

# MYBIKE

MEIN FAHRRADMAGAZIN

4-2019

JULI/AUGUST

Deutschland 4,90 €

Österreich 5,60 € Schweiz 8,90 CHF  
BeNeLux 5,60 € Griechenland 7,40 €  
Italien 6,20 € Slowenien 6,40 €  
Spanien 6,20 € Dänemark 55,00 DKK

Printed in Germany

Ein Freund von **bike & tour**

**TEST  
REISE-  
RÄDER**

für Enthusiasten  
und Weltentdecker

**IM TEST**

Klassische  
Gepäcktaschen

**Systemvergleich**

Einspur- oder  
Zweispur-Trailer?

Rad-Globetrotter  
im Porträt

**ROUTEN**

Alles über  
Fernradwege

**Auf großer  
Fahrt!**

**[DEN URLAUB  
GENIEßEN]**

**IN IRLAND, IM SPESSART, MIT RAD & SCHIFF**







# LEBEN ERFAHREN

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn ich an meine jüngste Radreise zurückdenke, die schon wieder viel zu lange her ist, erinnere ich mich, neben den Landschaften und dem Erlebnis, mit Freunden unterwegs zu sein, vor allem an das angenehme Gleichmaß der Tage. Die Bedürfnisse des Reiseradlers sind überschaubar und elementar; Radfahren, Essen, Schlafen. Der Blick zum Himmel wird Routine, gutes Wetter zum Lebenselixier. Der stete Nachrichtenstrom des Alltags kommt annähernd zum Erliegen, die eigenen Sinne werden wieder geschärft, um Erlebnisse und Begegnungen am Rande der Strecke wertzuschätzen.

Diese Ausgabe von MYBIKE will Sie fürs Reisen mit dem Rad begeistern, inspirieren und natürlich auch informieren. Wir haben neue Touren-Pedelecs für Sie getestet (S. 16) und weltreisefähige Top-Reiseräder (S. 40), vergleichen das Angebot reisetauglicher Gepäcktaschen (S. 60) und stellen interessante, neue Reiseziele vor. Empfehlen möchte ich Ihnen auch einen Blick auf die Porträts der professionellen Rad-Weltenbummler (S. 54), die interessante An- und Einsichten ins Leben auf dem Rad vermitteln.

Viel Spaß beim Lesen und auf dem Rad!

**MYBIKE**  
**IHRE MEINUNG?**

Wir freuen uns über  
Leserpost – zu allen Themen!  
[info@mybike-magazin.de](mailto:info@mybike-magazin.de)



**Thomas  
Musch**  
Chefredakteur

## MYBIKE IM NETZ

AUF [WWW.MYBIKE-MAGAZIN.DE](http://WWW.MYBIKE-MAGAZIN.DE) FINDEN SIE EINE FÜLLE  
VON SERVICE-INFORMATIONEN UND AKTUELLE NACHRICHTEN  
AUS DER WELT DES FAHRRADS



Überzeugender Auftritt: Die Touren-Pedelecs der gehobenen Klasse machen Laune. Sieben Modelle bis 3.800 Euro im Test



## FAHRRÄDER & ZUBEHÖR

### 16 TOURENRÄDER MIT MOTOR

Alle „gut“: sieben tragstarke Reisegefährte bis 3.800 Euro mit Elektromuskeln und Charakter

### 28 SO TESTET MYBIKE

Transparenz und Kompetenz: So testet MYBIKE - die Kompleträder im Heft

### 36 FALTRAD: MIT UND OHNE E

Systemvergleich: ein Rad, zwei Konzepte. So ändert der Motor den Einsatzbereich

### 40 HIGHEND-REISERÄDER

Das geht: Unsere neun Testräder definieren das aktuelle Niveau der Fahrradtechnik

### 60 TEST: PACKTASCHEN

Konkurrenz für Ortlieb? Sieben Paar Hecktaschen fordern den Platzhirsch

### 70 WERKSTATT: GEPÄCKTRÄGER

Mit Wasserwaage und Schraubenkleber: So macht der Gepäckträger einen perfekten Job

### 76 TRANSPORTANHÄNGER

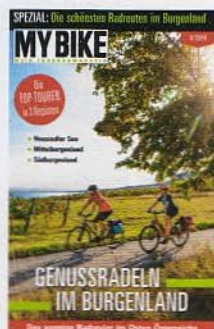
Grundsatzfrage: ein- oder zweispurig? Die Anhängertypen im Systemvergleich

### 80 GRUNDAUSSTATTUNG

Simpel, bewährt, bezahlbar: die Basisgarderobe für ambitionierte Tourenradler

### 84 TESTCENTER

Ausprobiert: neues Zubehör im Urteil der MYBIKE-Redaktion



### BURGENLAND

Elfmal zur Sonne auf 28 Seiten – unser Reise-Spezial erkundet das Burgenland zwischen weiter Steppe und satten Weinbergen



## MOBILITÄT & VERKEHR

### 54 WELTENBUMMLER

Beruf Abenteurer: fünf Langstrecken-Profis und ihr Leben zwischen Wüste und Diashow

### 88 RADFERNWEGE

Rund um die Nordsee oder bis Sizilien: Fernradwege locken. Aber wie gut sind sie?

## GESUNDHEIT & FITNESS

### 98 FITNESS-NEWS

Zahnpflege-Tipps für Radler? Nicht so abwegig, wie es klingt!

### 100 STRESSKILLER FAHRRAD

Radeln reicht nicht: Für maximale Entspannung kommt es auf Strecke, Dauer und Tempo an

## REISE & TOUREN

### 30 CITYTRIP PARIS

Kurztrip zwischen Eiffelturm und Moulin Rouge: mit dem Klapprad durchs Klischee

### 116 REISE-NEWS

Und sie bewegt sich doch: mehr Platz für Räder in den Fernzügen der Deutschen Bahn

### 118 RAD & SCHIFF

An Bord schlafen, sorglos radeln: die Angebote von Großsegler bis Wohnfloß im Überblick

### 124 NORDIRLAND

Die Irische See, der Atlantik und alles dazwischen: 700 sportliche Kilometer für Entdecker

### 134 SPESSART

Zwischen Fachwerkhäusern und mächtigen Wäldern durchs bayerisch-hessische Grenzland

## RUBRIKEN

- 3 Editorial
- 6 Magazin
- 94 Das mach' ich selbst!
- 144 Nachgefragt
- 146 Vorschau/Impressum



Von Namibia bis zum Nordpol: fünf Rad-Abenteurer im Porträt



# 60

Nicht alle hielten dicht: sieben Paar Packtaschen im MYBIKE-Test



# 80

Richtig gut: zwei bezahlbare Komplett-Outfits für die Radreise





1

## Spannende Innovationen aus Forschung und Fahrrad-Labor



2



3

**1** E-BIKE AUS DEM 3D-DRUCKER: Das Emery One von Franco Bicycles sieht aus wie manch anderes moderne E-Bike. Aber es hat etwas Besonderes. Der Carbonrahmen wurde mit dem 3D-Drucker gefertigt. Die neue Technik soll Produktionszeit und Kosten spürbar verringern. [emerybikes.com](http://emerybikes.com)

**2** BRENNSTOFFZELLE STATT AKKU: Die Fraunhofer-Forschungsgesellschaft in Freiburg entwickelt ein kompaktes Brennstoffzellensystem, das einen vollwertigen Ersatz für einen Pedelec-Akku bieten soll und auf einen Wasserstoff-Drucktank verzichtet. Das 3,3 kg schwere System soll prinzipiell für jedes Pedelec, insbesondere Cargo-E-Bikes, anwendbar sein. [www.ise.fraunhofer.de/de/forschungsprojekte/litefbike.html](http://www.ise.fraunhofer.de/de/forschungsprojekte/litefbike.html)

**3** BIKE LOVERS CONTEST: Die Schweizer Messe kürt jedes Jahr außergewöhnliche Fahrradbaukunst. Dieses Jahr stand unter dem Motto „Handwerk 2.0“. Zu den Siegern zählt Martin Schlimbach mit „Elwood“, einem E-Bike mit CNC-gefrästem Rahmen aus Nussbaumholz. [www.bikeloverscontest.ch](http://www.bikeloverscontest.ch)





## UMFALLSCHUTZ

DIE UNI DELFT FORSCHT AN LENKASSISTENTEN FÜR E-BIKES

Ältere Radfahrer sind oft Opfer von Verkehrsunfällen. Häufige Unfallursache ist der Kontrollverlust übers Rad. Ein Forschungsprojekt der Uni Delft und des Fahrradherstellers Gazelle soll insbesondere E-Bike-Fahrern mehr Sicherheit gegen Umkippen bieten. Das neuartige System hält das Fahrrad und seinen Fahrer bei Geschwindigkeiten über 4 km/h stabil und aufrecht. Forschungsleiter Dr. Schwab erklärt dazu: „Technisch ist es eigentlich recht einfach: Man benötigt einen Sensor, der registriert, wenn das Fahrrad umfällt, einen Motor, der die Lenkerausrichtung korrigiert, und einen Prozessor, der den Motor kontrolliert. Der schwierigste Part ist es, den richtigen Algorithmus für den Prozessor zu finden.“ Erste Ergebnisse zeigen, dass es den Fahrern mit dem System leichter fällt, das Rad aufrecht zu halten.

# PROFESSOR FAHRRAD

Bildung und Forschung dürfen auch beim Thema Fahrrad nicht zu kurz kommen. Das Bundesverkehrsministerium will deshalb im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans an bis zu sechs deutschen Hochschulen „Stiftungsprofessuren Radverkehr“ mit jeweils 400.000 Euro fördern. Zum Sommersemester 2020 soll es bereits losgehen. Gefördert werden Professuren zu Radverkehrsthemen aus den Fachrichtungen Ökonomie, Verkehrsplanung, Politikwissenschaften, Psychologie, Rechtswissenschaften sowie Technik und Digitalisierung. Forschungsergebnisse sollen in konkrete Maßnahmen münden, um den Radverkehr zu stärken – von der Infrastruktur bis zum Fahrradtourismus.



# 756 Euro

beträgt der durchschnittliche Verkaufspreis für ein Fahrrad (inklusive E-Bikes) in Deutschland; 2010 lag der Wert noch bei 460 Euro

Quelle: ZIV-Statistik für 2018



# MULTI-MOBIL

EIN KINDERRAD MIT VIELEN FUNKTIONEN: DIESES HOLZRAD WIRD MIT WENIGEN HANDGRIFFEN VON EINEM LAUFRAD IN EIN SCHAUKELTIER, DREIRAD, FAHRRAD ODER ZUM SKIBOB UMGEBAUT



**FÜR MOBILE KLEINKINDER**  
Rahmen und Teile aus Holz sehen nicht nur schick aus – es fährt sich auch schön damit



Die Idee des Holzrades für Kinder ist nicht ganz neu. Das Leg & Go geht jedoch in seiner Idee einige Schritte weiter. Mit wenigen, einfachen Handgriffen und Zusatzbauteilen lassen sich aus dem Grundmodell acht verschiedene Mobile für Kinder von sechs Monaten bis sechs Jahren zusammenschrauben – vom Laufrad bis zum Fahrrad, vom Schaukeltier bis zum Skibob. Dafür gab es nun den IF Design Award 2019. Die Jury lobte die Wandlungsfähigkeit und Multifunktion, aber auch die natürliche Ergonomie der Holzkonstruktion aus baltischem Birkenperrholz und die Nachhaltigkeit des Rahmenmaterials. [www.legandgo.com](http://www.legandgo.com)



Fotos: Leg & Go (2), Pavlovs (1)



# SICHER AUF DEM E-BIKE

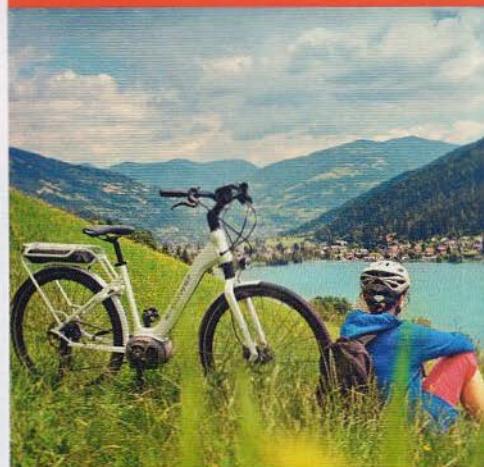
EINFÜHRUNGSKURSE  
UND EINE NEUE BRO-  
SCHÜRE SOLLEN  
EINSTEIGERN HELFEN

Sicheres Radfahren braucht Übung – das gilt besonders für Pedelecs. Deshalb fördert das Verkehrsministerium Baden-Württemberg die Initiative „Sicher E-Biken“ des ADFC und des württembergischen Radsportverbandes, die ab Sommer 2019 Fahrsicherheitstrainings anbieten wollen. Ziel ist es, E-Bikern ein sicheres Verhalten im Straßenverkehr und fahrtechnisches Können zu vermitteln.

Wer sich lieber alleine mit dem Thema auseinandersetzt, kann sich mit der neuen Broschüre des Verkehrsclub Deutschland (VCD) weiterbilden: „Sicher fahren mit dem Pedelec – Ein Heft zum Selberüben in neun Schritten“. Die praxisnahen Übungen, z. B. zum richtigen Anfahren, Bremsen oder Kurvenfahren, sollen die Fahrfähigkeiten verbessern, aber auch Koordination und Geschicklichkeit trainieren. Die Broschüre gibt es kostenlos zum Bestellen oder Downloaden unter [e-radfahren.vcd.org](http://e-radfahren.vcd.org)



## Vollkaskoschutz für Ihr Bike



Schützen Sie Ihr Bike  
und sparen Sie **10 Euro\***

[www.waldenburger.com/bike](http://www.waldenburger.com/bike)



\*Rabattcode: mybike2019  
bei Vertragsabschluss bis zum 30.09.2019

**75,5** MIO. FAHRRÄDER  
GIBT ES IN  
DEUTSCHEN HAUSHALTEN,  
**4,5** DAVON  
MIO. E-BIKES  
(STAND JAN. 2019)

**Waldenburger  
Versicherung**

*Persönlich. Verlässlich.  
Leistungsstark.*

**Ihr nachhaltiger Versicherer**

EIN UNTERNEHMEN DER WÜRTH GROUPE



# HELM MIT HUT

VIELE RADLER MÖGEN HELME AUS OPTISCHEN GRÜNDEN NICHT. OB DER HUT ZUM ÜBERZIEHEN DEN EINEN ODER ANDEREN HELM-MUFFEL UMSTIMMEN KANN?



Bei vielen Radfahrern hat der Helm ein Image-Problem, was ja auch eine viel diskutierte Kampagne des Bundesverkehrsministeriums aufgegriffen hat. Der Wert des Helms für die Sicherheit wird kaum bestritten, aber er sieht angeblich doof aus. Eva-Maria Burner kennt das Problem aus eigener Erfahrung und hat daher Evaria on top entwickelt. Das Prinzip ist einfach: Ein speziell designter Hut wird rutschticher über den Fahrradhelm gezogen, und schon entsteht eine gänzlich andere Kopfbedeckung – von modisch dezent bis auffallend bunt. Dutzende Modelle stehen zur Auswahl. Einige können mittels Hutbändern und Ansteckern sogar selbst mitgestaltet werden. Angenehme Nebenefekte: Der Helmhut wirkt im Sommer kühlend und bewahrt den Kopf im Winter vor eisigem Wind. Die Hutkrempe fungiert zusätzlich als Blendschutz. Evaria on top passt auf (fast) alle gängigen Radhelme und kostet ab 89 Euro im Onlineshop. [www.evaria-on-top.de](http://www.evaria-on-top.de)

## KLINGELING MIT STIL



Für die meisten Radfahrer ist die Fahrradklingel nur der schlichte Signalgeber am Lenker.

