wird das wärmende Luftpolster so dünn, dass über den Kontakt mit dem Stoff schnell Wärme verloren geht und man leicht friert. Auf den Thermobildern ist dieser Effekt besonders deutlich an den Armen zu beobachten. Wer schnell friert, sollte also besser eine Jacke wählen, die weniger eng sitzt.

Insgesamt finden sich im Testfeld viele überzeugende Jacken, mit denen Radfahren auch im Winter, im noch frischen Frühjahr oder im feuchtkalten Herbst richtig Spaß machen kann. Zu den Testsiegern gehören die Frauen- und Männer-Jacken von Gore und Löffler. Das beste Preis-Leistungs-Verhältnis bieten Craft und Pearl Izumi, und auch von Vaude gibt es eine gute und günstige Frauenjacke.



Hersteller
Modell
Bezug/Info
Preis/Produktionsland
Gewicht/Größen
Besonderheiten
BEWERTUNG
Isolation (25 %)
Wetterschutz (25%)
Passform (30 %)
Ausstattung (20 %)
Temperaturempfehlung

BBB
Triguard
bbbcycling.com
99,95 Euro/China
340 Gramm/S–XXXL
doppelt hinterlegter Reißverschluss, Unterarmbelüftung
ab 5° C aufwärts
-5 0 5 10 +15

CRAFT
Verve Glow Jacket
craft-sports.de
149,95 Euro/China
467 Gramm/S–XXL
viel Reflexmaterial, Unterarmbelüftung
um den Gefrierpunkt
-5 0 5 10 +15

GONSO
Diorit
gonso.de
99,95 Euro/k. A.
433 Gramm/S–6XL
zwei RV-Rückentaschen, auch in großen Größen erhältlich
über 0° C
-5 0 5 10 +15

FAZIT

BBB schickt seine leichte Triguard ohne Innenfutter, dafür mit großen, belüfteten Bereichen ins Rennen. Unter fünf Grad wird es so schnell zugig und kalt. Die schlichte Jacke kommt ohne aufwendige Details, dafür mit sportlich komfortablem Schnitt daher. Besonders die Ärmel und Bündchen sind sehr gut geschnitten, der Rücken könnte dafür etwas länger sein. Die dampfdurchlässige Rückenpartie bietet wenig Schutz vor Spritzwasser.

Die günstige Craft ist ein guter Allrounder für Touren und Sport. Dank viel Reflexmaterial und Neonfarbe fällt man auf wie eine Leuchtreklame. Der sportliche Schnitt ist sehr gelungen, fühlt sich an den Schultern aber leicht verdreht an. Das Futter ist flauschig weich und wärmt auch an kalten Tagen. Wenn man intensiv sportelt, wird die Jacke aber schwitzig, es fehlen kühlende Partien. Die Oberfläche saugt Spritzwasser zu schnell auf.

Multisportjacke, die sportlichen Radlern eventuell schon zu locker geschnitten sein könnte. Vor der Brust wölbt sie sich, am Rücken rutscht sie dagegen hoch, wenn man sportlich gebeugt sitzt. Das weiche Material trägt sich angenehm, saugt aber schnell Wasser auf. Durch die vielen Klimazonen wärmt die Diorit nur mäßig. Die Hinterlegung des Reißverschlusses klappt beim Schließen zur Seite, und an den Ärmelabschlüssen pfeift der Fahrtwind in die Jacke.

MYBIKE-URTEIL gut

MYBIKE-URTEIL sehr gut

MYBIKE-URTEIL gut



GORE

C5 Gore Ws Thermo Jacket

gorewear.com

169,95 Euro/Myanmar

485 Gramm/S-XXL

langer Rücken, durchgängig Softshell, doppelter Kragen



bis knapp unter 0° C



Mit der flauschigen Gore-Jacke machen Biker auch an kalten Tagen nichts verkehrt. Es gibt zwar kaum Extras, dafür ist dem Hersteller die Passform von den Ärmeln über den Kragen bis hin zum verlängerten Rückenteil sehr gut gelungen. Das durchgängige Softshell-Material spendet viel Wärme, ohne dabei schwitzig zu werden. Die Rückentaschen sind gut erreichbar. Das Herrenmodell schneidet minimal besser ab als die Damenversion.

MYBIKE-URTEIL sehr gut



LÖFFLER

D. Bike Zip-Off San Remo WS SS L.

loeffler.at

219,99 Euro/Österreich

305 Gramm/36-46

Zip-off-Ärmel, Reißverschluss-Rückentasche, langer Rücken



über 0° C



Allein, dass die Löffler-Jacke in Österreich gefertigt wird, ist schon eine Erwähnung wert. Sie ist aufwendig geschnitten, perfekt verarbeitet, und ihre Klimazonen an Ärmeln und Rücken sind klug platziert. Die Bündchen und der Kragen sitzen perfekt. Obwohl die Innenseite nicht gefüttert ist, wärmt die Löffler noch erstaunlich gut. Trotz sportlichem Schnitt bleibt noch Platz für eine zweite Schicht darunter. Die abzippbaren Ärmel machen die Jacke zur Weste.

MYBIKE-URTEIL sehr gut



PEARL IZUMI

Elite Pursuit Amfib Jacket

paul-lange.de

159,95 Euro/Vietnam

238 Gramm/S-XL

gut greifbarer Zipper, langer Rücken



bis knapp unter 0° C



Sowohl in der Damen- als auch in der Herrenversion ist die Pearl Izumi eine Empfehlung für mildere Tage. Bis auf eine kleine Falte am Bauch ist die leichte Elite-Jacke perfekt geschnitten. Die langen Ärmel reichen weit über den Handschuh, die verlängerte Rückenpartie schützt vor Spritzwasser, und der weiche Kragen steht weit nach oben und schützt so vor Zugluft. Es gibt zwar kaum Extras, dafür geht der Preis aber auch voll in Ordnung.

MYBIKE-URTEIL sehr gut



VAUDE

Wo Resca Softshell Jacket II

vaude.com

120 Euro/Vietnam

418 Gramm/36-44

durchgängig Softshell, große Reißverschluss-Rückentasche



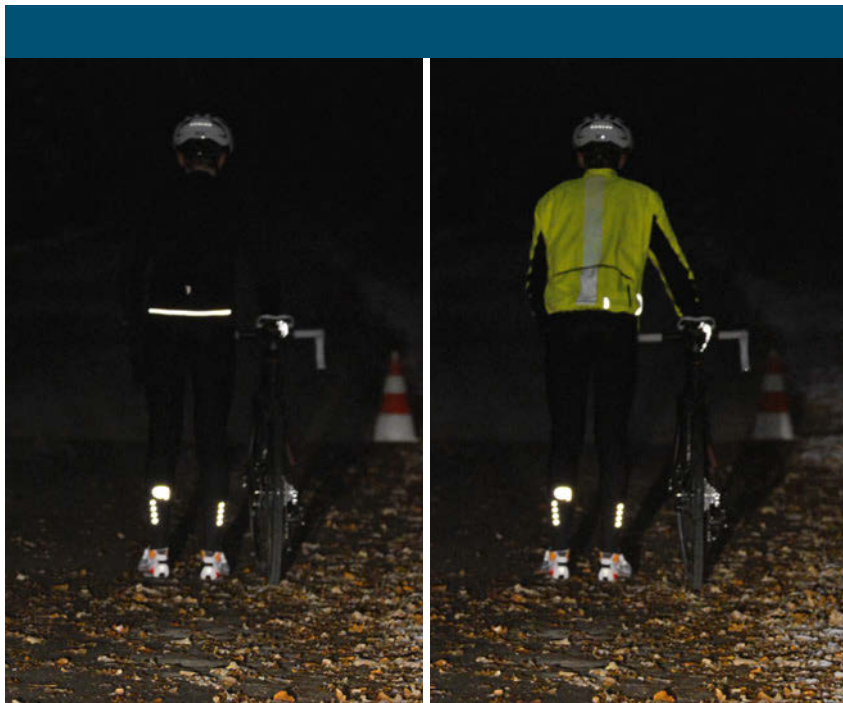
bis knapp unter 0° C



Warm, weich und komfortabel geschnitten: Die umweltfreundlich hergestellte Resca sitzt trotz legerem Schnitt figurbetont und ist gut an die Radhaltung angepasst. Vorne winddicht, am Rücken durchlässig: So schützt die Vaude nicht nur gut vor Kälte und Fahrtwind, sondern hält auch das Klima angenehm. An kalten Tagen bleibt genügend Platz für ein zweites Trikot unter der Jacke. Nettes Detail: große Reißverschlussstasche am Rücken.

MYBIKE-URTEIL sehr gut





SICHTBARKEIT

Beide Nachtaufnahmen mit dem Teleobjektiv zeigen einen Radler, der 50 Meter entfernt im Scheinwerferlicht eines Autos am Straßenrand steht. Der in Schwarz gekleidete Radler ist lediglich an den angestrahlten Reflexstreifen erkennbar. Stünde er weiter weg, würde er aufgrund der nachlassenden Reflexwirkung quasi im Dunkeln verschwinden. Besser sichtbar ist der Radler in der neonfarbenen Jacke, dessen Silhouette auch deutlich früher und vollständiger erkennbar wird. In der

Dämmerung oder bei trübem Wetter und bei noch ausgeschalteten Autoscheinwerfern wäre der schwarz gekleidete Radler noch schlechter zu sehen. Farbige, auffällige und reflektierende Kleidung ist deshalb – neben guter Beleuchtung – die sinnvollste Investition in die eigene Sicherheit. Wer aus modischen Gründen nicht auf dezente Kleidung verzichten will, sollte zumindest über die Anschaffung zusätzlicher Reflexgurte und -bänder für ein paar Euro nachdenken.



Typisches Thermobild: Gut isolierte Partien leuchten blau, an den grünen und mehr noch an den gelben Stellen geht Wärme verloren

SO TESTET MYBIKE

ISOLATION (25 %)

Die Isolierleistung der Jacken haben wir in der Kältekammer von Vaude in Tettang ermittelt und mit einer professionellen Wärmebildkamera dokumentiert. In der Kältekammer herrschten minus fünf Grad, ein Ventilator simulierte Fahrtwind. Zusätzlich haben wir das individuelle Kälteempfinden der Tester auf dem Rad dokumentiert und berücksichtigt.

WETTERSCHUTZ (25 %)

Der Spraytest, der Nieselregen und Spritzwasser simuliert, wurde bei allen Jacken an Vorder- und Rückseite durchgeführt. Im Idealfall perlt das Wasser sofort vom Material ab. Die Fahrtests gaben Aufschluss darüber, ob an Kragen oder Ärmeln Zugluft eindringen kann.

PASSFORM (30 %)

Mehrere Testfahrer und -fahrerinnen haben die Jacken ausprobiert. Für die Passform-Note berücksichtigen wir den Sitz an Brust und Bauch, Rücken, Gesäß, Hals und Armen. Tragekomfort, Materialelastizität, Platzierung der Reißverschlüsse und die Beschaffenheit des Kragens fließen mit ein.

AUSSTATTUNG (20 %)

Bewertet haben wir: Hüft- und Ärmelbund, Anzahl und Platzierung von Taschen, Anordnung von Reflexpaspeln, Anzahl und Art der Lüftungsöffnungen (mit oder ohne Reißverschluss), Gestaltung des Kragens, Front-Reißverschluss sowie besondere Extras.

CURVES

CURVES MALLORCA

€ 15,- (D) • ISBN 978-3-667-11403-7





STEUERZENTRALE

TEXT und FOTOS Daniel Simon



1 TOPEAK OMNI RIDECASE MIT HALTER

Die weichen Silikonschlingen umgreifen das Smartphone sicher, liegen aber so über dem Display, dass die Bedienung und Lesbarkeit eingeschränkt wird. Unser Testmodell, ein iPhone X, konnte nicht mehr bedient werden. Das Befestigungsband sitzt sicher und straff an Vorbau oder Lenker.

PREIS: 34,95 Euro
www.topeak.com/de

+ sicherer Halt, gute Drehbarkeit um 360 Grad, tadellose Verarbeitung

- schlechte Bedienbarkeit, Smartphone-Befestigung fummelig

Für Radfahrer gibt es viele nützliche Apps, die als Bike-Computer fungieren, bei der Navigation helfen oder die Fitnesskontrolle unterstützen. Immer häufiger löst das eigene Smartphone spezialisierte Geräte am Rad ab. Um die Suche nach der passenden Halterung fürs Cockpit zu erleichtern, hat MYBIKE acht Produkte unter die Lupe genommen. Vier Halterungen können individuell für gängige Smartphone-Modelle geordert werden. Das Gerät bleibt in der Hülle und kann mühelos an die am Lenker oder Vorbau montierte Halterung geklickt werden. Ideal für Radler, die ihr Telefon an mehreren Rädern oder anderen Fahrzeugen mittels diverser Halterungen befestigen wollen. Wer verschiedene Smartphones benutzt, keine andere Handyhülle verwenden will oder ein Gerät hat, für das es keine Spezialhalterungen gibt, findet in der Auswahl zudem vier Universalbefestigungen.

2 FAHRER BERLIN SPITZEL-UNIVERSAL-HÜLLE

Die Berliner Ideenschmiede stellt ihre Produkte in Zusammenarbeit mit Behindertenwerkstätten aus recyceltem Material her. Die sichtbare Handarbeit hebt die Erzeugnisse bewusst vom Industriedesign der Konkurrenz ab. Die wasserdichte Hülle ist vielseitig einsetzbar.

PREIS: 29,00 Euro
www.fahrer-berlin.de

+ werkzeuglose Montage des Halters, schnelle Klettbefestigung des Smartphones, wasserdicht

- Halter kann durch das Gewicht des Smartphones am Lenker rutschen





3 BIKE CITIZENS FINN

Zwei Fahrradkuriere haben die smarte City-Navi-App „Bike Citizens“ entwickelt, für inzwischen 450 Städte weltweit. Daher ist „Finn“ auch eher für Reisende gedacht, die damit immer eine flexible Halterung dabei haben, um ihr Smartphone schnell an Leihbikes befestigen zu können.

PREIS: 15,00 Euro, 3er-Pack 30,00 Euro (inkl. Versand und 5-Euro-Gutschein zur App)
www.bikecitizens.net/de

- + sehr leicht und klein, passt mit jedem Smartphone an jeden Lenker
- kann ohne Smartphone nicht am Lenker bleiben

4 SP CONNECT BIKE BUNDLE 1

Die mitgelieferten Halterungen schaffen auf Anhieb vier Befestigungsmöglichkeiten auf Bikes, im Auto etc. SP hat sehr viele Befestigungen für diverse Anwendungen und Fahrzeuge im Angebot. Handyhüllen werden für Apple, Samsung und Huawei angeboten.

PREIS: 59,99 Euro (Bike-Bundle Universal 29,99 Euro)
www.sp-connect.de

- + sehr viel Zubehör im Lieferumfang, Regenhülle, stabiles, flaches Case
- Hoch-Querformat-Drehung nur im unmontierten Zustand möglich



5 NC-17 CONNECT 3D UNIVERSALHALTER 1

Die Montage erfolgt in verstellbaren Haltearmen für Smartphones von 56 x 114 mm bis 92 x 182 mm Größe und 12,5 mm Dicke. Wahlweise als Modell zur Lenker- oder Aheadset-Montage lieferbar. Die Neigung wird mit einem Kugelkopf eingestellt. Drei unterschiedlich dicke Klebepads dienen dem Höhenausgleich.

PREIS: 19,98 Euro (Lenkermontage), 24,98 Euro (Aheadset-Montage), www.nc-17.de

- + schnelle und sichere Montage im Halter, auch für große Smartphones geeignet
- Aheadset-Adapter passt nicht auf steile Vorbauten, Halterung baut sehr hoch

6 TOPEAK RIDECASE MIT RIDECASE MOUNT

Mit der variablen Alu-Halterung lässt sich die Hülle optimal an Lenker, Vorbau oder Aheadset befestigen und ausrichten. Mit einem kleinen Klappständer kann das Smartphone im Portrait- und Landschaftsmodus abgestellt werden. Ein Handschmeichler ist die voluminöse Hülle nicht.

PREIS: 49,95 Euro (34,95 Euro nur Ridecase ohne Halter)
www.topeak.com/de

- + drehbar um 360 Grad, perfekt ans Cockpit anpassbar
- Hülle unhandlich und scharfkantig, Schiebeverschluss wackelt etwas

7 FAHRER BERLIN SPITZEL-HÜLLE



Die schlanke Hülle wird für eine Vielzahl von Smartphone-Typen angeboten. Für zehn Euro Aufpreis bietet Fahrer eine individuell angepasste Hülle für seltenere Modelle. Der Klett sieht etwas nach Bastellösung aus, trägt aber von allen getesteten Produkten am wenigsten auf. Gut für die Hosentasche.

PREIS: 29,00 Euro

www.fahrer-berlin.de

+ werkzeuglose Montage des Halters, schnelle Klettbefestigung des Smartphones

- Halter kann vom Gewicht des Smartphones am Lenker rutschen



8 QUAD LOCK BIKE KIT 1

Der australische Hersteller bietet seine Cases für viele Modelle von Apple und Samsung an. Mit einem Universal-Bike-Kit für 39,95 Euro kann jedes andere Smartphone oder Case per Klebe-Adapter genutzt werden. Diverse Halterungen – etwa für Kamerastative, Autoscheiben oder Induktionsladung – machen das Quad Lock zum Universalgenie.

PREIS: 59,95 – 69,95 Euro

www.quadlockcase.eu

+ Regenhülle, flaches Case, Hoch-Querformat-Drehung möglich, Verschluss rastet bombenfest ein, sehr gut verarbeitet

- vergleichsweise teuer

Für jede Hand,
für jedes Rad,
den perfekten Griff.

SQlab Griffserie



Trekking / City Comfort

702



MTB Comfort / Tour & Travel

710



MTB Tech & Trail

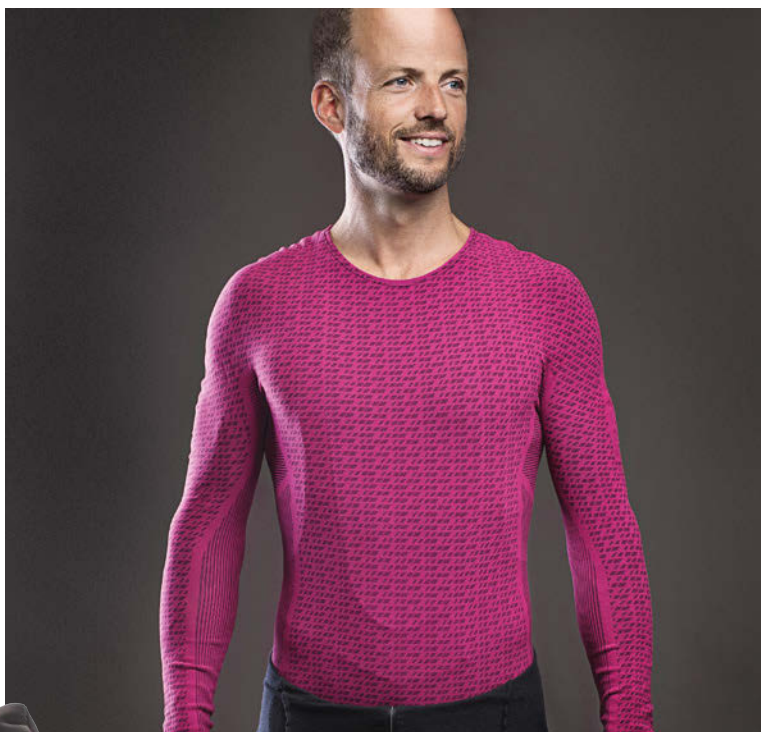
711

GETESTET

NAHELIEGEND

Das Funktionsunterhemd Freedom Seamless Thermal Base Layer LS von Gripgrab schmiegt sich wie eine zweite Haut an Oberkörper und Arme, Nähte sind fast nicht spürbar. Von denen gibt es auch nur vier an Schulter und Unterarm, jeweils etwa 30 Zentimeter lang. Ansonsten ist das Langarmshirt tatsächlich nahtfrei, das ausgesprochen flexible Material trägt sich sehr angenehm. Das Gestrick aus einem speziellen, wasserabweisenden Faden soll Schweiß schnell über großflächig verteilte, offenporige Zonen weiterleiten in die darüberliegende Schicht. In der Praxis fühlte sich das mittelschwere Unterhemd (140 Gramm in Größe S–M) zwar großflächig minimal feucht an, jedoch nie nass oder kalt.

Preis: 100 Euro, www.gripgrab.com



HANDWÄRMER

Angenehm warme Hände auch bei Minusgraden sichert der E-Glove 2 des französischen Protektorenherstellers Racer. Die Außenseite ist vom Handgelenk bis an die Fingerspitzen beheizbar, Softtasten in den Stulpen regeln die dreistufige Heizelektrik. Auch die kompakten Lithium-Polymer-Akkus (71 Gramm/Stück) finden in den Stulpen Platz. Der

Handschuh (das Paar wiegt 170 Gramm) aus wasserabweisendem, dampfdurchlässigem Softshell-Gewebe hat eine griffige Innenhand und ist flexibel genug, damit man Schalthebel und Bremsgriffe gut bedienen kann. Der Schnitt ist relativ eng, die lange Stulpe mit Reißverschluss ist sogar etwas zu eng; zudem sitzt der Akku genau an der Stelle, wo man

- ⊕ wärmen ausreichend bis ca. -5°C ; passgenau an Fingern und Handfläche, wasserabweisend, kein Schwitzklima; Finger bleiben sensibel, Zeigefinger Touchscreen-fähig
- ⊖ Stulpe zu eng geschnitten, die Akkus sind beim Anziehen hinderlich; Jackenärmel werden gestaucht

zugreifen möchte. Dickere Ärmelbündchen von Jacken werden gestaucht und passen nicht unter die Stulpe. Beide Akkus können gleichzeitig geladen werden, das dauert etwa 3,5 Stunden. In der Praxis wärmen die Handschuhe rund sechs Stunden in den unterschiedlichen Heizstufen.

Preis: 160 Euro, www.racergloves.com



DICHT AM RÜCKEN

Nach etlichen Produktgenerationen hat Ortlieb mit dem Atrak seinen bisher vielleicht gelungensten Rucksack am Start. Der (in Größe 35 Liter) 190 Euro teure Rucksack lässt sich von der Rückenseite zugriffsgünstig wie eine Reisetasche öffnen. Das dauert ein paar Sekunden, doch vier Außentaschen erübrigen manches Absetz-Manöver. Unsere Einschätzung: top für nasse Abenteuer, etwas unpraktisch für den Alltag. Fertigung, Tragesystem und Hardware des nach IP67-Standard (1 m Wassertiefe, 30 Min.) getesteten Packs sind hochwertig. www.ortlieb.de

- + hochwertige Fertigung, sehr guter Nässechutz
- hohes Gewicht (1.500 Gramm), relativ teuer



KOMFORT-LENKER

Der Trekkingbike-Lenker BAM Trek des französischen Herstellers Baramind vereint Federkomfort mit Lenkpräzision. Die Enden des 66 Zentimeter breiten Lenkers aus Carbon-Fiberglas-Mix federn sicht- und fühlbar nach unten, ohne jedoch im gleichen Ausmaß zurückzuschnellen. Auf holperigem Untergrund ist die Federung deutlich zu spüren, dennoch lässt sich das Bike weiterhin präzise lenken, Hände und Arme werden, vor allem auf längeren Strecken, deutlich entlastet, weil auch die dauernden Vibrationen gut gedämpft werden. Beim Gegenzug am Lenker ist zwar eine leichte Nachgiebigkeit zu merken, doch kann man damit gut leben. Der Trekkingbike-Lenker mit um zwölf Grad angewinkelten Griffenden wiegt 353 Gramm. Das „Advanced+“-Siegel des Prüfinstituts Zedler bescheinigt ihm hohe Belastbarkeit.

Preis: 99 Euro, www.baramind-bike.com

- + ergonomisch gute Form, effizienter Federflex, nur geringe Nachgiebigkeit bei Zug am Lenker, deutliche Entlastung der Handgelenke und Ellenbogen
- relativ schwer



CYCLINGWORLD
— D Ü S S E L D O R F —

AUSSTELLUNG FÜR FEINSTE RADKULTUR

23. & 24. MÄRZ 2019

Samstag & Sonntag
von 10.00 bis 18.00 Uhr

Auf dem Areal Böhler
Hansaallee 321
40549 Düsseldorf

WWW.CYCLINGWORLD.DE

Mit freundlicher Unterstützung unserer Partner:



BROICH CATERING.COM



SO VIELSEITIG WIE DAS RADFAHREN.

**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 E-TRITON PT5 von STEVENS im Wert von 3.499 Euro.

Alle MYBIKE-Abonnenten nehmen automatisch an der Verlosung teil.

STEVENS
B I K E S



GROSSE
JAHRESVERLOSUNG
GEWINN
E-TRITON PT5

TEILNAHMEBEDINGUNGEN: Alle Bestellungen, die bis zum 31.12.2019 eingehen, nehmen an der Verlosung teil. Die Verlosung erfolgt Anfang 2020 unter allen Teilnehmern der MYBIKE-Jahresverlosung. Der Gewinner wird schriftlich benachrichtigt. Weitere Infos unter abo.mybike-magazin.de/01813g.

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

** Lieferung nur solange der Vorrat reicht.



Foto: Jan Greune

IHR GESCHENK

Wählen Sie Ihr Begrüßungsgeschenk.

Weitere attraktive Geschenke finden Sie unter:
abo.mybike-magazin.de/01813g



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

Mindestbestellzeit: 1 Jahr



JETZT ABO SICHERN

Ganz einfach online unter abo.mybike-magazin.de/01813g
oder per Telefon unter +49 (0) 521-55 99 55.

Falls Sie telefonisch bestellen, geben Sie bitte die Aktionsnummer an: Eigenabo P-01813/B-01814, Geschenkaboo P-01815/B-01816.
Nach Ablauf des Mindestbestellzeitraums kann das Abo jederzeit gekündigt werden.





FRÜHJAHR - CHECK - UP

BREMSE, REIFEN, LICHT ...? WENN DIE NEUE SAISON BALD VOR DER TÜR STEHT, CHECKEN DIE MEISTEN, OB BEI IHREM ZWEIRAD NOCH ALLES OKAY IST. DOCH WIE SIEHT ES EIGENTLICH MIT DEN EIGENEN ANTRIEBSTEILEN AUS?

MAN SAGT SEINEN LANDSLEUTEN

JA NACH, sie würden sich um ihre fahrbaren Untersätze (darunter natürlich auch oft das Auto) besser kümmern als um den eigenen Körper. Ertappt? Nicht schlimm – noch ist ja genug Zeit, statt in die Werkstatt mal wieder zum Hausarzt zu gehen und sich auf Herz und Nieren untersuchen zu lassen. Immerhin übernehmen ab einem Alter von 35 die gesetzlichen Krankenkassen alle zwei Jahre die Kosten zumindest für einen Basis-Check-up: Außer einer Ganzkörperuntersuchung und Blutdruckmessung schließt er einen Urintest und die wichtigsten präventiven Blutwerte ein. Darüber hinaus gibt es einige Laborwerte, die besonders für Radfahrer relevant sein können – zum Beispiel die Eisenspeicher. Eventuell gleich mitbestimmen lassen, wenn man schon mal dabei ist ... Vorsicht jedoch bei einigen selbst zu bezahlenden IGELE-Leistungen, besonders wenn sie mit Nachdruck angeboten werden: Hier klingt manchmal eher die Kasse des Arztes.