Wer es gerne individueller und kunstvoller mag, kann sich mal bei Duderino umsehen.

Angesagt ist die Klingel mit Kunstrasen und Plastiktier oder Blümchen. Oder ganz speziell für Bayern-Radler ein Biergarten-Modell mit Minibierkrug, Breze und weiß-blauem Rautenmuster.

[duderino.info/c/fahrradklingeln](http://duderino.info/c/fahrradklingeln)



## MAL KURZ AUF'S RAD?

Die Deutschen nutzen im Vergleich zu ihren europäischen Nachbarn auf Kurzstrecken deutlich öfter das Auto als das Fahrrad. Außerdem stagniert der Radverkehrsanteil hierzulande seit Jahren. Dies sind zwei Ergebnisse einer neuen Studie zur Mobilität in Deutschland im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums. Die Autoren sehen dementsprechend noch großes Verlagerungspotenzial hin zu umweltfreundlicher Fortbewegung.

# 25 Prozent

der Europäer würden mit dem E-Bike zur Arbeit pendeln

### Argumente dafür:

Fit bleiben (35 %)

Umweltschutz (31 %)

Bequemer als normales Fahrrad (29 %)



### Argumente dagegen:

Hohe Anschaffungskosten (41 %)

Möglichkeit von schlechtem Wetter (39 %)

Zu lange Arbeitswege (36 %)

Mangelnde Sicherheit (5 %)



Quelle: Shimano-Umfrage in zehn europäischen Ländern, Frühling 2019



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





## So geht Verkehrswende

In ungewöhnlicher Aufmachung, nämlich als Bildband zum Blättern und Schmökern, bringt Fahrradlobbyist Heinrich Strößenreuther das trockene

### Thema Verkehrspolitik

allgemein verständlich und anregend auf den Punkt. Die großzügigen Bilder und knappen, aber gehaltvollen Texte liefern stechende Argumente, anschauliche Beispiele und klare Vorschläge, wie man das Primat des motorisierten Verkehrs und die damit verbundene Belastung von Umwelt und Gesundheit konstruktiv überwinden kann. Ein erhellendes Geschenk-Buch für jeden Bürgermeister, Stadt- oder Landrat – aber auch für leidenschaftliche Radfahrer.

*Der Berlin-Standard, H. Strößenreuther, Th. Graf Verlag, 141 S., 39,90 Euro*



# BÜCHER • BÜCHER • BÜCHER

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

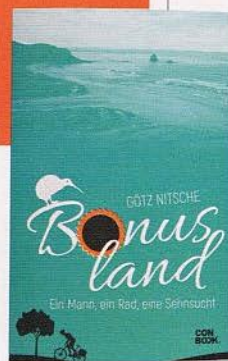
## Entdecke die Ostsee

Dres Balmer ist, beides mit Leidenschaft, Radfahrer und Literat. Deshalb steckt in seinen Reisegeschichten immer mehr als nur das Offensichtbare. Sein kühnes Vorhaben, von Lübeck aus in einem Rutsch binnen 60 Tagen die gesamte Ostsee zu umrunden, spickt der Schweizer Autor mit **amüsierten Einblicken und Aussichten zu Land und Leuten**. Gerade, weil er nichts als selbstverständlich betrachtet, entstehen launige Geschichten. So, wie er die erzählt – detailgenau, mit überraschtem, distanziertem Blick und oft weitschweifenden Gedanken –, hinterlässt das kurzweilig geschriebene Buch lebhaft Bilder im Kopf des Lesers: Fast, als wäre man dabei gewesen.

Das ist Reiseliteratur im allerbesten Sinne:

Sie bereichert den, der liest.

*Reh am Rapsfeld, Dres Balmer, Rotpunktverlag, 198 S., 22 Euro*



## Auszeit

### Abenteuerlust, dem Sommer folgen –

nach dem Studium zieht Götz Nitsche los. Die Rucksack-Tour durch Südamerika ist nur ein Anfang, die Fahrradreise durch Neuseeland verspricht den nächsten Exotik-Kick. Kopfüber stürzt er sich ins

Abenteuer, radelt kreuz und quer durch sein Traumland, über Berge, durch Urwälder. Als er rein zufällig einen einsamen Palmenstrand entdeckt, glaubt er sich am Ziel: Das definitive Bonus-Level ist erreicht. Er lebt im Hier und Jetzt. Doch dann rühren sich Gefühle, die er bisher nicht kannte: Heimweh, Einsamkeit, die Frage nach dem Warum. Erst, als er sich auf die Menschen einlässt, die er unterwegs kennenlernt, findet Nitsche Ruhe und seine Reise zu einem Ende. Eine spannend erzählte Reisegeschichte über das Erwachsenwerden.

*Bonusland, Götz Nitsche, Con Book, 345 S., 14,95 Euro*



Karten und

## RAD-GUIDES



### MAAS-RADWEG

300 informative Seiten für 1.000 spannende Kilometer entlang La Meuse durch Frankreich, Belgien und die Niederlande. Auf [www.radreisefuehrermaas.de](http://www.radreisefuehrermaas.de) gibt's im Internet noch die GPS-Daten dazu.

*Der Maas-Radweg, Ralf Schröder/Angelika Neubeck, 306 S., 19,90 Euro*



### KOMPASS

Extra Stadtpläne, kostenlose GPX-Tracks und Kilometerangaben zur besseren Tourenplanung – das sind die Goodies der überarbeiteten Kompass-Fahrradkarten im Maßstab 1:50.000 und 1:70.000. Ansonsten sind die neuen Karten wetterfest und reißfest, aber trotzdem beschreibbar.

*Kompass-Fahrradkarten, 7,99 bzw. 8,99 Euro*



### RUHRGEBIET

Das Radnetz entlang der Route der Industriekultur umfasst mehr als 400 km zwischen Moers, Dortmund und Hamm. Der Guide führt detailliert zu den Zechen, Museen und Arbeitersiedlungen – in Mehrtages-, Tages- und Kurztouren. Mit Detailkarten 1:50.000. Auch die GPS-Daten stehen zur Verfügung.

*Route der Industriekultur per Rad, Esterbauer, 140 S., 14,90 Euro*



### ALLGÄU

Radeln im Allgäu ist äußerst attraktiv. Gute Ideen dazu geben die 30 genussvollen Tourtipps von Lisa und Wilfried Bahnmüller – schön verteilt in der ganzen Region zwischen Bodensee und Lech. Die Tracks zu den Touren gibt's zum Download.

*Das Allgäu erfahren, Bruckmann, 158 S., 19,99 Euro*

# C A M B I U M



## NATÜRLICH FLEXIBEL

Für jede Straße gemacht, egal bei welchem Wetter. Der einzigartig haltbare, vulkanisierte Naturkautschuk der Cambium-Serie ist elastisch wie eine Hängematte und absorbiert Vibrationen.

Er reagiert auf jede Bewegung und bietet sofortigen Komfort und präzise Kontrolle.

**BROOKS**  
ENGLAND



# E-BIKES IN DEUTSCHLAND

Im Jahr 2018 wurden 980.000 E-Bikes verkauft (plus 36 %), davon



Quelle: [www.ziv-zweirad.de](http://www.ziv-zweirad.de)



## KURVENFAHRT

Führt ein markierter Radweg um eine Ampel herum, müssen Fußgänger beim Überqueren des Radwegs auf Radfahrer Rücksicht nehmen. Wird der Radweg in einer Rechtskurve an der Ampel vorbeigeführt, liegt kein Abbiegen nach § 9 StVO vor. Mit dieser Begründung änderte das Oberlandesgericht (OLG) ein Urteil und reduzierte die Schadensersatzverpflichtung eines Radfahrers gegenüber einer Fußgängerin auf 50 %. Das Landgericht hatte ihn zu 100 % in die Haftung genommen. Zugunsten des Radfahrers wertete das Gericht, dass aufgrund der von der Kreuzung losgelösten Rechtskurve des Radweges kein „Abbiegen“ vorliege, sodass der Radfahrer hier gegenüber Fußgängern keine besondere Rücksicht haben nehmen müssen. Die Mithaftung des Radfahrers folge hier aus nicht angepasster Geschwindigkeit. Ohne Erfolg machte der Radfahrer geltend, die Fußgängerin habe weder auf Radweg noch Radfahrer geachtet und sei ihm ins Rad gelaufen (OLG Hamm v. 19.01.18 – 26 U 53/17, BeckRS 2018, 1294, NJW-RR 2018, 408).

## EVENTS

21.–23.6.2019

**WESTENDORF/TIROL (A)**

Österreichs größtes E-Bike-Festival

30.6.2019 **KEMPTEN**

Rad-Ringfahrt des ADFC für eine fahrradfreundlichere Stadt

3.7.2019 **MÜNCHEN**

Fahrrad-Codierung im Radlerhaus München

20.–21.7.2019

**HINTERZARTEN**

Gravel Rallye Black Forest - Schwarzwald-Radwochenende

26.7.2019

**REGENSBURG U.A.**

Critical Mass in Dresden, Dachau, Regensburg und Kempten

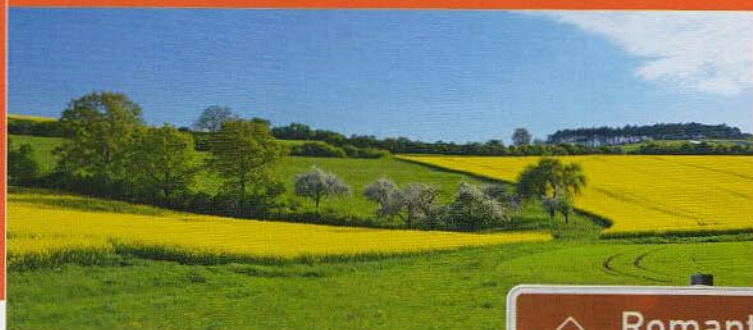
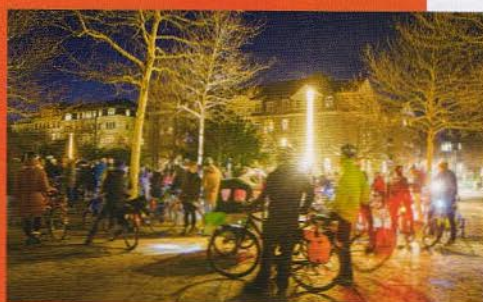
4.8.2019 **TAUBERTAL**

20 Jahre autofreier Sonntag im lieblichen Taubertal

15.9.2019

**FLÜELAPASS (CH)**

Ride the Alps Flüela – autofreier Sonntag









A photograph of a forest with tall, slender trees and a fallen log in the foreground. The text is overlaid on the right side of the image.

# AUF UND DAVON

OB KURZTRIP ODER FERNREISE:  
TOURENRÄDER MIT ELEKTROANTRIEB  
VERSCHIEBEN DIE PERSÖNLICHEN  
GRENZEN. UNSER TEST FÜHLT SIEBEN  
E-TOURERN AUF DEN ZAHN UND  
KLÄRT, WORAUF SIE BEIM KAUF  
ACHTEN MÜSSEN

TEXT Uli Frieß FOTO Jan Greune





Die Straße im Blick und  
den Fahrtwind im  
Gesicht: Nichts entspannt  
gründlicher als ein  
Abenteuer auf dem Rad

**GROSSE ODER KLEINE FLUCHTEN** mit dem Rad machen Spaß und wirken Wunder. Was könnte den Alltagsstress gründlicher vertreiben als der Fahrtwind während einer ausgedehnten Radtour? Schon die Planung hebt die Stimmung, weckt die Fantasie und erzeugt plastische Bilder von abwechslungsreichen Landschaften, schönem Wetter und entspanntem Radfahren. Ob man sich nur ein Mikro-Abenteuer gönnt, mehrere Tage oder Wochen unterwegs ist, Spaß macht's nur mit dem richtigen Rad. Denn Kilometer „zu fressen“ bedeutet, täglich ein paar Stunden im Sattel zu sitzen. Das Fahrrad muss also perfekt zum Fahrer passen. Übermäßige Ermüdung oder gar Schmerzen verderben die Freude an der schönsten Tour. Das gilt auch für Defekte fernab der Radwerkstatt. Die gute Nachricht ist: Beides lässt sich einfach vermeiden. Die beste Voraussetzung für ein ungetrübtes Tourenvergnügen ist deshalb ein zuverlässiges, robustes und gut ge-

PEDELECFAHRER  
HABEN'S GUT. SIE  
ENTSCHEIDEN SELBST,  
WER DEN LÖWEN-  
ANTEIL AN DER  
KURBELARBEIT  
ÜBERNIMMT – DER  
MOTOR ODER DIE  
EIGENEN BEINE

wartetes Rad. Wenn es sich dann noch leicht bedienen lässt und man sich nach vielen Kilometern im Sattel immer noch wohlfühlt, sitzt man auf dem passenden Tourer. Und wer sich für ein Rad mit elektrischer Unterstützung entscheidet, hat die Wahl, ob der Motor den Löwenanteil der Kurbelleistung übernimmt oder die eigenen Beine. Ein Tastendruck am Lenkergriff genügt.

Fit für die Weltreise ist zwar keiner unserer Testkandidaten, Mehrtagestouren mit Gepäck schaffen aber alle locker. Wer bereit ist, zwischen 3.200 und 3.800 Euro für ein Tourenrad auszugeben, bekommt technisch ausgereiftes Material für sorgenfreie, lange und ausgedehnte Ausflüge. Auch wenn sich die Noten unserer Tourenräder nur marginal unterscheiden, zeigen die Pedelecs durchaus unterschiedliche Charaktere. An eher sportlich orientierte Fahrer richten sich das Bergamont E-Horizon, das Focus Aventura und das Flyer Gotour6. Wer ein ausgewogenes Pedelec mit Alltagsqualitäten sucht, wird am ehesten mit dem e-bike manufaktur 13Zehn, dem Giant Any-Tour oder dem Stevens E-Triton Luxe glücklich.





## REICHWEITE UND AKKUKAPAZITÄT

<i>Bergamont</i>	70,0 km
Bosch Performance CX	500 Wh
<i>e-bike</i>	82,8 km
Continental Prime	600 Wh
<i>Flyer</i>	72,5 km
Bosch Active Plus	500 Wh
<i>Focus</i>	71,4 km
Bosch Performance CX	500 Wh
<i>Giant</i>	68,9 km
Giant SyncDrive Sport	500 Wh
<i>Koga</i>	61,5 km
Bosch Performance CX	500 Wh
<i>Stevens</i>	69,0 km
Bosch Performance CX	500 Wh

FAHRERGEWICHT 85 kg

TRETLEISTUNG EBENE 60 Watt

TRETLEISTUNG BERG 110 Watt

UNTERSTÜTZUNG EBENE mittlere Stufe

UNTERSTÜTZUNG BERG höchste Stufe

Alle Räder mit 500-Wattstunden-Akku erreichen ähnliche Reichweiten, nur Kogas Worldtraveller bleibt deutlich hinter der Konkurrenz zurück.

Der Continental-Prime-Antrieb des e-bike manufaktur 13Zehn kommt lediglich wegen der höheren Kapazität seines Akkus (600 Wh) knapp 83 Kilometer weit. Sein Energieverbrauch liegt auf dem Niveau eines Bosch Active Plus.