DARAUF SOLLTEN SIE BEIM BODY-TÜV ACHTEN

KLEINES BLUTBILD Analyse der weißen und vor allem roten Blutkörperchen: alles ok mit der Blutbildung?

LABORWERTE Die genannten zählt in der Regel die Kasse, sonst mit * gekennzeichnet (ggf. sinnvoll als Zusatzleistung):

- **Gesamt-Cholesterin, Triglyceride (Blutfette):** Risikofaktoren für Arterienverkalkung
- **Kreatinin:** Nierenfunktion
- **CRP (C-reaktives Protein):** zeigt Entzündungen an
- **GOT, GPT, Gamma-GT:** Enzyme der Leber
- **Natrium/Kalium:** wichtige Elektrolyte für Muskeln, Herz und Nerven
- **Blutzucker (Glukose):** Hinweis auf Diabetes
- **Ferritin:** Eisenspeicherwert (*)
- **Vitamin D:** gerade nach der dunklen Jahreszeit oft eher knapp (*)

URIN Eiweiß (Nierenschaden?), Glukose (Diabetes?), Nitrit (bakterielle Infektion?), rote und weiße Blutkörperchen (Entzündungen, Infektionen?)

ULTRASCHALL Bauchorgane und Schilddrüse (nicht im Kassen-Check-up enthalten, jedoch durchaus sinnvoll)

IMPFUNGEN Allgemeiner Impfstatus, ggf. Auffrischungen. Je nach Region Impfung zum Beispiel gegen FSME (Zeckenbiss-Hirnhautentzündung) empfehlenswert

HAUTKREBS-SCREENING Check von Muttermalen und Hautveränderungen am ganzen Körper

ZAHNVORSORGE Besonders wichtig, wenn man unterwegs viele Energieriegel und -getränke konsumiert ... Alle sechs Monate Kontrolle (Kassenleistung), möglichst einmal pro Jahr professionelle Zahnreinigung (meist privat zu bezahlen)

SEHTEST Mit dem Alter steigt das Risiko von grauem und grünem Star



Suunto Fitness 3

Schicke Sportuhr, die den Einstieg in eine aktivere, fitnessorientiertere Lebensweise erleichtern soll. Die neue Fitness 3 informiert Freizeitsportler über Aktivität, Belastung und Entlastung sowie Schlafqualität und erstellt nach Wunsch eine Trainingsanleitung zum Halten, Verbessern oder Steigern der aktuellen Fitness. Dabei wird die Herzfrequenz permanent über LEDs am Handgelenk gemessen. Genauere Messwerte liefert ein separat erhältlicher Brustgurt. Diverse

Sportarten von Laufen, Radfahren, Schwimmen bis hin zum Bergsteigen und Yoga sind als Modus hinterlegt. Wer die Uhr über die Suunto-App mit seinem Smartphone verbindet, erhält zusätzlich GPS-genaue Aufzeichnungen von Geschwindigkeit und Distanz und wird über Anrufe und Meldungen informiert. In verschiedenen Farben erhältlich, Preis ab 199 Euro. www.suunto.com

WAS HÄLT LÄNGER JUNG: AUSDAUER- ODER KRAFTTRAINING?



In puncto Schutz vor Alterung hatten in einer Ende 2018 im European Heart Journal veröffentlichten Studie der Uni Leipzig Ausdauersportler die Nase vorn: Bei der Untersuchung von rund 250 um die 50-jährigen Probanden zeigte sich, dass sich durch Ausdaueraktivitäten wie Laufen, Radfahren oder Schwimmen die zelluläre Alterung deutlicher verminderte als bei reinem Krafttraining. Anhand von Blutzellen belegten die Forscher, dass Ausdauersport die Telomerase-Aktivität günstig beeinflusste, während dies beim Krafttraining nicht im gleichen Maß der Fall war. Telomerase ist ein Enzym, das der Verkürzung der Chromosomen entgegenwirkt – dieser Vorgang ist ein wesentliches Zeichen der Alterung. Krafttraining sei eine gute Ergänzung zum Ausdauersport, jedoch kein völliger Ersatz, empfehlen die Wissenschaftler.

WAS HEISST EIGENTLICH ... FERRITIN?

Speichereiweiß und Transportform für Eisen im Blut, das mehr über dessen Vorräte aussagt als der standardmäßig erhobene Hämoglobin-Wert (roter Blutfarbstoff). Dient vor allem zur Erkennung eines Eisenmangels. Ausreichende Vorräte sind wesentlich für die Blutbildung und damit den Sauerstofftransport, daher besonders auch für Radfahrer und andere Ausdauersportler wichtig. Bei Frauen und Vegetariern sind die Werte oft eher niedrig (Normalwerte Männer: 20 bis 250 µg/l, Frauen: 10 bis 120 µg/l).



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



SATTEL-FEST

WENN'S DARUM GEHT, WAS RADFAHREN BEQUEM MACHT, NENNEN
NEUN VON ZEHN RADLERN ALS ERSTES DEN SATTEL.
DOCH WIE FINDET SICH DAS PASSENDE TEIL FÜRS HINTERTEIL?

TEXT Stefanie Weinberger

ALLE JAHRE WIEDER geistert ziemlich zuverlässig die Meldung durch die Medienlandschaft, das sonst so gesunde Radfahren könne impotent machen oder mindestens vorübergehende Störungen der sexuellen Funktionen beim Mann auslösen. Auch der Genitalbereich von Frauen käme nicht unbehelligt davon, der Druck des Radsattels auf delicate Zonen könne auch bei ihnen Anlass für lästige Probleme sein.

Was ist dran an solchen Meldungen? Studien und Erfahrungen in der Fachwelt erhärten die These der Impotenz nicht. So bestätigt der Münchner Urologe Dr. Stefan Staudte, dass ihn Radfahrer aller Spezies nur in seltenen Fällen wegen Problemen mit der Manneskraft, ausgelöst durchs Radfahren, aufsuchten. Vielmehr seien es meist Beschwerden und Schmerzen im Dammbereich, deretwegen sie seinen Rat suchten. In der Mitte des Dammbereichs, also der Zone zwischen dem After und den äußeren Geschlechtsorganen, „läuft der Pudendus-Nerv. Wird er zu stark komprimiert oder gereizt, haben meine Patienten teils dauerhafte Missempfindungen, deren Behandlung schwierig und teils sehr langwierig sein kann, vor allem, wenn die Reizung schon länger besteht.“ Außerdem befinden sich im Dammbereich das hintere Ende der Harnröhre, Gefäß- und Nervenknäuel sowie in der Tiefe die Prostata. „Auch hier sind Reizungen und Entzündungen möglich, wobei die Prostata nur mittelbar betroffen ist.“

Wichtig sei, „schon bei leichten Schmerzen in diesem sensiblen und verletzungsanfälligen Bereich nicht zu lange abzuwarten“. Staudte empfiehlt bei empfindlichen Radfahrern, die schon leichtere Probleme haben, einen Sattel, der den Dammbereich schont, sowie eine Überprüfung der Sitzposition, am besten durch ein Bikefitting. Wer schon länger leide, komme um diese Maß-



Probieren geht
über Studieren
Probefahren auf
verschiedenen
Sattelmodellen ist
die beste Möglichkeit,
das passende
Sitzmöbel fürs
Fahrrad zu finden

nahmen nicht herum. Wer bisher von Sitz-Unge-
mach gänzlich verschont sei, könne rein vorbeu-
gend über derartige Maßnahmen nachdenken
und den Sitzkomfort an dieser empfindlichen Kör-
perpartie erhöhen.

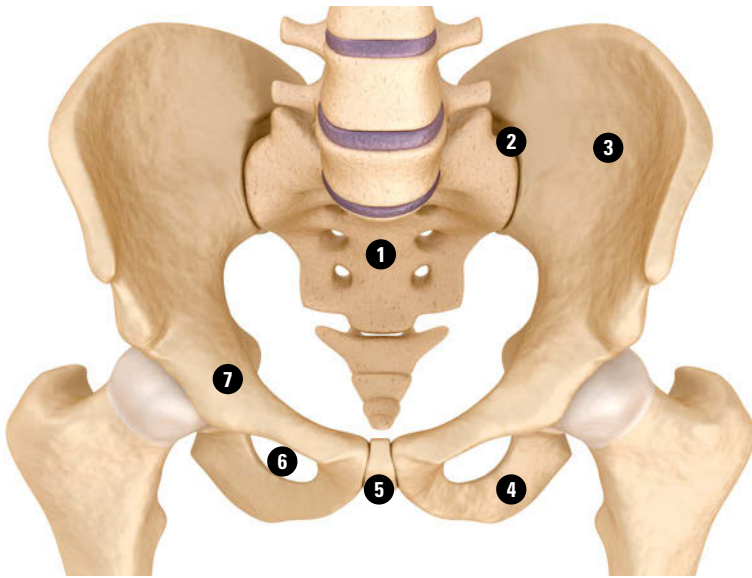
Zumindest aus urologischer Sicht weniger pro-
blematisch sähe es dagegen mit dem (quasi) Hin-
terteil des Hinterteils aus, also After, Pobacken
und Sitzknochen. „Doch auch dort sind Überlas-
tungsbeschwerden der Haut, Muskeln, Sehnen,
Muskelansatzpunkte sowie der Knochenhaut
denkbar.“ Jedoch hält dieser Bereich mehr aus. Vor
allem die Sitzknochen seien am ehesten dafür aus-
gelegt, das Körpergewicht des Radlers aufzuneh-
men. Der passende, ergonomische und bequeme
Sattel sollte aus Sicht des auf Radfahrer speziali-
sierten Arztes den Druck möglichst dorthin len-
ken und dabei eine eher plane, jedenfalls nicht
nach oben gekrümmte (konvexe) Oberfläche auf-
weisen. Bestenfalls sollte die Breite der Sitzfläche
auf den individuell unterschiedlichen Abstand der
Sitzknochen abgestimmt sein.

Je nachdem, wie aufrecht die Sitzposition ist,
nehmen die Sitzbeinhöcker mehr oder weniger
Last auf: In kerzengerader Hollandrad-Position
sind es nahezu hundert Prozent des Gewichts, in
sportlich-gestreckter Haltung rutscht mehr Last
auf den Damm und die sogenannten Schambein-
äste oder -kufen, was vor allem Frauen Probleme
machen kann. „Auch sie profitieren daher von
einem dammentlastenden Sattel“, so Staudte.

Wer schon eine Harnröhren- oder Prostata-OP
hatte, ist womöglich mit einem nasenlosen, or-
thopädischen Sattel gut bedient, bei dem das
gesamte Körpergewicht nur auf Sitzschalen oder
-polstern im hinteren Bereich ruht. Letztendlich
findet man den passenden Sattel am besten
durch Probieren unterschiedlicher Modelle.

SITZSCHALE

DAS BECKEN BILDET DAS BINDEGLIED ZWISCHEN RUMPF UND BEINEN, TRÄGT VIELE INNERE ORGANE – UND AUF SEINEN UNTERSTEN PUNKTEN, DEN SITZBEINEN, NIMMT MAN PLATZ



- | | | | |
|-----------------|--------------------|-------------|------------|
| ❶ Kreuzbein | ❷ Iliosakralgelenk | ❸ Darmbein | ❹ Sitzbein |
| ❺ Schambeinfuge | ❻ Hüftbeinloch | ❼ Schambein | |

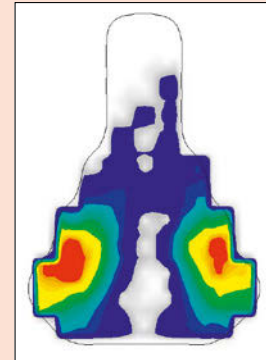
IM WESENTLICHEN setzt sich der Beckengürtel aus den beiden Hüftbeinen, nach oben auslaufend in den Beckenkamm, sowie dem Kreuzbein zusammen, das den untersten Abschnitt der Wirbelsäule markiert. Die Hüftbeine wiederum lassen sich in Darmbein, Sitzbein und Schambein untergliedern.

Beim Radfahren entstehen je nach Sattelform und Sitzposition Druckpunkte an unterschiedlichen Stellen der bogenförmig verlaufenden Sitzbeinkufen: Je weiter der Oberkörper nach vorne geneigt ist, umso weiter wandern die Druckpunkte vorwärts in Richtung Schambein, und damit auch enger zusammen.

Daher gibt es für die Wahl des zur Beckenanatomie passenden Sattels zwei we-

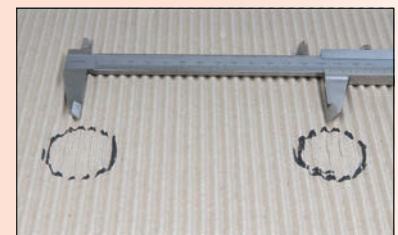
sentliche Aspekte zu beachten: Je besser die Sitzfläche des Sattels zur Breite des Beckens und zum Abstand der Sitzhöcker passt, umso ergonomischer und beschwerdefreier können diese den Sitzdruck aufnehmen. Deshalb bieten viele Sattelhersteller oder Fahrradhändler Methoden an, um die Beckenbreite bzw. den Sitzknochenabstand zu vermessen – am einfachsten, auch zu Hause, geht es, indem man sich auf ein Stück Wellpappe setzt und die Abdrücke der Sitzknochen ausmisst.

Je nach Sitzposition muss dann noch etwas an Breite hinzugefügt oder abgezogen werden – je aufrechter der Oberkörper, umso breiter darf oder sollte der Sattel sein, in sportlich gestreckter Position auch etwas schmaler.



DRUCKMESSFOLIE

Mithilfe einer auf dem Sattel aufliegenden Messfolie lässt sich die Druckverteilung am Computer auswerten. Wie beim Foto einer Thermokamera entsprechen rote Bereiche den Zonen mit dem höchsten Druck, im grünen und blauen Bereich gibt's weniger Kompression. Bei einer dynamischen Darstellung während eines Bikefittings lassen sich Sattelmodelle und Sitzpositionen auch unter medizinischen und ergonomischen Gesichtspunkten optimieren.



SITZKNOCHENABSTAND

Die Sitzbreite lässt sich mit einem Stück Wellpappe ermitteln. Mit der gewellten Seite nach oben auf eine harte, ebene Unterlage legen und sich mit Druck draufsetzen. Den Abstand zwischen den zurückbleibenden Abdrücken ausmessen. Ihr Durchschnittswert beträgt bei Männern 12,0 cm, bei Frauen 13,3 cm. Bei 10 bis 15 Prozent der Männer ist der Abstand breiter als bei Frauen und umgekehrt.



EIGENTLICH sind die „Weichteile“ des Beckenbodens und besonders des Damm- und Analbereiches von Natur aus nicht dafür konzipiert, auf einer relativ kleinen Fläche viel Druck aufzunehmen. So stellt die Belastung beim Radfahren eine gewisse Gefahr für diese sensiblen Bereiche dar – vor allem auf nicht gut passenden Sätteln, die punktuelle Überlastungen hervorrufen. Daher können beide Geschlechter auf dem oder durch den Sattel unter Missempfindungen, Taubheitsgefühlen oder sogar Schmerzen oder Entzündungen des Harn- und Genitaltrakts leiden. Besonders kritisch und womöglich chronisch können die Probleme werden, wenn der durch den Dammbereich verlaufende Nervus pudendus (Schamernerv) beeinträchtigt wird – entweder durch Überreizung und Quetschung oder schlimmstenfalls aufgrund von Verletzungen, wie sie mit einem schlechten Sattel zum Beispiel beim Fahren über einen Bordstein oder ein Schlagloch durchaus auftreten können. Weitere typische Sitzprobleme kann es vor allem im Zusammenhang mit der Haut geben: Schweiß, Druck und Reibung können sie wund scheuern, in der Folge können sich in schweren Fällen eitrige Abszesse oder Geschwüre bilden. Oder es schmerzen vor allem zu Saisonbeginn oder bei harten Sätteln die Sitzknochen – hier hilft oft Gewöhnung. Bei allen diesen Problemen gilt: Vorbeugen ist besser als Heilen, ein gut passender und bequemer Sattel dient also nicht nur dem Komfort.

HOCHDRUCKZONE

MÄNNER LEIDEN ANDERS, FRAUEN AUCH: WO ES ÜBERALL ZWICKEN, DRÜCKEN, KLEMMEN ODER REIZEN KANN ...

MÖGLICHE PROBLEME BEIM MANN

Gefürchtet sind Potenzprobleme durch das Sitzen im Sattel. Tatsächlich fallen Messungen zufolge die Durchblutungswerte im männlichen Genital aufgrund des Drucks auf versorgende Blutgefäße vorübergehend und je nach Sattelform teils deutlich ab, auch die einschlägigen Nerven können einschlafen. So ist eine vorübergehende „erektiler Dysfunktion“ möglich, doch nach der Radtour oder schon beim kurzzeitigen Aufstehen aus dem Sattel ist der Spuk normalerweise wieder vorbei. Gefährlicher klingen jedoch

andere urologische Problemfelder: So wurden – allerdings bei professionellen Radsportlern – Mikroverkalkungen und Zysten im Hodengewebe gefunden, auch die Bildung von Hodenkrampfaden könnte das Sitzen im Sattel fördern. Bei älteren Radfahrern wurde beobachtet, dass Druck im Dammbereich und damit indirekt auf die Prostata den PSA-Wert ansteigen lässt. Und es gibt sogar Studien, die Radfahren als begleitenden Risikofaktor für Hoden- und Prostatakrebs sehen.

MÖGLICHE PROBLEME BEI DER FRAU

Sieht fast so aus, als ob es Frauen im Sattel in Bezug auf die medizinischen Risiken und Pain beim Sitzen etwas besser haben. Doch nicht zu früh gefreut, auch die Damenwelt kann nicht immer sorglos pedalieren – auch hier gibt es anatomische Strukturen und Besonderheiten, die sie anfällig für Sitzprobleme machen, wie zum Beispiel der anders aufgebaute Schambeinbogen: Einerseits liegt er weiter unten als beim Mann, andererseits ist der Winkel zwischen den Schambeinästen größer als bei diesen. Vor allem in flacher

Sitzposition können dadurch unangenehme Druckstellen an der Sattelnase entstehen, vor allem, wenn sie schmal geschnitten ist. Zumindest bei extremen Belastungen können auch Regionen der Vulva (Schamlippen, Klitoris und Venushügel) wund werden und sich zum Beispiel entzünden. Und auch die Reizung von Blase oder Harnröhre ist ebenso wie bei den männlichen Kollegen denkbar. Letztere ist bei Frauen kürzer und dadurch anfälliger für Infektionen, wichtig ist also eine gute Hygiene im Sitzpolster.

SATTELSURIM

WIE MAN SICH SATTELT, SO SITZT MAN. DOCH WIE FINDET MAN DEN PASSENDEN SATTEL, MIT DEM ES SICH HARMONISCH AUCH ÜBER LANGE UND HOLPERIGE STRECKEN DURCHS RADLEBEN ROLLEN LÄSST?

WELCHER SATTEL WELCHES HINTERTEIL am komfortabelsten, effizientesten und ohne Beschwerden trägt, lässt sich angesichts der Vielfalt auf dem Markt gar nicht so einfach und pauschal beantworten. Es gibt unzählige Modelle und Konzepte, sehr häufig auch Kombinationen aus verschiedenen Merkmalen und Formen, zum Beispiel Gelsattel mit Aussparung.

Außer dem grundlegenden Formtypus spielt für Komfort und Ergonomie auch die Eigenfederung des Sattels eine Rolle: Titan-

oder Carbonegestelle federn in Längsrichtung etwas besser als Gestelle aus Stahllegierungen. In Querrichtung federn zum Beispiel Elastomere unter der Sattelschale, was die Scherbewegung im Dammbereich reduzieren und die Tretbewegung effizienter machen kann (zum Beispiel bei den gezeigten Modellen von Ergon und SQuab).

Hier zeigen wir beispielhaft ausgewählte Vertreter typischer Sattelgattungen:



KLASSISCHER SATTEL

Beispiel Brooks Cambium (www.brooksengland.com)

Allgemein Vom bekannten Kernledermodell abgeleiteter Sattel aus vulkanisiertem Gummi; schlicht und funktionell

- + wasserfester als Leder, etwas elastischer (Hängemattenprinzip), leicht
- relativ harte Oberfläche, gewisse Gewöhnung und Abhärtung der Sitzknochen nötig



LOCHSATTEL/SATTEL MIT AUSSCHNITT

Beispiel Selle SMP Martin Touring (www.sellesmp.com)

Allgemein Sätteln mit Aussparungen liegt die Idee zugrunde, dass dort, wo nichts ist, auch nichts drücken kann

- + empfindliche Zonen im Dammbereich nicht von direktem Druck durch den Sattel betroffen
- Druck in den Randzonen, wo der restliche Sattel aufliegt, eventuell umso größer



GEL-SATTEL

Beispiel Selle Royal Freetime (www.selleroyal.com)

Allgemein elastische Gel-Einlagen sollen das Sitzen angenehmer und beschwerdefreier machen

- + Komfortgefühl, vor allem auf kürzeren Strecken
- kann sich nachteilig auf die Fahrstabilität auswirken; durch tiefes Einsinken können neue Druckbereiche entstehen



STUFENSATTEL

Beispiel SQuab Ergolux 602 active Infinergy (www.sq-lab.com), in verschiedenen Breiten erhältlich

Allgemein Entlastung des Dammbereichs durch Erhöhung der Sitzbeinhöcker über Sattelniveau

- + die relativ kleine Formveränderung kann viel für die Entlastung kritischer Bereiche erreichen
- Sitzgefühl eventuell gewöhnungsbedürftig

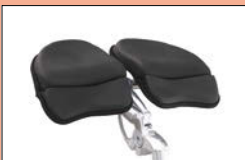


ENTLASTUNGSSATTEL

Beispiel Ergon ST Core Prime (www.ergon-bike.com)

Allgemein Entlastungskanal reduziert den Druck auf der Satteloberfläche, Federung durch Elastomer-Kern

- + die flächige Federung im Inneren des Sattels erlaubt es, die Oberfläche flexibler zu gestalten
- für sehr sportliche Fahrer eventuell zu wenig Halt beim Fahren und der Kraftübertragung



ORTHOPÄDISCHER SATTEL

Beispiel Comfort Line Relax 2 (www.hypervital.de)

Allgemein Steißbein- und Dammbereich werden komplett ausgespart

- + Möglichkeit, ohne jegliche Druckbelastung im Urogenitalbereich Rad zu fahren
- eigenwillige Optik, weniger Halt. Die Sattelnase fehlt eventuell für die Führung des Rades

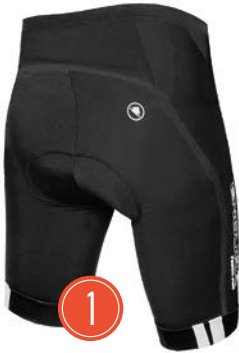
PUFFERWIRKUNG

ES SITZT IMMER NOCH NICHT PERFEKT? WAS SONST NOCH DABEI HILFT, GESÄSS UND SATTEL ZU EINER HARMONISCHEN EINHEIT ZUSAMMENZUFÜGEN UND DRUCK ODER REIBUNG RAUSZUNEHMEN: DIE SCHICHT(EN) DAZWISCHEN

ENTWEDER ALS SITZCREME AUF DER HAUT oder Polster in der Radhose: Die Schichten und Lagen zwischen Sattel und Po tragen dazu bei, Druck- und Scheuerstellen weiter zu vermindern oder im optimalen Fall ganz zu beseitigen. Während früher eher dünne, relativ einheitliche Sitzleder üblich waren, haben sich die Sitzeinsätze in den Radhosen oder -unterhosen mittlerweile zu einem eigenständigen und komplexen textilen Konstrukt entwickelt: Es gibt sie in verschiedenen Dicken, Breiten (zum Beispiel abgestimmt auf das Sattelmodell mit Endura Pad fit, www.endura-sport.com), Formen, Materialien oder sogar mit variierenden Druckzonen je nach Sitzposition (Gonso-Sitivo-Reihe, siehe unten). Doch auch ein gewisser Gegentrend ist zu beobachten, so gehen manche Hersteller wieder den Weg „back to the roots“ und bieten Einsätze an, die von der Beschaffenheit her wieder mehr den guten alten Sitzledern ähneln (SQlab). Doch natürlich trägt nicht nur das

Polster, sondern auch die Radhose selbst zu Sitzkomfort und -ergonomie bei. Bei ihr sollte vor allem die Passform stimmen, nichts drücken oder zwicken – vor allem nicht am Bund –, und es sollte keine störenden oder dick aufragenden Nähte geben. Für Pendler, Tourenradler oder alle anderen, die womöglich nicht extra eine spezielle Radhose anziehen wollen, gibt es auch die Möglichkeit, eine Radunterhose mit Sitzeinsatz unter die normale Hose zu ziehen.

Noch besser ist die Wirkung der Polsterung, wenn die Haut darauf mit einer Salbe oder Creme gepflegt und geschmiert wird. Damit wird sie gleitfähiger und kann die Reibung zwischen Haut und Hose besser verkraften – sinnvoll vor allem bei langen Touren. Prinzipiell geht das mit jeder nicht zu stark fettenden Creme (um die Poren der Haut nicht zu verschließen). Spezielle Sitzcremes sind jedoch noch besser darauf abgestimmt, die Haut gegen die Angriffe und Belastungen beim Radfahren zu wappnen.



1

RADHOSEN

Beispiel: Endura
www.endurasport.com

Je nach Einsatzgebiet und Geschmack gibt es unterschiedlich geschnittene Radhosen: mit Trägern oder klassisch eng anliegend für den eher sportlichen Einsatz, in Short-Form mit (ggf. herausknöpfbarer) Radpolster-Innenhose und weiter ausgestellten Beinen überwiegend für Tour, Trekkingrad und MTB, oder als einzelne Radunterhose zum Darunterziehen für den Alltag oder die Reise etc.



2

SITZPOLSTER

Beispiel: Gonso-Sitivo-Reihe
www.gonso.de

Generell bieten Sitzpolster unter den Sitzhöckern und im Dammbereich die etwas dickeren Haupt-Dämpfungszonen. Gonso, zum Beispiel, bietet drei Polster mit verschiedenen Dämmvariationen, je nach Sitzposition mit unterschiedlicher Dicke: Wer aufrechter und damit weiter hinten Platz nimmt, findet dort die meiste Dämpfung, wer gestreckter bis hin zu flach sitzt, mehr im mittleren oder vorderen Sitzbereich.



3

SITZCREME

Beispiel: Ilon-Protect-Salbe
www.ilon-protect-salbe.de

Generell sollen Sitzcremes vor Wundscheuern schützen. Am besten gelingt das, wenn sie einen stabilen, feuchtigkeitsbeständigen, Schutzfilm bilden, zum Beispiel mithilfe von Vaseline oder Bienenwachs. Oft sind auch ätherische Öle wie etwa aus Thymian und Rosmarin enthalten, die durchblutungsfördernd und antiseptisch wirken. (Achtung, ggf. Allergiegefahr; nicht jeder mag außerdem den „Kräutergeruch“ in der Hose.)