■ Gesamtdistanz (km)

■ Akkukapazität (Wh) Herstellerangabe

## B13 E-FALTRÄDER MOBIL FÜR OUTDOOR UND CITY

Bafang® Motoren | extrem kompakt | Shimano® Komponenten | leistungsstarke Samsung® Akkus



**AS VIVA**  
ACTIVITY | SPORTS | LIFESTYLE  
[WWW.ASVIVA.D](http://WWW.ASVIVA.D)

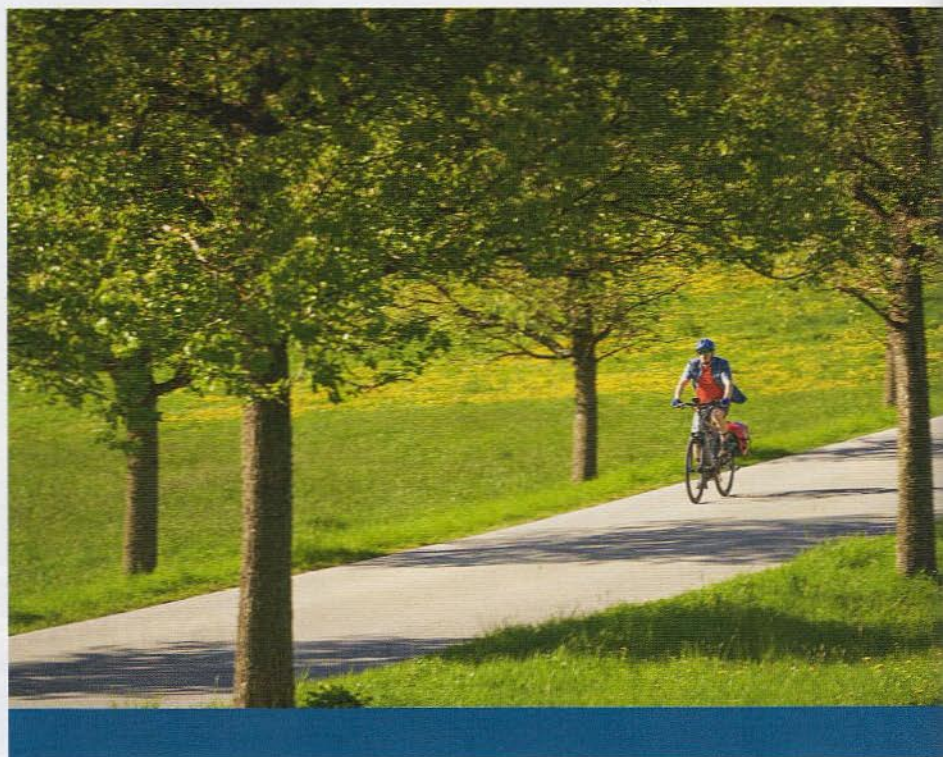


Fans klassischer Reiseräder finden im Koga Worldtraveller einen interessanten Partner. Vielseitig einsetzbar sind sie alle.

Während unserer Tests haben wir neben der Ausrüstung, der Verarbeitung und den Fahreigenschaften großes Augenmerk auf die Toureneignung der Pedelecs gelegt. Die beginnt bei der richtigen Sitzposition. Achten Sie deshalb bei einer Probefahrt darauf, nicht allzu sportlich flach auf dem Rad zu sitzen. Die Sitzhaltung stimmt, wenn bei leicht vorgebeugtem Oberkörper subjektiv nur wenig Gewicht auf den Handgelenken lastet. Ob Sie einen geraden oder leicht gekröpften Lenker bevorzugen, bleibt ihrem persönlichen Geschmack überlassen. Wichtig ist, dass sämtliche Armaturen bequem erreichbar sind. Im Idealfall liegen die Handballen auf guten Ergogriffen, und mindestens zwei Finger erreichen gleichzeitig die Bremshebel. Stimmen Sitzposition und Lenkerergonomie, ist das die halbe Miete für eine ermüdungsfreie Radtour. Damit Sie unterwegs nicht von Defekten überrascht werden, sollten hoch belastete Bauteile am Rad möglichst hochwertig und pannensicher sein. Vor allem Schaltwerke, Laufräder und Reifen sind gefährdet.

Pedelecs sind schwerer als Räder ohne Elektroantrieb, während Radtouren lastet zusätzlich viel Gepäck auf den Rädern. Dass Tourenpedelecs stabile Gepäckträger benötigen, versteht sich deshalb von selbst. Schwachstelle ist jedoch weniger der Träger selbst, sondern seine Befestigung am Rad. Er muss absolut fest und spielfrei mit dem Rahmen verbunden sein. Gerät das Gepäck bei Kurvenfahrt ins Schwanken, kann der Hinterbau zu schlingern beginnen; im schlimmsten Fall bricht das Hinterrad aus. Apropos Gepäck: Damit sich Pedelecs mit schwerem Gepäck auf dem Träger sicher abstellen lassen, sind stabile Hinterbauständer ein Muss. Gut gefallen hat uns der zusätzliche Ständer am Lowrider des Koga. Er verhindert ein Einklappen des Vorderrads und stabilisiert das abgestellte Rad zusätzlich. Hochwertige und fein einstellbare Federgabeln verbessern nicht nur den Fahrkomfort. Weil sie das Vorderrad beim Durchfahren von Schlaglöchern stabilisieren, erhöhen sie auch die Sicherheit. Schwer beladene Räder schieben bei Richtungswechseln vehement in die ursprüngliche Fahrtrichtung. Eine Federgabel kann dieses unerwünschte Schiebemoment abmildern. Das Vorderrad bleibt so sicher am Boden und die Lenkkräfte im Rahmen. Ebenfalls wichtig für die

Sicherheit sind zuverlässige und wartungsarme Bremsen. An den Pedelecs unserer Preisklasse sind hydraulische Scheibenbremsen mittlerweile Standard. Sie funktionieren durch die Bank tadellos. Als Antriebssystem setzen die meisten Hersteller nach wie vor Bosch-Motoren ein. Nur zwei Ausreißer finden sich im Testfeld: das Bergamont E-Horizon mit dem SyncDrive, einem für Giant modifizierten Yamaha-Motor, und das e-bike manufaktur 13Zehn mit dem noch relativ seltenen



Continental-Prime-Antrieb. Wer auf viel Power Wert legt, greift zum Bosch Performance CX, ausreichend kräftig sind aber auch die anderen Antriebssysteme. Auch wenn der Akkukapazität von Pedelecs oftmals zu viel Bedeutung beigemessen wird, bei Tourenrädern ist ein möglichst großer Akku Pflicht. 500 Wattstunden Kapazität sollte er mindestens haben. Damit kommt man je nach Fahrweise zwischen 60 und 70 Kilometer weit. Das e-bike manufaktur schafft mit seinem 600-Wh-Akku sogar mehr als 80 Kilometer auf unserem Prüfstand. Und sollte der Akku mal leer gefahren sein, brauchen Tourenpedelecs eine kleine, bergtaugliche Übersetzung als Rettungsanker. Am Ende einer langen Tagestour werden auch kurze Anstiege andernfalls ziemlich lang.

WEIL TOURENPEDELECS MIT GEPÄCK GANZ SCHÖN SCHWER SIND, BRAUCHEN SIE STABILE RAHMEN UND EINE HOCH BELASTBARE AUSTRÜSTUNG. VOR ALLEM GABELN, TRÄGER UND LAUFRÄDER MÜSSEN VIEL AUSHALTEN





## GENAU BETRACHTET



1

1 Auch an Tourenrädern nicht selbstverständlich: Steife Radschützer aus Alu-Profilblech mit stabilen Befestigungsstreben wie am Bergamont



2

2 Das geht besser: Kabelwirrwarr am e-bike manufaktur 13Zehn. Sieht nicht nur unschön aus, Kabel und Züge sind auch bruchgefährdet



3

3 Sinnvolles Gimmick: Im Powertube-Akkugehäuse des Flyer verbirgt sich ein kleines Falt-Werkzeug



4



5

4 Zu schmal: Die Schutzbleche des Focus Aventura überdecken die Reifen nicht auf ganzer Breite. Bei Schmutzwetter landen Schmutz und Nässe auf Kleidung und Ausrüstung



6

5 Wichtig für guten Komfort und sicheres Fahrverhalten: eine hochwertige und fein aufs Systemgewicht einstellbare Federgabel. Am besten eignen sich Luftfedergabeln wie die des Giant



7

6 Eine Parallelogramm-Sattelstütze dämpft komfortabler als die Teleskopversion. Am Stevens erhöht sie den Fahrkomfort deutlich

7 Am Koga stabilisiert ein zusätzlicher Ständer am Lowrider das abgestellte Rad. Er verhindert, dass das Vorderrad einklappt

# Hand drauf.



Siegel für GP1

**GP Griffserie – die ergonomischen Komfortgriffe.** Ergon Griffe verhindern wirksam taube Finger, schmerzende Hände und Unterarme. Allerhöchste, schadstoffgeprüfte Materialreinheit – Griffgummi made in Germany. Erhältlich in zwei Größen, für alle Schaltungen und in vielen Ausführungen. Alle Infos unter [ergonbike.com](http://ergonbike.com) **Ergon passt perfekt**



GP2

GP3

GP4

GP5







## DIE NOTEN IM VERGLEICH

MODELL	KOMFORT	FAHR SICHERHEIT	ANTRIEB	PRAXIS	SERVICE	GESAMTNOTE
GEWICHTUNG IN %	10	50	20	15	5	100
Bergamont	2,0	1,7	1,3	2,1	2,3	1,7
e-bike	2,2	1,3	1,3	2,1	2,5	1,6
Flyer	1,8	1,4	1,7	1,9	2,0	1,6
Focus	2,0	1,5	1,7	2,0	1,3	1,7
Giant	2,4	2,0	1,3	2,0	1,5	1,9
Koga	2,6	1,8	1,6	1,5	1,0	1,8
Stevens	1,7	1,4	1,3	1,9	2,5	1,5

Die Gesamtnote bleibt bei allen Testkandidaten auf Einser-Niveau. Das bezeugt die hohe Qualität in der Preisklasse zwischen 3.200 und 3.800 Euro. Der Testsieger, das Stevens E-Triton Luxe, schrammt nur ganz knapp an einem „Sehr gut“ vorbei und glänzt bei ausgewogenen und unkomplizierten Fahreigenschaften mit hohem Komfort. Nur ganz knapp dahinter überzeugt das Flyer Gotour6 mit sehr steifem Rahmen und seinem agilen Charakter.

## BERGAMONT E-Horizon Elite Gent

## KETTENSCHALTUNG

## MITTELMOTOR

**MYBIKE**  
**1,7**  
 gut
PREIS **3.599 Euro**RAHMEN **Alu**GABEL **Rock Shox Paragon RL Solo Air**SCHALTUNG **Shimano XT 1x10;  
18/11-36 Z.**MOTOR/AKKU **Bosch Performance CX  
500 Wh**BREMSSEN **Shimano XT BL-T8000 Disc**REIFEN **Schwalbe Energizer Plus  
Performance 47-622  
[www.bergamont.com](http://www.bergamont.com)**

## EINSATZBEREICH

City

Ausflug

Reise

Offroad

- + Schaltung und Bremsen durchgehend Shimano XT, hochwertige Federgabel
- kleinster Gang etwas schwer



## SITZPOSITION

aufrecht

sportlich

Rahmengrößen in cm: 48/52/56/60

Gewicht Testrad 25,1 kg zulässiges Gesamtgewicht 140 kg

Auch an teurere Räder montieren Hersteller aus Kostengründen gerne Komponenten unterschiedlicher Modellreihen. Nicht so beim E-Horizon: Bergamont spendierte dem Pedelec Schalthebel, Schaltwerk, Bremshebel und Bremssättel aus Shimanos hochwertigem XT-Regal. Was gut ist für die Funktion der Komponenten, steigert auch deren Lebensdauer. Viel- und Weitfahrer freuen sich zusätzlich über die komfortable Sitzposition und das agile sowie leichtfüßige Fahrverhalten des Bergamont. Gepäck auf dem Träger oder schwere Packtaschen am Heck sind kaum zu spüren, das E-Horizon bleibt auch damit sehr fahrsicher. Großen Anteil daran wie auch am guten Komfort des Rades hat die feinfühlig Federgabel. Sie bügelt Fahrbahnnunebenheiten schon im Ansatz glatt. Gut zum sportlichen Charakter des E-Horizon passen der kräftige Bosch-Performance-CX-Antrieb und das neue kleine Bosch-Kiox-Display.



# E-BIKE MANUFAKTUR 13Zehn

# KETTENSCHALTUNG MITTELMOTOR

MYBIKE  
1,6  
gut

PREIS **3.599 Euro**

RAHMEN Alu

GABEL Rock Shox Paragon RL Solo Air

SCHALTUNG Shimano XT 1x10;

42/11-34 Z.

MOTOR/AKKU Continental Prime

600 Wh

BREMSEN Shimano BR-MT 400 Disc

REIFEN Continental Contact Plus Reflex

47-622

[www.ebike-manufaktur.de](http://www.ebike-manufaktur.de)

## EINSATZBEREICH

City

Ausflug

Reise

Offroad

- + gute Federgabel, sehr steifer Rahmen
- mit Gepäck etwas träge, Antrieb läuft rau



## SITZPOSITION

aufrecht

sportlich

Rahmengrößen in cm H: 50/55/60 D: 45/50/55

Gewicht Testrad 25,7 kg zulässiges Gesamtgewicht 140 kg

Highlight am 13Zehn ist die hochwertig aufgebaute Front mit gut dämpfender Paragon-Federgabel von Rock Shox, Zweifinger-Bremshebeln und verwindungssteifer Vorbau-Lenker-Kombination. Damit lässt sich das Rad gut kontrollieren, direkt lenken und komfortabel fahren. Gleichzeitig rollt es sehr fahrstabil, was angesichts der hohen Rahmensteifigkeit nicht verwundert. Mit Gepäck auf dem Träger reagiert das 13Zehn etwas träge auf den Zug am Lenker, das Vorderrad bleibt jedoch auch bei flotter Kurvenfahrt tadellos in der gewünschten Spur. Der Prime-Antrieb von Autozulieferer Continental mit 48-Volt-Technik ist derzeit noch wenig verbreitet. Er schiebt vergleichbar kräftig wie Boschs Active-Plus-Motor, das 13Zehn lässt sich damit durchaus flott bewegen. Der Antrieb reagiert sensibel auf den Pedaldruck des Radlers, läuft aber etwas rau. Das zugehörige Display von Conti ist sehr übersichtlich und informativ.

# Die ergonomische Sattelrevolution

GERMAN INNOVATION

Der Touring und E-Bike Sattel gegen Sitzbeschwerden und Rückenschmerzen



Schwimmend gelagerte Bewegungsunterstützung des Beckens



Prof. Dr.  
Ingo Froböse



Taubheitsgefühle, Missempfindungen und gesundheitliche Beschwerden haben keine Chance.