DAS MACHE ICH SELBST: SATTELPOSITION

ÜBER LUST ODER FRUST AUF TOUR ENTSCHIEDET VOR ALLEM DIE RICHTIGE SATTELPOSITION. VIELE RADLER SITZEN FALSCH – ZU HOCH, ZU TIEF, ZU KURZ ODER ZU LANG: ES GEHT TRETkraft VERLOREN, UND SCHMERZEN KÖNNEN DIE FOLGE SEIN. SO STELLEN SIE IHREN SATTEL RICHTIG EIN

DARUM GEHT'S

Sitzhöhe und -länge bestimmen den Abstand des Radlers zu Lenker und Pedalen. Wichtig für den effizienten Umsatz von Körperkraft in Vortrieb und für schmerzfreie Fahrt ist, dass die Abmessungen am Rad mit den Maßen des Radlers harmonieren. Die hier beschriebene Sattelleinstellung ist aufgrund individueller Unterschiede ein erster Anhaltspunkt. Wenn beim Fahren Schmerzen auftreten oder Sie sich nicht wohlfühlen, variieren Sie diese Position in kleinen Schritten, bis es für Sie passt.

SO GEHEN SIE VOR

Die Klemmungen an Sattel und Sattelstütze verlangen große Sorgfalt. Plötzliches Versagen oder Verdrehen während der Fahrt ist sehr gefährlich. Schließen Sie Zweischrauben-Klemmungen immer abwechselnd und mit gleichmäßiger Spannung. Verwenden Sie einen Drehmomentschlüssel und halten Sie die vom Hersteller auf dem Teil oder in der Bedienungsanleitung vorgegebenen Werte ein, um Schrauben und Gewinde nicht zu überlasten. Prüfen Sie nach der Montage, ob alles verdrehsicher befestigt ist.

PRAXIS-TIPPS

Fetten Sie Schraubengewinde dünn ein. Entfernen Sie allen Schmutz und Staub aus Klemmstellen und Schraubgewinden. Bringen Sie kein Fett an die Klemmstelle im Sattelgestell. Fetten Sie dagegen die Sattelstütze im Rahmen immer dünn ein, damit sie auch nach längerer Zeit nicht festkorrodieren kann (insbesondere bei Stahlrahmen und Alu-Stütze). Sattelstützen aus Carbon dürfen nicht gefettet werden. Sie werden allenfalls mit spezieller Carbon-Montagepaste bestrichen, um sie mit geringer Klemmkraft verdrehsicher zu montieren.



Die richtige Sattelhöhe: Stützen Sie sich – auf dem Rad sitzend – an einer Wand ab oder bitten Sie einen Helfer, Sie zu halten. Setzen Sie in Fahrhaltung und mit Schuhen eine Ferse aufs Pedal am unteren Tiefststand. Dann soll das Knie gerade nicht ganz durchgestreckt sein. Das Becken sollte gerade sein und seitlich nicht abkippen.



Richten Sie die Sattelnase exakt in Fahrtrichtung aus und schließen Sie die Klemmung sorgfältig. Ob Schnellspanner, Innensechskant- oder Torx-Schraube: Arbeiten Sie sich schrittweise an die angegebenen Drehmomente heran. Die Stütze darf sich auch mit hohem Kraftaufwand nicht seitlich verdrehen lassen.



Basis-Einstellung Sitzlänge: Stellen Sie in Fahrhaltung einen Fuß mit dem Ballen mittig aufs Pedal in waagerechter Kurbelposition. Ein Lot von vorne unterhalb der Kniescheibe soll durch die Pedalachse treffen. Dies ist ein Näherungswert: Abweichungen sind legitim, wenn es sich bei der Probefahrt besser anfühlt.



Richten Sie den Sattel waagerecht aus. Bei Schmerzen können Sie die Nase leicht nach vorn senken. Schließen Sie die Klemmschrauben stets abwechselnd, gleichmäßig und unter Einhaltung der angegebenen Drehmomente.



AUCH ALS APP

MYBIKE ist das moderne Magazin für alle Themen rund um E-Bikes, Fahrräder und Radfahren. Sechsmal im Jahr unterhält und informiert MYBIKE mit Tests von Rädern, Bekleidung und Zubehör, den schönsten Radtouren für Freizeit und Urlaub und berichtet über die Trends der urbanen Fahrradwelt.

Jetzt testen: 2 Ausgaben nur 6,50 € (statt 9,80 €) + Geschenk abo.mybike-magazin.de/01819b

GROSSE MYBIKE-JAHRESVERLOSUNG:

Sichern Sie sich Ihre Gewinnchance auf ein E-Bike von STEVENS im Wert von 3.499 €. Jetzt auf www.mybike-magazin.de/verlosung registrieren.



IHR GEWINN
E-TRITON PT5

STEVENS
BIKES

SICHER AM START



Mirjam Bick,
Referentin für
Straßenverkehrsstatistik
beim Statistischen
Bundesamt

Immer wieder verunsichern Nachrichten über hohe Unfallzahlen von Pedelects. Sind Räder mit Motor tatsächlich gefährlicher?

„Pedelects sind beliebt, immer mehr Leute nutzen sie. Mit der Zahl der Fahrer steigt natürlich auch die Zahl der registrierten Unfälle. Unsere Statistiken zeigen zwar, dass die Unfallfolgen bei Pedelects oft schwerer sind als bei Fahrrädern. Daraus lässt sich aber nicht schließen, dass Pedelects grundsätzlich gefährlicher wären. Mit dem Pedelect können auch ältere und körperlich eingeschränkte Personen mobil sein, bei denen das Verletzungsrisiko höher ist als bei jungen Menschen. Darin sehen wir die Hauptursache der hohen Zahlen registrierter Unfälle.“

PEDELECTS MACHEN VIELE MENSCHEN ZU RADFAHR-(WIEDER-)EINSTEIGERN. FEHLEN ÜBUNG UND ROUTINE, KÖNNEN DIE FAHREIGENSCHAFTEN DER SCHUBSTARKEN RÄDER ANFÄNGLICH ÜBERRASCHEN. EXPERTEN GEBEN TIPPS FÜR SICHERES PEDALIEREN

TEXT Ronja Mößbauer

SIE BRINGEN JEDE MENGE FAHRSPASS

und ermöglichen lang anhaltende Mobilität: Immer mehr Menschen tauschen ihr klassisches Fahrrad gegen ein Modell mit Motorunterstützung – oder steigen nach langer Pause erstmals wieder zurück in den Sattel. Ohne die nötige Routine können die ungewohnten Fahreigenschaften von Pedelects Unsicherheiten auf dem Zweirad verstärken, was aber nicht sein muss: „Pedelects sind zwar schwerer und schneller als herkömmliche Fahrräder, aber unter Beachtung einiger simpler Regeln klappt der Umstieg für Menschen jeden Alters ohne Schwierigkeiten“, betont Petra Heinle, Doktorandin am Lehrstuhl Sport- und Gesundheitswissenschaften der Universität Stuttgart. Wir befragten die Gesundheitswissenschaftlerin und Expertin für Mobilität im Alter sowie einen Pedelect-Trainer der Verkehrswacht Coburg nach Praxis-Tipps, die den Ein- und Umstieg erleichtern.



1. START-PILOT

Die meisten Fahrer herkömmlicher Velos stellen das Pedal zum Anfahren an einer Ampel oder Kreuzung auf „Fünf-nach-zwölf“. So können sie beim Start mit vollem Körpergewicht ins Pedal steigen und den Schub zum Anfahren nutzen. Wer diese Strategie auf dem Pedelec anwendet, kann davon überrascht werden, dass sein Rad einen regelrechten Satz nach vorne macht. „Bei den meisten Rädern mit Unterstützung wird der Antrieb durch den Druck des Pedals aktiviert. Nutzt der Fahrer zum Anfahren den vollen Tritt ins Pedal, löst er damit einen ungewohnten Ruck aus“, erläutert Siegfried Schmitt, Fahrsicherheitstrainer für Pedelecs bei der Verkehrswacht Coburg. Das Pedelec beschleunigt, obwohl der Fahrer möglicherweise noch gar nicht richtig im Sattel sitzt. Bei unsicheren Fahrern kann dieser Schub zur Herausforderung für die Balance auf dem Rad werden.

EXPERTEN-TIPP „Zum sicheren Anfahren mit dem Pedelec stellen Sie als ungeübter Radfahrer das Pedal am besten tief, also auf fast sechs Uhr.

PEDELEC-KURSE

An verschiedenen
Standorten der Verkehrs-
wacht werden Pedelec-
Trainings angeboten.
Interessenten erkundigen
sich am besten vor Ort.



Siegfried Schmitt,
Pedelec-Fahrtrainer
der Kreisverkehrswacht
Coburg



2. SCHIEBE-HILFE

Motor, Akku und stabile Rahmenkonstruktionen treiben das Gewicht von Pedelecs nach oben. Beim normalen Pedalieren spielt das kaum eine Rolle, wohl aber beim Schieben und Rangieren des schweren Bikes. „Viele Unfälle passieren gar nicht beim Fahren, sondern beim Auf- und Absteigen und vor allem beim Schieben des Pedelecs“, weiß Petra Heinle. Ist ein schmaler Radweg zu rutschig oder zu steil zum Fahren, lässt sich eine Schiebepartie oft kaum vermeiden. Was hilft?

EXPERTEN-TIPP „Nutzen Sie beim Schieben an Steigungen eine Anschubhilfe, die sich per Knopfdruck betätigen lässt, und lassen Sie diese nicht los“, rät Petra Heinle. Manche Räder ohne diese Funktion können nachgerüstet werden.

Sprechen Sie darüber mit Ihrem Radhändler. Grundsätzlich gilt: Bitte keine falsche Scheu, wenn Sie unterwegs Probleme beim Schieben haben! Bitten Sie Ihre Begleiter oder auch fremde Radfahrer um Hilfe.

25

3. TEMPO-KNIGGE

Dank der Unterstützung des Motors erreichen Pedelecs schnell und dauerhaft Geschwindigkeiten, die mancher Neu- oder Wiedereinsteiger nicht gewohnt ist. Damit steigt die Gefahr, die eigene Konzentration und Aufmerksamkeit für den Verkehr unmerklich zu überfordern und Kontrolle auf dem Rad einzubüßen.

EXPERTEN-TIPP „Neulinge sollten nicht gleich auf der ersten Tour bei Höchstgeschwindigkeit starten“, betont Fahrtrainer Siegfried Schmitt. „Gewöhnen Sie sich nach und nach an das Tempo.“



4. UMGANGS-FORMEN

Immer noch unterschätzen viele Autofahrer das Tempo von Pedelecs aufgrund ihrer mangelnden Erfahrung und wegen der Optik der Räder, die wenig mit einem schlanken und schnellen Rennvelo gemein haben. Auch Fußgänger werden häufig von den Geschwindigkeiten der Bikes überrascht. „Viele Unfälle passieren beim Überholen von Fußgängern oder Radlern, die das schnelle Pedelec nicht hören und sehen“, erläutert Petra Heinle.

EXPERTEN-TIPP „Passen Sie Ihre Geschwindigkeit immer an die Umgebung an“, mahnt Heinle. Je höher die Geschwindigkeit, umso wichtiger sei eine vorausschauende und defensive Fahrweise. Beim Überholen rät die Gesundheitswissenschaftlerin grundsätzlich zur Klingel.

„Viele
Unfälle
passieren
beim
Überholen
ohne
zu klingeln“



Petra Heinle,

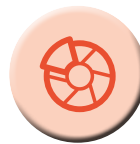
Gesundheitswissenschaftlerin und Doktorandin am Lehrstuhl für Sport- und Gesundheitswissenschaften der Uni Stuttgart. Sie forscht zur Mobilität im Alter



5. BALANCE-AKT

Schlaglöcher, Hindernisse und plötzliches Ausweichen wegen Kindern oder Hunden – eine gute Balance auf dem Fahrrad erhöht die Sicherheit in unvorhersehbaren Situationen. Auch beim Anfahren, langsamen Fahren, Umsehen und Handzeigengeben nützt ein gutes Gleichgewichtsgefühl. Wer längere Zeit nicht mehr im Sattel saß, kann seine Balance gezielt trainieren.

EXPERTEN-TIPP Fahrtrainer Siegfried Schmitt schult die Balance seiner Kursteilnehmer mit einfachen Übungen, die jeder zu Hause nachmachen kann. Zum Beispiel: Geben Sie einem Partner einen Tennisball oder einen ähnlichen Gegenstand in die Hand; fahren Sie auf dem Rad am Partner vorbei und nehmen Sie den Ball während der Fahrt auf; drehen Sie eine Runde und geben Sie den Ball dann wieder zurück. „Das langsame und einhändige Fahren schult die Balance und gleichzeitig auch die Konzentration auf dem Rad“, erklärt Siegfried Schmitt.



6. BREMSEN-CHECK

Viele Pedelecs sind mit Scheibenbremsen ausgestattet, die auf kräftigen Zug am Hebel enorme Bremskraft entwickeln. Höhere Geschwindigkeit verlängert den Bremsweg. Je besser Fahrer mit dem Bremsverhalten ihres Pedelecs vertraut sind, umso eher lassen sich Unfälle vermeiden.

EXPERTEN-TIPP „Viele Stürze passieren, weil Fahrer nur über das Vorderrad bremsen oder die Bremshebel grundsätzlich zu stark ziehen“, weiß Siegfried Schmitt. Er rät, das zielgenaue Bremsen in Ruhe zu üben, um später bei einer plötzlichen Bremsaktion automatisch richtig in die Bremsen zu greifen. So geht's: Suchen Sie sich einen Platz abseits des Verkehrs und zeichnen Sie mit Kreide eine Linie auf den Boden. Nehmen Sie aus unterschiedlichen Entfernungen mit variierendem Tempo Fahrt auf und bremsen Sie das Pedelec so ab, dass Sie an der Kreidelinie zum Stehen kommen. Variieren Sie die Übung und bremsen Sie mal sanft an die Linie heran, mit zunehmender Sicherheit auch aus höherem Tempo mal abrupt und punktgenau. Dabei lernen Sie die Bremse

kennen und wie sie sich unter den verschiedenen Bedingungen verhält. Machen Sie sich auch bewusst: Welcher Hebel bremst das Vorderrad (meistens der linke), welcher das Hinterrad?



7. VERSCHNAUF-PAUSE

Auf dem Pedelec meistern auch untrainierte Menschen sehr lange Touren. Häufig wird dabei jedoch unterschätzt, dass auch Ausfahrten mit Tret-Unterstützung Körper und Geist anstrengen. Diese schleichende Überforderung gilt es zu vermeiden. **EXPERTEN-TIPP** „Trinken Sie regelmäßig, auch wenn Sie nicht schwitzen, und gönnen Sie sich Pausen vom Pedalieren“, rät Petra Heinle. Konzentrationsverlust, Müdigkeit, Schwäche, Hunger und Durst seien eindeutige Anzeichen dafür, dass der Körper eine Pause benötigt.

SAFETY-CHECK

Beim Kauf des Pedelecs können Sie einiges beachten, um später sicher unterwegs zu sein.

Modellwahl Testen Sie verschiedene Pedelec-Modelle mit unterschiedlichen Rahmenformen und Positionen des Antriebs. Die Lage von Motor und Akku beeinflusst den Schwerpunkt des Rades und damit auch dessen Fahrverhalten. Liegen Antrieb und Akku mittig, ist das Fahrverhalten relativ neutral. Sitzt das Gewicht von Motor und Akku am Hinterrad, haben manche Fahrer das Gefühl, von hinten angeschoben zu werden. Umgekehrt können Räder dieser Bauart an der Front sehr leicht werden und zum Lenkerflattern neigen. Pedelecs mit Vorderrad-Nabenmotor lenken sich unter Umständen etwas träger, auf glattem Untergrund kann das Vorderrad durchrutschen.

Rückspiegel erweitern den Sichtraum und erhöhen die Sicherheit im Verkehr.

Einweisung Lassen Sie sich vom Händler die Bedienung gut erklären. Je besser Sie das Display vorab kennen, umso weniger wird es Sie auf den ersten Fahrten ablenken.

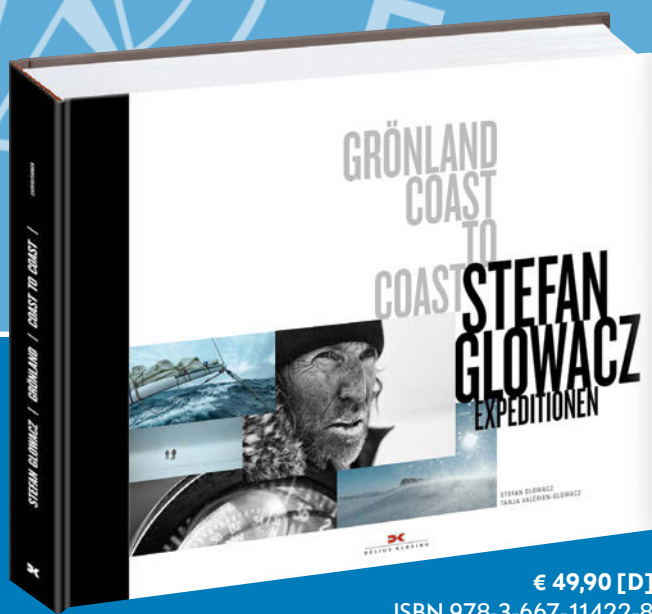
Anpassung Eine ergonomische Anpassung des Pedelecs schont nicht nur Rücken und Gelenke, sondern erhöht auch die Sicherheit. Sind beispielsweise die Bremshebel gut auf Ihre Armhaltung eingestellt, können Sie besser greifen und dosiert bremsen.

Übungsfahrt Eine Testfahrt beim Händler versteht sich von selbst. Machen Sie sich nach dem Kauf abseits des Verkehrs mit dem neuen Rad vertraut. Testen Sie Bremsen, Anfahren und Gleichgewicht halten, bis Sie Sicherheit auf dem neuen Rad spüren.

Wartung Lassen Sie Ihr Pedelec regelmäßig beim Händler oder in einer Fahrradwerkstatt warten. Die Profis testen Bremsen und andere sicherheitsrelevante Komponenten und bessern bei Bedarf Mängel aus.

#meinfernebuch ABENTEUER DER EXTREME

Stefan Glowacz und sein Team reisen nach Grönland. »By fair means«, also mit möglichst geringem ökologischen Fußabdruck – im BMW i3 nach Schottland, mit dem Segelschiff weiter. Grönland wurde mit Snowkites und zu Fuß durchquert, wobei natürlich auch die eine oder andere Bergwand bestiegen wurde.



€ 49,90 [D]
ISBN 978-3-667-11422-8



DELIUS KLASING

www.delius-klasing.de



„E-MOTIONS“

bietet die Gelegenheit, das neueste Equipment zu testen, sich von Profis beraten zu lassen und mit sanftem Rückenwind die Landschaft zu erkunden. Seien Sie dabei!

EXPO

mit namhaften E-Bike- und E-Mountainbike-Herstellern, Testbikes, Kaufberatung, Sideevents wie Stunt-Shows und Street Food Market

GEFÜHRTE TOUREN

mit den lokalen Guides zu den schönsten Logenplätzen am Millstätter See

FAHRTECHNIK WORKSHOPS

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

EIN EVENT VON



EVENTGELÄNDE

Beim Strandbad Sittlinger | Seepromenade 50 Kurpark | A-9873 Döbriach



DAS E-BIKE EVENT AM MILLSTÄTTER SEE

31.05. - 02.06.2019

EMOTIONS-EVENT.COM



Ab
€ **79,-**
pro Person

KURZ MAL WEG ZUM MILLSTÄTTER SEE

- 2 oder 3 Nächte inkl. Frühstück oder HP in Ihrer Unterkunft am Millstätter See
- Event-Pass für Gratis E-Bike-Testing, 20% Bonus auf geführte Touren und die Millstätter See Inclusive Card mit vielen Inklusiv-Leistungen wie z.B. freier Eintritt in die Strandbäder, Mautstraßen, u.v.m. für Ihren Aufenthalt

KONTAKT UND BUCHUNG:

Millstätter See Tourismus GmbH • Kaiser-Franz-Josef-Straße 49 • 9872 Millstatt am See | Österreich
+43 (0) 4766-3700-0 • info@millstaettersee.at

SPONSOREN

WINORA

HAIBIKE

brose
Antriebstechnik

Husqvarna
BICYCLES

RAYMOND



» Radfahrern wird bewusst, wie furchtbar die Welt durch das Auto wird«

DR. HERMANN KNOFLACHER IST GEISTIGER VATER DER WEITGEHEND AUTOFREIEN WIENER INNENSTADT. DER PROMINENTE VORDENKER UND PROFESSOR FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFTEN BEZEICHNET DAS AUTO ALS VIRUS, DESSEN GESCHWINDIGKEIT DEM MENSCHEN KEINERLEI NUTZEN BRINGT

INTERVIEW Ronja Mößbauer FOTOS Stefan Fuertbauer

MYBIKE Herr Professor Knoflacher, in den Siebzigerjahren revolutionierten Sie die Verkehrsplanung der Stadt Wien. Damals zählte Ihr „Gehzeug“ zu den kreativen Ideen, um Menschen von der Notwendigkeit für Veränderungen zu überzeugen. Was ist das?

KNOFLACHER Es ist ein Rahmen, der wie ein normales Mittelklasseauto aussieht. Fußgänger können diesen Rahmen mit der Hilfe eines Gurtes tragen. Dabei wird auf einen Blick deutlich, wie absurd der Flächenverbrauch eines Autos ist. Heute ist der Rahmen weltweit im Einsatz: in Kalifornien, Paris, in der Türkei. Es gibt fast kein Land, wo das Gehzeug an autofreien Tagen nicht irgendwo unterwegs ist. Es macht vor allem Kindern riesigen Spaß. Ich unterrichte an Kinder-Unis in Wien und Steyr, und wenn wir dort mit dem Gehzeug unterwegs sind, passen ungefähr 20 Kinder hinein. Daran sieht man, wie viel Platz jedes Auto den Kindern wegnimmt.

Als Sie in Wien das Auto zurückdrängten, mussten Sie vermutlich einige Widerstände überwinden?

Die Zahl der Gegner war natürlich enorm. Doch die verkehrsplanerischen Maßnahmen von damals haben bis heute Erfolg. Früher fuhren in

ZUR PERSON

Dr. Hermann Knoflacher ist seit 1975 Professor am Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien.

Er entwickelte Verkehrskonzepte für verschiedene große Städte, darunter Wien, Innsbruck und Meran.

Hermann Knoflacher kritisiert die automobilen Gesellschaft und fordert die Aufwertung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr in Städten und auf dem Land. Er wurde am 21. September 1940 in Villach in Österreich geboren.

Wien 120.000 Autos durch die Innenstadt. Jetzt ist es nicht angebracht, morgens nach zehn Uhr mit dem Auto dort aufzutauchen. Denn dann sind 100.000 Fußgänger unterwegs.

Was ist das größte Verkehrsproblem unserer Zeit? Dummheit.

Erklären Sie uns das etwas genauer?

Die Menschen begreifen nicht, dass das Auto sie in eine völlig andere Raum-Zeit-Dimension katapultiert, die sie nicht verstanden haben. Sie fühlen sich gut, während sie die Natur zerstören, die Landschaft zerstören, die Städte zerstören, die Wirtschaft zerstören. Das sind langsame Prozesse, die viele nicht bemerken. Dazu kommt, dass das Auto Menschen mit nachhaltigen Verkehrsmitteln den Boden entzieht, indem es den öffentlichen Raum zur lebensgefährlichen und ungesunden Umwelt macht.

Warum fährt der Mensch überhaupt so gerne Auto?

Er fühlt sich stark und überlegen durch die Kraft des Autos. Dazu kommt, dass unsere Welt auf das Auto ausgelegt wurde und alle anderen Mobilitätsbedürfnisse unterdrückt. In einer solchen Umgebung ist es natürlich logisch, dass jeder Mensch mehr oder weniger zum Autofahren gedrängt wird – sogar gezwungen wird. Es macht deshalb keinen Sinn, auf jemanden mit dem Finger zu zeigen, der Auto fährt. Wir müssen die Bedingungen fürs Autofahren verändern.

Eines Ihrer Bücher trägt den Titel „Virus Auto“. Sie meinen also, dass Autos krank machen?

Ein Virus manipuliert die Zelle, in die es aufgenommen wurde, damit diese nicht mehr für den Organismus arbeitet, sondern sich auf die Reproduktion der Erbinformation der Viren beschränkt. Das Gleiche passiert auch mit der menschlichen Gesellschaft. Diese plant und baut nicht mehr Städte für Menschen, sondern für das Auto.

Nutzen Sie niemals ein Auto?

Wenn ich etwas Großes transportieren muss, organisiere ich ein Auto. Normalerweise aber gehe ich zu Fuß und fahre mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Rad. Letzteres verbotenerweise seit meinem vierten, fünften Lebensjahr, da habe ich das Fahrrad meiner Mutter entwendet. Später bin ich eigentlich immer beim Rad geblieben, auch als ich den Führerschein gemacht hatte. Heute bewege ich mich mit den drei umweltfreundlichen Verkehrsmitteln fort: meinen Beinen, meinem Rad und dem öffentlichen Verkehr.

Wie sieht Ihr Bild einer idealen Mobilität aus?

Alle Menschen würden sich darin frei bewegen. Wir sind Zweibeiner, also würden wir gehen. Für längere Fußwege bräuchten wir zusätzlich das Fahrrad, um mit eigener Körperkraft voranzukommen. Größere Entfernungen legten wir in dieser idealen Welt nicht mit dem Auto, sondern mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück.

In den meisten Städten ist der Verkehr völlig anders organisiert. Was muss sich ändern?

Wir müssen passende Strukturen schaffen. Denn: Wenn es angenehm ist, nur zu Fuß zu gehen, dann geht man zu Fuß; wenn es angenehmer ist, Rad zu fahren und zu Fuß zu gehen, dann fährt man Rad und geht zu Fuß; wenn es am angenehmsten ist, mit dem öffentlichen Verkehr, dem Rad und als Fußgänger unterwegs zu sein, dann



**Der Autofahrer
muss für
seine Kosten
selbst
aufkommen**

entsteht der sogenannte Umweltverbund aus Fahrrad-, Fußgänger- und öffentlichem Verkehr.

Welche Fortbewegungsart hat Vorrang?

Das Gehen erhält oberste Priorität, das Rad mit seinen 12 bis 13 km/h Reisegeschwindigkeit steht an zweiter Stelle. Für höhere Geschwindigkeiten gibt es den öffentlichen Verkehr. Aber meistens brauchen wir keine höheren Geschwindigkeiten.

Aber hohe Geschwindigkeiten ersparen uns doch Zeit?

Leider nein. Wenn die Geschwindigkeiten steigen, werden nur die Wege länger, doch die investierte Zeit bleibt gleich. Ein Beispiel: Wir fahren weite Wege, um dieselben Dinge einzukaufen, die es auch im kleinen Laden um die Ecke gibt.

Das Problem an der Sache ist: Hohe Geschwindigkeiten zerstören kleine Strukturen. Gibt es keine Geschäfte mehr in der Nähe, muss man weiter fahren. Auf diese Weise verändert das Auto die Wirtschaftsstruktur, die Stadtstruktur und soziale Beziehungen. Diese weitreichende Wirkung hat man in der Verkehrsplanung und -politik aber nicht begriffen.