Der beste Sattel ist der, den man nicht spürt. Der ST Core Prime mit ergonomischem Kern aus Infinergy® E-TPU vereint Druckentlastung, Rückenschonung und Bewegungsunterstützung des Beckens auf völlig neue Art und Weise. Für Männer – für Frauen. Alle Infos unter [ergonbikes.com](http://ergonbikes.com) **Ergon passt perfekt**



**ERGON**  
BIKE ERGONOMICS



# FLYER Gotour6 5.10

## KETTENSCHALTUNG

## MITTELMOTOR

MYBIKE  
1,6  
gut

PREIS	<b>3.299 Euro</b>
RAHMEN	Alu
GABEL	SR Suntour Mobie E 25 Coil LO
SCHALTUNG	Shimano Deore 1x10; 38/11-42 Z.
MOTOR/AKKU	Bosch Active Plus 500 Wh
BREMSEN	Shimano BR-M 446 Disc
REIFEN	Schwalbe Big Ben Performance LiteSkin 55-622
	<a href="http://www.flyer-bikes.com">www.flyer-bikes.com</a>

### EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

- + komfortabel,  
agiles Fahrverhalten
- recht schwer



### SITZPOSITION

aufrecht

sportlich

Rahmengrößen in cm: 45/49/53/57

Gewicht Testrad 27,8 kg zulässiges Gesamtgewicht 149 kg

Das Flyer vereint sehr guten Fahrkomfort mit sportlich agilem Fahrverhalten. Die Kombination aus ansprechend dämpfender Federgabel, 55 Millimeter breiten Reifen und gut federnder Teleskopsattelstütze lassen kaum Wünsche offen. Dazu kommt eine sehr ergonomische und ermüdungsfreie Sitzposition. Der Rahmen des Damenmodells ist ziemlich schwer, glänzt aber mit Steifigkeitswerten, die manchem Diamantrahmen gut stehen würden. Selbst schwere Packtaschen am Träger sind auch in schnellen Kurvenwechseln kaum spürbar. Flott gefahrene, kurvenreiche Landstraßen meistert das Gotour6 mit Bravour, für zielgenaue Richtungswechsel braucht's nur wenig Korrekturen am Lenker. Der Bosch-Motor läuft kaum hörbar und passt perfekt zum Flyer. Was ihm im Vergleich zum stärksten Bosch-Aggregat an Leistung fehlt, gleicht das agile Fahrwerk locker aus. Ausrüstung und Verarbeitung sind hochwertig, zum schnellen Einstellen der Lenkerhöhe gibt's einen Speedlifter.

# FOCUS Aventura<sup>2</sup> 6.8

## KETTENSCHALTUNG

## MITTELMOTOR

MYBIKE  
1,7  
gut

PREIS	<b>3.199 Euro</b>
RAHMEN	Alu
GABEL	SR Suntour Raidon 32 Air RL
SCHALTUNG	Shimano Deore 1x10; 15/11-42 Z.
MOTOR/AKKU	Bosch Performance CX 500 Wh
BREMSEN	Shimano BR-MT 400 Disc
REIFEN	Continental X King 55-622
	<a href="http://www.focus-bikes.com">www.focus-bikes.com</a>

### EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

- + agil und wendig,  
gute Traction auf Feldwegen
- wenig Zuladung,  
unbequeme Sitzposition



### SITZPOSITION

aufrecht

sportlich

Rahmengrößen: XS/S/M/L/XL

Gewicht Testrad 24 kg zulässiges Gesamtgewicht 120 kg

Das Focus Aventura stammt unverkennbar von einem Hardtail-Mountainbike ab. Der lange Hinterbau hält an steilen Rampen das Vorderrad am Boden, die Stollenreifen greifen sicher auf Feld- und Waldwegen. Weil der Abstand zwischen Sattel und Steuerrohr recht gering ist, sitzt man ungewohnt nahe am Lenker. Gleichzeitig lastet trotz relativ aufrechter Sitzhaltung viel Gewicht auf den Handgelenken. Das verbessert zwar die Kontrolle in verwinkelten Passagen, wirkt auf Dauer aber ermüdend. Das Focus rollt leichtfüßig, ist wendig und mit dem kraftvollen Performance-CX-Motor von Bosch auch sehr dynamisch zu fahren. Stollenreifen und die sensibel ansprechende Gabel mit 100 Millimeter Federweg empfehlen das Aventura für abwechslungsreiche Touren, die ausgiebig über Feld- und Waldwege führen können. Längere Ausflüge auf Asphalt können andere besser – nicht zuletzt wegen des Gepäckträgers, er ist nur eingeschränkt packtaschentauglich.



# GIANT AnyTour E+ 0 GTS

## KETTENSCHALTUNG

## MITTELMOTOR

MYBIKE  
1,9  
gut

PREIS **3.499 Euro**

RAHMEN **Alu**

GABEL **RST Pulse Air LO**

SCHALTUNG **Shimano XT 1x11;  
42/11-42 Z.**

MOTOR/AKKU **Giant SyncDrive Sport  
500 Wh**

BREMSEN **Shimano BL-MT 500 Disc**

REIFEN **Schwalbe Energizer Plus Active  
47-622**

[www.giant-bicycles.com](http://www.giant-bicycles.com)



### EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

- + bequeme Sitzposition
- nicht sehr steifer Rahmen, eingeschränkter Fahrkomfort



Auch das Giant AnyTour liegt mit dem kantig voluminösen Unterrohr, in dem sich der Akku verbirgt, voll im Trend. Die Integration des Stromspeichers braucht Platz und bestimmt das Rahmendesign. Diese Bauweise kann den Rahmen zusätzlich versteifen, das Giant bleibt aber auf dem Niveau eines guten Diamantrahmens mit rundem Unterrohr. Auf die Fahreigenschaften hat das keinen spürbaren Einfluss, das Rad rollt gut kontrollierbar auf vorgegebener Spur. Auch schwere Packtaschen am Träger beeinflussen die sicheren Fahreigenschaften des wendigen Bikes nicht. Der SyncDrive-Motor, eigentlich ein Yamaha-Antrieb, schiebt das Giant auch beladen zufriedenstellend vorwärts. Der gelassen zupackende Antrieb sowie die bequeme Sitzposition, die den Radler auch während langer Fahrten nicht ermüdet, prädestinieren das Giant für gemütlich Reisende. Eine bessere Komfortnote verhindert die nicht sehr feinfühligte Federgabel.



## STARTE DEIN ABENTEUER!

### BIKEPACKING SERIE

Unsere Bikebacking-Taschen sind so design, dass sie unter härtesten Bedingungen bestehen: haltbar, leicht und wasserabweisend. Erhältlich in vielen Größen, um deine Ausrüstung optimal zu verstauen. **Prepare to ride | [topeak.de](http://topeak.de)**

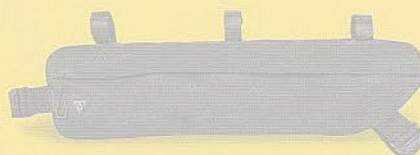


BACKLOADER  
6 / 10 / 15 Liter



MIDLOADER  
3 / 4,5 / 6 Liter

FRONTLOADER  
8 Liter



TOPLOADER  
0,75 Liter



< Wasserdichte, herausnehmbare und komprimierbare Innentasche.

Mit Entlüftungsventil für minimales Packmass



**KOGA** E-Worldtraveller**KETTENSCHALTUNG****MITTELMOTOR****MYBIKE**  
**1,8**  
gut**PREIS 3.799 Euro****RAHMEN** Alu**GABEL** Starrgabel Alu**SCHALTUNG** Shimano SLX 1x10;  
16/11-34 Z.**MOTOR/AKKU** Bosch Performance CX  
500 Wh**BREMSEN** Magura MT2 Disc**REIFEN** Schwalbe Marathon Performance  
50-622

www.koga.com

**EINSATZBEREICH**

<b>City</b>	
<b>Ausflug</b>	
<b>Reise</b>	
<b>Offroad</b>	

⊕ sehr agil und wendig,  
Verarbeitung, Lowrider mit  
Ständer

⊖ leicht nervös bei beladenem  
Heckträger, kleinster Gang  
etwas schwer

**SITZPOSITION**

aufrecht

sportlich

**Rahmengrößen in cm** H: 50/54/57/60/63 D, Mixed: 47/50/53/56/59**Gewicht Testrad** 25,9 kg **zulässiges Gesamtgewicht** 130 kg

Das Worldtraveller verbindet klassische Reiserad-Gene mit zeitgemäßer Pedelectechnik. Dass das Koga kein Komfortwunder wurde, ist dem Lowrider geschuldet. Der Frontgepäckträger verhindert den sinnvollen Einsatz einer Federgabel; die größten Fahrbahnschläge entschärfen die 50 Millimeter breiten Schwalbe-Marathon-Reifen. Die Sitzposition ist relativ aufrecht, die Lenkung leichtgängig. So lässt sich das wendige und sehr agile Koga auch auf langen Strecken ermüdungsfrei steuern. Unbeladen liegt der Schwerpunkt beinahe mittig zwischen Vorder- und Hinterrad; bepackt man nur den hinteren Träger, wandert der Schwerpunkt nach hinten, das Rad reagiert dann etwas nervös auf hastige Lenkbewegungen. Mit ruhiger Hand am Lenker bleibt das Pedelec aber sicher in der Spur. Rahmen und Gabel sind sehr schön und akkurat verarbeitet, der Lenkeranschlag im Steuerlager zeugt von der Liebe fürs Detail.

**STEVENS** E-Triton Luxe**KETTENSCHALTUNG****MITTELMOTOR****MYBIKE**  
**1,5**  
gut**PREIS 3.799 Euro****RAHMEN** Alu**GABEL** SR Suntour Mobie 25 Air Lockout**SCHALTUNG** Shimano XT 1x11;  
18/11-46 Z.**MOTOR/AKKU** Bosch Performance CX  
500 Wh**BREMSEN** Shimano BL-T6000 Disc**REIFEN** Schwalbe Marathon Performance  
47-622

www.stevensbikes.de

**EINSATZBEREICH**

<b>City</b>	
<b>Ausflug</b>	
<b>Reise</b>	
<b>Offroad</b>	

⊕ sehr hoher Fahrkomfort,  
ausgewogene  
Fahreigenschaften

⊖ etwas schwer

**MYBIKE**  
**TESTSIEGER**  
04/19**SITZPOSITION**

aufrecht

sportlich

**Rahmengrößen in cm:** 52/55/58/61**Gewicht Testrad** 26,4 kg **zulässiges Gesamtgewicht** 140 kg

Eine eigenständige Komfortwertung würde das E-Triton spielend gewinnen. Gabel, Reifen und Parallelogramm-Sattelstütze bügeln selbst raues Kopfsteinpflaster glatt. Die relativ aufrechte Sitzposition des Stevens ermöglicht auch längere Tagestouren, ohne seinen Fahrer zu ermüden. Das Rad setzt sich aber auch in der Summe seiner Eigenschaften an die Spitze dieses Testfelds. Das voluminöse Unterrohr versteift den Rahmen spürbar, das Pedelec rollt vertrauenerweckend fahrstabil, ist wendig und folgt willig der am Lenker vorgegebenen Linie. Auch mit schweren Packtaschen ändern sich die ausgewogenen Fahreigenschaften nur marginal. Der Bosch-Motor schiebt das relativ schwere Rad leichtfüßig über steile Anstiege. Das Nyon-Display ist mit Navigation, Fitness- und Telefonfunktionen extrem vielseitig. Die Verarbeitung des Stevens-Bikes ist gewohnt akkurat, Schaltwerk und Scheibenbremsanlage von Shimano komplettieren den gelungenen Tourer.



# SO TESTET MYBIKE

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

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

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

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

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

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

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



**Labor & Praxis**  
Jedes Rad  
wird auf Prüfständen  
vermessen und  
getestet sowie  
auf einer  
standardisierten  
Runde gefahren

## TECHNISCHE BERATUNG & PRÜFTECHNIK

Zedler-Institut für Fahrrad-  
technik und -Sicherheit  
[www.zedler.de](http://www.zedler.de)

## REICHWEITEN- PRÜFSTAND

[www.traktal.com](http://www.traktal.com)

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

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

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

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



Das berühmteste  
Wahrzeichen von  
Paris! 324 Meter hoch  
ragt der Eiffelturm  
über die Stadt





# MIT KLEINEM GEPÄCK ...

... WAREN DIE MYBIKE-AUTOREN AUF CITYTRIP IN PARIS.  
AUF FALTRÄDERN ERKUNDETEN SIE DIE METROPOLE AN DER SEINE. IHR GEPÄCK  
VERSTAUTEN SIE IN DEN FAHRRADKOFFERN

TEXT Nadine Pahling FOTOS Alex Hüfner



Kletterpartie zur Sacré-Cœur. Die strahlend weiße Wallfahrtskirche liegt auf einem 130 Meter hohen Hügel im Künstlerviertel Montmartre. Auf Falträdern bedeutet dies ein klein wenig Einsatz, doch die Anstrengung lohnt sich. Alternativ kann man mit einer Seilbahn oder über eine Vielzahl von Terrassentreppen zur Kirche gelangen. Oben angekommen, begeistert nicht nur der äußere und innere Anblick der Basilika, sondern auch der Blick auf Paris, das einem dort zu Füßen liegt





Seit 1975 endet die Schlussetappe der Tour de France auf den Champs-Élysées, doch zuvor umrunden die Fahrer einmal den Arc de Triomphe de l'Étoile. Dieses Erlebnis einer Rundtour sollte man sich auch mit dem eigenen Fahrrad nicht entgehen lassen. Der Triumphbogen wurde einst von Kaiser Napoleon I. zur Krönung seiner zahlreichen Siege in Auftrag gegeben. Die Grundsteinlegung erfolgte im August 1806. Doch erst 1836, unter der Regierung des „Bürgerkönigs“ Louis-Philippe, wurde der Bogen fertiggestellt. Er ist Teil der „historischen Stadtachse“, einer Reihe von Straßen, Denkmälern und Monumenten, die die Wege hinaus aus Paris kennzeichnen.



**BEI DER PLANUNG** unseres Städtetrips nach Paris steht schnell fest: Eine optimale Erkundung dieser Metropole ist eigentlich nur per Fahrrad möglich. Das Zentrum mit all seinen Museen, Monumenten und spannenden Gebäuden ist von der Flächenaufteilung für einen Spaziergang zu weitläufig. Und bei der Fahrt mit der Untergrundbahn bekommen wir zu wenig mit vom legendären Flair der Stadt.

Unsere Idee: Entweder nutzen wir das örtliche Fahrrad-Verleihsystem Vélib' oder wir packen die eigenen Räder ins Gepäck. Wären da nicht die Extrakosten bei der Beförderung durch die Fluggesellschaft sowie die sichere Verwahrung der Velos beim Besuch eines Cafés, Museums oder einer der vielen imposanten Sehenswürdigkeiten in Paris. Bei all diesen Überlegungen und Bedenken kommen uns unsere Falträder in den Sinn.

Die Spannung steigt beim Check-in am Flughafen. Wir geben unser Gepäck auf. Ein Koffer pro Person, in dem sich Kleidung, Waschzeug, Fotoausrüstung und ein Fahrrad befinden. Wir lächeln erleichtert, als die Dame vom Bodenpersonal – ohne zu zögern – die Bänderolen zur Beförderung an den Griffen der Koffer befestigt.