Welches wären aus Ihrer Sicht die wichtigsten verkehrspolitischen Maßnahmen?

Die Änderung der Bauordnung, der Finanzordnung und der Lehre. Das Auto muss aus den Städten entfernt und am Rand abgestellt werden. Der Autofahrer muss für seine Kosten selbst aufkommen, was in den Städten Parkgebühren von 300 Euro und mehr pro Monat ausmacht. Wohnen, Arbeiten, Einkauf und alle übrigen Aktivitäten der Menschen sollten vom Zwang zum Autofahren befreit werden. Dazu müssen die Autoabstellplätze aus den Wohnsiedlungen ausgelagert werden. In den Siedlungen gibt es dann nur noch Autos für Liefer- und besondere Einsatzfahrten mit moderater Geschwindigkeit.

An manchen Orten gibt es viel beachtete Versuche mit kostenlosem öffentlichem Verkehr. Eine gute Lösung?

Das sind trickreiche Versuche, um weiterhin das Auto zu subventionieren. Man sollte nicht den öffentlichen Verkehr kostenlos anbieten, sondern jeder Verkehrsträger sollte die Kosten tragen, die er verursacht. Kaum jemand würde dann noch mit dem eigenen Pkw fahren.

Welche Kosten sollten demnach Autofahrer tragen?

Autofahrer nutzen kostenlos öffentliche Flächen in einem riesigen Ausmaß. Sie dürfen schnell fahren und ihr Fahrzeug an vielen Orten kostenlos abstellen. Das Auto erhält eine Menge an Subventionen, die es sehr attraktiv erscheinen lassen. Jeder Autofahrer erhält einige Hundert Euro im Monat geschenkt allein dadurch, dass man ihm Kosten des Autos nicht anlastet. Wer würde das ablehnen? Dazu kommt: Die Gewinne der Automobilindustrie sind die Defizite des Staates, zum Beispiel im öffentlichen Verkehr und im Sozialsystem. Das Geld der Steuerzahler wird in die Taschen der Konzerne umgelagert.

Was leistet Radfahren für unsere Gesellschaft?

Radverkehr hält Städte zusammen, schützt die lokale Wirtschaft und schafft lokale Arbeitsplätze. Radfahren ist gesund, ökologisch verträglich, sozial verträglich und ökonomisch verträglich – wenn man es als ernstes Verkehrsmittel behandelt, was bei Weitem nicht der Fall ist. Radfahrern wird bewusst, wie furchtbar die Welt durch das Auto wird. Und sie beginnen, ihren Lebensraum, den Lebensraum ihrer Kinder und auch die Natur zu verteidigen. Autofahrer fahren einfach weg und suchen sich



CYCLINGWORLD
— D Ü S S E L D O R F —

**AUSSTELLUNG FÜR
FEINSTE RADKULTUR**

23. & 24. MÄRZ 2019

Samstag & Sonntag
von 10.00 bis 18.00 Uhr

Auf dem Areal Böhler
Hansaallee 321
40549 Düsseldorf

WWW.CYCLINGWORLD.DE

Mit freundlicher Unterstützung unserer Partner:



einen Platz, von dem sie glauben, dort wäre es schöner. Der Autofahrer ist absolut asozial. Er merkt es nur nicht.

Wann ist das Fahrrad in der Praxis das beste Fortbewegungsmittel?

Im städtischen Gebiet bei Entfernungen bis zu fünf oder sechs Kilometern ist das Rad oft schneller als ein öffentliches Verkehrsmittel. Abgesehen davon gilt: Der öffentliche Verkehr ist ab zwölf km/h das effizienteste Verkehrsmittel. Bis zu vier oder fünf km/h ist es der Fußgänger. Dazwischen liegt die Nische des Radverkehrs, der einen großen Teil der städtischen und auch der ländlichen Mobilität abdecken kann. Aber man braucht entsprechende Anlagen dafür. Diese kann man aus den Anlagen des Autoverkehrs gewinnen, die ja ohnehin viel zu groß sind. Ein Beispiel: Geparkte Autos von der Oberfläche entfernen, dann haben Räder sofort jede Menge Platz.

Geben Pedelecs dem Radverkehr nicht zusätzlichen Aufwind?

Das sind im Wesentlichen individuell motorisierte Verkehrsteilnehmer. Sie sind okay, wenn man das Auto ersetzen will, und auch für ältere oder weniger sportliche Menschen, die Höhenunterschiede überwinden wollen. Als allgemeines Verkehrsmittel sind diese Räder aber nicht besser als alle anderen Verkehrsmittel, die durch zusätzliche Energie angetrieben werden. Alles, was unserer Bequemlichkeit dient im Verkehr, belastet meistens die Umwelt oder andere Menschen. Ich weiß, das wird die Pedelec- und E-Bike-Freunde nicht gerade begeistern.

Wie kann der Fahrradverkehr gefördert werden?

In Österreich gibt es Kilometergeld für Radfahren und nicht nur für das Auto. Genau genommen ist es relativ einfach: Man fördert den Fahrradverkehr, indem man Autofahrern das Kilometergeld streicht und sie es nicht mehr von der Steuer absetzen dürfen. Außerdem sollten die Dienstfahrzeuge gestrichen werden, die als indirekte Lohnabgabe über den Betrieb verrechnet werden. Das ist Steuerbetrug von zwei Seiten. Zusätzlich muss man Fahrradabstellmöglichkeiten schaffen, Radwege ausbauen und Gesetze erlassen, die dem Rad entsprechende



Fürs Fahrrad
brauchen
wir keine
Werbung.
Radfahren
macht allen
Menschen
Spaß

Priorität geben gegenüber allem, was nicht Fußgänger ist – ausgenommen dem öffentlichen Verkehr.

Zurück zu Ihrem Gehzeug: Das ist eine wunderbare Idee. Wie sähe eine passende Imagekampagne fürs Radfahren aus?

Aus Paris und Kalifornien habe ich Bilder zugeschickt bekommen, wo Kollegen das Gleiche mit dem Fahrrad machen. Das ist aber ein bisschen gefährlich, einige geschickte Burschen schaffen es dennoch auch beim Fahren. Fürs Fahrrad brauchen wir aber gar keine Werbung. Radfahren macht allen Menschen Spaß. Sie brauchen dazu lediglich Platz und ein sicheres Umfeld.

Hermann Knoflacher als Buchautor

Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung, Verlag Carl Ueberreuter 2009; Zurück zur Mobilität! Anstöße zum Umdenken, Verlag Carl Ueberreuter 2013; beide Bücher sind antiquarisch und als E-Book erhältlich; Preis pro E-Book: 7,99 Euro

MYBIKE 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 | Österreich

1230 Wien

e-motion e-Bike Welt Wien
Breitenfurter Str. 313 ☎ +43 (0)1997-4475
✉ wien@emotion-technologies.at
🌐 www.emotion-technologies.at

4540 Bad Hall

e-motion e-Bike Welt Bad Hall
Ing. Pesendorfer-Str. 25 ☎ +43 (0)7258-50980
✉ bad-hall@emotion-technologies.at
🌐 www.emotion-technologies.at

04347 Leipzig

Fahrrad-Schurig
Ossietzkyst. 44 ☎ +49 (0)3412-330329
✉ fahrrad-schurig@t-online.de

12203 Berlin-Steglitz

e-motion e-Bike Welt Berlin-Steglitz
Unter den Eichen 58 ☎ +49 (0)30-52281555
✉ berlin-steglitz@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

13355 Berlin-Mitte

e-motion e-Bike Welt Berlin-Mitte
Brunnenstr. 110 D ☎ +49 (0)30-23929567
✉ berlin-mitte@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

21465 Wentorf

e-motion e-Bike Premium-Shop Hamburg
Südring 5 ☎ +49 (0)40-81974253
✉ hamburg@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

22926 Ahrensburg

e-motion e-Bike Welt Ahrensburg
Kornkamp 40 ☎ +49 (0)4102-8233018
✉ ahrensburg@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

24837 Schleswig

e-motion e-Bike Welt Schleswig
Husumer Str. 3 ☎ +49 (0)4621-482628
✉ schleswig@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

28277 Bremen

e-motion e-Bike Welt Bremen
Arsterdamm 94 A ☎ +49 (0)421-56598820
✉ bremen@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

30159 Hannover

e-motion e-Bike Premium Shop Hannover
Am Markte 13 ☎ +49 (0)511-37069874
✉ hannover@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

33378 Rheda-Wiedenbrück

Biker`s Point-Wiedenbrück
Lange Str. 11 ☎ +49 (0)5242-57402
✉ info@bikers-point.de
🌐 www.bikers-point.de

35037 Marburg

Velociped
Weidenhäuser Str. 63-64 ☎ +49 (0)6421-15667
✉ velociped@t-online.de
🌐 www.velociped@t-online.de

35582 Wetzlar

Zweirad Licher e-bike-Service
Wellergasse 9/Dutenhof ☎ +49 (0)641-202912
✉ info@zweirad-licher.de
🌐 www.zweirad-licher.de

4400 Steyr

E-Mobility
Enge Gasse 16 ☎ +43 (0)676-5646261
✉ info@emobility.co.at
🌐 www.emobility.co.at

09648 Mittweida

Radmarkt Mittweida
Zimmerstr. 16 ☎ +49 (0)3727-601111
✉ radmarktmittweida@gmail.com

12277 Berlin

Helmuts Fahrrad Center
Grossbeerenstr. 169-171 ☎ +49 (0)30-7419241
✉ hfc@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

22419 Hamburg

Fahrrad Hertel
Langenhorner Chaussee 677 ☎ +49 (0)40-5278080
✉ team@fahrrad-hertel.de
🌐 www.fahrrad-hertel.de

23617 Stockelsdorf

e-motion e-Bike Welt Lübeck
Daimlerstr 14 A ☎ +49 (0)451-30405021
✉ luebeck@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

26160 Bad Zwischenahn

e-motion e-Bike Welt Bad Zwischenahn
Eva-Lessing-Str. 8 ☎ +49 (0)4403-6027190
✉ bad-zwischenahn@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

33611 Bielefeld

e-motion e-Bike Welt Bielefeld
Apfelstr. 245 ☎ +49 (0)521-58075165
✉ bielefeld@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

35440 Linden

e-motion e-Bike Welt Gießen
Carl-Benz-Str. 5 ☎ +49 (0)6403-7741064
✉ giessen@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

37412 Herzberg am Harz

e-motion e-Bike Shop Harz
Am Eichelbach 6 ☎ +49 (0)5521-894319
✉ harz@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

Postleitzahl 1

Postleitzahl 2

Postleitzahl 3

BACK TO NATURE.

KTM
BIKE INDUSTRIES

DESIGN BY GROUPE DEJOUR DE



MACINA
SCOUT 271

LFE
LIGHT FENDER
CARRIER
READY

Postleitzahl 4

37643 Negenborn

Spezialbikes Stefan Oblong
Bäckerstr. 9 ☎ +49 (0)5532-5019638
✉ spezialbikes@gmx.de

38100 Braunschweig

e-motion e-Bike Welt Braunschweig
Wilhelmstr. 1 ☎ +49 (0)531-47230024
✉ braunschweig@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

38440 Wolfsburg

E-BIKE Kasten
Rothenfelder Str. 21/21 A ☎ +49 (0)5361-3768370
✉ wolfsburg@ebike-kasten.de
🌐 www.ebike-kasten.de

40474 Düsseldorf

e-motion e-Bike Welt Düsseldorf
Niederrheinstr. 211 ☎ +49 (0)211-22966966
✉ duesseldorf@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

44789 Bochum

e-motion e-Bike Welt Bochum
Hattinger Str. 66-68 ☎ +49 (0)234-28253070
✉ bochum@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

47533 Kleve

e-motion e-Bike Welt Kleve
Flutstr. 45 ☎ +49 (0)2821-9757947
✉ kleve@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

48151 Münster

e-motion e-Bike Welt Münster
Weseler Str. 61/63 ☎ +49 (0)251-20247070
✉ muenster@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

49661 Cloppenburg

e-motion e-Bike Welt Cloppenburg
Soestenstr. 75 ☎ +49 (0)4471-7023860
✉ cloppenburg@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

50858 Köln

e-motion e-Bike Premium-Shop Köln
Aachener Str. 1052 ☎ +49 (0)221-54020185
✉ koeln@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

53119 Bonn

e-motion e-Bike Premium Shop Bonn
Lievellingsweg 82 ☎ +49 (0)228-18033625
✉ bonn@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

55116 Mainz

E Bike Company-Mainz
Holzstr. 30 ☎ +49 (0)6131-4861800
✉ info@e-bike-company.de
🌐 www.e-bike-company.de

58313 Herdecke

e-motion e-Bike Welt Herdecke
Hauptstr. 14 ☎ +49 (0)2330-916278
✉ herdecke@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

59494 Soest

Radleben - Fahrradkultur mit Lebensgefühl
Walburgerstr. 24 ☎ +49 (0)2924-878989
✉ info@radleben.de
🌐 www.radleben.de

60486 Frankfurt

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

38100 Braunschweig

E-BIKE Kasten
Poststr. 14 ☎ +49 (0)531-60945750
✉ braunschweig@ebike-kasten.de
🌐 www.ebike-kasten.de

38226 Salzgitter

Radstudio Salzgitter
Neißestr. 227 ☎ +49 (0)5341-86990
✉ info@radstudio.de
🌐 www.radstudio.de

38640 Goslar

E-BIKE Kasten
Petersilienstr. 33 ☎ +49 (0)5321-4693341
✉ goslar@ebike-kasten.de
🌐 www.ebike-kasten.de

42549 Velbert

e-motion e-Bike Premium-Shop Velbert
Flandersbacher Weg 2 ☎ +49 (0)2051-9332110
✉ velbert@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

46047 Oberhausen

e-motion e-Bike Welt Oberhausen
Zur Eisenhütte 18 ☎ +49 (0)208-201670
✉ oberhausen@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

47918 Tönisvorst

e-motion e-Bike Welt Tönisvorst
Krefelder Str. 17 ☎ +49 (0)2151-9719005
✉ tv@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

48153 Münster

Hürter Zweirad GmbH
Hammer Str. 420 ☎ +49 (0)251-978030
✉ info-huerter@fahrrad-xxl.de
🌐 www.fahrrad-xxl.de

52152 Simmerath

Bike Treff Simmerath
Fuggerstr. 29 - 31 ☎ +49 (0)2473-9274990
✉ info@bike-treff-simmerath.de
🌐 www.bike-treff-simmerath.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

57319 Bad Berleburg

Weda Fahrrad Service
Poststr. 61 ☎ +49 (0)2751-9205717

59069 Hamm

e-motion e-Bike Premium-Shop Hamm
Rhynerberg 75 ☎ +49 (0)2381-24978
✉ hamm@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

61250 Usingen

Fahrrad Becker
Usinger Str. 61 ☎ +49 (0)6081-12700
✉ info@fahrrad-becker.de
🌐 www.fahrrad-becker.de

Postleitzahl 5

Postleitzahl 6

VERKÄUFE



46 | 51 | 56 | 61 | 66
28" | 29"

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

NITRO RANDONNEUR
PINION · GATES

POISON
UNIKAT-BIKES

DNM Händler Gesucht

RO-6
Air Pressure Adjustment
XC / CITY

OSL
26 / 27.5 / 29 inch
Tires: 100 / 120 mm
Call Janna / Daniel

DV-6 / 22 / 22PR
Rearward / Forward
HG / Electric Wheelchair

DNM INDUSTRY CO., LTD.
Tel: +886 4 22706191
Fax: +886 4 22706734
E-mail: dnm@dnmshock.com

**HANDMADE BIKES
AUS REMAGEN
AM RHEIN**

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



ergonbike.com

Reise und Tourenrad für Kenner, Herkelmann, Stahlrahmen + Gabel, komplett Shimano XTR, 3 x 8, Rahmenhöhe 52 cm, wenig genutzt, gleich sehr guter Zustand, top komfort durch querovale Rahmenrohre, VB € 800,-. Tel. 0152/05419693

Sattel Selle Italia Flite Mod. 2019, original verpackt, NP € 110,-, Schnäppchen für € 55,-. Tel. 08151/51224

vereinbaren Sie eine Probefahrt

SANTANA the finest line of

www.santana-tandem.com 08031-14573



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

Bethel  www.briefmarken-fuer-bethel.de 225

e-motion
TECHNOLOGIES



e-Bikes kauft man bei e-motion!
Mehr als 50 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 | emotion-technologies.at | emotion-technologies.ch

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, Giant, Hercules, Winora, Focus.

Postleitzahl 7

61440 Oberursel

e-motion e-Bike Welt Frankfurt
Krebsmühle 1 ☎ +49 (0)6171-9792967
✉ frankfurt@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

63543

e-motion e-Bike Welt Hanau
Große Eröffnung im Frühjahr 2019
✉ hanau@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

63796 Kahl

Stefan's Bike Schmiede
Westring 7 ☎ +49 (0)6188-993260
✉ info@stefansbikeschmiede.de

64673 Zwingenberg

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

65232 Taunusstein

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

65396 Walluf

e-motion e-Bike Welt Wiesbaden
Am Klingenberg 6 A ☎ +49 (0)6123-9252570
✉ wiesbaden@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

66121 Saarbrücken

e-motion e-Bike Welt Saarbrücken
Mainzer Str. 183 ☎ +49 (0)681-38376457
✉ saarbruecken@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

67105 Schifferstadt

2Radhaus Mayer
Hauptstr. 10 A ☎ +49 (0)6235-2136
✉ info@2radhaus-mayer.de

67547 Worms

e-motion e-Bike Welt Worms
Hagenstr. 42 ☎ +49 (0)6241-203203
✉ worms@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

71101 Schönaich

Dirks Fahrräder & Mehr
Wettgasse 30 ☎ +49 (0)7031-750660
✉ dirks71101@gmx.de

71711 Steinheim

Rainer Renz - Zweiradshop
Rielingshäuser Str. 32 ☎ +49 (0)7144-81170
✉ timo.renz@renz.fsoc.de
🌐 www.zweiradshop-renz.de

72581 Dettingen

Country-Bike-Shop Eberle
Metzinger Str. 40 ☎ +49 (0)7123-7966
✉ service@eberle-radsport.de
🌐 www.eberle-radsport.de

73054 Eisligen

e-motion e-Bike Welt Göppingen
Stuttgarter Str. 186 ☎ +49 (0)7161-9878466
✉ goeppingen@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

73235 Weilheim

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

63303 Dreieich

Engel Elektromobile GmbH
Gleisstr. 3 ☎ +49 (0)6103-3869449
✉ info@lautlos-durch-rhein-main.de
🌐 www.elektromobile-rhein-main.de

63688 Giedern

HWG Giedern GmbH
Lauterbacher Str. 44 ☎ +49 (0)6045-950510
✉ hwg-giedern@gmx.de
🌐 www.hwg-radsport.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

65366 Geisenheim

BIKE & FUN
Industriestr. 2 ☎ +49 (0)6722-497615
✉ peter@bike-fun.biz
🌐 www.bikeandfun.biz

65936 Frankfurt

Fahrrad intra
Westerbachstr. 273 ☎ +49 (0)69-342780
✉ info@intra-radsport.de
🌐 www.fahrrad-intra.de

66606 St. Wendel

e-motion e-Bike Welt St. Wendel
Willi-Graf-Str. 8 ☎ +49 (0)6851-8609922
✉ sankt-wendel@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

67227 Frankenthal

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

71638 Ludwigsburg

Fahrradhaus Winter und E-Bike Zentrum
Oststr. 47 + 53 ☎ +49 (0)7141-862344
✉ fahrradhauswinter@web.de
🌐 www.fahrradhaus-winter.de

72414 Rangendingen

Sport Neher
Rudolf-Diesel-Str. 6 ☎ +49 (0)7471-82813
✉ info@sportneher.de
🌐 www.sportneher.de

72770 Reutlingen

e-motion e-Bike Welt Reutlingen
Ferdinand-Lassalle-Str. 28 | Eröffnung Frühjahr 2019
✉ reutlingen@emotion-technologies.de
🌐 www.emotion-technologies.de

73230 Kirchheim

Kaufmann-FahrradTechnik
Alte Kirchheimer Str. 27 ☎ +49 (0)7021-58002
✉ kaufmann-rad@freenet.de

73277 Owen

Höfle GmbH
In der Braike 6 ☎ +49 (0)7021-59223
✉ hoehle-gmbh@t-online.de
🌐 www.hoehle-fahrrad.de

REISEN

Rad, Mountainbike & E-Bike Reisen weltweit



BIKE



ADVENTURETOURS

GRATIS-Katalog bestellen! bike-adventure-tours.de

☆☆☆ 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!

 **biketeam**
Radreisen

**Radreisen
weltweit:**

**Trekkingbike,
MTB, Rennrad,
E-Bike.**

www.
biketeam-radreisen.de

 **schnieder
REISEN**

www.schnieder-reisen.de

IHR RADREISE-SPEZIALIST

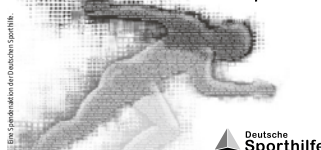
für das Baltikum, Polen,
Russland, Skandinavien
und Irland

GEFÜHRTE RADREISEN UND INDIVIDUELLE TOUREN MIT GPS-DATEN

lanzarote-cycling.com, Radverleih, Rad-
verkauf, Touren, GPS, T. +34654152579

 **burgenland**

Dein Name für Deutschland.
www.sporthilfe.de



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



Rückenwind 
Erlebensreisen mit dem Rad

**Ihr Radurlaub
in guten Händen**

Rückenwind Reisen GmbH
Am Patentbusch 14
26125 Oldenburg
Tel. 0049 (0) 441 485 97 0
Fax 0049 (0) 441 485 97 22
info@rueckenwind.de

www.rueckenwind.de



edelweiss
e-bike reisen

**SANFT & ENTSCHLEUNIGT
DIE WELT ENTDECKEN –
SPÜREN SIE DEN UNTERSCHIED**


**KOSTENLOS
E-Bike-Reisekatalog
anfordern!**

www.edelweissbicycle.com

www.delius-klasing.de/bildershop

Postleitzahl 8

73730 Esslingen

e-motion e-Bike Welt Stuttgart
 Weiherstr. 27 ☎ +49 (0)711-90122876
 ✉ stuttgart@emotion-technologies.de
 🌐 www.emotion-technologies.de

74080 Heilbronn

Fahrrad-Bruckner.de
 Kanalstr. 9 ☎ +49 (0)7131-41750
 ✉ info@fahrrad-bruckner.de
 🌐 www.fahrrad-bruckner.de

78315 Radolfzell

Zweirad Joos GmbH & Co. KG
 Teggingerstr. 1 ☎ +49 (0)7732-8236870
 ✉ ebike@zweirad-joos.de
 🌐 www.fahrradlagerverkauf.com

78604 Rietheim-Weilheim

e-motion e-Bike Welt Tuttlingen
 Mühlstr. 6 ☎ +49 (0)7461-1408544
 ✉ tut@emotion-technologies.de
 🌐 www.emotion-technologies.de

79312 Emmendingen

Hot.Bike GmbH
 Denzlinger Str. 46 ☎ +49 (0)7641-7279
 ✉ emmendingen@hotbike-shop.de

82054 Sauerlach bei München

e-motion e-Bike Welt München Süd
 Tegernseer Landstr. 3 ☎ +49 (0)8104-8882250
 ✉ muenchen@emotion-technologies.de
 🌐 www.emotion-technologies.de

83727 Schliersee

Radsport Rebel
 Miesbacher Str. 14 B ☎ +49 (0)8026-2727
 ✉ info@flyerstore.org
 🌐 www.flyerstore.org

86919 Utting

PedalGlück
 Industriestr. 11 A ☎ +49 (0)8806-538
 ✉ info@elektroreader.com
 🌐 www.elektroreader.com

87700 Memmingen

Radl-Stadl | Cube-Store
 Unterdorfstr. 29-33 ☎ +49 (0)8331-82537
 ✉ shop@radl-stadl.de
 🌐 www.radl-stadl.de

88213 Ravensburg

e-motion e-Bike Welt Ravensburg
 Josef-Strobel-Str. 24 ☎ +49 (0)751-88879338
 ✉ ravensburg@emotion-technologies.de
 🌐 www.emotion-technologies.de

89520 Heidenheim

SJS Bikes & Parts
 Am Jagdschloßle 1 + 2 ☎ +49 (0)7321-66330
 ✉ info@sjs-bikes.de
 🌐 www.sjs-bikes.de

90409 Nürnberg

e-motion e-Bike Welt Nürnberg
 Schleifweg 47 ☎ +49 (0)911-54037050
 ✉ nuernberg@emotion-technologies.de
 🌐 www.emotion-technologies.de

91161 Hilpoltstein

Zweirad-Häckl
 Marktstr. 18 ☎ +49 (0)9174-9191
 ✉ info@zweiradhaeckl.de

97084 Würzburg

e-motion e-Bike Premium-Shop Würzburg
 Winterhäuser Str. 98 ☎ +49 (0)931-78090219
 ✉ wuerzburg@emotion-technologies.de
 🌐 www.emotion-technologies.de

73773 Aichwald

Radsport u. Motorgeräte Köbele
 Aichschiesser Str. 4 ☎ +49 (0)7113-61534
 ✉ info@radsport-koebele.de

76287 Rheinstetten

e-motion e-Bike Welt Karlsruhe
 Siemensstr. 2 B | Große Eröffnung im Frühjahr 2019
 ✉ karlsruhe@emotion-technologies.de
 🌐 www.emotion-technologies.de

78315 Radolfzell

Zweirad Mees
 Höllturm-Passage 1 ☎ +49 (0)7732-2828
 ✉ info@zweirad-mees.de

79111 Freiburg

2-rad Mueller
 Am Mettweg 34 ☎ +49 (0)761-4768256
 ✉ info@mueller-bikes.de
 🌐 www.mueller-bikes.de

82140 Olching

e-motion e-Bike Welt
 Geiselbullacher Str. 2 A ☎ +49 (0)8142-4485830
 ✉ muenchen-west@emotion-technologies.de
 🌐 www.emotion-technologies.de

85049 Inngolstadt

Willner Fahrradzentrum GmbH
 Friedrichshofener Str. 1e ☎ +49 (0)841-935350
 ✉ info@willner-fahrrad.de
 🌐 www.willner-fahrrad.de

86925 Fuchstal

e-motion e-Bike Welt Fuchstal
 Bahnhofstr. 24 | Große Eröffnung im Frühjahr 2019
 ✉ fuchstal@emotion-technologies.de
 🌐 www.emotion-technologies.de

88090 Immenstaad

Zweirad Joos GmbH & Co. KG
 Gehrenbergstr. 1 B ☎ +49 (0)7545-7499984
 ✉ fn@zweirad-joos.de
 🌐 www.fahrradlagerverkauf.com

89155 Erbach

e-motion e-Bike Welt Ulm
 Heinrich-Hammer-Str. 14 ☎ +49 (0)7305-9347150
 ✉ ulm@emotion-technologies.de
 🌐 www.emotion-technologies.de

90443 Nürnberg

downhill GmbH & Co. eBike Werk KG
 Peter-Henlein-Str. 27 A ☎ +49 (0)911-262679
 ✉ info@downhill.de
 🌐 www.downhill.de

91604 Flachslanden

Schmidt's Radladen
 Marktplatz 5 ☎ +49 (0)9829-242
 ✉ info@schmidts-radladen.de
 🌐 www.schmidts-radladen.de

Postleitzahl 9

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


Nature Friend Safaris


AKADEMIE

REISEN – TOUREN – PLANUNG

DIE NEUE SAISON STEHT IN DEN STARTLÖCHERN. REISERADLER KÖNNEN AUCH 2019 WIEDER AUS EINEM UNERSCHÖPFLICHEN TOUREN-ANGEBOT WÄHLEN. WIR HABEN EINIGE REISE-TIPPS UND SERVICE-INFOs ZUSAMMENGESTELLT

TEXT Barbara Merz-Weigandt

RADLFRÜHLING IM CHIEMGAU

Acht geführte Radtouren für Tourenradler, Mountainbiker und E-Biker bietet die Region Chiemsee-Chiemgau ihren Gästen von Anfang Mai bis Ende Juni 2019. Im Chiemgauer Radlfrühling zeigen einheimische Rad-Guides die schönsten Strecken zwischen dem Chiemsee und den Chiemgauer Alpen, zünftige Einkehrmöglichkeiten sowie die besten Aussichtspunkte. So geht es zum Beispiel mit der Jodel-Weltmeisterin auf Brauereitour oder zur idyllischen Ponlachquelle, wo man seine Trinkflasche mit Heilwasser auffüllen kann. Einen Überblick über alle Radtouren und mehr Informationen sowie eine Karte mit dem Tourenverlauf liefert der Flyer zum Chiemgauer Radlfrühling unter www.chiemsee-chiemgau.info/radlfruehling



Im Chiemgauer Radlfrühling steht auch die Chiemsee-Umrandung auf dem Programm

RADURLAUB „AUF REZEPT“



Das idyllische Hasetal ist Kulisse für einen entspannten Radurlaub

Eine Woche Radurlaub im Hasetal inklusive geführter Radtouren, Ernährungsberatung mit Kochkurs und eines Kurses in Progressiver Muskelentspannung. Diese Reise lässt sich beim Veranstalter Rückenwind buchen und wird sogar von den gesetzlichen Krankenkassen im Rahmen der Gesundheitsprävention bezuschusst.

Termine und Preise unter www.rueckenwind.de

3.000

Radfahrer und mehr pro Tag zählte das Zählgerät in Mülheim an der Ruhr auf dem Radschnellweg Ruhr (RS 1) im vergangenen Jahr an Spitzentagen.
www.rs1.ruhr



Nach der Einstellung seines Tourenportals im vergangenen Jahr hat der ADFC zur kommenden Saison ein neues Portal vorgestellt. Dieses ist in Zusammenarbeit mit Komoot entstanden. Laut ADFC-Radreiseanalyse zählt Komoot mittlerweile zu den meistgenutzten Plattformen zur Planung und Navigation für Radurlauber. Auf der Webseite können Touren gesucht, geplant und per zugehöriger App auf das Smartphone oder Navi übertragen werden. Voraussetzung ist eine Registrierung auf Komoot. **www.deutschland-per-rad.de**



Veranstalter Inselhüpfen sticht 2019 mit einer neuen Reise in See. Diesmal in der Toskana und auf dem Großsegler Atlantis. Hier können sich die Radler auch als Matrosen betätigen und echtes Segelfeeling erleben. Start der Reise ist Porto St. Stefano auf der Halbinsel Monte Argentario. Vom Badeort Castiglione della Pescaia aus wird das Hinterland mit seinen malerischen Orten und Olivenhainen erkundet. Im weiteren Verlauf steuert die Atlantis die Inseln Elba und Giglio an. Insgesamt stehen in acht Tagen 210 Radkilometer an. Informationen zu Preisen und Terminen unter **www.inselhuepfen.com**



NEUE NEXTBIKE-FLOTTE IN BILBAO

Bilbaobizi – so heißt das neue Bikesharing-System in Bilbao. Ab Frühjahr 2019 will der Anbieter Nextbike in der spanischen Metropole 450 E-Bikes an 40 Stationen zur Verfügung stellen. Die sogenannten E-Smartbikes haben einen Mittelantriebsmotor, der bei durchschnittlicher Nutzung bis zu 50 Kilometer weit unterstützt. Die Miete erfolgt per App. Das Laden der Elektrofahrräder erfolgt induktiv nach Einschieben in den Stationsständer.

www.nextbike.de

OSTFRIESLAND: ZWISCHEN DOLLART UND JADEBUSEN MEHRTAGESTOUREN, STERNFAHRTEN UND TAGESTOUREN – RADFAHREN FÜR ALLE

Sonne, Wolken und ein Himmel bis zum Horizont – das ist Ostfriesland. Die flache idyllische Landschaft, urige Fehn- und Runddörfer, farbenfrohe Parklandschaften und die maritimen Hafenstädte und Siedorte an der Küste laden zum Abschalten vom Alltag ein.

Aktuell für 2019 ist der „Radkatalog – Ostfriesland naturnah erleben“ erschienen. Er zeigt, was ein über 3.500 Kilometer ausgeschildertes Radwegenetz zu bieten hat. Egal, ob die fünf Ostfriesland Rad-Routen über mehrere

Tage, von Hotel zu Hotel oder die ausgedehnten Sternfahrten und Tagestouren, die von einem festen Ausgangspunkt zu befahren sind. Erleben Sie Ostfriesland aktiv! Abgerundet wird das Serviceheft für Radfahrer durch eine Übersicht radwanderfreundlicher Unterkünfte.

Bei der Planung helfen erfahrene Radtouristiker – denn Service wird in Ostfriesland großgeschrieben! Unter **www.grenzenlos-aktiv.de** und mit der „Grenzenlos Aktiv“ App können die Radtouren auch online geplant werden.



Anschrift:
Ostfriesland Tourismus GmbH
Ledastr. 10
26789 Leer
Tel.: 04 91-9196 9660
Fax: 04 91-9196 9665
urlaub@ostfriesland.travel
www.ostfriesland.travel

Informationen:
Der Katalog kann kostenlos bei der Ostfriesland Tourismus GmbH bestellt werden. Weitere Informationen finden Sie unter:
www.ostfriesland.travel



ANZEIGE

STADT. LAND. HEIDE

DIE LÜNEBURGER HEIDE ZÄHLT ZU DEN MEISTBESUCHTEN ZIELEN NORDDEUTSCHLANDS, BESONDERS ZUR HEIDEBLÜTE IM SOMMER IST VIEL TRUBEL. DIE SCHÖNHIT DER HEIDE IST ABER AUCH AUSSERHALB DER BLÜTEZEIT EINE REISE WERT – UND DIE ALTE HANSESTADT LÜNEBURG SOWIESO

TEXT Sven Bremer FOTOS Henning Angerer

IHR NAME IST CALLUNA VULGARIS, sie zählt zur Familie der Heidekrautgewächse. Fast das ganze Jahr über fristet die *Calluna vulgaris* alias Besenheide ein recht unscheinbares Dasein als immergrüner Zwergstrauch. Zur Blütezeit im Sommer jedoch erstrahlt sie in prächtigem Lila und verwandelt die Lüneburger Heide in ein einzigartiges Farbenmeer. Aber eben nicht nur das. Während der Blüte platzt die Heide rund um den Wilseder Berg aus allen Nähten. Unzählige Busse spucken eine Reisegruppe nach der anderen aus. Die Heide kann nichts dafür, aber der Trubel nervt schon. Also haben wir uns entschieden, auf die Blüte zu verzichten, und uns ein sonniges Spätsommer-Wochenende ausgesucht.

Lüneburg hat der Heide zwar den Namen gegeben, gleich um die Ecke von Europas größten zusammenhängenden Heideflächen liegt die Stadt allerdings nicht. Also haben wir ein bisschen etwas vor auf unserer ersten Tour. Die Strecke Richtung Wilsede führt durch eine Landschaft, die nicht richtig norddeutsch platt und nicht richtig Mittelgebirge ist. In Undeloh staunen wir. Auch ohne Heideblüte ist hier so viel los, als gäbe es etwas umsonst. Aber an den zahlreichen Ständen gibt es nichts umsonst, sondern Heidschnuckenfelle, Wurst, Heidehonig und Souvenirkitsch zu saftigen Preisen. Schnell weg, auf zum Wilseder Berg. Kaum haben wir die Zivilisation verlassen, staunen wir über die Schönheit der Landschaft, und verstehen, warum alle Welt hierher kommen will. Die tief stehende Sonne taucht die Heideflächen in ein mildes Licht. Auf

Gerade einmal
ein Prozent
der Fläche in der
Region Lüneburger
Heide zählt als
klassische
Heidelandschaft.

Die größte
zusammenhängende
Heidefläche findet
man rund um den
Wilseder Berg



der autofreien Straße ins Herz des Naturschutzgebiets klappern die Pferdekutschen über das Kopfsteinpflaster. Die Heide mit den zum Teil bizarr geformten Wacholdergewächsen steigt sanft an in Richtung Wilseder Berg, mit 169 Meter Höhe die höchste Erhebung der norddeutschen Tiefebene. Zurück rollen wir bergab auf einer Allee, gesäumt von mächtigen Eichen. Hier, in Richtung des kleinen Ortes Döhle, treffen wir kaum noch jemanden. Der Weg ist sandig, voller Wurzeln und Steine, und wir sind froh über den Antrieb an unseren E-Bikes, mit dem wir ganz gut die Sandwege durchpflügen können.

Entstanden sind die Heideflächen in der Jungsteinzeit. Zunächst bedeckten dichte Wälder die Region. Doch durch allzu intensive Beweidung entstanden weite, offene Flächen, auf deren sandigen und nährstoffarmen Böden sich die anspruchslose Besenheide breitmachte. Die Heide ist also keine Naturlandschaft, sondern eine von Menschenhand verursachte Kulturlandschaft. Um sie zu erhalten, ziehen Schäfer mit ihren Heidschnucken hindurch, die als eine Mischung aus Rasenmäher und Heckenschere fungieren; sie halten den Bestand der Heidesträucher kurz, die ohne den Appetit der Heidschnucken verholzen und ins Kraut schießen würden.

So schön sie ist, die Heide, ein bisschen übertreiben sie hier schon mit ihren Heideflächen. Manche sind so groß wie ein Tennisplatz, und



Eine der schönsten Städte
Norddeutschlands: die
alterwürdige Hansestadt
Lüneburg

Unterschlupf für Schäfer
und Heidschnucken:
reetgedeckte Kate bei
Wilsede





Entspanntes Nebeneinander: Ross und Biker

die Heidjer tun fast so, als wären sie das achte Weltwunder. Sie würden sie wahrscheinlich auch noch anpreisen, wenn sie nicht größer als eine Tischtennisplatte wären. Dabei braucht es diese Heideflächen gar nicht unbedingt, um schöne Touren durch die Region zu machen. An unserem zweiten Tag begegnen wir nicht einem einzigen Heidestrauch und sind trotzdem glücklich. Keine Heide, kein Lila, dafür eine Komposition aus Rot und Grün. Grün die Wälder, die satten Wiesen, rot die häufig noch reetgedeckten Backsteinhäuser und die kleinen Fachwerk-Kirchen in den Dörfern. Auf dem Weg liegen zwei Klöster, von denen das in Ebstorf einst die größte Weltkarte des Mittelalters besaß – eine Karte, auf der die Erde selbstverständlich eine Scheibe war, mit Jerusalem als Mittelpunkt. Lüneburg ist zwar nicht der geografische Mittelpunkt der nach ihr benannten Region, aber ohne Zweifel das Highlight. Schon allein wegen Lüneburgs Altstadt lohnt sich die Reise. Und weil es inzwischen längst spezielle Züchtungen gibt, kann man in der ehrwürdigen Hansestadt sogar fast ganzjährig die Heideblüte bestaunen.



INFOS KURZTRIP

ALLGEMEINE INFO

Lüneburger Heide GmbH
Wallstr. 4
21335 Lüneburg
Telefon: 04131/3093960
www.lueneburger-heide.de

Lüneburg Marketing GmbH
Rathaus/Am Markt
21335 Lüneburg
Telefon: 0800/2205005
www.lueneburg.info

UNTERKUNFT

Direkt am Ufer der Ilmenau, gleich um die Ecke vom Alten Kran, schläft man heute, wo früher eingekauft wurde. Das Alte Kaufhaus beherbergt heute das moderne Dormero-Hotel

Altes Kaufhaus Lüneburg.
Kaufhausstr. 5, Telefon:
04131/30880, www.dormero.de,
DZ mit Frühstück ab ca. 100 Euro

RADSERVICE

Fahrradhaus Bevensen, Medinger Straße 20, 29549 Bad Bevensen, Telefon: 05821/1305, www.fahrradhaus-badbevensen.de
Erstaunlicherweise gibt es in Lüneburg keinen Verleiher von Touren- oder E-Bikes. Die E-Bikes aus Bad Bevensen kosten 22 Euro pro Tag, 100 Euro pro Woche. Die Anlieferung nach Lüneburg schlägt mit 15 Euro zu Buche. Bei Problemen mit dem eigenen Rad: Bike-Part Timm, Kätthe-Krüger-Str. 8, Telefon:



Die GPS-Daten zum Download, eine detaillierte Karte und noch mehr Bilder gibt es unter **mybike-magazin.de**, Webcode #6448

TOUR 1

ZUM WILSEDER BERG

77 km, 620 hm, max. Steigung 4 %
Oberfläche: überwiegend Asphalt, am Wilseder Berg und in kurzen Waldpassagen sandig oder Kopfsteinpflaster

Heraus aus der Stadt, und schon bald rollt man abwechselnd auf verkehrsarmen Wirtschaftswegen, kleinen Straßen, Waldwegen oder auch mal auf straßenbegleitenden Radwegen bis Undeloh. Von dort aus führt die autofreie Strecke Richtung Wilseder Berg. Die Steigung merkt man kaum, die Straße mit dem rumpeligen Kopfsteinpflaster teilt man sich mit den Pferdekutschen, den Weg mit – bisweilen uneinsichtigen – Fußgängern. Zurück via Döhle überwiegend auf Kreisstraßen und asphaltierten Wirtschaftswegen.

TOUR 2

KLOSTER-RUNDE

76 km, 640 hm, max. Steigung 3 %
Oberfläche: Von den Waldwegen vor Bienenbüttel und dem Weg am Elbe-Seitenkanal mal abgesehen, rollt man fast ausschließlich über Asphalt

Vorbei am Libeskind-Bau der Leuphana-Universität, nach einigen Kilometern ab von der Hauptstraße und auf den Radweg nach Bienenbüttel. Wer sich anspruchsvolleres Gelände zutraut, der nimmt die Nebenstrecke „Schöne Aussicht“ durch den Wald. Ab Bienenbüttel führt die Strecke Richtung Kloster Ebstorf überwiegend auf kaum befahrenen Sträßchen, bisweilen auf straßenbegleitenden Radwegen entlang der Landstraße. Hinter dem Kloster Medingen führt die Strecke an den Elbe-Seitenkanal, dem man bis fast nach Lüneburg folgt.

04131/853011, www.bike-park-timm.de oder Rad am Bahnhof, Bahnhofstraße 4, Telefon: 04131/266350, www.radspeicher.de

ESSEN

Im alten Brauhaus zu Lüneburg blickt man auf eine über 500 Jahre lange Tradition zurück. Nachmittags gibt es leckeren Kuchen, die Heidespezialität Buchweizenpfannkuchen oder selbst gemachtes Eis. Die Abendkarte setzt auf eine Mischung aus regionalen und internationalen Klassikern, dazu gönnt man sich am besten ein obergäriges Brauhausbier.

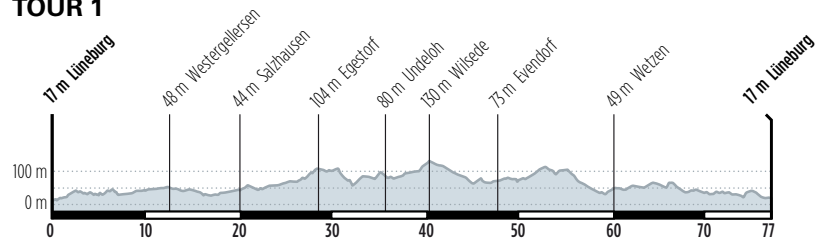
Grapengießer Straße 11, Telefon: 04131/721277, www.brauhaus-lueneburg.de

Leckeren Kuchen auf Tour 1 gibt es in der Teestube in Undeloh (www.teestube-undeloh.de), Zur Dorfeiche 15, Telefon: 04172/7431, auf Tour 2 in Ebstorf in Sinja's Café am Kloster (www.cafe-ebstorf.de), Lüneburger Str. 14, Telefon: 05822/8534003).

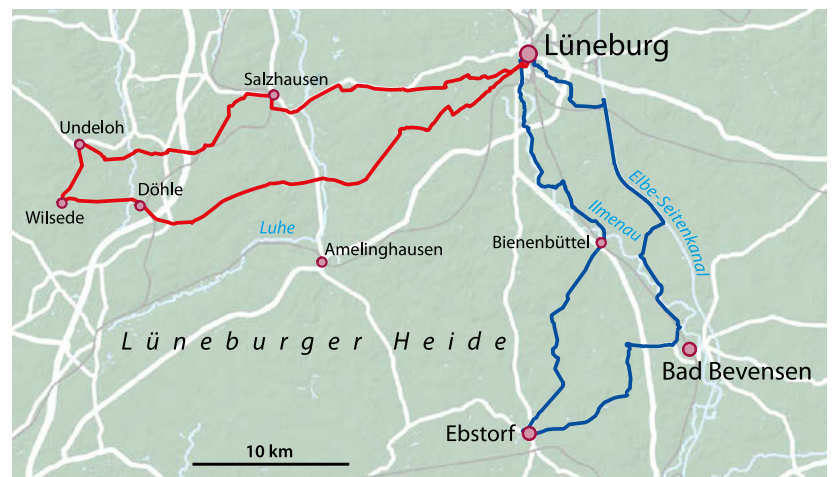
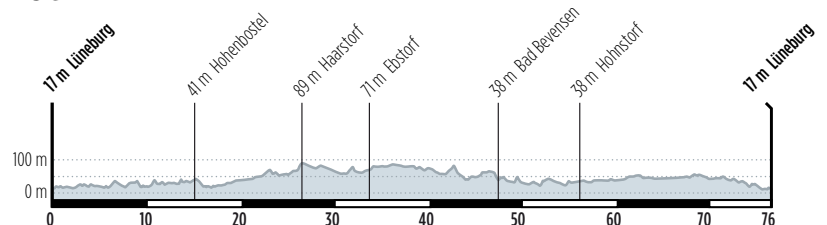
KARTE

Public Press, Lüneburger Heide 115 und 185, Radwanderkarten mit Ausflugszielen, Einkehr- & Freizeittipps, 1:100.000, jeweils 5,99 Euro

TOUR 1



TOUR 2





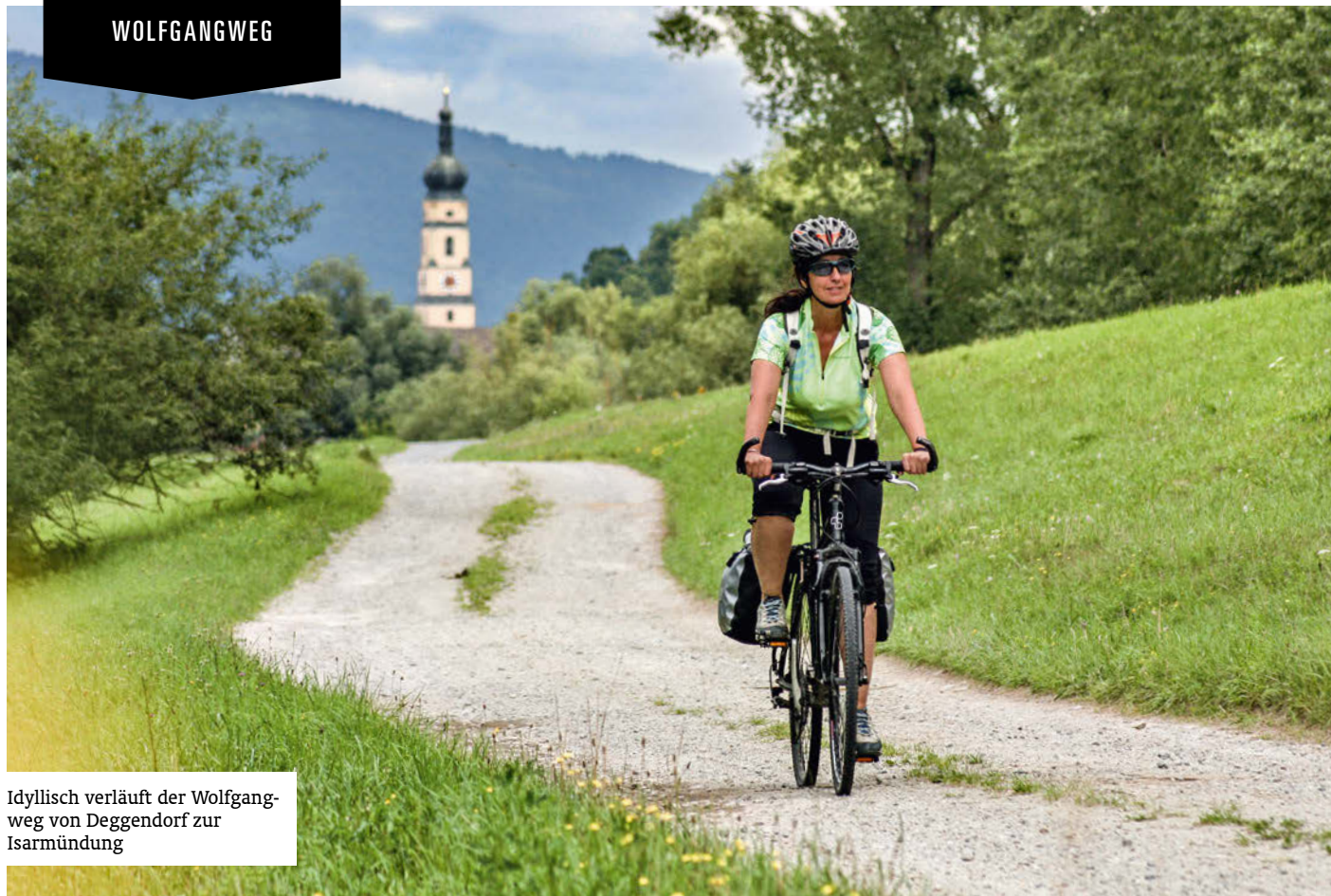
Das Ende der Pilgerreise:
St. Wolfgang am Wolfgangsee

AUSSERGEWÖHNLICH



PILGERN IST ANGESAGT – HEUTE GENAUSO WIE VOR JAHRHUNDERTEN. WER NICHT ZU FUSS GEHEN WILL, NIMMT DAS RAD. WEM SANTIAGO DE COMPOSTELA, VARANASI ODER MEKKA ZU WEIT ENTFERNT SIND, DER WÄHLT EINE PILGERROUTE DIREKT VOR DER HAUSTÜR. ZUM BEISPIEL AUF DEN SPUREN DES HEILIGEN WOLFGANG

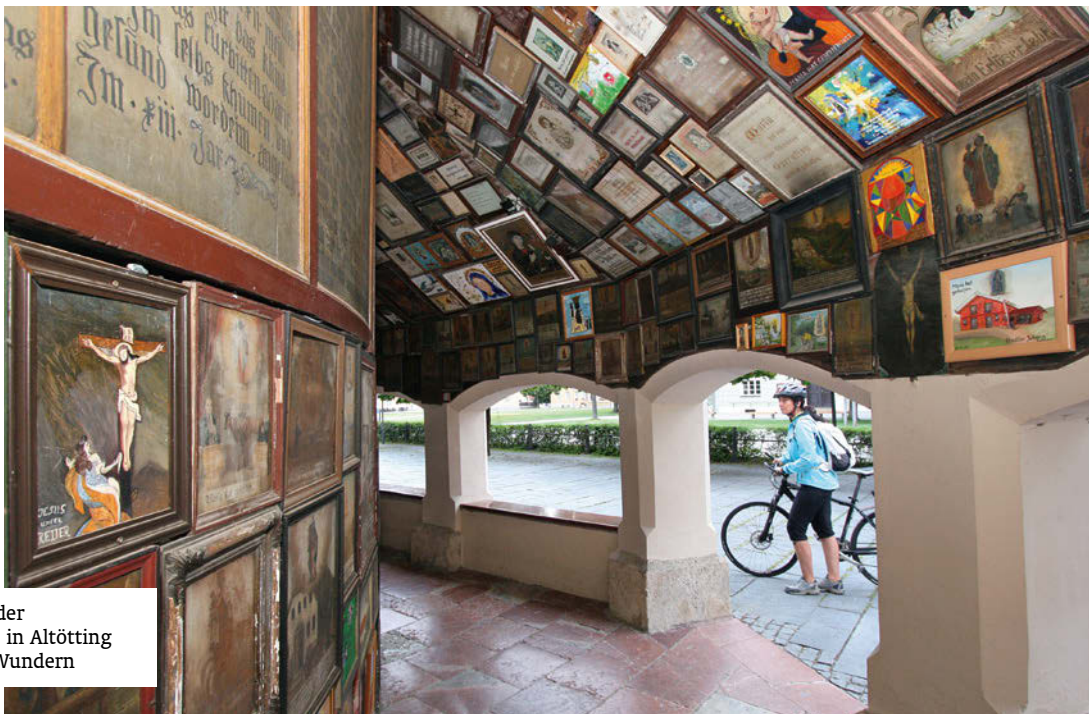
TEXT Sylvia Lischer FOTOS Gerhard Eisenschink



Idyllisch verläuft der Wolfgangweg von Deggendorf zur Isarmündung



Die Isarauen bei Plattling sind Naturschutzgebiet und Heimat seltener Vogelarten



Votivtafeln in der Gnadenkapelle in Altötting erzählen von Wundern

IN REGENSBURG TREFFE ICH auf die Donau und folge ihr gen Osten. Hier verläuft eine Rad-Pilgerroute, die nach einem Mann benannt ist, der vor mehr als tausend Jahren Bischof von Regensburg war: dem heiligen Wolfgang. Die Radroute ist nicht markiert. Sie führt entlang der Donau bis zum Kloster Niederaltaich bei Deggendorf, beschreibt ein paar Schlenker hinauf zum Inn, überquert die Grenze nach Österreich und strebt dann an Irrsee und Mondsee vorbei nach St. Wolfgang am Wolfgangsee. Schäfchenwolken ziehen über den Himmel, die Sonne strahlt, es ist ein Genuss, auf der fast ebenen Strecke entlang Europas zweitgrößtem Fluss in die Pedale zu treten. Linker Hand erheben sich bewaldete Hügelketten. Bei Donaustauf trifft der Blick auf eine Burgruine, eine Wallfahrtskirche und die monumentale Ruhmeshalle Walhalla.