Auch nach der Ankunft in Paris geht es problemlos weiter. Ein einfaches Metro-Ticket reicht aus, um mit unseren Koffern samt Velos zu unserer Unterkunft im 10. Arrondissement zu gelangen. Von dort aus starten wir unsere Touren durch die Stadt an der Seine. Auf dem Sightseeing-Programm stehen die baulichen Meisterwerke, wie die Basilika Sacré-Cœur und die damals noch un-



Ob breiter Boulevard oder eine der vielen kleinen Gassen. Das Faltrad ist das perfekte Vehikel, um die Entfernungen in der Großstadt Paris entspannt zurückzulegen. Ein Zwischenstopp in einem klassisch-französischen Café oder einem der Top-Restaurants muss natürlich sein. Wer sich neben dem Besuch der vielen Sehenswürdigkeiten und Museen für einen Moment nur treiben lassen möchte, dem sei eine Erkundung der Viertel wie St. Germain, Marais oder Montparnasse empfohlen. Hier laden viele schöne Geschäfte, individuelle Läden und Straßenkioske zum Stöbern ein

Die Pariser Verwaltung setzt auf das Velo als Verkehrsmittel der Zukunft. Derzeit werden zahlreiche Radwege ausgebaut, da der Stadtkern durch den Autoverkehr komplett überlastet ist





## In der Pariser Metro: Das Faltrad ist im Koffer dabei

versehrte Kathedrale Notre Dame. Auf unseren kleinen Flitzern legen wir etliche Kilometer zurück. Zur Erholung gönnen wir uns Auszeiten in den kleinen Straßencafés und Restaurants. Das Sicherheitspersonal an den Kirchen und Museen gewährt uns ohne jegliche Fragen sogar mit den zusammengefalteten Rädern den Eintritt. Um die Etikette zu wahren, stellen wir die Velos immer dezent im Eingangsbereich ab. Die Café- und Restaurantbetreiber verhalten sich ähnlich. Schnell sind kleine Verwahrungsplätze in jeder Location gefunden. Paris per Faltrad zu erkunden, ist ein echter Geheimtipp! Bei unserem nächsten Städte-trip befindet sich ganz sicher wieder ein faltbares Velo im Koffer.

Die große Mausefalle mitten in Paris: Das wohl bekannteste und traditionsreichste Varieté der Welt, das Moulin Rouge, befindet sich im Künstlerviertel Montmartre, ganz genau im Vergnügungsdistrikt Pigalle. Die Architektur der Roten Mühle wurde mittlerweile unzählige Male kopiert. Zu Beginn, um 1889, wurde in diesem Etablissement hauptsächlich getanzt. Viele Künstler gaben sich hier die Ehre. Legendar wurde die Mühle allerdings erst in den 60er-Jahren, als mehr nackte Haut auf der Bühne präsentiert wurde. Heute ist der Spielplan vielfältig, und die Tickets sind heiß begehrt





# BRUDERZWIST



## OHNE E TERN VERGE S8

Für Pendler und die Stadtfahrt per Bahn: Das Verge S8i ist ein 20-Zoll-Faltrad mit erwachsenen Fahreigenschaften. Der schmutzarme Riemenantrieb ist beim Falten sehr willkommen, gerade in Bus und Bahn. Das Schieben des Pakets am Sattel ist für eine Bahnsteiglänge okay, weit tragen möchte man die 13 Kilo nicht. Doch so viel wiegt ein Rad mit guter Vollausrüstung.

+ Fahreigenschaften, Riemenantrieb    - Zugführung





MIT ODER OHNE MOTOR? NOCH GIBT ES NICHT ALLZU VIELE  
FALTRÄDER MIT ELEKTRO-MUSKEL, DOCH TERN STELLT  
SO EIN UNGLEICHES BRÜDERPAAR AUF DIE RÄDER. WIR HABEN  
DAS ELEKTRIFIZIERTE TOPMODELL VEKTRON S10 MIT SEINEM  
MOTORLOSEN PENDANT VERGE S8 VERGlichen – UND ZWEI SEHR  
UNTERSCHIEDLICHE CHARAKTERE KENNENGELERNT

TEXT Jörg Spaniol FOTOS Daniel Simon



## MIT E TERN VEKTRON S10

Kurzstrecken-Tourist: Bahnhofs-Treppen sind eine Plackerei, und beim Verstauen des 23-Kilo-Brummers im Kofferraum ist Hilfe willkommen. Doch Tern hat einen eigenständigen, fahrstabilen Rahmen konstruiert, der auch bei 45 km/h noch vertrauenerweckend läuft und einen soliden Gepäckträger hat. Der fast unhörbare Motor bringt sanft und nachdrücklich auf Tempo.

+ souveräne Fahreigenschaften

- Gewicht





## OHNE E TERN VERGE S8

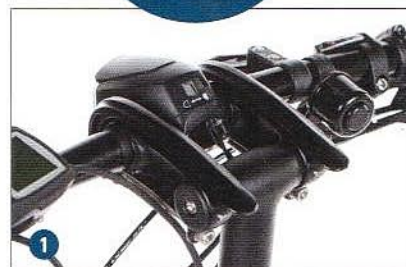


1 Steckpedale mit Schnellverschluss auf der rechten Seite verringern bei beiden Modellen das Packmaß

2 Die Rahmenscharniere sind narrensicher und solide ausgeführt. Das nutzt der Fahrstabilität

3 Die Zugverlegung des Vergé ist nicht perfekt. Es können sich Schlaufen bilden, die mit der Tretkurbel kollidieren

## MIT E TERN VEKTRON S10



1 Der verstellbare Vorbau ermöglicht auch Großen eine fast schon sportliche Sitzlänge

2 Detailfehler: Die Ladebuchse des Vektron ist nicht zugänglich. Der Akku muss zum Laden herausgenommen werden

3 Die zweiteilige Teleskopstütze ist weit ausziehbar. Leider verdreht sich dabei leicht der obere Schnellspanner

HERSTELLER	Tern Bicycles
	<a href="http://www.ternbicycles.com">www.ternbicycles.com</a>
PREIS/GEWICHT	2.099 Euro/14,3 kg
RAHMEN/GABEL	Aluminium geschweißt
SCHALTUNG	Nabensch. Shimano Alfine 8
BREMSEN	hydr. Disc Shimano BR-M447
REIFEN	Schwalbe Big Ben 55-406 (20")
PACKMASS	ca. 80 x 74 x 42 cm

HERSTELLER	Tern Bicycles
	<a href="http://www.ternbicycles.com">www.ternbicycles.com</a>
PREIS/GEWICHT	3.399 Euro/22,6 kg
RAHMEN/GABEL	Aluminium geschweißt
SCHALTUNG	Shimano Deore 1x11, 11-36 Z.
BREMSEN	hydr. Disc Magura MT4
REIFEN	Schwalbe Big Apple 55-406 (20")
PACKMASS	ca. 83 x 70 x 42cm

**DIE ZEITEN SIND GÜNSTIG** für Falträder: Angesichts autoverstopfter Städte und überschrittener Feinstaub-Grenzwerte haben der Mix und das Teilen von Transportmitteln eine leuchtende Zukunft. Vom Weg zum Carsharing-Stellplatz bis zur Tages-Ausflugstour vom Endbahnhof (zu dem ein Klapprad umsonst mitfährt) reicht das Einsatzspektrum. Dazwischen liegen der tägliche Pendler-Einsatz im kombinierten Nahverkehr, die Stellplatzsorgen in der Großstadtwohnung oder Wohnmobil-Reisen mit kompaktem „Beiboot“. In jeder dieser Marktnischen ist Platz für ein anderes Klapprad – vom kaum fahrbaren Winzling bis zum zerlegbaren Vollformat-Rennrad.

Doch wo ist die Nische für **Falt-Pedelecs**? Dass sie klein ist, zeigt ein rascher Marktüberblick. Nicht einmal eine Handvoll Lösungen sind uns bekannt, und unter ihnen sticht die von Tern heraus: Das Modell Vektron ist keine Lösung mit irgendwie angeflanschem Akku und Motor, sondern eine gezielt für den E-Antrieb optimierte Konstruktion. Und, günstig für einen Praxisvergleich, es hat mit dem motorlosen Modell Vergé einen ähnlich hochwertig konstruierten zweieiigen Zwilling. Die Ähnlichkeit ist groß: Die Faltfunktion mit sehr soliden Scharnieren führt nicht zum kompaktesten Paket auf dem Markt, doch beide Modelle sind im Packmaß fast identisch. Die Motorvariante hat am Gepäckträger Rohrstücke für eine gute Hochkant-Parkposition, das Muskelmodell steht besser waagrecht. Beide sind gefaltet mit etwas ausgezogener Stütze gut, aber nicht ganz mühelos zu schieben. Auch die sehr souveränen Lenk- und Fahreigenschaften teilen beide. Fahrer bis etwa 1,90 Meter freuen sich über die mögliche Sitzlänge und -höhe. Die gravierenden Unterschiede liegen an anderer Stelle: Die hochwertig ausgestattete Motorversion ist nicht nur 1.300 Euro teurer, sondern vor allem fast neun Kilo schwerer als der Muskel-Falter. Das Gesamtgewicht liegt mit fast 23 Kilo auf dem Niveau maximal ausgereizten Fluggepäckes. Auch mit gesundem Rücken wuchtet man das nicht gerne in den Auto-Kofferraum, geschweige denn eine Bahnhofstreppe hinauf. Und so lautet die Essenz aus unserem kleinen Praxistest: E-Falträder wie das Vektron können tolle Freizeitbegleiter sein, auch für ausgewachsene Tagestouren. Als häufig zu verladendes Teil einer Mobilitätskette ist die Muskel-Variante nach wie vor die bessere Wahl.





Mit Dank an [www.landkarten-hofmann.de](http://www.landkarten-hofmann.de)





# WIE ES EUCH GEFÄLLT

VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN: REISERÄDER SIND EINE BESONDERE SORTE RAD. GLOBETROTTER UND VIELFAHRER HABEN OFT SPEZIELLE ANSPRÜCHE AN IHR GEFÄHRT. GUT, DASS ES MACHER MIT IDEEN GIBT, DIE DARAUS TOLLE RÄDER FERTIGEN

TEXT Jochen Donner FOTOS Daniel Simon



# WOVON TRÄUMST DU?

**HEY, WAS GEHT?** Wer so fragt, sucht meist einen coolen Einstieg in unverbindlichen Small Talk. Die Antworten, die wir auf diese Frage erhalten haben, präsentieren wir auf den folgenden Seiten – denn wir haben neun ausgewiesene Reiserad-Spezialisten befragt. An Small Talk sind solche Leute weniger interessiert, sie machen lieber. Ihre neun sehr speziellen Fahrräder, die den Grenzen des derzeit technisch Machbaren sehr nahekommen, stellen einen Gesamtwert von fast 52.000 Euro dar, addiert man die Einzelpreise. Dafür darf es dann schon mal etwas persönlicher werden.

## REISERÄDER SIND IMMER INDIVIDUELL

Für nicht wenige Reisende ist die Fernfahrt auf dem Fahrrad der Weg zum Abenteuer. In exotischen Gegenden kämpfen tapfere Globe-Treter mit harten Bedingungen: schlammige oder sandige Strecken, wüste Steigungen, steinige Pisten, extreme Temperaturen, gepaart mit Monsunregen oder totaler Trockenheit. Das muss das Rad ebenso wegstecken wie sein Pedaleur. Defekte unterwegs sind mindestens ärgerlich; mitten in einer Wüstendurchquerung kann eine irreparabel defekte Schaltung aber auch bedrohliche Folgen haben. Es liegt also nahe, auf robuste, wenig anfällige, aber auf jeden Fall reparable Technik zu setzen – die selbstverständlich auch auf einem gepflegten Flussradweg nie fehl am Platz ist.

## DER RAHMEN IST DAS GRUNDGERÜST

Für Rahmen gilt das besonders: Eine Delle im Oberrohr, weil der Lenker umschlägt, ist ärgerlich, aber nur ein optischer Makel. Wenn sich aber die Fuhre samt Gepäck auf einer schnellen Passabfahrt unkontrollierbar aufschwingt, beeinträchtigt das die eigene Sicherheit. Auch existieren unterschiedliche Begriffe davon, was bequemes Radfahren bedeutet: Der eine liebt die aerodynamische Rennrad-Sitzposition, der andere sitzt am liebsten aufrecht, damit er möglichst viel sehen kann. Deshalb benötigt fast jeder Reiseradler ein Bike, das auf die konkreten Anforderungen seines Reviers, seiner Route, auf die persönlichen Vorlieben und Körpermaße angepasst ist. Man will schließlich in Zukunft viel Zeit miteinander verbringen.

Bei der Recherche haben wir jedem Hersteller die Frage nach seinem Traumprojekt gestellt. Zwei sind wunschlos glücklich.

Einer träumt von Rädern, die endlich nie mehr knacken, der andere vom eleganten Seitenständer oder einem neuen Lötter. Aber gleich vier von neun wünschten sich schlicht: mehr Zeit zum Radfahren!



## SPEZIALISTEN WISSEN MEHR

Nicht ohne Grund betont jeder der neun Hersteller, die wir um ihr Spitzen-Modell gebeten haben, seine langen Jahre im Geschäft. Intensive Erfahrung im Bau von Reiserädern beziehungsweise deren Rahmen ist ein Schatz, der sich direkt in Qualität und Verlässlichkeit eines Bikes ummünzen lässt. Ein Rahmenbauer weiß ziemlich genau, ob und bei welcher Belastung sein Rahmen das unerwünschte Lenkerflattern zeigen könnte. Die gezielte Auswahl und Abstimmung einzelner Rohre auf ihre jeweilige Aufgabe ist der Schlüssel zu einem sicheren und robusten Fahrradrahmen. Rahmenbauer greifen meist zu Stahlrohren, die in großer Vielfalt zu bekommen und gut zu verarbeiten sind und sinnvolle Materialeigenschaften aufweisen: Stahl ist zäh, wenig anfällig gegen Bruch und Ermüdung, und die Rahmen werden nicht zu schwer. Edelstahl und Titan werden auch für Rahmen von Reiserädern verwendet, sind aber deutlich teurer und aufwendiger zu verarbeiten. Außerdem muss der Rahmenbauer genauer bewerten, ob der jeweilige Mix ihrer Eigenschaften zu den Bedürfnissen des Kunden passt. Norwid, Patria und Wiesmann sind Beispiele für komplett in Deutschland handgefertigte Räder, vom Rahmen bis zur letzten Schraube.

Gute Reiseradrahmen kommen aber nicht zwingend nur aus Deutschland. Auch Aluminium ist ein sinnvoller Werkstoff für Fahrradrahmen, und das Know-how für dessen Verarbeitung konzentriert sich in Asien. Auch gute Stahlrahmen kommen von dort. Sauber konstruierte Rahmen-Gabel-Sets, sorgfältig gefertigt von ambitionierten Zulieferern, prägen die Bikes von Falkenjagd, Idworx, Maxx, MTB Cycletech, Tout Terrain und Velotraum, die den ausführenden Betrieben ihre jeweilige Idee des optimalen Reiserades vorgeben. Der Rest ist eine penible Qualitätskontrolle.

## KAIZEN ODER DIE STETE VERBESSERUNG

Spricht man mit den Machern, fällt auf, dass sie alle selbst, persönlich oder in ihrem Teams, Reise-Erfahrung mit dem Fahrrad haben. Auch der enge Kontakt zu ihren Kunden, die das Produkt draußen um die Welt bewegen, fließt immer direkt in die Produktentwicklung ein. Die einzelnen Radmodelle existieren meist über einen langen Zeitraum hinweg und werden von Generation zu Generation immer weiter verbessert. Das ist einer der entscheidenden Punkte, die ein Reiserad gut oder sogar rundum perfekt machen.





Fast nahtlos fügt sich das Ausfallende in den Titan-Hinterbau des Aristos. Per Achs-Exzenter lässt sich auch die Spur des Hinterrads exakt ausrichten

## EDELMETALL

**ES KLINGT** zutiefst pragmatisch, wenn Falkenjagd-Chef Andreas Kirschner über sein Titanbike spricht: Ein sportliches, leichtes Bike mit breitem Einsatzbereich sei das halt. Etwas, mit dem man fast überall zurechtkommt. Dabei steckt hier in jedem Detail enormer Aufwand: Ein Titanrahmen, teuer, leicht, steif und unempfindlich, mit feinen Schweißnähten geschmückt, bildet die Basis des vielseitigen Randonneurs. Auch Gabel, beide Gepäckträger und die Sattelstütze bestehen aus dem korrosionsbeständigen, aber aufwendig zu verarbeitenden Metall. Kirschner hat stabile Syntace-Steckachsen in die Ausfallenden konstruiert: Die Räder sitzen exakt im Rahmen, das Rad gewinnt an Fahrstabilität und Spurtreue. Eine knackige Rennrad-Schaltung besorgt den Antrieb mit 2x11 Gängen und breiter Gesamtübersetzung. Die kleinen Scheiben der Rennbremsen limitieren die Gesamtlast; das Aristos ist, auch von seiner Herkunft als Gravelbike, mehr Sport-Bike als Lasttier. Dennoch stemmt es unsere vier Testtaschen klaglos. Die leichten Laufräder mit Noppenreifen rotieren, dass es eine Freude ist. Leichtfüßig geht das Bike vorwärts, lässt sich präzise und sensibel lenken, beschleunigt bis zur akuten

Atemnot seines Fahrers. Die Sitzposition fällt sportlich, aber nicht zu gestreckt aus, auf dem Brooks-Sattel sitzt der Langstreckenradler bequem. Der kurze Hinterbau macht das Aristos wendig, dennoch bleibt genug Platz, damit die Fersen beim Treten nicht an Packtaschen stoßen. Am Vorderrad dagegen wird es für große Füße etwas knapp. Im aktuellen Modelljahr weist der Rahmen einen Sockel zur Befestigung des Radständers auf: Reiseradler werden das zu schätzen wissen, Sportbiker gelassen in Kauf nehmen. Ganz pragmatisch gesehen!

### FALKENJAGD ARISTOS CX RANDONNEUR

PREIS	<b>7.767 Euro</b>
GEWICHT O. PEDALE	11,4 kg
RAHMEN	Titan, geschweißt
GABEL	Titan, geschweißt
	Syntace-X-12-Steckachse; Disc
SCHALTUNG	SRAM Force 2x11; 50, 34/11-32 Zähne; Kette SRAM PC 1170
BREMSEN	SRAM Force, Red Hydraulik-Disc
REIFEN	Schwalbe G-One Allround 35-622 Tubeless

[www.falkenjagd-bikes.com](http://www.falkenjagd-bikes.com)

### »Das Bike bedeutet Freiheit für mich«



Andreas  
Kirschner,  
Falkenjagd und  
Rennstahl

**SEIN ERSTES FAHRRAD** ist Andreas Kirschner in Erinnerung geblieben: „Damit konnte ich zu Hause über den Hof sausen, dann weiter die Straße runter, bis zum Wald!“ Da waren die Kumpels, dort wartete das Abenteuer. So viel anders ist das auch heute nicht. Mit gleich zwei Firmen verfolgt Kirschner seine Idee vom idealen Fahrrad – jeweils möglichst genau auf seinen jeweiligen Einsatzzweck abgestimmt. In Stahl oder Titan konstruiert er Rahmen, Gabeln und Komponenten wie Träger, Vorbauten, Sattelstützen. Geeignete Partnerbetriebe setzen diese Konstruktionen dann um. Spezialisten wie Tune oder Syntace liefern hoch entwickelte Komponenten zu. Stahl und Titan verwendet Kirschner, weil er es für langlebiger und nachhaltiger erachtet als Aluminium oder Carbon. Kirschner mag es, möglichst viele Bestandteile seiner Bikes selbst zu entwickeln, Werkzeuge und Fertigung in der eigenen Hand zu behalten. So kann er ständig daran weitertüfteln und optimieren. Um sich damit abzugrenzen, aber auch, um jedes Mal aufs Neue das beste Rad der Welt zu bauen.





## EINES FÜR ALLES

**ZEHN JAHRE ENTWICKLUNG** fließen in diesem Rad zusammen: Für Idworx-Chef Gerrit Gaastra ist das Rohler BLT „einfach das perfekte Reiserad“. Es ist sportlich ausgelegt, langlebig ausgerüstet, extrem vielseitig einsetzbar und beeindruckend durchdacht. Einige der Spezialitäten des leichtgängig zu fahrenden Universal-Rades: ein Lenkanschlag, der das Oberrohr vor Dellen bewahrt. Das Tretlager mit unterschiedlich großen, rost-freien Kugellagern ist auf Lebenszeit geschmiert. Ein Messerstahl-Kettenblatt, die gehärtete Kette und eine Rohloff-Nabe bilden den langlebigen, robusten Antrieb. Das Yoke, die Anbindung der Kettenstreben am Tretlager, ist hochfest geschmiedet. Es bietet Platz für bis zu 80 Millimeter breite Reifen und große Kettenblätter, ohne Stabilität zu opfern. Die Bremsanlage ist extrem belastbar: Dicke Scheiben mit großem Durchmesser verkraften auch die extreme Hitze langer Bergabfahrten mit Gepäck. Die 15-Millimeter-Steckachse im Vorder-rad macht die Lenkung direkt und das Rad zusätzlich fahrstabil. 3D-gedruckte Kunststoffteile binden Schutzblech und Sattelstütze exakt an. Auf den breiten Carbonfelgen rollen die leichten Schlauchlos-Pneus selbst bei geringem Reifendruck von weniger als einem Bar spurtreu und komfortabel. Das Idworx rollt beeindruckend fahrstabil und ruhig, beherrscht jedes Terrain und bleibt auch mit 33 Kilo Gepäck immer souverän zu fahren.



Die Big Disc trägt ihren Namen zu Recht: Sie ist 3,2 Millimeter dick und verträgt deshalb extrem hohe Bremsstemperaturen

### IDWORX ROHLER BLT MULTISPEC

PREIS	<b>6.405 Euro</b>
GEWICHT O. PEDALE	15,9 kg
RAHMEN	Alu, smooth welded
GABEL	Alu, geschmiedet; tapered; Steckachse 15 mm; SON-Direktkontakt; Disc
SCHALTUNG	Rohloff Speedhub 500/14; Drehgriff; 43/17 Zähne; Kette KMC X1
BREMSEN	Hope Tech3; V2; Idworx Discs
REIFEN	Schwalbe G-One Allround 57-622 Tubeless
<a href="http://www.idworx-bikes.de">www.idworx-bikes.de</a>	



Gerrit Gaastra,  
Idworx Bikes

»Perfektion  
ist meine  
Leidenschaft«

**IN VIERTER GENERATION** sind die Gaastras in der Fahrradbranche: Marken wie Batavus und Koga gehen aufs Konto der Familie. Bei Idworx hat Gerrit Gaastra ein hochkarätiges Team um sich geschart, das permanent an neuen technischen Lösungen bastelt. Dazu steht Idworx in engem Kontakt zu seinen Kunden: auf regelmäßigen Vorträgen in europäischen Bike Shops, aber auch bei „Drop-by Fridays“, an denen man die Firma besuchen kann, oder „Speak to Gerrit“, einer Telefon-Verabredung per Website. Der Kontakt zu und Austausch mit den Kunden ist Gaastra wichtig. Man kann sich ohne Weiteres auch länger als eine Stunde mit ihm über die perfekte Zugverlegung unterhalten – ohne dass es je langweilig würde.





Schaltbremshebel von SRAM steuern die Gebra-Rohbox direkt an der Rohloff-Nabe. Erst dort findet der Schaltschritt statt

## RANDONNEUR

**IMMER MEHR STRECKENRADLER** bevorzugen gebogene Lenker am Rad: Vielfältigere Griffpositionen und bessere Aerodynamik machen sich auf langen Fahrten eben positiv bemerkbar. Bisher war die Kombination mit Getriebeschaltungen ein Problem: Es gab keine optimal passende Schaltmöglichkeit. Rahmenbauer Georg Blaschke gelingt nun die Verbindung von Rennbremshebeln mit einer langlebigen Rohloff-Getriebe-Nabe mit 14 gleichmäßig gestuften Gängen: Die „Rohbox“ ersetzt Rohloffs Seilbox, die Schaltzüge laufen getrennt zu zwei Hebeln am Lenker. Dort schaltet der linke Hebel in schwerere, der rechte in leichtere Gänge. Einziger Nachteil: Man hat keine Ganganzeige und weiß nicht sicher, in welchem Gang man sich gerade bewegt. Das kompakte Crossmaxx ist ein extrem stabiler Tourer mit neuem, in Details verbessertem Alu-Rahmen. Man sitzt moderat sportlich, bei ausgewogener Lenkung und Fahrverhalten, und sicher im Rad. Das Crossmaxx geht gutmütig zur Sache, rollt leise und satt. Die profilierten, pannensicheren Reifen haben Reserven auch für Feld- und Waldwege. Die Verwindungssteifigkeit liegt auch mit 33 Kilo Gepäck im grünen Bereich. Viel Augenmerk richtet Maxx auf Langlebigkeit und Wartungsarmut der Komponenten.



### MAXX CROSSMAXX DE LUXE RO

PREIS	<b>4.781 Euro</b>
GEWICHT O. PEDALE	16,7 kg
RAHMEN	Alu, geschweißt
GABEL	Steehammer; Stahl; tapered; geschweißt; Steckachse 15 mm
SCHALTUNG	Rohloff Speedhub 500/14; SRAM Rival, Gebra-Rohbox; 46/19 Zähne; Gates-Riemen
BREMSEN	SRAM Rival, Avid BB-7 Road, mechanische Disc
REIFEN	Schwalbe Marathon Mondial 50-622
	<a href="http://www.maxx.de">www.maxx.de</a>



Uwe  
Matthies,  
Maxx

## »Jeder Wunsch wird erfüllt«

**PER KONFIGURATOR** passt Custom-Hersteller Maxx seine Räder auf jeden einzelnen Kunden an. Mit gut 25 Jahren Erfahrung betrachten die Rosenheimer das Reiserad als höchst individuelles Fahrzeug – jeder braucht oder will das eine oder andere Detail anders. Die Stärke von Maxx ist es, auf jeden Kunden individuell eingehen zu können. Aus wenigen Grundmodellen entsteht so jeweils eine optimale Lösung – mit Herstellergarantie und notfalls weltweitem Ersatzteilversand. Deshalb stehen bewährte Technik und gut zu reparierende Teile im Vordergrund.



### E-lektrifizierend

Wünsche werden wahr: Ob Pinion-Getriebe, der neue Steps E5000-Motor von Shimano mit vollautomatischer Gangschaltung, Rohloff-Nabe oder flüsterleiser Hinterradnabenmotor – mit diesen Trikes können Sie alles machen. Sogar einen StVZO-konformen Blinker haben wir. Mit dem hat das Scorpion fs 26 S-Pedelec den Eurobike Award 2018 gewonnen.

Sie bestimmen, wie Ihr Traum-Trike aussieht. Wir fertigen es in unserer Manufaktur. Einzeln. Von Hand. Dahinter stehen mehr als 25 Jahre Erfahrung. Wenn Sie wissen wollen, wie Premium-Fahrradbau in Deutschland seit 1993 aussieht, fordern Sie jetzt kostenlos Ihr Liegerad-Infopaket an.

**HP**  
VELOTECHNIK

Telefon 0 61 92 - 97 99 20 • Fax - 97 99 22 9  
[www.hpvelotechnik.com](http://www.hpvelotechnik.com) • [mail@hpvelotechnik.com](mailto:mail@hpvelotechnik.com)





Unterhalb der verschweißten Gepäckträger-Basis lässt sich die Riemenspannung mit einer verstellbaren Achse justieren

## KONSEQUENT KLASSISCH

### MTB CYCLETECH PAPALAGI GPI

PREIS	<b>4.899 Euro</b>
GEWICHT O. PEDALE	17,8 kg
RAHMEN	Reynolds 853 CroMo, geschweißt
GABEL	Stahl, geschweißt; Disc
SCHALTUNG	Pinion 1.18; Drehgriff; 32/24 Zähne; Gates-Riemen
BREMSEN	Shimano XT Disc
REIFEN	Schwalbe Marathon Plus MTB 54-559
<a href="http://www.mtbcycletech.com">www.mtbcycletech.com</a>	

**IRGENDWO ZWISCHEN ALASKA UND MEXIKO** liegt der Ursprung des Papalagi: eines Reiserads, das US-Designer Butch Gaudy für sich und seine Frau baute, da sich Anfang der 80er-Jahre kein besseres Vehikel für die Reisepläne des Hippie-Pärchens auftreiben ließ. In seiner heutigen Inkarnation ist das Rad, das nach dem Titel eines zivilisationskritischen Südseeromans aus den 20er-Jahren benannt ist, ein gereifter Klassiker. Die „große Reise“ ist sein Thema, nicht flinke Alltags-Kurzstrecken oder gemütliche Flussradtouren. Sein verwindungssteifer Rahmen mit eingeschweißter Unterkonstruktion für den Gepäckträger besteht aus soliden Reynolds-Stahlrohren, überzogen mit einer widerstandsfähigen Pulverlackschicht. Kleine 26-Zoll-Laufräder, robust und seitensteif, machen trotz des hohen Gesamtgewichts das Rad wendig und lassen sich agil beschleunigen. Das Tretlager liegt ungewöhnlich tief, was man in Kurven besser im Kopf behält, um nicht mit der Kurbel aufzusetzen. Der tiefe Schwerpunkt wirkt sich indes vorteilhaft aufs Handling aus: Das kompakte Papalagi fährt sich sehr laufruhig, wieselt aber auch gerne flink um Kurven. Der hintere Teil des Rades ist lang genug, damit die Fersen beim Kurbeln nicht an die Packtaschen stoßen, was bei 26-Zoll-Rädern nicht selten vorkommt. Die Gepäcktaschen hängen außergewöhnlich stabil, das Rad lässt sich auch bei voller Zuladung von 22 Kilo am Heck und elf Kilo vorne nie aus der Ruhe bringen. Allerdings: Eine Parkstütze haben wir beim Auf- und Absatteln der vier Taschen vermisst.



**Martin Schütz,**  
Industrial Designer  
an der ZHdK und  
Fahrradentwickler  
für MTB Cycletech

»Das Papalagi  
ist unser  
Ur-Modell«

**BIS INS JAHR 1981** reicht der Stammbaum des Weltreiserads von MTB Cycletech zurück. Für die Firmengründer war das Papalagi damals auch ihr ganz persönliches Vehikel zum Ausbruch, zur Erkundung ferner Länder. Verbesserungen fließen seitdem laufend aus dem steten Kontakt zu seinen Nutzern ins Papalagi ein. Jüngste Updates sind die Integration des Pinion-Getriebes und des verschweißten Gepäckträger-Rahmens am Heck. Noch heute entwickelt MTB Cycletech in der Nähe von Zürich alle Räder von Grund auf selbst. Dabei stehen immer die Bedürfnisse des Fahrers im Zentrum jeder Entwicklung. Hohe Alltagstauglichkeit, durchdachte Geometrie und ausgereifte Ergonomie sind dabei so wichtige Kriterien wie hochwertiges Design und perfekte Funktion.