Im Naturschutzgebiet Gmünder Au bei Wörth begegnen mir seltene Wasservögel. Mal treffe ich auf Inlineskater, mal auf Radler mit Packtaschen – nur Pilger sehe ich nicht. Das Ziel meiner Reise, St. Wolfgang, war im späten Mittelalter eines der bedeutendsten Wallfahrtsziele Europas, später sind die Pilgerwege zu diesem Ort – nicht der Ort selbst – ein wenig in Vergessenheit geraten. In Straubing mündet der Pilgerweg Via Nova in den Wolfgangweg ein. Zwei Störche kreisen über der Altstadt, ein anderer steht klappernd auf einem Hausdach direkt über dem



30

bedrohte Vogelarten sowie zirka hundert bedrohte und besonders gefährdete Pflanzen finden nebst Fischen, Amphibien und wirbellosen Tieren in der Auenlandschaft des Isarmündungs-Gebietes bei Deggendorf ein sicheres Refugium. Mit etwas Glück kann man hier den farbenfrohen Pirol entdecken

Stadtplatz. Ich setze mich ins Eiscafé, lausche den zahlreichen Kirchturmglöcken und betrachte die schmucken Häuser ringsum.

ZWISCHENSTOPP IN ALTÖTTING

Straubing befindet sich mitten im Gäuboden, einer durch fruchtbare Erde gekennzeichneten Region, die auf weiter Strecke flach ist wie ein Brett. Hier und in der Donauebene lässt sich gut Strecke machen, auch wenn ich mir unterwegs vieles ansehe: die Wallfahrtskirche mit schwangerer Madonnenstatue auf dem Bogenberg, Kloster Metten mit seiner berühmten Bibliothek, das Naturschutzgebiet Isarauen bei Deggendorf und das Kloster Niederaltaich, zu dem ich mit der Rad- und Personenfähre vom südlichen Donauufer aus übersetze. Die vielen Klöster und Wallfahrtsorte entlang des Weges sind auch aus praktischen Gründen ein ausgezeichnete Anlaufpunkt: Sie beherbergen meist Gaststätten mit baumbeplanten Gartenwirtschaften, in denen man vorzüglich speisen kann.

Eine Schafherde trottet über den Donaudamm, ein Lastkahn tuckert flussaufwärts, Schwalben vollführen Kapriolen dicht über der Wasseroberfläche. Ich verlasse Niederaltaich

und dirigiere das Rad über Osterhofen, Aldersbach, Vilshofen, Sammarei und Rotthalmünster zum Inn, dem ich flussaufwärts Richtung Altötting folge. Hier ein Feld oder ein Acker, dort ein Wäldchen, Weiden, Wiesen. Das beschauliche Landidyll könnte auf Dauer eintönig wirken, wären da nicht die gold- und marmorüberladenen Barockkirchen, in denen feiste Engelsgestalten und furchteinflößende Teufel für Abwechslung sorgen. In Sammarei und St. Wolfgang bei Griesbach empfangen mich mehr als tausend Votivtafeln, die Szenen wundersamer Rettungen aus höchster Not beschreiben. Der Dank gilt nicht nur der Muttergottes – wie auf Votivbildern meist üblich –, sondern auch dem Namensgeber meines Pilgerweges: dem heiligen Wolfgang. Als ich Altötting erreiche, tun mir von all den abgespulten Kilometern die Beine weh. Auf dem Kapellplatz tummeln sich Pilger und Wallfahrer, die zum Großteil mit Bussen hier angekommen sind. Pater Georg rauscht mit wehendem Gewand auf dem Fahrrad herbei und kümmert sich um die ankommenden Gäste. Highlight des Ortes – so der Pater – sei die Schwarze Muttergottes in der Gnadenkapelle. Sie zählt zu den meistbesuchten Wallfahrtsstätten Europas und steht im Ruf, Heilungswunder bewirken zu können. Einen Moment überlege ich, ob sich da eventuell wegen meines Muskelkaters etwas machen ließe. Doch dann fällt mir der heilige Wolfgang ein. Als Reformator hat er sich für die Einrichtung von Bibliotheken, Studienzentren und Schreibschulen eingesetzt. Dem seit dem Mittelalter bisweilen ausufernden Wunderglauben stünde er womöglich skeptisch gegenüber.

Ich erstehe Weihrauch, Myrrhe und eine Fahrradglocke „Heiliger Christophorus“ in einem der umliegenden Devotionalienläden, dann lenke ich das Rad über Burghausen nach Braunau am Inn in Österreich. Von dort fahre ich gen Süden, den nahezu karibisch blauen Seen des Salzkammergutes entgegen. Bei Valentinhaft rücken die Alpen allmählich ins Blickfeld, doch es dauert, bis ich mich, den vielen Schlenkern und Schlaufen des Pilgerweges folgend, an das Gebirge herangetastet habe. Zuerst taucht der Irrsee auf, blau-grün leuchtend, gerahmt von sattgrünen Wiesen und Wäldern. Es folgt der Mondsee, überragt von der felsigen, mehr als tausend Meter hohen



Radpilgern

Pilgern kann man zu Fuß, mit dem Esel, Pferd, Rad oder E-Bike.

Religiöse Motive können, müssen aber heutzutage keine Rolle mehr spielen. Pilgern lässt sich vom Lateinischen „per“ und „ager“ ableiten, das besagt: über den Acker, also das Gewohnte hinaus. Und so sollte man sich fragen, auf welche Gewohnheiten (Facebook, Twitter, TV ...) und gewohnten Gegenstände (Smartphone, Navi) man auf einem Pilgerweg verzichten kann. Wer im Alltag sehr strukturiert ist, kann es auf der Reise lockerer angehen. Im umgekehrten Fall ist ein fester Rahmen mit genau festgelegten Tagesetappen angebracht. Tagebuch führen!

Drachenwand. Vor 1.042 Jahren flüchtete der Heilige Wolfgang vor blutigen Machtkämpfen in Regensburg in dieses Postkartenidyll und begründete durch sein hiesiges Wirken die Wolfgangswallfahrt.

WUNDERSAMER WEITWURF

Wolgangpilger, so lese ich am Seeufer der Ortschaft Mondsee, wurden einst mit der Fähre nach Schärfling am Westufer des Sees übergesetzt. Heutzutage gibt es keine solchen Überfahrten mehr. Dafür kann ich eine Mondsee-Rundfahrt mit der „Herzog Odilo“ unternehmen, eine Disco-, Salsa- oder Vollmondfahrt buchen und mit dem Elektroboot „Biene Maya“ über die Wellen schaukeln. Es dauert, bis ich wieder im Sattel sitze und dem Ziel meiner Reise, St. Wolfgang am Wolfgangsee, entgegenpedaliere. Es geht idyllisch am Mondsee entlang, steil über den Schärflingpass und im Gegenuhrzeigersinn um den Wolfgangsee herum. In St. Wolfgang empfängt mich Hufgetrappel. Pferdekutschen transportieren Besucher durch die engen Gassen. Livrierte Kellner servieren Sahnetorte im Weißen Rössl. Ich lenke das Rad zur Kirche des heiligen Wolfgang, wo ich auf Gold, Marmor und Engelsfiguren treffe sowie auf ein schlichtes Kämmerchen, in dem der Heilige als Einsiedler gelebt haben soll.

200 Höhenmeter hin oder her: Ein Abstecher über Ried zum Falkenstein muss sein – schon wegen der tollen Aussicht auf die Berge und den Wolfgangsee. Vögel trällern, irgendwo rauscht ein Bach, es duftet nach Waldbeeren und wilden Blumen. Mitunter ist der alte Wallfahrerweg so steil, dass ich schieben muss. Doch im Gegensatz zu den Pilgern vergangener Jahrhunderte brauche ich zumindest keine Steine hier hochzuschleppen, um Sünden abzubüßen. Nach einer Weile gelange ich in ein mystisches Quellgebiet, in dem einst Einsiedler lebten. Vor über tausend Jahren soll der heilige Wolfgang von hier aus sein Beil bis nach St. Wolfgang geworfen haben, dorthin, wo heute die Wallfahrtskirche steht. Das sind, Luftlinie, gut drei Kilometer. Dass der Weitwurf-Weltrekord mit einer Art Flugring bei gerade mal 383,13 Metern liegt? So ist das eben mit Wundern.



1

Altötting zählt zu den meistbesuchten Wallfahrtsstätten Europas

2

Die Schwarze Muttergottes in Altötting steht im Ruf, Heilungswunder bewirken zu können

3

Pilgerfahrt im Morgentau: auf dem Donauradweg bei Deggendorf

3



Burghausen am Inn mit der weltlängsten Burg lohnt einen Zwischenstopp



Der türkisblaue Mondsee lädt zum Verweilen ein

2.857 Kilometer

lang ist die Donau und damit der zweitlängste Fluss in Europa. Der Wolfgangweg führt fast hundert Kilometer an ihr entlang. Wer möchte, kann Teilpassagen mit dem Ausflugsschiff zurücklegen. www.schiffahrtklinger.de www.donauschiffahrt.eu



Die GPS-Daten zum Download, eine detaillierte Karte und noch mehr Bilder gibt es unter mybike-magazin.de, Webcode #6446



INFOS WOLFGANGWEG

ANREISE

Regensburg lässt sich gut mit der Bahn erreichen, www.bahn.de. Mit dem Auto nach Regensburg beispielsweise über die A 3 (aus Richtung Nürnberg oder Passau kommend) oder über die A 93 (aus Richtung München, Berlin, Hof, Dresden).

KONTAKT

Tourismusverband Ostbayern e.V., Tel. 0941/585390, www.ostbayern-tourismus.de; Oberösterreich Tourismus GmbH, Tel. 0043/(0)732/221022, www.oberoesterreich.at; Wallfahrts- und Verkehrsbüro Altötting, www.altoetting.de; Tourismusverband Inn-Salzach, www.inn-salzach.com. Weitere Infos unter www.wolfgangweg.at

UNTERKUNFT

DEGGENDORF Stadthotel im Kolpinghaus, Tel. 0991/371640, www.stadthotel-deggendorf.de
ALTÖTTING Münchner Hof, Tel. 08671/6868, www.muenchnerhof-altoetting.de
Direkt am barocken Kapellplatz gelegen, eigener Radverleih und Radl-Packages
ST. LORENZ AM MONDSEE Landgasthof-Hotel Aichingerwirt, Tel. 0043/(0)6232/2130, www.aichingerwirt.at



Oder doch nach Portugal? Durch Altötting verläuft auch der Jakobsweg

PEDELEC-VERLEIH

Über das Komplett-Paket „Pilgern mit dem E-Bike“ von Regensburg nach St. Wolfgang in vier Tagen informieren die Tourismusbüros in Regensburg (www.ostbayern-tourismus.de) und St. Wolfgang (www.wolfgangweg.at). Verleihstation z. B. in Regensburg, www.fahrradverleih-regensburg.de (direkt am Bahnhof), in Bogen (www.e-bike-verleih-bogen.de), am Wolfgangsee (www.seebiker.at).

KARTEN & INFOS

„Der Wolfgangweg – von Regensburg über Altötting nach St. Wolfgang am Wolfgangsee“, Peter Pfarl, Verlag Friedrich Pustet, 14,95 Euro.

Kartenausschnitte und Beschreibungen zu den Etappen, Höhenprofile und GPS-Daten: www.wolfgangweg.at

Der Wolfgangweg ist in Teilen identisch mit dem Pilgerweg Via Nova; nützliche Info daher auch auf www.pilgerweg-vianova.eu

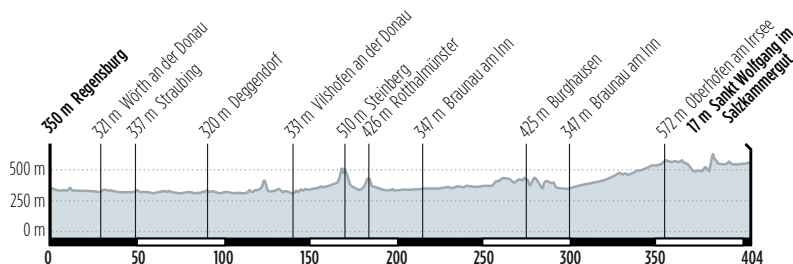
Typische Pilgerunterkünfte gibt es entlang des Wolfgangwegs nicht, aber Klöster wie Niederaltaich verfügen über Gäste- und Tagungshäuser, die man auch als Pilger nutzen kann. www.abtei-niederaltaich.de, Tel. 09901/2086

ESSEN

Speisen im gotischen Kreuzgang: Im Museumscafé in Regensburg (Dachauplatz 4, www.cafe-im-museum.de) kann man im Ambiente eines ehemaligen Franziskanerklosters frühstücken, hausgemachte Kuchen, Torten sowie kleine Gerichte probieren.

SEHENSWERT

Führungen durch Schloss Emmeram in Regensburg mit Prunkräumen, Kreuzgang und dem Grab des heiligen Wolfgang, www.thurnundtaxi.de/museen Das Naturschutzgebiet Isarmündung bei Deggendorf lässt sich ideal mit dem Rad erkunden; Infos und Kartenmaterial bei der Tourist-Info Deggendorf, Tel. 0991/2960-535 und im Infohaus Isarmündung (www.infohaus-isarmuendung.de). Interessantes zum Thema Wallfahren und Pilgern in den Wallfahrtsmuseen auf dem Bogenberg (Tel. 09422/5786 oder 0160/97215810) und in Altötting (Tel. 08671/506219, www.altoetting.de).



» IRGENDWANN MUSS MAN SICH ZUSAMMENREISSEN «

PETER FRENZEL HAT BEIM REISEVERANSTALTER „CHINA BY BIKE“ EINE BESONDERE GRUPPEN-RADREISE GEBUCHT: EINMAL UM DIE WELT, MIT VERPFLEGUNG UND GEPÄCKTRANSPORT, IN 800 TAGEN. NACH NEUN MONATEN UNTERWEGS HABEN WIR IHN MAL ANGERUFEN

INTERVIEW Jörg Spaniol

Peter Frenzel, 65
Um den Start der Weltreise nicht zu verpassen, hat sich der Informatiker vorzeitig pensionieren lassen



MYBIKE Wo sind Sie gerade? Und das wievielte Land ist das, nach einem Dreivierteljahr auf Reisen?

PETER FRENZEL Wir sind gerade in Thailand. Das wievielte Land das ist? Mal überlegen: Polen, Estland, Lettland, Litauen, Russland, Mongolei, China, Kambodscha, Laos ... also das zehnte Land.

Und es gab nie Probleme an der Grenze? Rad-Weltreisende sind ja eher ungewöhnliche Grenzgänger.

Manche Grenzen darf man grundsätzlich nicht per Rad überqueren. Da mussten wir unseren Kram auf Pick-ups verladen und ein, zwei Kilometer mit dem Auto fahren. Aber Probleme? Nee. Bislang wollte noch nicht mal jemand mein Gepäck inspizieren.

Sie sind jetzt ein Dreivierteljahr unterwegs. Die Gesamtdauer sind fast zweieinhalb Jahre. Wer hält das denn durch?

Ich bin der Letzte, der seit dem Start in Berlin mitgefahren ist, und ich werde nach einem Jahr aussteigen. In Südamerika sind mir die Steigungen einfach zu heftig. Es kommen immer wieder Leute für einige Wochen oder mehrere Monate dazu, andere fahren nach Hause. Auch die Begleiteams wechseln in praktisch jedem Land, wir fahren ja mit Gepäcktransport und Reiseleitung. Unser Begleiter in Russland ist ein Vierteljahr mit uns gefahren. Da entwickelt sich auch ein herzliches Verhältnis, wenn's passt.

Bei so einer Reise kann man sich die Mitradler aber nicht aussuchen und hängt trotzdem lange aufeinander. Das kann anstrengend werden, oder?

Klar! Drei bis vier Wochen hält man jede Gruppe aus. Danach muss man sich zusammenreißen. Das war auch bei uns schon an-

gespannt, bis hin zu mehrtägigem Schweigen und großlosem Abschied. Ein Teilnehmer ist sogar komplett alleine gefahren und hat abends sein eigenes Essen gekauft. Im Augenblick sind wir aber ein gutes Team, das macht richtig Spaß. Ich denke, es ist auch einfach gut für den Teamgeist, wenn Frauen dabei sind. Dann rumpelt es nicht so schnell.

Für die Harmonie müssen aber auch Tempo und Etappenlänge passen ...

Stimmt. Privat bin ich auf Radreisen immer 50 bis 80 Kilometer am Tag gefahren, jetzt sind über 100 normal. Mancher fährt gerne mit 25 bis 28 km/h, was gerade Neueinsteiger nicht mithalten. Wenn die Gruppe gut ist, ist das aber kein Problem. Wir machen hier „betreutes Radeln“. Es sind bis zu vier Leute als Begleiteam dabei, und alle 20 oder 30 Kilometer treffen wir uns zum Verpflegungsstopp. Das Team behebt auch Pannen in Minutenschnelle. So sind lange Etappen kein Problem. In China bin ich ein paar Tage im Begleitauto mitgefahren. Drei Wochen mit täglich 1.500 Höhenmeter, das brauch' ich nicht.

Welches Land war bisher das schönste?

Immer das, wo man gerade herkommt. Jedes Land hatte seinen Charme, sein eigenes Lebensgefühl. Richtig schön ist es, wenn man sich mit den Leuten unterhalten kann. Wir sind ja Exoten, die Leute wollen ins Gespräch kommen. Nur in China sind wir leider weitgehend gescheitert, da beherrschte niemand eine Fremdsprache.

Hat sich der Reiz des Reisens verschlissen, nach mehr als neun Monaten?

Überhaupt nicht. Ich denke sogar schon darüber nach, wo ich künftig mit meiner Frau hinfahren will. Wir haben auf jeden Fall vor, 2020 beim Ende der Tour dabei zu sein, auf der Strecke von Lissabon nach Berlin.

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/01817b oder per Telefon unter +49 (0) 521-559955.

Falls Sie telefonisch bestellen, geben Sie bitte die Aktionsnummer P-01817/B-01818 an.





MYBIKE 3

ab 10. April 2019
im Handel

TEST 40 RÄDER IN EINEM HEFT

Vier Radtypen im MYBIKE-Test: von Sportlern mit Rennlenker über leichte Tourer bis zum Stadt-Pedelec. Und was sind eigentlich „Sports Utility Bikes“?

SERVICE START-HILFE FÜRS BIKE

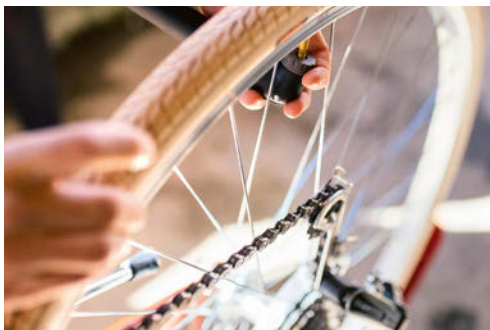
Nach dem Winter: aufpumpen – und los? Nur ausnahmsweise ist es so einfach. Wenn nicht, helfen unsere Werkstatt-Tricks.

GESUNDHEIT FITTER MIT DEM PEDELEC

Sanft und sinnvoll: Mit dem E-Bike lässt sich das Training exakt dosieren. Nicht nur Anfänger profitieren davon.

REISE UMWEGE NACH VENEDIG

Herrlich abseitig: Unsere Reporter haben den Weg von München mit einer Prise Abenteuer gewürzt.



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

13. Februar 2018, 2. Jahrgang, Heft 2/2019

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 BAHNHOFSBUCHHANDEL
MZV GmbH & Co. KG, Unterschleißheim
Karsten Reißner, Tel. 089/31 90 61 46, www.mzv.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** **fahrt** **EXCLUSIV**

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

► SILENCE eRIDE



UPLIFT YOUR HORIZON

- eRIDE

Das SCOTT Silence eRIDE lässt dich Staus, Parkprobleme und den Spritpreis einfach vergessen. Ausgestattet mit sicherheitsrelevanten und haltbaren Parts, wie einem Bosch-Antrieb, Front- und Rücklicht, Schutzblechen, sowie einem bis 25kg belastbaren Gepäckträger ist das Silence eRIDE deine neue Lösung für urbane Mobilität.

Erhältlich als Damen- und Herrenmodell.

SPEZIAL: Die schönsten Radrouten in Kärnten

MYBIKE

MEIN FAHRRADMAGAZIN

2/2019

5 REGIONEN

▮ Millstätter See

▮ Ossiacher See
▮ Faaker See

▮ Weissensee
▮ Pressegger See

▮ Wörthersee

▮ Klopeiner See

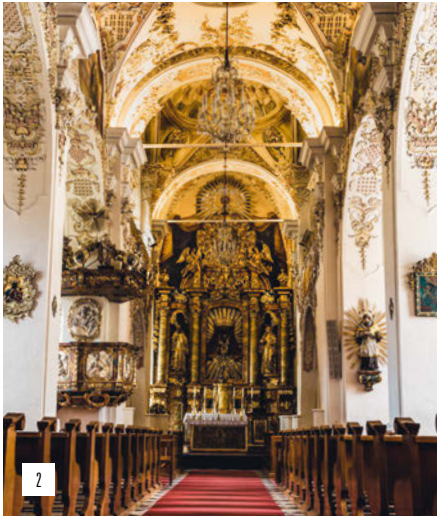
+ 340 km
GROSSE
SCHLEIFE
mit 10 Seen



GENUSS-TOUREN
IN KÄRNTEN



1



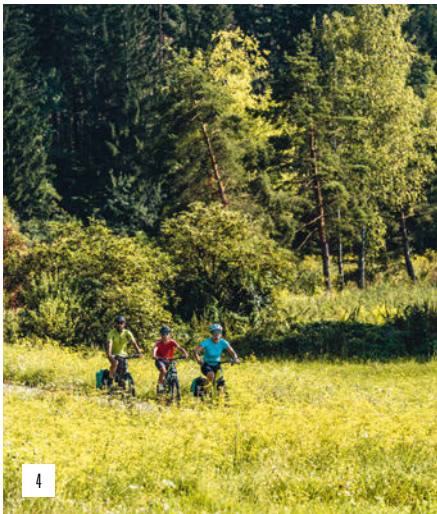
2



3

SEENVIELFALT

Ein spannendes Mosaik an Eindrücken bietet sich Radlern in den fünf See-Regionen in Kärnten: Sie reichen von stilvollen Ortschaften am Millstätter See (1) über barocke Kunstschätze in der Stiftskirche am Ossiacher See (2), türkises Wasser und hohe Berge im Naturpark Weissensee (3), grüne Auen am Klopeiner See (4) bis hin zum mediterranen Ambiente am Ufer des Wörthersees (5)



4



5

TRAUMTOUREN IN ÖSTERREICHS SONNIGEM SÜDEN

Was macht eine ideale Fahrraddestination aus? Angenehmes Klima, eine reizvolle Landschaft mit spektakulären Bergen, Flüssen und Seen – und eine gute Infrastruktur für Biker. All das bietet Kärnten.

Österreichs südlichstes Bundesland grenzt an Italien und Slowenien und liegt auf der sonnigen Südseite des Alpenhauptkammes. Rund um die Landeshauptstadt Klagenfurt reihen sich sanfte Hügel und hohe Berge – und dazwischen leuchtet das Blau und Türkis von rund 200 Badeseen. Von West nach Ost fließen die idyllischen Flüsse Drau und Gail quer durch das Ferienland. Rund 1.000 Kilometer attraktive Fahrradwege hat Kärnten zu bieten. Besonders bekannt und beliebt sind der Alpe-Adria- und der Drauradweg, der seit 2016 vom ADFC als eine von vier 5-Sterne-Qualitätsradtouren geführt wird.

In diesem Extraheft stellen wir fünf Urlaubs-Regionen vor, die sich für Genuss-Radtouren in Kärnten besonders anbieten. Sie liegen am Millstätter See, Weissensee, Pressegger See, Ossiacher See, Faaker See, Wörthersee und Klopeiner See. Wer Lust hat, kann alle Seen und Regionen auf einer 340 Kilometer langen Schleife mit dem Trekking- oder E-Bike verbinden. Hier finden Sie alle wichtigen Tipps und Service-Infos, zusätzlich gibt es Videos von den Strecken und GPS-Daten zum Nachfahren.

Wir wünschen schon jetzt viel Spaß mit dem Rad in Kärnten!



Uwe Geißler,
Redaktion MYBIKE

IMPRESSUM

Dieses Spezial ist ein Extraheft von MYBIKE

CHEFREDAKTEUR Thomas Musch
STV. CHEFREDAKTEURIN Barbara Merz-Weigandt
REDAKTION Uwe Geißler
GRAFIK Johannes Reiner, vor-zeichnen
FOTOS Uwe Geißler
KARTE Peter Diehl
HÖHENPROFILE Martin Anner
SCHLUSSREDAKTION Marion Linssen
MYBIKE-Redaktion
Steinerstraße 15 d, 81369 München
Tel. 089/7296020
www.mybike-magazin.de

ALLGEMEINE INFOS

Die wichtigsten Tipps für einen Radurlaub in Österreichs südlichstem Bundesland Kärnten

04

GROSSE KÄRNTEN SEEN-SCHLEIFE

Eine attraktive Mehrtagestour über 340 Kilometer von Villach durch fünf See-Regionen

06

REGION MILLSTÄTTER SEE

Panoramablicke: Traum-Aussichten vom Berg und am Wasser

08

REGION NASSFELD / PRESSEGGER SEE / WEISSENSEE

Pressegger See und Weissensee: abwechslungsreiche Touren im Gailtal und auf 930 Meter Höhe

12

REGION VILLACH / FAAKER SEE / OSSIACHER SEE

Ossiacher See und Faaker See: Alpe-Adria-Flair an der Grenze zu Slowenien und Italien

16

REGION WÖRTHERSEE

Lifestyle und Kulinarik: die Stärken von Kärntens größtem See

20

REGION KLOPEINER SEE / SÜDKÄRNTEN

Im Sonnenwinkel: Tourenvielfalt im Jauntal und am Fuß der Karawanken

24



AUFS RAD UND LOS!

Fakten, Adressen und Tipps rund ums Radfahren in Kärnten

TOURENCHARAKTER

Das Tourengebiet mit den Kärntner Seen und den Flüssen Drau und Gail liegt eingebettet in eine Hügellandschaft und grenzt an Italien und Slowenien. Die Routen verlaufen meist auf asphaltierten oder gut befahrbaren, markierten Radwegen. Manche Abschnitte führen über ruhige Land- oder Nebenstraßen. Das Streckenprofil ist meist flach bis wellig, einige steile Anstiege erfordern eine bergtaugliche Schaltung.

BESTE REISEZEIT

Im Süden Österreichs beginnt die Radsaison in einigen Regionen im April und reicht bis Oktober. Ideal für Radler sind die Zeiten außerhalb der touristischen Hochsaison im Juli und August.

ANREISE

Mit dem Auto über München, Salzburg und durch den Tauerntunnel. Bei der Anreise mit

dem Zug benötigt man für die grenzüberschreitende Fahrradmitnahme eine internationale Fahrradkarte. Sie kostet zehn Euro und beinhaltet eine Stellplatzreservierung (www.bahn.de/bahnbike). Von zwölf ausgewählten Bahnhöfen Kärntens kann man sich bequem zu den fast 4.900 Beherbergungsbetrieben bringen lassen. Wichtig: Voranmeldung bis 18.00 Uhr am Vortag. Buchbar ist der Service unter www.bahnhofshuttle.at

ÜBERNACHTEN

In Kärnten finden Radfahrer Unterkünfte für jeden Geschmack und Geldbeutel. Unter www.radtouren.at finden sich fahrradfreundliche Übernachtungsbetriebe mit dem Bett&Bike-Gütesiegel des ADFC. Entlang des Drauzugs bieten knapp 50 Wirte Radfahrern besonderen Service (www.drauzugwirte.at). Unterkünfte kann man auch bequem unter www.karnten.at suchen.