In einer Feinguss-Muffe finden vier Rohre und die Stützenklemmung ästhetisch zusammen

## TRADITION UND MODERNE

**EIN STAHLRAHMEN** ist nur so gut wie seine Verarbeitung – das sieht nicht nur Rahmenbauer Rudolf Pallesen so. Sein Aaland-Rahmen besteht vollständig aus Edelstahl, sanft schimmernd, gebürstet, nicht lackiert und mit 56-prozentigem Silberlot in Mikrofusionsmuffen handgelötet. Der Werkstoff garantiert, neben völliger Rostresistenz, hohe Zug- und Biegefestigkeiten, was bei einem Vielfahrer-Rad willkommene Eigenschaften sind: Der Rahmen ist extrem langlebig und wird mit der Zeit durch eine dezente Patina immer schöner. Die Muffenbauweise gibt Winkel und Rohrdurchmesser vor: Die Kunst besteht darin, Geometrie und Materialeigenschaften auf den gewünschten Einsatz als Reise- und Tourenrad abzustimmen. Das ist Norwid gut gelungen: Das Aaland fährt sich schneidig, präzise und dennoch gutmütig. Die Sitzposition ist entspannt, mit leicht geneigtem Rücken, eine bewährte Rohloff-Schaltung mit Zahnriemen bietet gut abgestimmte 14 Gänge für Berg und Tal. Die überragenden Magura-Bremsen gefallen durch ihre Kraft und Sensibilität. Unter sehr viel Gepäck (im Test 33 Kilo) beginnt der Rahmen sich zu verwinden, was Lenkpräzision und Spurtreue beeinträchtigt.



Rudolf  
Pallesen,  
Norwid

### NORWID AALAND

PREIS	<b>6.045 Euro</b>
GEWICHT O. PEDALE	15,3 kg
RAHMEN	Edelstahl, gelötet
GABEL	Edelstahl, gemufft: SON-Direktkontakt
SCHALTUNG	Rohloff Speedhub 500/14; Drehgriff; 55/20 Zähne; Gates-Riemen
BREMSEN	Magura MT4 Disc
REIFEN	Conti Topcontact II 37-622
	<a href="http://www.norwid.de">www.norwid.de</a>



»Jeder Rahmen  
ist ein  
Einzelstück«

### VON DER PIKE AUF

hat Rudolf Pallesen das Rahmenbauer-Handwerk gelernt: Seine Lehrzeit absolvierte er bei den Koryphäen Hans Lutz und Karl-Heinz Lange, dessen Betrieb er 1992 auch übernahm. Seitdem haben viele Hundert Norwid-Räder wohl jede Straße der Welt einmal befahren. Aus dem engen Kontakt mit seinen „Kilometerfressern“ entwickelt Pallesen seine Räder behutsam weiter. Besonders wichtig ist ihm die intensive Beratung vor jedem Auftrag: Nur dann stimmt das Rad ergonomisch, technisch und ästhetisch vollständig mit den Wünschen seines Besitzers überein.



SPÜRE  
DEINE  
SINNE.

[WWW.GONSO.DE](http://WWW.GONSO.DE)







Leichte Laufräder und bissige, leichte Reifen machen das robuste Rad flink im Antritt

## FÜR ECHTE HÄRTEFÄLLE

**BEKANNT UND BELIEBT** ist Patrias Modell „Terra“ unter Weltreisern: ein 26-Zoll-Reiserad mit robustem Stahlrahmen, der mit Naben- oder Kettenschaltung, mit Disc- oder Maguras HS-Felgenbremsen ausgerüstet werden kann – ganz nach Anforderungsprofil und individueller Vorliebe. Das „Kosmos“ offeriert Patria als kernige Alternative Reisenden, denen das Terra noch nicht genügend Tragkraft für richtig viel Gepäck und ausreichende Belastbarkeit für wirklich grobe Behandlung mitbringt: ein Rad für härtere Einsätze. Dazu verlötet die Rahmenbau-Manufaktur einen noch stärkeren Rohrsatz des westfälischen Stahlrohr-Spezialisten Poppe & Potthoff: Die Rohre haben eine Wandstärke von durchgehend 0,9 Millimetern, was das Rad zwar schwerer, aber auch noch belastbarer macht: Laut Patria steckt das Rad 180 Kilogramm zulässiges Gesamtgewicht weg. Leichte Stollenreifen und Felgen sowie sein tiefer Schwerpunkt machen das relativ schwere Kosmos dennoch recht agil. Hochwertige Komponenten ergänzen das All-Wege-Reiserad ideal, vor allem der bequeme Brooks-Sattel C17 ragt, wie an einigen anderen Bikes auch, deutlich heraus. Mit voller Test-Last von 33 Kilo, verteilt auf vier Taschen, kommt das Patria sehr anständig zurecht. Am Lenker spürt man bei beladenem Lowrider allerdings, dass sich die Gabel ein wenig verwindet.

### PATRIA KOSMOS RO

PREIS	<b>3.444 Euro</b>
GEWICHT O. PEDALE	17,1 kg
RAHMEN	Poppe & Potthoff CroMo, gemufft und gelötet
GABEL	Stahl, geschweißt
SCHALTUNG	Rohloff Speedhub 500/14; Drehgriff; 50/19 Zähne; Gates-Riemen
BREMSEN	Shimano XT Disc
REIFEN	Schwalbe G-One Bite 54-584
	<a href="http://www.patria.net">www.patria.net</a>



Jochen Kleinebenne, Patria

»Sauberes Handwerk ist unsere Stärke«

**NACHWUCHSSORGEN** plagen den Chef: „Es gibt zurzeit keinen einzigen Lötter auf dem Arbeitsmarkt!“ Zur Gegenwehr bildet Jochen Kleinebenne, Patria-Chef in dritter Generation, sein kompetentes Team innerbetrieblich aus. Die Fahrrad-Manufaktur arbeitet traditionell handwerklich und konzentriert sich auf zeitlose, hochwertige Fahrräder mit Stahlrahmen. Die komplette Fertigung im Haus und eine ausgefuchste Konstruktions-Software machen es möglich, fast ein Drittel der gemufften und verlöteten Stahlrahmen individuell auf Maß zu bauen. Winkel und Maße, aber auch unterschiedliche Steifigkeiten für einzelne Rohre lassen sich so zum perfekt abgestimmten Rahmen fügen. Das macht und kann heute kaum ein anderer Fahrradhersteller in Deutschland.





## GETRIEBE-RACER



Unter dem Cinq-Deckel sitzt eine Mechanik, die die Kommandos der Cinq-Bremsschalthebel in Pinion-Gangwechsel übersetzt

### TOUT TERRAIN 5TH AVENUE XPLORE

PREIS	<b>4.963 Euro</b>
GEWICHT O. PEDALE	16,0 kg
RAHMEN	Stahl, geschweißt
GABEL	Stahl, geschweißt; Disc
SCHALTUNG	Pinion C1.12; Cinq-Bremsschalthebel; 39/32 Zähne; Gates-Riemen
BREMSEN	Cinq Shift-R Road Pi, TRP Hylex Disc
REIFEN	Conti GP Urban 35-622
	<a href="http://www.tout-terrain.de">www.tout-terrain.de</a>

**KONSEQUENT WEITERGEDACHT:** Rennlenker-taugliche Schaltbremshebel und die Rohloff-Nabe hat Cinq, ein Ableger von Tout Terrain, schon früher miteinander kombiniert. Jetzt kann auch das Pinion-Getriebe der C-Linie mit zwölf Gängen vom Randonneurlenker aus geschaltet werden. Gerade Langstreckenfahrer profitieren von der Betriebssicherheit und Wartungsarmut einer Getriebebeschaltung. Das 5th Avenue von Tout Terrain brilliert auf Asphalt. Die superschnellen Conti-Rennreifen überraschen mit feiner Geschmeidigkeit und überlegenem Grip. Doch sie brauchen Druck von mehr als 4,5 Bar. Deshalb fühlt sich das Rad auf holperiger Strecke schnell hart an. Man sitzt aerodynamisch günstig und immer tourentauglich bequem, wozu auch die gelungene Ergonomie des Rennlenkers beiträgt. Das Bike reagiert auf harten Antritt stürmisch, was bei den leichten Laufrädern nicht verwundert. Dennoch rollt das 5th Avenue problemlos, sanft und ruhig dahin, hat man seine Reisegeschwindigkeit einmal erreicht. Auf langen Anstiegen mit Gepäck vermissen wir eine feinere Gangabstufung. Von den 33 Kilo Gepäck haben sich Rad und eingeschweißter Gepäckträger nicht beeindrucken lassen.

»Mit unseren Radreisen  
fing es an«

**AUF IHRER FAHRRADEXPEDITION** durch Asien wurde Oliver und seiner Partnerin Steffi 2001 klar, dass man das richtige Reiserad dafür erst noch entwickeln müsse. Mit dem voll gefederten Panamericana gelang ihnen gleich ein Achtungserfolg: So aufwendig und anspruchsvoll hatte noch niemand zuvor das Thema interpretiert. Features wie schnörkellose Stahlrahmen, der in den Hinterbau eingeschweißte Gepäckträger, ein Lenkeranslag, die Integration von Getriebebeschaltungen und Riemenantrieb – oft adaptieren die Freiburger als Erste neue, sinnvolle Technik in ihre Räder.



Oliver und  
Stefanie  
Römer,  
Tout Terrain  
und Cinq



## NICHT DEINEN HINTERN

MIT RADHOSEN  
VON GONSO.

[WWW.GONSO.DE](http://WWW.GONSO.DE)



# G





Die mächtige Gabel verleiht dem Finder seine präzise Lenkbarkeit. Für Schutzbleche bleibt auch noch Platz

## ICH BIN DANN MAL WEG!

**EINFACH ABHAUEN** – dieser Traum rückt mit einem Bike wie dem Finder auf einmal greifbar nahe: Das Bike kann das! Die fetten, bissigen Reifen sind das Schlüsselkriterium: Mit 2,25 Meter Umfang sind die 27,5-Zoll-Reifen so groß wie ein 50 Millimeter breiter 28-Zoll-Pneu. Sie rollen hervorragend auf grobem Untergrund, klettern leicht über Hindernisse und haben Grip ohne Ende. Ideal passt dazu die fein abgestufte 18-Gang-Pinionschaltung mit Riemenantrieb, die auch auf schwierigen Strecken den Eindruck vermittelt, man führe ein Mountainbike. Dabei hängt viel vom Reifendruck ab: Schwalbe rät zu 1,5 bis 3 Bar. Doch im Gelände liefern die G-One-Reifen in Maximalbreite auch bei nur 0,7 Bar noch beste Ergebnisse. Auf Asphalt sind für mittengewichtige Fahrer knapp 2 Bar empfehlenswert; dann rollt der Pneu schnell, aber noch komfortabel und springt bei Hindernissen nicht. Mit dem Gepäckträger-Typ und den beiden Gepäckaufnahmen an der Gabel zielt das Finder klar auf Bikepacking-Freunde. Auch die innovative USB-Stromversorgung App-Con 3000 von NC17 spricht für Outdoor-Experimente: Ähnlich wie Tout Terrains Plug IV lädt der App-Con allerlei Geräte vom Nabendynamo. Man kann diese Elektronik-Patrone jedoch auch einfach aus dem Steuerrohr nehmen und an der Steckdose laden. Oder sie als Powerbank für ein Nachtlicht im dunklen Zelt verwenden.

### VELOTRAUM FINDER FD12

PREIS	<b>5.740 Euro</b>
GEWICHT O. PEDALE	15,9 kg
RAHMEN	Alu, geschweißt
GABEL	A-485, Alu, geschweißt; SON-Direktkontakt; Disc
SCHALTUNG	Pinion P1.18; Drehgriff; 32/28 Zähne; Gates-Riemen
BREMSEN	Magura MT4 Disc
REIFEN	Schwalbe G-One Allround 70-584
	<a href="http://www.velotraum.de">www.velotraum.de</a>



Stefan Stiener,  
Velotraum

»Das Fahrrad  
ist ein  
Lebensmittel«

**PRAXISTAUGLICHE RÄDER** konstruieren und bauen die Schwaben seit vielen Jahren. Mit hohem Qualitätsanspruch haben sie sich mittlerweile eine überzeugte Fan-Gemeinde geschaffen. Die lebhaften Rückmeldungen in Bild und Text auf der Webseite künden von enger Beziehung zwischen Produzent und Nutzern. Grundgerüst ist bei Velotraum immer ein stabiles Rahmen-Gabel-Set, das sich im weiten Bereich zwischen Alltags- und Abenteuer-Rad vielfältig konfigurieren lässt. Oft entstehen aus dem Feedback sogar neue Varianten: So kann das Finder jetzt auch mit Nabenmotor im Hinterrad oder mit Federgabel geordert werden. Die Möglichkeit, zwei verschiedene Laufradsätze zu verwenden, erweitert den Einsatzbereich zwischen Straße und Gelände noch mehr.





## WIESMANN F2814S

PREIS	<b>7.100 Euro</b>
GEWICHT O. PEDALE	13,4 kg
RAHMEN	Dedacciai Zerouno, gelötet
GABEL	Stahl, gelötet; 1 Zoll; Disc; Steckachse 12 mm
SCHALTUNG	Shimano XT 3x10; XT Rapidfire; 48, 36, 26/11-32 Zähne
BREMSEN	Shimano XT Disc
REIFEN	Schwalbe Marathon Supreme 37-622
<a href="http://www.wiesmann-bikes.de">www.wiesmann-bikes.de</a>	

Für eine stabilere  
Anbindung verlängert  
Rahmenbauer  
Wiesmann die Streben  
eines Tubus-Trägers

## ELEGANTE ERSCHENUNG

**IN DER KATEGORIE** „Beautiful Tour“ war das F2814S beim Concours Velo 2019 im schweizerischen Lausen nominiert. Beim „ersten internationalen Schönheitswettbewerb für Fahrräder“ räumten die Preise zwar andere ab, doch die Optik des Wiesmann-Tourers nimmt dennoch sofort gefangen: So schlanke Rohre, eine so klare Linie, so stimmige Proportionen. Und so schön zu fahren! Mit nur 13,4 Kilo steht das Rad (bis auf die Pedale) reisefertig da. Das zu unterbieten gelingt im Testfeld nur dem Titanrenner von Falkenjagd. Auch preislich liegen diese beiden Bikes eng beieinander. Wobei das Wiesmann deutlicher seine Vorliebe für kleines Gepäck zum Ausdruck bringt: Wie ein edles Rennpferd ist es auf freier Strecke in gestrecktem Galopp am besten. Als Ackergaul oder Lasttier wäre es mit seinem hauchzarten Dedacciai-Rohrsatz von 0,8/0,5/0,8 Millimeter Wandstärke missbraucht. Wiesmann ist mehr Künstler als sturer Stahlarbeiter, die Räder sind immer Einzelstücke. Alle Elemente tragen seine Handschrift, ob die filigranen Steckachs-Ausfallenden, der Gepäckträger, die schlanke Ein-Zoll-Gabel mit unsichtbar innen verlegten Lichtkabeln oder der handgeschweißte Stahlvorbau mit Doppelschraub-Klemmung. Wer mit dem kurzen Vor-



derbau und der knappen Fußfreiheit zum vorderen Schutzblech nicht zurechtkommt, dem baut der Meister einen längeren Rahmen. Eines allerdings bleibt: Seine Zeit, sein Aufwand und sein Material sind erstklassig. Das spiegelt der aufgerufene Kaufpreis klar wider. Doch es war noch nie billig, einen besonderen Geschmack zu haben.



**Florian Wiesmann,**  
Konstrukteur und  
Rahmenbauer,  
Wiesmann Bikes

»Es muss halt  
schon genau  
passen«

„**ICH KANN MICH SELBST NICHT** als Radreise-Experten bezeichnen“, gesteht Florian Wiesmann. Aber das ist für ihn sekundär, denn als Konstrukteur kommt es darauf an, zu verstehen, was der Kunde will. Das kann Wiesmann exzellent: Seit über 25 Jahren tummelt sich der gebürtige Schweizer in der Fahrradwelt, immer dort, wo die Werkbank steht. Das Rahmenbauer-Handwerk hat er bei Kult-Schweißer Ben Serotta in den USA erlernt. Auch am Start von Tout Terrain in Freiburg war er beteiligt. Wiesmann-Rahmen zählen zum Elegantesten, was man auf zwei Rädern kaufen kann. Jedes Exemplar baut der Kleinstunternehmer direkt nach Kundenwunsch. „Glücklicherweise kann ich es mir leisten, nicht auf Kostenfaktoren Rücksicht zu nehmen“, freut sich der Mittvierziger.