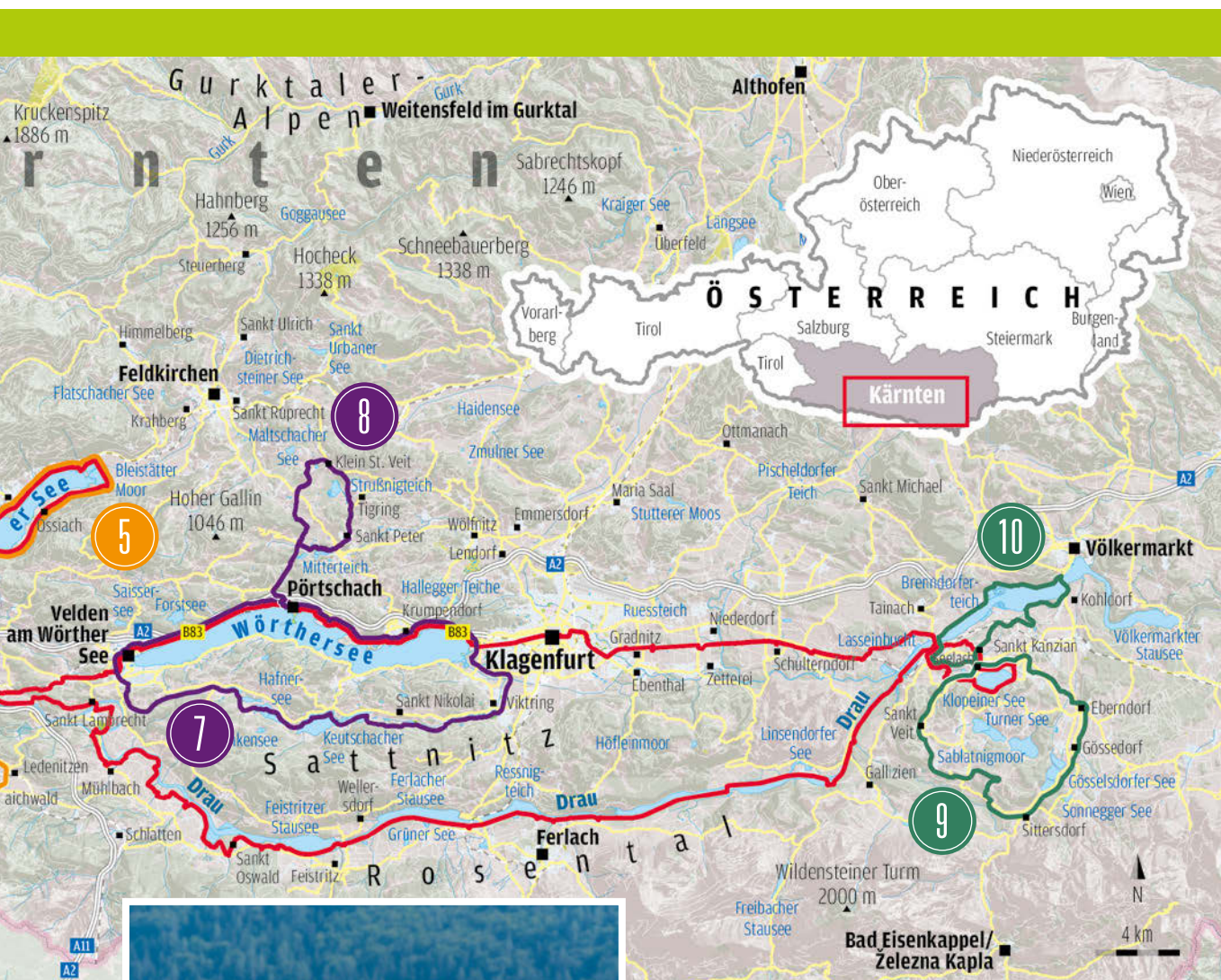
E-BIKE-TIPPS

Wer Kärnten mit dem E-Bike erkunden möchte, muss nicht sein eigenes Rad mitbringen. Rund 50 Verleihstationen im ganzen Bundesland bieten Fahrräder und Zubehör an. Die Leihbikes können auch an einer anderen Verleihstelle zurückgegeben werden. Infos und Buchung unter: www.karnten-rent-ebike.at

TOURENPLANUNG

Die Auswahl an Fahrradtouren in Kärnten ist gigantisch. Eine Übersicht findet sich auf der Webseite touren.karnten.at

Zu jeder Route gibt es eine Karte, alle Streckendaten, Fotos und GPS-Daten zum Download. Gute Radtoubenbücher und Radkarten bietet zum Beispiel der Verlag Esterbauer (www.esterbauer.com). Die Radkarte Kärnten, Maßstab 1:100.000, kostet 7,90 Euro.



Seefahrer: Viele Touren in Kärnten führen am Wasser entlang

KONTAKT

Kärnten Information

Völkermarkter Ring 21–23, A-9020 Klagenfurt
 Telefon 0043/(0)463/3000
 E-Mail: info@kaernten.at
www.kaernten.at

GROSSE KÄRNTEN SEEN-SCHLEIFE

REGION MILLSTÄTTER SEE

- 1 Millstätter See-Radweg
- 2 Zum Sternenbalkon

REGION NASSFELD / PRESSEGGER SEE / WEISSENSEE

- 3 Kleine Weissensee-Runde
- 4 Tour um den Pressegger See

REGION VILLACH / FAAKER SEE / OSSIACHER SEE

- 5 Rund um den Ossiacher See
- 6 Vom Faaker See zur Burgruine

REGION WÖRTHERSEE

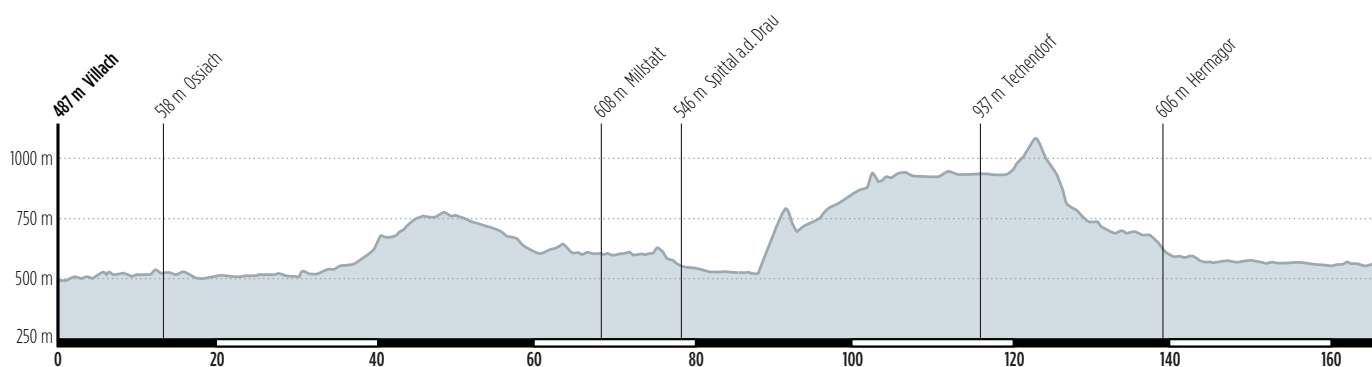
- 7 Wörthersee-Runde
- 8 Karolinger Radwanderweg

REGION KLOPEINER SEE / SÜDKÄRNTEN

- 9 Vier-Seen-Runde
- 10 Ausflug an die Drau



Villach ist der geografische
Mittelpunkt von Kärnten. Hier
startet und endet unsere Tour





Große Kärnten Seen-Schleife 340 km

Eine traumhafte Mehrtagestour mit Start und Ziel in Villach verbindet die fünf See-Regionen in Kärnten

DIE TOUR

Gefühlt radelt man bei dieser Route 50 Prozent der Strecke am Wasser entlang. Entweder an einem von zehn Kärntner Seen – oder am Flussufer der Gail oder Drau mit vielen Bademöglichkeiten. Wer die fünf Kärntner See-Regionen auf 340 Kilometern im Fahrradsattel hautnah erleben möchte, sollte sich mindestens vier Tage, besser eine Woche Zeit nehmen. Da die Tour einer liegenden Acht gleicht, kann man die westliche oder östliche Schleife auch einzeln absolvieren. Start und Ziel der großen Kärnten-Runde ist Villach, der geografische Mittelpunkt von Kärnten. Zunächst geht es an den Ossiacher See, den man gegen den Uhrzeigersinn umrundet. Dann führt die Strecke am Afritzer See und Feldsee entlang hinauf ans Nordufer des Millstätter Sees. Über Millstatt und Seeboden rollt man bei Spittal ins Drautal und folgt für einige Kilometer flussabwärts dem berühmten Drauradweg. Dann biegt man nach Westen ab und erreicht über Stockenboi das Ostufer des malerischen Weissensees. Hier geht es nur noch mit dem Schiff weiter. Die Räder kommen auf die Fähre und werden an der Anlegestelle Ronacherfels wieder entladen. Am Westufer des Weissensees wartet in den Gailtaler Alpen ein kurzer steiler Anstieg auf 1.074 Meter. Zur Belohnung geht es dann aber im Anschluss rund 60 Kilometer bergab. Durch Hermagor führt die Route über den Gailtaler Radweg an den Pressegger See und weiter am Fuße des mächtigen Dobratsch entlang Richtung Villach. Über Finkenstein erreicht man den Faaker See, an dessen Ostufer der Weg über Egg nach Velden am Wörthersee führt. Auf der Nordseite des Sees geht es in die Landeshauptstadt Klagenfurt und weiter Richtung Osten nach Sankt Kanzian am Klopeiner See. Die letzten 80 Kilometer verlaufen überwiegend an der Drau entlang. Auf dem

Drauradweg genießt man die entspannte Fahrt durch das hübsche Rosental, vorbei an Felsen, Burgen und Stauseen zurück nach Villach.

ANREISE

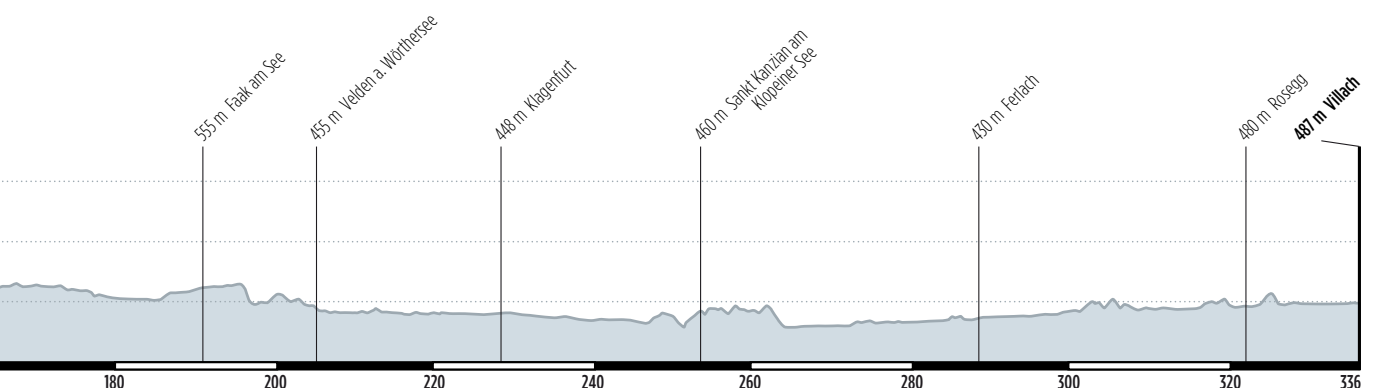
Die markante rote Friedensbrücke über die Drau in Villach markiert den Start- und Endpunkt der Tour. Vom Bahnhof ist die Brücke etwa vier Kilometer entfernt. Am besten folgt man einfach dem Drauradweg Richtung Osten. Wer mit dem Auto anreist, kann sein Fahrzeug kostenlos auf dem Parkplatz Draubodenweg in der SEZ-Straße parken. Von dort geht es ebenfalls an der Drau entlang zur Friedensbrücke.



Kärntens Radwege sind gut markiert

TOUR-INFO

Detaillierte Karten und die GPS-Tracks zum kostenlosen Download gibt es unter www.mybike-magazin.de, Webcode #6459. Oder den QR-Code mit dem Handy einscannen.



GRANDIOSE AUSBLICHE

DIE REGION MILLSTÄTTER
SEE VERWÖHNT RADLER
MIT TOLLEN TOUREN AM
WASSER UND ATEMBERAU-
BENDEN PANORAMEN



TOURENGEBIET

Der Millstätter See liegt eingebettet in die sanften Nockberge – wer ein paar Höhenmeter erklimmt, genießt immer wieder eine traumhafte Kulisse. Die Ortschaften liegen am Nordufer des Sees, die Südseite ist weitgehend naturbelassen. Das Ortsbild von Millstatt wird durch Habsburger-Villen und ein Benediktinerstift aus dem elften Jahrhundert geprägt.

RADFREUNDLICHE UNTERKÜNFTE

Hoch über Millstatt mit einem tollen Blick auf den See liegt das Hotel Alexanderhof (www.alexanderhof.at).

Sehr exklusiv und ausgefallen können Radler in stilvollen Holz-Biwaks übernachten. Sie liegen alle unmittelbar am See oder am Berg und bieten einmalige Ausblicke (www.biwak.millstaettersee.com).

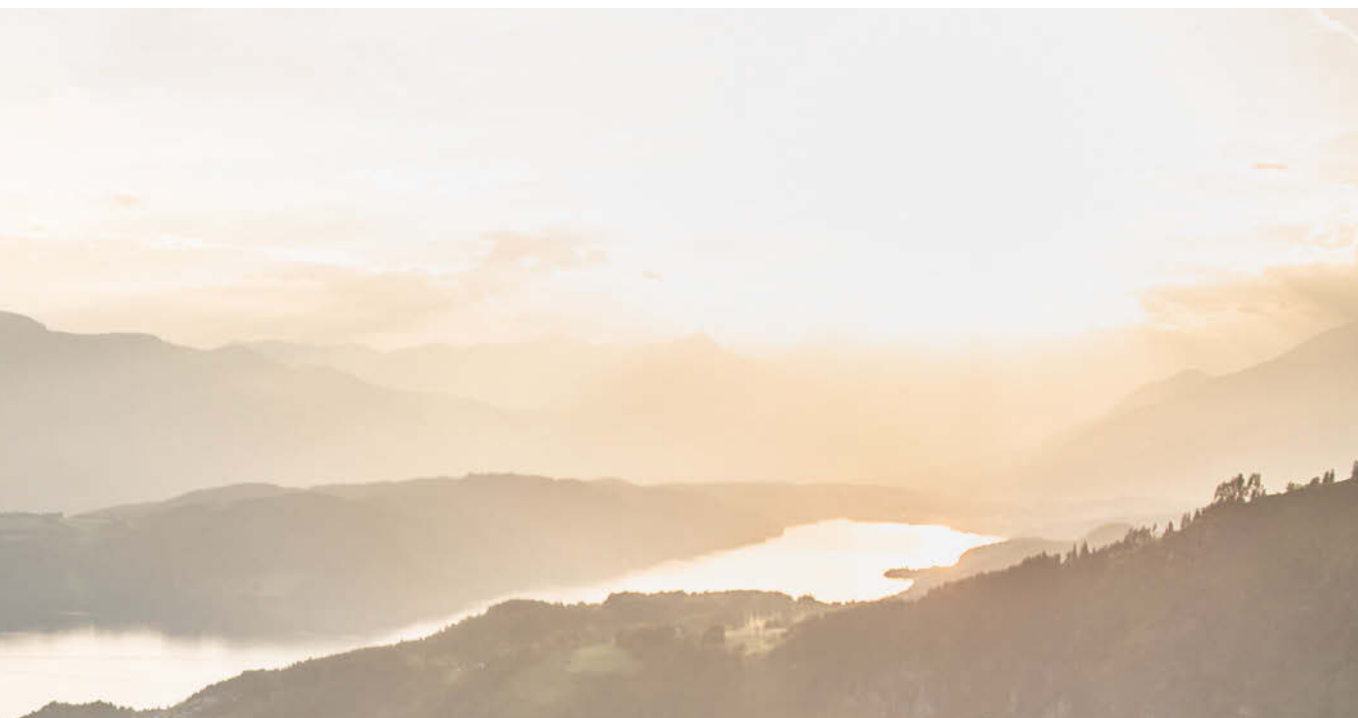
RADSERVICE

Da man vom Ufer des Millstätter Sees direkt in die Berge starten kann, setzt die Region seit Jahren auf das Thema E-Bike. Rund um den See gibt es neun Verleihstationen, an denen man sich Pedelecs mieten kann. Wer möchte, kann das Bike auch an einer anderen Station

abgeben. Eine Übersicht der Vermietstellen findet sich auf www.millstaettersee.com

E-BIKE-EVENT

Seit 2018 gibt es am Millstätter See mit „E-Motions“ ein großes E-Bike-Event. Drei Tage dreht sich alles um Pedelecs. Veranstaltet wird das Event von der Millstätter See Tourismus GmbH in Kooperation mit dem Delius Klasing Verlag. Zur ersten Veranstaltung kamen mehr als 8.000 Besucher. 2019 findet „E-Motions“ vom 31. Mai bis 2. Juni statt. E-Bike-Fans können sich an rund



Hoch über dem Ostufer des
Millstätter Sees: Idylle im
warmen Abendlicht



30 Messeständen über die neuesten Räder, Antriebssysteme und Zubehör informieren. Außerdem gibt es Fahrsicherheitstrainings, geführte Touren, Shows, einen Streetfood Market und andere Side Events. Wer möchte, kann mit der Bahn anreisen und wird bequem zur Unterkunft gebracht. Alle Infos unter: www.emotions-event.com

INFO ALLGEMEIN

Millstätter See Tourismus GmbH
Kaiser-Franz-Josef-Straße 49,
A-9872 Millstatt am See
Telefon 0043/(0)4766/37000
www.millstaettersee.com

Ein Video zur Region, detaillierte Karten und die GPS-Tracks zum kostenlosen Download gibt es unter www.mybike-magazin.de, Webcode #6461. Oder den QR-Code mit dem Handy einscannen.





Wassersport: entspanntes Cruisen mit tollem Weitblick auf der Seepromenade in Millstatt

1

Millstätter See-Radweg

28 km

Der Millstätter See-Radweg – eine perfekte Möglichkeit, um den zweitgrößten See Kärntens mit seinen besonderen Logenplätzen kennenzulernen

DIE TOUR

Unsere Tour startet in Millstatt und führt zunächst Richtung Westen in den Ort Seeboden. Hier bietet sich ein erster Stopp im malerischen Klingerpark an. Dann führt der Radweg an der fast unbebauten Südseite des Sees entlang. Nach knapp 20 Kilometern erreicht man Döbriach. Dann schlängelt sich der Weg mit tollen Ausblicken auf den See zurück nach Millstatt.

SEHENSWERT

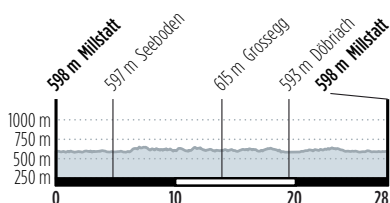
An der Südseite des Sees lohnt ein anspruchsvoller Abstecher an den idyllisch gelegenen Egelsee. Nach der Tour bietet sich für Radler ein Besuch in Kärntens erstem Badehaus in

Millstatt mit tollen Saunen, Dampfbädern und Pool direkt am See an.

EINKEHRTIPPS

Der schöne Gasthof Lagerhof mit Biergarten am Süduferweg liegt perfekt auf halber Stre-

cke der Tour. In Millstatt ist das „Kap 4613“ ein Tipp. Das markante Café-Bistro in Form einer Holzpyramide sitzt auf einer Inselkonstruktion im See. Das Restaurant L'Onda gehört zum Millstätter Badehaus und bietet regionale Gerichte aus der Kärntner Alpen-Adria-Küche.



Romantischer Zwischenstopp im Klingerpark in Seeboden

Der steile Anstieg vom Millstätter See zum Aussichtspunkt „Sternenbalkon“ hat es in sich. Doch das Panorama ist jeden Schweißtropfen wert



Magischer Ort: Gut 500 Meter liegt die Aussichtsplattform Sternenbalkon über dem Millstätter See

DIE TOUR

Startpunkt ist das Strandbad Tschinder in Döbriach. Über eine Asphaltstraße geht es hinauf in die Ortschaft Glanz. Am Ortsende biegt man scharf links in die Gschrieter Straße, die sich über einen Wiesenhang nach

oben schlängelt. Auf 1.127 Metern liegt der Berggasthof Bergfried und der Sternenbalkon.

SEHENSWERT

Vom Sternenbalkon bietet sich ein atemberaubender Rundumblick über den Millstätter

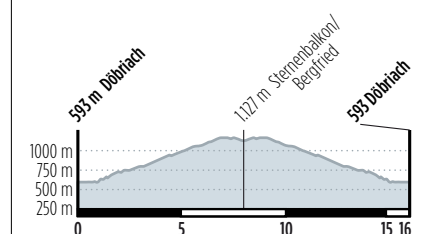
See und die Nockberge. Für den magischen Platz sollte man sich Zeit nehmen.

EINKEHRTIPPS

Im Berggasthof Bergfried können hungrige Radler natürlich Brotzeit machen – oder sich auf Vorbestellung einen Picknickkorb mit Kärntner Spezialitäten und Getränken abholen (www.bergfried.net). Auf der Rückfahrt nach Döbriach sollte man noch bei Charly's See-Lounge am Ufer des Millstätter Sees vorbeischauen. Die Location ist perfekt geeignet für einen Sundowner. In den gemütlichen Korbmöbeln kann man nach der Tour aber auch heimischen Fisch oder andere Kärntner Spezialitäten genießen.



Abfahrt vom Berggasthof Bergfried zurück nach Döbriach





PURER NATURGENUSS

IN DEN KARNISCHEN UND GAILTALER ALPEN
FINDEN RADLER RUND UM DEN WEISSENSEE UND DEN
PRESSEGGER SEE ABWECHSLUNGSREICHE TOUREN

Entspannte Radrunde am Ufer
des Weissensees und Morgen-
stimmung am Pressegger See

TOURENGEBIET

Die Kärntner Region Nassfeld/Pressegger See/Weissensee in direkter Nachbarschaft zu Italien deckt für Radfahrer ein breites Spektrum ab. Der Pressegger See liegt im schönen Gailtal und ist im Westen und Osten von breiten natürlichen Schilfbeständen umgeben. Der See ist relativ flach, erwärmt sich durch seine sonnige Lage früh und ist bei Badegästen sehr beliebt. Durch das Tal führt der bekannte, gut ausgebaute Gailtal-Radweg. Damit ist das Tourengebiet auch für Familien mit Kindern ideal. Der Weissensee ist mit 930 Meter Seehöhe der höchstgelegene Badensee der Alpen. Er liegt eingebettet in die Gailtaler Berge und erinnert bei einer Länge von knapp zwölf Kilometern teilweise an einen Fjord. 76 Quadratkilometer rund um den See wurden zum Naturpark erklärt. Seinen Namen verdankt der Weissensee dem hellen, mit

feinem Kalksand bedeckten Uferbereich. Mit dem Tourenrad kann man nur den westlichen Teil des Sees befahren. Dafür gibt es viele reizvolle Mountainbike-Routen.

RADFREUNDLICHE UNTERKÜNFTE

Direkt am Pressegger See liegt das Alpen Adria Hotel & Spa. Nach einer Tour kann man im großen Wellnessbereich perfekt entspannen (www.alpenadriahotel.at). Das Hotel Arlbergerhof Vital in Gatschach am Weissensee ist eines der ersten Bikehotels in Österreich. Tipp: gute E-Mountainbikes im Verleih und geführte Touren, www.arlbergerhof.at

RAD-SERVICE

Das „Bikeparadies“ in Hermagor bietet fachmännischen Reparaturservice und hat eine große Palette an Fahrrädern und E-Bikes im Verleih, www.bikeparadies.at

INFO ALLGEMEIN

Info & Service Center Nassfeld/Pressegger See
Wulfeniplatz 1, A-9620 Hermagor
Telefon 0043/(0)4285/8241
www.nassfeld.at

Weissensee Information
Techendorf 78, A-9762 Weissensee
Telefon 0043/(0)4713/2220
www.weissensee.com

Ein Video zur Region, detaillierte Karten und die GPS-Tracks zum kostenlosen Download gibt es unter www.mybike-magazin.de, Webcode #6463. Oder den QR-Code mit dem Handy einscannen.





Genusstour im Naturpark: Zwei Drittel des Weissensees sind unverbaut

3

Kleine Weissensee-Runde

16 km

Der Weissensee ist ein Eldorado für Mountainbiker. Auf der Westseite kommen auch Tourenradler auf ihre Kosten – mit einer reizvollen Überfahrt per Schiff

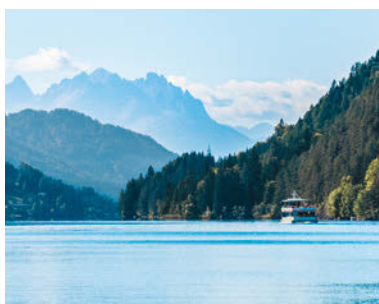
DIE TOUR

Die Runde startet auf der Südseite der Brücke in Techendorf Richtung Osten. Auf einer schmalen Asphaltstraße geht es zunächst direkt am See entlang – und dann ein paar Höhenmeter hinauf in den Ort Naggl. Über einen Forstweg erreicht man die Bootsanlegestelle Naggl, von der man mit dem Schiff zur Nordseite des Sees übersetzt. In der Hochsaison fahren die Boote etwa stündlich (Fahrplan unter www.weissenseeschiffahrt.at). Die Überfahrt zur Anlegestelle Ronacherfels kostet mit Rad vier Euro. Von hier rollt man gemütlich zurück Richtung Westen. An malerischen Buchten mit hübschen Rastplätzen bieten sich Traum-Blicke. Es geht durch die Ortschaften Neusach, Weissensee und Techendorf, bevor man den Wendepunkt am Campingplatz Mül-

ler erreicht. Die letzten Kilometer schlängeln sich durch bunte Blumenwiesen.

SEHENSWERT

Das karibische Farbenflair und das imposante Bergpanorama. Nicht umsonst erhielt der

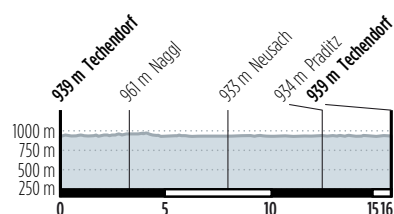


An der Ostseite des Weissensees kommen Radfahrer nur mit dem Boot weiter

Weissensee 2014 die Auszeichnung „Naturpark des Jahres“.

EINKEHRTIPPS

Das Seecafé Ronacherfels an der gleichnamigen Fähranlegestelle. Von der Seeterrasse hat man einen tollen Blick auf die Lienz Dolomiten. Ausgezeichneten Fisch, frisch aus dem Weissensee, gibt es im Restaurant Regitnig in Techendorf (www.regitnig.com).





Kaum zu toppen: die traumhafte Kulisse auf dem Gailtal-Radweg

4

Tour um den Pressegger See

24 km

Die gemütliche Radtour startet am See und führt in einem weiten Bogen über den bekannten Gailtal-Radweg durch die Karnischen und Gailtaler Berge



Klein, aber fein: der Pressegger See im Gailtal

DIE TOUR

Vom Strandbad am Pressegger See verläuft die Route auf einem perfekten Radweg am Schilf entlang Richtung Bezirksstadt Hermagor. Nach einem Schwenk Richtung Süden geht es über die Gailbrücke und dann an Möderndorf vorbei immer flussabwärts am idyllischen Ufer entlang. Hier radelt man mit Blick auf den beeindruckenden Bergstock Dobratsch mit seinem markanten Sendeturm auf dem Gipfel quasi direkt an der Grenze zu Italien. An der Gailbrücke in Görttschach wechselt man die Uferseite und folgt der Radroute den Bahngleisen entlang zurück an den Pressegger See. Nach der Tour lockt der Sprung in den bis zu 28 Grad warmen See.

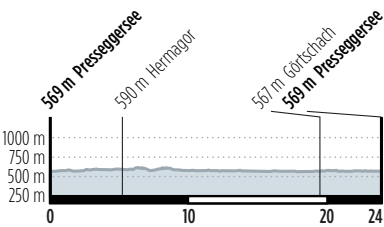
SEHENSWERT

Das Gailtaler Heimatmuseum Schloss Möderndorf mit einer großen volkskundlichen und kulturhistorischen Sammlung liegt südlich von Hermagor nur wenige Meter vom Radweg entfernt. Ein interessantes Highlight bei Möderndorf ist ein Abstecher zur Garnitzen-

klamm. Auf Wanderwegen und Steiganlagen kann man eine rund vier Kilometer lange enge Schlucht mit Wasserfällen und beeindruckenden Felsformationen durchstreifen. Für Kinder ist im ersten Kärntner Erlebnispark direkt am Pressegger See Action und Spaß geboten.

EINKEHRTIPPS

Das Schloss-Café am Heimatmuseum in Möderndorf lockt mit historischem Ambiente zu einer ersten Pause. Nach der Tour lohnt ein Besuch im Restaurant Kärntnerhof. Hier gibt es heimische und internationale Küche. Gemüse, Kräuter und Salate kommen aus dem eigenen Garten (www.kaerntnerhof-hermagor.at).



TOUREN IM DREILÄNDERECK

DER FAAKER SEE UND DER OSSIACHER SEE LIEGEN
EINGEBETTET IN DIE ALPEN-ADRIA-REGION VILLACH
IN DIREKTER NÄHE ZU SLOWENIEN UND ITALIEN.
EIN LOHNENDES ZIEL FÜR TOURENRADLER



TOURENGEBIET

Villach ist die zweitgrößte Stadt Kärntens und liegt am Hauptfluss des Bundeslandes, der Drau. Viele gut beschilderte Radwege führen durch Villach, an der Drau entlang und in die umliegende Region mit dem Ossiacher See im Nordosten und dem Faaker See im Südosten. Die Alpen-Adria-Stadt hat viel zu bieten: eine romantische Altstadt, Cafés, Restaurants, interessante Museen und Galerien. In Warmbad-Villach lädt eine

moderne Therme zu Action und Entspannung für die ganze Familie ein.

RADFREUNDLICHE UNTERKÜNFTE

Zentral in Villach gelegen ist das Hotel City Villach, das zu den offiziellen Drauradwirten gehört (www.hotelcity.at). Am Nordufer des Faaker Sees ist der Karnerhof ein heißer Tipp. Hier residieren Radler exklusiv mit einem sensationellen Blick über den türkisen See auf die Karawanken (www.karnerhof.com).

Der Naturgasthof Schlosswirt in Ossiach am Ossiacher See hat gemütliche Zimmer und eine ausgezeichnete Naturküche (www.schlosswirt-ossiach.at).

RAD-SERVICE

Wer sein Rad für eine Shopping- oder Sightseeing-Tour in Villach sicher deponieren möchte, kann das Bike beim „Radbutler“ an der Draubücke kostenlos parken. Vom Ossiacher See und vom Faaker See starten



Hoch über dem Faaker See
thront die Burgruine Finkenstein
aus dem zwölften Jahrhundert



regelmäßig Radbusse nach Spittal an der Drau, ins Rosental und nach Tarvis in Italien. So kann man bequem eine Teilstrecke des Alpe-Adria- oder Drauradwegs abfahren. Die Busse sind für Inhaber der Erlebnis-Card der Region Villach kostenlos. Die Karte gibt es bei vielen Gastbetrieben gratis.

i INFO ALLGEMEIN

Region Villach Tourismus GmbH
Peraustraße 32, A-9500 Villach
Telefon 0043/(0)4242/42000
www.visitvillach.at

Ein Video zur Region, detaillierte Karten und die GPS-Tracks zum kostenlosen Download gibt es unter www.mybike-magazin.de, Webcode #6465. Oder den QR-Code mit dem Handy einscannen.





Kärntner Fisch mit regionalen Zutaten auf der Gartenterrasse der Stiftsschmiede in Ossiach

5 Rund um den Ossiacher See

27 km

Abwechslungsreiche Tour mit tollen Ausblicken auf den See und die umliegenden Berge. Sie hat auch kulturell und kulinarisch viel zu bieten

DIE TOUR

Vom großen Parkplatz in Annenheim im Nordwesten des Ossiacher Sees empfiehlt sich eine Runde gegen den Uhrzeigersinn. Der Radweg ist perfekt beschildert und führt über Ossiach zum Bleistätter Moor und dann über die Ortschaften Steindorf, Bodensdorf und Sattendorf wieder zurück.

SEHENSWERT

Es lohnt sich ein Abstecher zur Burg Landskron, die 135 Meter über dem See auf einem Felskegel liegt – außerdem das Stift Ossiach aus dem elften Jahrhundert mit seiner barocken

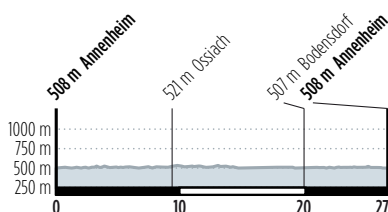
Stiftskirche. Nach der Tour sollte man sich von Annenheim aus einen Seilbahn-Ausflug auf die knapp 2.000 Meter hohe Gerlitzen-Alpe nicht entgehen lassen. Hier gibt es Wege zu urigen Hütten und einen tollen Rundumblick auf die Berg- und Seenwelt Kärntens.



Am Südufer lohnen Stoppes beim Stift Ossiach und dem Koch Gerhard Satran

EINKEHRTIPP

Ein Fischlokal par excellence ist die Stiftsschmiede am Ufer des Sees in Ossiach. Der Spitzenkoch Gerhard Satran bereitet am offenen Feuer feinsten Fisch aus Kärntner Gewässern zu (www.stiftsschmiede.at).



Am Fuß der Karawanken an der Grenze zu Slowenien geht es um den herrlich türkisen Faaker See zur Traumkulisse der Burgarena Finkenstein



Auf der traumhaften Rundtour um den Faaker See kommen rund 700 Höhenmeter zusammen

DIE TOUR

In Faak am See startet die Runde auf einer Landstraße Richtung Norden nach Drobollach mit wunderschönen Blicken über den See auf

die Karawanken mit dem markanten pyramidenförmigen Felskegel des Mittagkogels. Dann geht es von der Ostseite des Sees über Untergreuth rund 350 Höhenmeter hinauf zur

Burgruine und weiter über Finkenstein zurück zum Ausgangspunkt.

SEHENSWERT

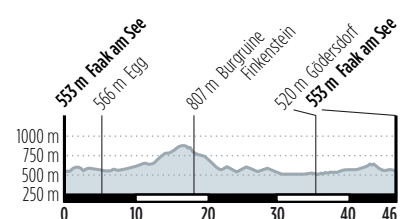
Das Panorama von der aus dem zwölften Jahrhundert stammenden Burgruine sollte man sich nicht entgehen lassen. In einer offenen Arena finden hier im Sommer Konzerte und Kabarettabende statt (www.burgarena.at).

EINKEHRTIPP

Etwas oberhalb der Burgruine liegt der Berg-Gasthof Baumgartnerhof. Hier wird gute Kärntner Küche und traditionelle Hausmannskost serviert (www.baumgartnerhof.at).



Die Burgruine Finkenstein liegt wie ein Adlerhorst über dem Faaker See



FEINES AMBIENTE

DER WÖRTHERSEE IST KÄRNTENS GRÖSSTER UND BEKANNTETER SEE. HIER FINDEN RADLER NEBEN ATTRAKTIVEN TOUREN LIFE-STYLE, TOLLE RESTAURANTS UND JEDE MENGE SEHENSWERTES





Ob vom Turm des Pyramidenkogels oder vom Fahrradsattel aus: Der Wörthersee begeistert

TOURENGEBIET

Der knapp 17 Kilometer lange See ist in eine sanfte Berg- und Hügellandschaft eingebettet und grenzt im Osten an die Landeshauptstadt Klagenfurt. An der Westbucht des Sees liegt das stylische Velden mit seinem Casino und gemütlichen Straßencafés. Velden hat eine lange Tradition als Erholungs- und Badeort. Das aus dem Fernsehen berühmte Schloss am Wörthersee, in dem heute ein Luxushotel untergebracht ist, findet man direkt an der Seepromenade. Rund fünf Kilometer vom Zentrum entfernt liegt in einer Drauschleife das elegante Schloss Rosegg, zu dem ein großer Garten, ein Tierpark und ein riesiges Gartenlabyrinth gehören. Besonders sehenswert ist auch der Ort Pörtschach am Nordufer des Wörthersees. Hier schiebt sich eine grüne Landzunge in den See, die von einer Parklandschaft und einer Blumenpromenade durchzogen ist. Im

Süden trennt ein bewaldeter Höhenrücken mit dem markanten Aussichtsturm auf dem Pyramidenkogel den Wörthersee vom breiten Keutschacher Seental.

RADFREUNDLICHE UNTERKÜNFTE

In Velden sind Radfahrer im Ortszentrum direkt am See im Seehotel Hubertushof (www.seehotelhubertushof.com) oder in der Pension des ehemaligen niederländischen Radprofis Johnny Hoogerland (www.pensionhoogerland.com) gut untergebracht.

RAD-SERVICE

Alle Tourismus-Büros am Wörthersee bieten Leih-E-Bikes an, die auf Wunsch an einer anderen Station abgegeben werden können. So ist es möglich, die Heimfahrt auch mit dem Schiff anzutreten. Der Bike Shop Uran in Velden hat ein besonders breites Angebot

an Leihrädern. Eine Übersicht über alle Verleihstellen am Wörthersee und viele weitere nützliche Informationen finden Radler unter www.woerthersee.com/rad

INFO ALLGEMEIN

Wörthersee Tourismus GmbH
Villacher Straße 19, A-9220 Velden
Telefon 0043/(0)4247/38288
www.woerthersee.com

Ein Video zur Region, detaillierte Karten und die GPS-Tracks zum kostenlosen Download gibt es unter www.mybike-magazin.de, Webcode #6467. Oder den QR-Code mit dem Handy einscannen.





Ein Markenzeichen des Wörthersees: das Schlosshotel in Velden

7 Wörthersee-Runde

49 km

Der Radklassiker am Wörthersee: Die Rundfahrt bietet so viele Highlights, dass man sie unmöglich alle an einem Tag besuchen kann



Vom Westufer des Sees führt die Tour am Nordufer entlang nach Klagenfurt (unten)



DIE TOUR

Im quirligen Ort Velden geht es der Morgensonne entgegen. Auf dem Radweg am Nordufer führt die beschilderte Runde zunächst über Pörschach und Krumpendorf ans Ostufer des Sees nach Klagenfurt. Hinter dem Strandbad überquert man den malerischen Lendkanal, der das Klagenfurter Stadtzentrum mit dem Wörthersee verbindet. Über Viktring erreicht man das Keutschacher Seental. Die breite Talfurche ist weitgehend Landschaftsschutzgebiet. Auf dem Weg nach Keutschach passiert man zunächst den Rauschelesee und dann den kleinen Bassgeigensee. Es folgt der Keutschacher See und zum Schluss der Hafnersee. Über Schiefing geht es zurück hinab nach Velden.

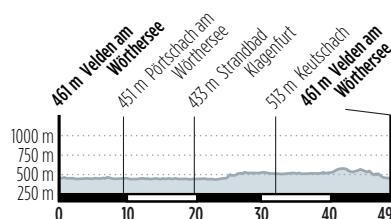
SEHENSWERT

An heißen Tagen können Radler einen Stopp beim Strandbad Rauschelesee einlegen. Hier gibt es einen besonders günstigen „Seehupfer“-Tarif für einen Euro. Wer im

Keutschacher Seental noch genügend Energie in den Beinen oder im E-Bike-Akku hat und sich einen teils steilen, fünf Kilometer langen Extra-Anstieg zutraut, sollte unbedingt zum weltweit höchsten Holzaussichtsturm auf den Pyramidenkogel fahren. Von der über 70 Meter hohen Aussichtsplattform hat man einen überwältigenden Rundblick (www.pyramidenkogel.info).

EINKEHRTIPP

Nach der Tour kann man seinen Hunger vorzüglich mit Antipasti, Salaten, Pasta oder Pizza im Restaurant Aqua in Velden an der Seepromenade stillen (www.aqua-velden.at).





Stilvolle Villen und Seehäuser säumen das Ufer von Kärntens größtem See

8

Karolinger Radwanderweg

22 km

Beschauliche Radrunde vom Ufer des Sees in Pörschach in eine reizvolle Hügellandschaft mit kleinen Teichen und dem Schloss Tigring



Abkühlung im See und Abendstimmung an der Blumenpromenade in Pörschach



DIE TOUR

Von der verkehrsreichen Hauptstraße durch Pörschach sind es nur wenige Hundert Meter, bis Ruhe einkehrt. Kaum hat man die Süd-Autobahn A 2 unterquert, rollt man gemütlich am Waldrand entlang nach Stallhofen. Dann geht es am Golfplatz Moosburg vorbei in den schön gelegenen Ort Klein Sankt Veit. Hier ist der Wendepunkt der Tour – und man fährt in südlicher Richtung mit tollem Blick auf die Karawanken zum Strußnigteich. Am kleinen Tigringer See liegt auf der linken Seite das hübsch restaurierte Schloss Tigring aus dem 17. Jahrhundert. Es kann nur von außen besichtigt werden. Über den Ort Sankt Peter und am Ufer des Mitterteichs entlang gelangt man wieder nach Stallhofen und von dort auf dem bekannten Weg zurück nach Pörschach.

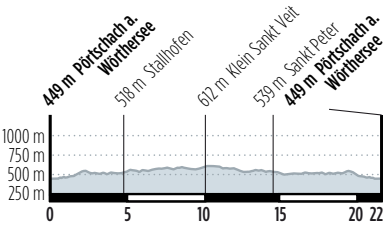
SEHENSWERT

Zeit sollten sich Radler vor oder nach der Tour auf jeden Fall für eine Besichtigung des Badeortes Pörschach nehmen. Rechts und

links der Halbinsel stehen wunderschöne Villen, Schlösschen und stilvolle Seehäuser. Im Park oder an der Blumenpromenade kann man den Ausblick auf das Ufer und den See genießen. Wer schwimmen möchte, besucht das Promenadenbad mit seinem auffälligen Sprungturm und der blauen Wasserrutsche.

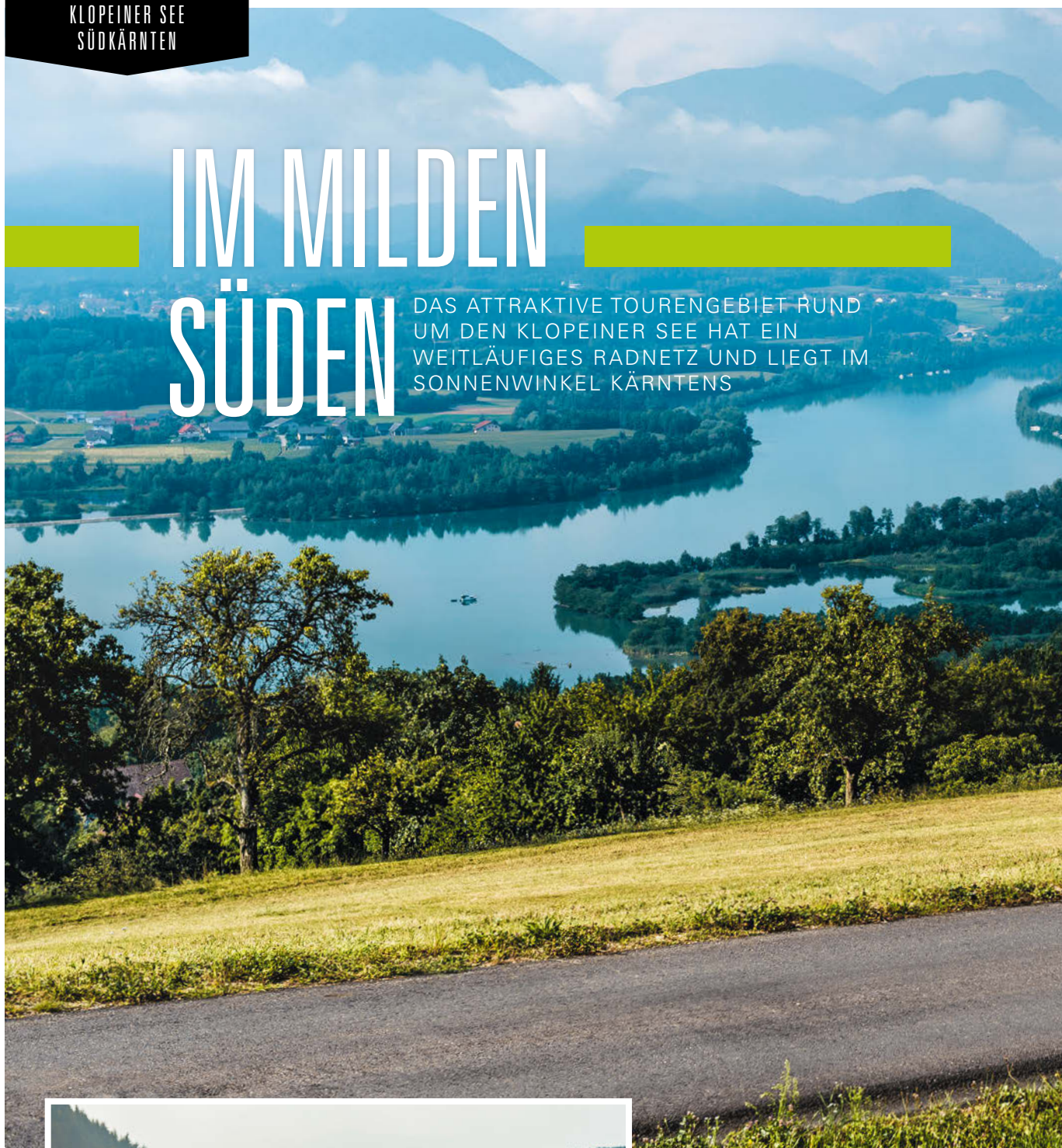
EINKEHRTIPPS

Auf der Tour bietet sich ein Stopp beim Kramwirt in Klein Sankt Veit an. Eine angesagte Adresse in Pörschach ist das Jilly Beach. Hier sitzt man direkt am Wasser – eine perfekte Location für einen Sundowner oder ein gepflegtes Abendessen (www.jillybeach.com).



IM MILDEN SÜDEN

DAS ATTRAKTIVE TOURENGEBIET RUND
UM DEN KLOPEINER SEE HAT EIN
WEITLÄUFIGES RADNETZ UND LIEGT IM
SONNENWINKEL KÄRNTENS



TOURENGEBIET

Die landschaftlich vielseitige Region rund um den Klopeiner See ist Österreichs südlichstes Urlaubsgebiet an der Grenze zu Slowenien. Durch eine Beckenlage innerhalb der Gebirge ist die Gegend klimatisch besonders begünstigt. Der Klopeiner See gilt als wärmster Badensee Europas – regelmäßig erreicht der nur 1,8 Kilometer lange und 800 Meter breite See bereits im Mai die 20-Grad-Marke – und im Sommer erwärmt sich das Wasser schon mal auf 29 Grad. An seiner Nordseite befindet sich Sankt Kanzian, das touristische Zentrum der Region. Rund um den Klopeiner See zwischen den schroffen Kalkzacken der



Das Jauntal in Südkärnten:
ideale Fahrrad-Bedingungen –
auch für Familien mit Kindern

Karawanken und dem Mittelgebirge Saualpe liegen sechs weitere Seen und das Jauntal mit dem Völkermarkter Stausee. Über 300 Kilometer ausgeschilderte Radrouten und acht Themenradwege stehen zur Auswahl. Die Touren sind meist auch gut für Familien mit Kindern geeignet.

RADFREUNDLICHE UNTERKÜNFTE

Direkt am Ufer des Klopeiner Sees in Sankt Kanzian richtet sich das Hotel Sonne auch direkt an Radsportler. Im Verleih sind GPS-Geräte mit vorprogrammierten Touren. 25 Fahrräder stehen kostenlos zur Verfügung. Eine Auswahl an Trekking- und E-Bikes gibt

es gegen eine Gebühr. Nach der Radtour kann man in der Seesauna auf dem Steg mit Panoramafenster wunderbar entspannen (www.sonne-klopeinersee.at). Eine preisgünstige Alternative in Sankt Kanzian ist die Frühstückspension Agnes (www.pension-agnes.at).

RAD-SERVICE

In der Radsaison gibt es in der Region verschiedene Drauradweg-Shuttle-Angebote. Informationen und Buchung über Mail info@kaerntenshuttle.at oder die Hotline Telefon 0043/(0)676/84499933. Kompetenten Rad-Service und viele Leihräder und -E-Bikes (sogar für Kinder) findet man bei Bike4You in Seelach.

INFO ALLGEMEIN

Tourismusregion Klopeiner See / Südkärnten
Schulstraße 10, A-9122 Sankt Kanzian
Telefon 0043/(0)4239/2222
www.klopeinersee.at

Ein Video zur Region, detaillierte Karten und die GPS-Tracks zum kostenlosen Download gibt es unter www.mybike-magazin.de, Webcode #6468. Oder den QR-Code mit dem Handy einscannen.





Durch das Naturschutzgebiet am Gösselsdorfer See Richtung Eberndorf

9

Vier-Seen-Runde

28 km

Auf einer lockeren Tour durch kupiertes Gelände umrundet man drei von vier Seen und besucht das eindrucksvolle Stift Eberndorf im Jauntal

DIE TOUR

Über die Westuferstraße in Sankt Kanzian rollt man zunächst ein Stück am Klopeiner See entlang – dann geht es scharf rechts durch einen Wald zum Kleinsee. Über Steinerberg schlängelt sich die Straße hinauf nach Sankt Veit im Jauntal. Dass die slowenische Sprache hier tief verwurzelt ist, zeigen die vielen zweisprachigen Ortsschilder. Über Oberrarrach und Pogerschtzen folgt man dem Straßenverlauf nach Rückersdorf. Die nächsten Etappenorte sind Hart und Sittersdorf, dann geht es durch ein Naturschutzgebiet am Gösselsdorfer See vorbei. In der Ferne erblickt man bereits das Stift Eberndorf. Von dort sind es nur noch wenige Kilometer zurück an den Klopeiner See.

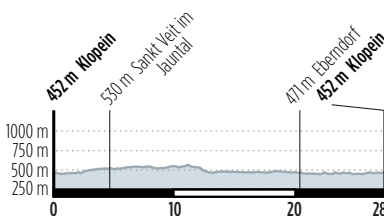
SEHENSWERT

Gerade mit Kindern lohnt sich von Sankt Veit aus ein Abstecher zum Vogelpark am Tur-

nersee, dem vierten See der Tour. Hier kann man 300 heimische und exotische Vogelarten besichtigen (www.vogelpark.at). Einen Stopp ist auch das im Kern 900 Jahre alte Stift Eberndorf mit seiner Stiftskirche wert.

EINKEHRTIPP

Nach der Tour bietet sich ein Besuch im Restaurant Seerose am Ostufer des Klopeiner Sees an. Das Lokal mit Gartenterrasse liegt mitten im Strandbad Krainz – so kann man vor dem Essen noch kurz in den See hüpfen.



Der Radweg am Südufer des Klopeiner Sees

Vom Klopeiner See über das drittgrößte Gewässer Kärntens – den Völkermarkter Stausee. Er ist durch die Aufstauung der Drau entstanden



Der perfekte Radweg auf der Brücke über den Völkermarkter Stausee



Nach einer ausgedehnten Radtour genießt man das Bad im warmen Klopeiner See



DIE TOUR

Vom Infocenter in Seelach startet die Runde nach Norden zur Pfarrkirche in Sankt Kanzian. Hier biegt man rechts ab und folgt der Straße nach Untersammelsdorf und Sankt Lorenzen bis ans Ufer des Völkermarkter Stausees. Der 21 Kilometer lange und bis zu 1,5 Kilometer breite See ist 1961 durch die Aufstauung der Drau entstanden. Über den Drauradweg rollt man zur Völkermarkter Draubrücke. Auf dem Radweg geht es über den See und gleich nach der Brücke wieder links. Mit tollen Ausblicken über den See bis in die Karawanken folgt man dem Drauradweg durch ein Vogelschutzgebiet bis zur Tainacher Draubrücke. Hier überquert man den See erneut und fährt rechts über einen kurzen Anstieg nach Stein im Jauntal und weiter über den Littermooser Weg am Steinsee vorbei zurück an den Klopeiner See.

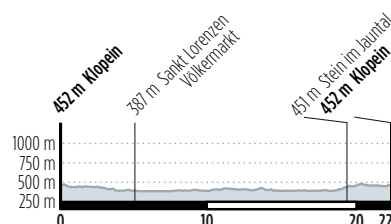
SEHENSWERT

Von der Völkermarkter Draubrücke sind es mit dem Rad nur wenige Minuten in das

Zentrum von Völkermarkt. Die Bezirksstadt liegt auf einem Plateau über der gestauten Drau und hat einen schönen Hauptplatz mit stattlichen Bürgerhäusern und angrenzenden Gassen. Zu besichtigen sind unter anderem ein interessantes Stadtmuseum und eine Stadtpfarrkirche aus dem 13. Jahrhundert – oder man genießt die Sonne in einem Straßencafé.

EINKEHRTIPP

Wer direkt am Völkermarkter Stausee eine Rast mit Brotzeit einlegen möchte, fährt auf der Völkermarkter Seite der Draubrücke rechts, nach etwa einem Kilometer liegt direkt am Drauradweg die Hafenrast Schreiber.





KÄRNTEN
rent e bike

Überall ausleihen –
überall zurückgeben

- flächendeckendes Radverleihsystem für ganz Kärnten
- überall ausleihen, überall zurückgeben
- 50 Verleihstationen in sämtlichen Kärntner Tourismusregionen
- Mehr als 1000 Räder (Mountainbikes, Kinderräder, e-Bikes, Citybikes, Anhänger)
- Keine Fahrrad-Transport-Kosten
- Kostenloser Fahrrad-Tausch bei technischen Problemen
- Telefonische Service-Hotline
- Rückgabe bei jeder Verleihstation

www.kaernten-rent-ebike.at
www.radland.kaernten.at