FÜR UNS  
SIND E-BIKES  
EXTREM  
SINNVOLL



# » Traumfänger «

SIE FAHREN SCHON MAL VORAUSS: RAD-ABENTEUERER UNTERNEHMEN REISEN WEIT JENSEITS DER ÜBLICHEN DAUER UND STRECKENLÄNGE. SIETUN DAS, WOVON VIELE TRÄUMEN – UND INSPIRIEREN UNS, ZUGUNSTEN TIEFER ERFAHRUNGEN SELBST ETWAS ZU WAGEN. DIE PROFIS UNTER IHNEN LEBEN VOM REISEN UND IHREN BERICHTEN DARÜBER. EIN TRAUMJOB? IM MYBIKE-GESPRÄCH BERICHTEN FÜNF WELTENBUMMLER ÜBER LUST UND LAST DES LEBENS ALS PROFI-ABENTEUERER

TEXT Jörg Spaniol

**DENIS KATZER** lehnte 1991 einen Job bei einem Büromaschinenhersteller ab und reist seitdem als Profi-Abenteurer um die Welt. Zusammen mit seiner Frau Tanja und oft mit Hund ist er angetreten, „die längste dokumentierte Expedition der Menschheitsgeschichte“ zu unternehmen. 30 Jahre soll sie dauern und hat die beiden schon 7.000 Kilometer zu Fuß durchs australische Outback oder per E-Bike (weitestgehend) auf dem Landweg nach Thailand geführt. Denis Katzer erreichten wir noch zu Hause – bevor das Paar zur nächsten Expeditions-Etappe aufbricht.

**MYBIKE** Hallo Herr Katzer, darf ich fragen, wohin die Reise geht?

KATZER Nach Thailand. Wir machen da weiter, wo wir beim letzten Mal aufgehört haben. Das ist unser Konzept.

**Wieder mit dem E-Bike?**

Ja. Für uns sind E-Bikes extrem sinnvoll. Wir waren mal mit normalen Rädern in der Mongolei unterwegs. Ich hatte alleine 110 Kilo Nutzlast inklusive Taschen und Anhänger. Ein großer Teil davon sind Kameras und andere Arbeitsmittel für die Dokumentation. Außerdem viele Ersatzteile und manchmal zusätzlich 30 Liter Wasser, weil wir in Gegenden unterwegs waren, wo es keine Hilfe von außen gegeben hätte. Ich habe gemerkt: Da arbeitet man sich ohne Motor auf.

**Und die E-Bikes stehen noch in Thailand?**

Oh je, E-Bikes und Transport, das ist eine lange Geschichte. Wollen Sie sie hören?

**Aber gerne!**

Weil man Akkus nicht im Flugzeug transportieren darf, haben wir sie in Thailand gelagert.

## STECKBRIEF

**Namen:** Denis und Tanja Katzer

**Alter:** 59 und 49 Jahre

**Zuhause:** bei Nürnberg

**Markenzeichen:** viele Sponsorenlogos und meistens ein Hund

[www.denis-katzer.com](http://www.denis-katzer.com)

Jetzt hat sich aber die Technik weiterentwickelt, und unser Radsponsor verwendet ganz andere Akkus. Wir werden die neuen Räder also auf dem Landweg zum Start transportieren. Zum Glück haben wir einen weiteren Sponsor gefunden, der expeditionstaugliche Wohnmobile herstellt. Das Expeditionsmobil stellen wir dann zwei Jahre unter, bevor es wieder heimwärts geht. Insgesamt ist das ein Riesenaufwand mit sattem sechsstelligem Budget.

**Das muss man erst mal zusammenbekommen! Wir gehen also davon aus, dass auch eine Expedition echte Arbeit bedeutet.**

Ja, klar. Wenn ich in Deutschland bin, arbeite ich 50 Stunden pro Woche an der Organisation und Vermarktung. Um Erfolg zu haben, muss man gut organisiert sein und ein Thema haben.

**Und worum geht es bei Ihrem Asien-Trip?**

Um die asiatischen Elefanten. Die werden im Tourismus und im Arbeitseinsatz geschunden und gequält. Wir steuern Nationalparks und Initiativen an, die sich um deren Schutz bemühen. Ein positives, sinnhaftes Thema gibt uns die Energie, mit unserer Expedition weiterzumachen. Es ist der beste Job aller Zeiten, und ich werde auf diese Art unterwegs sein, solange es Körper und Psyche mitmachen.

**Und wo bleibt ein Abenteurer als Rentner?**

Australien ist super, aber ich bin auch sehr gerne in Deutschland. Man lernt zu schätzen, dass es ein Land ist, in dem die sozialen Ungerechtigkeiten noch nicht alles überlagern, in dem Trinkwasser aus der Leitung kommt, in dem man kulturell eingebunden ist. Aber jedesmal, wenn wir zurückkommen, ist Deutschland sehr exotisch.





## Freidenker hoch zwei

**VOR GUT 15 JAHREN** lernten sich Ellen und Elmar kennen – und beschlossen sofort eine gemeinsame Radreise. Mittlerweile listet ihre Website 45 per Rad besuchte Länder auf, der Radreise-Kilometerstand liegt satt über 100.000 Kilometer. Doch Profi-Radreisende sind die beiden Holländer nicht mehr. Ellen, die die Reisen mit ihren professionellen Fotos vermarktet, ist Realistin: „Ich vermisse dieses Leben immer noch jeden Tag. Aber von einem Artikel pro Monat und ein paar verkauften Fotos kann man auf Dauer nicht leben. Wir haben zum Glück beide in einem auf Reisen spezialisierten Rad- und Outdoorladen Arbeit gefunden“, sagt sie. Der Job bietet eine gewisse Sicherheit – und offensichtlich auch Freiheiten: Ellen und Elmar sind bei unserem Telefonat schon auf dem Sprung nach Norwegen.

Nun ist es keineswegs so, dass andere einfach bessere Fotos lieferten. Was die beiden „Bicycle Junkies“ daran hindert, hauptberuflich zu reisen, ist – so widersprüchlich das klingen mag – ihr Streben nach Freiheit. „Wir hätten mit wei-

### STECKBRIEF

**Namen:** Ellen und Elmar van Drunen

**Alter:** 44 und 45 Jahre

**Zuhause:** Rotterdam, Niederlande

**Markenzeichen:** wilde Landschaften mit Wolken  
[www.bicycle-junkies.com](http://www.bicycle-junkies.com)



teren Sponsoren mehr verdienen können. Aber dann wären wir weniger frei gewesen, weil man sich damit abhängig macht von deren Wünschen. Letztlich geht es doch bei solchen Reisen darum, frei zu sein!“

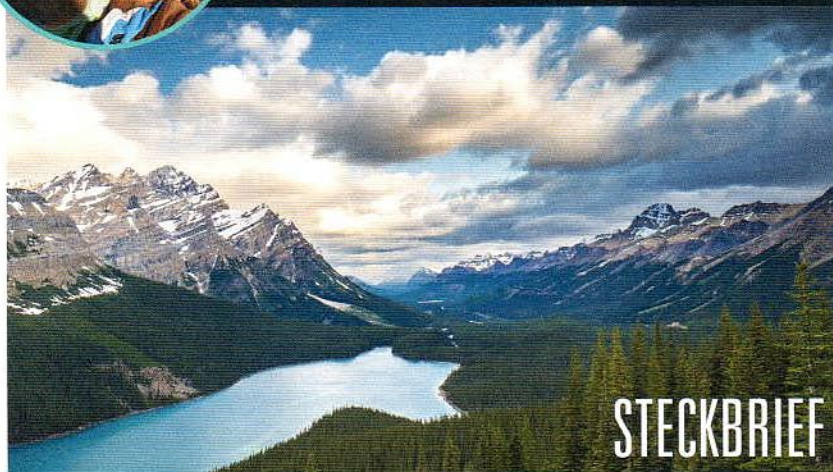
In dieser Denke hat auch die gepflegte Internetpräsenz der beiden nicht nur den Zweck, ihre Abenteuer zu vermarkten. „Blogs und Artikel helfen mir auch dabei, die ganzen Erlebnisse zu verarbeiten und dadurch das Gehirn freizukriegen. Ich kann dann einfacher im Moment leben“, sagt Ellen. Und diese Suche nach geistiger Weite spiegelt sich auch in der Liste ihrer bisherigen Lieblings-Reiseländer: Peru, Bolivien und Namibia liefern den denkbar größten Kontrast zur Besiedlungsdichte der Niederlande.

» **WIR HÄTTEN MEHR  
VERDIENEN KÖNNEN. ABER  
DANN WÄREN WIR  
WENIGER FREI GEWESEN**





DER VORTRAG MUSS EIN  
NEBENPRODUKT BLEIBEN



STECKBRIEF

**Namen:** Anita Burgholzer und Andreas Hübl | **Alter:** 38 und 43 Jahre | **Zuhause:** Steyr, Österreich | **Markenzeichen:** unbeirrbar gute Laune | [www.nandita.at](http://www.nandita.at)

## Charme und Drohne

**AM ANFANG WAR DAS ENDE.** Das Ende des ganz normalen, bürgerlichen Lebens. 2010 haben Andreas Hübl und Anita Burgholzer ihr Hab und Gut verkauft, ihre Jobs gekündigt und die Taschen gepackt. Sie sind um die Welt geradelt, mit dem Pedelec-Tandem nach China gefahren und haben die Rocky Mountains unter die extrabreiten Reifen ihrer Reiseräder genommen. Und schon nach der ersten, immerhin 38.000 Kilometer langen Weltreise war daraus ein neues Lebensprogramm geworden: Reise und rede darüber. Als Gespann nennen sie sich „Nandita“, ein Mix ihrer beiden Namen, und reisen mit ein paar Kisten voller technischer Ausrüstung durch die Stadthallen und Kinosäle, um von ihren Abenteuern zu berichten.

Für Andreas ist das ein Balanceakt: „Natürlich reist man anders, fotografiert man anders, denkt man anders, wenn man einen Vortrag machen will. Aber das muss ein Nebenprodukt bleiben, sonst geht die Leidenschaft verloren.“ Doch weil ein Vortrag ohne Drohnen-Filme und die Präsenz ohne soziale Medien nicht mehr so einfach funktionieren, ist eine gewisse Professionalisierung schwer zu vermeiden. Noch loben die Besucher die authentische, unverstellte Erzählweise und den Humor der beiden. „Mir persönlich gefällt es weniger, wenn ein Vortrag zwar technisch brillant ist, aber aussieht wie eine durchgetaktete Produktion“, sagt Andreas.

Entsprechend vorsichtig navigieren die beiden zwischen Effizienz und Freiheit. Alle zwei Jahre gönnen sie sich ein paar Monate dort, wo der Himmel weit und das Leben analog ist. Nicht einmal E-Bikes will Andreas dabei haben. „Da wird die Technik zu wichtig. Solange wir gesunde Beine haben, fahren wir lieber aus eigener Kraft“, sagt er. Weil diese Suche nach Weite, Bergen und Wüsten sie nicht komplett ernährt, arbeitet Anita zwischendrin als Werbegrafikerin. Andreas führt Mountainbiketouren, organisiert ein eigenes Vortragsprogramm – und plant zwischendrin die bevorstehende Auszeit: „Demnächst geht es nach Bolivien, Peru und Nordchile.“

MET

# ELFO & GENIO

MEHR SICHERHEIT MIT  
FONTANELLENSCHUTZ FÜR  
KLEINKINDER



### KLEINKIND-SICHERHEITSTECHNOLOGIE

Kinderhelme erfordern andere Sicherheitskriterien als Helme für Erwachsene. Deshalb haben MET Kinderhelme keine Kontaktpunkte zur Fontanelle, dem weichsten Teil des Kinderkopfes. MET Kinderhelme schützen besser.



Infos auf [www.met-helmets.com](http://www.met-helmets.com)



# Frohrentner

**MYBIKE Tilmann, du warst bis vor Kurzem hauptberuflich Radreisender. Vier Jahrzehnte lang! Das klingt für viele sicher beneidenswert. Was hast du cleverer gemacht als andere?**

WALDTHALER Cleverer, ich weiß nicht. Aber ich hatte gute Voraussetzungen! Als gelernter Koch und Konditor habe ich vor allem auf den ersten Reisen immer wieder für Geld arbeiten können. Außerdem hat es auch mit der persönlichen Ausstrahlung zu tun. Ich glaube, jeder unterwegs hat gemerkt, wie gerne ich reise. Es ist eine positive Ausstrahlung, und deshalb haben die Leute mich gerne unterstützt. So war das auch mit den Sponsoren: Ich habe das gerne gemacht, und genau deshalb vielleicht auch besonders gut.

**Hast du unterwegs mal professionelle junge Reiseblogger getroffen und mit ihnen über das Reisen als Beruf geredet?**

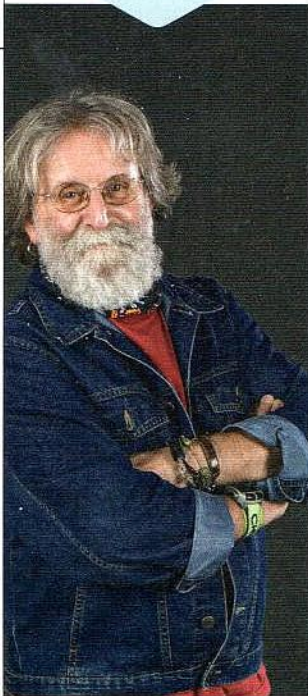
Nein. Die waren ja auch nicht da, wo ich war. Aber von anderen Radreisenden, die auch Geld damit verdienen wollen, bekomme ich immer wieder Fragen. Wen sie anrufen sollen fürs Sponsoring, solche Sachen. Aber Leute, da müsst ihr selbst durch! Ihr müsst Erfahrungen machen, selber lernen. Lernen ist etwas anderes, als im Internet nachzulesen.

**Deine erste lange Reise, „Solo zwischen den Polen“, hat vier Jahre gedauert und ging über 55.000 Kilometer. War das profitabel?**

Das war im Grunde meine Lehrzeit. Da habe ich vieles über die Freiheit gelernt, die mir das Rad gibt, und ich habe meinen Beruf als Rad-Abenteurer von der Pike auf gelernt. Anfangs hat das Radmagazin TOUR immer wieder von meinen Abenteuern berichtet, dann habe ich auch selbst geschrieben. In der Südtiroler Zeitung hatte ich eine wöchentliche Rubrik „Touren mit Tilmann“. Mit den Artikeln konnte ich dann später zu den potenziellen Sponsoren gehen.

**Und was wollten die von dir?**

Sie haben mich ausgestattet und mir ein Honorar gezahlt. Von manchen habe ich 25 Jahre lang eine monatliche Überweisung bekommen – ich



## STECKBRIEF

**Name:** Tilmann Waldthaler

**Alter:** 77 Jahre

**Zuhause:** Cairns, Nordaustralien

**Markenzeichen:** der kleine Mann mit dem großen Bart  
[www.tilmann.com](http://www.tilmann.com)

denke also, ich habe einen guten Job gemacht. Der bestand darin, in den Büchern und Vorträgen über die Reise die Produkte zu benutzen, aber auch in Mitarbeit bei der Erprobung. Und auf vielen Radmessen weltweit war ich deren Botschafter. Das ging so weit, dass ich lange Reisen unterbrochen habe, um auf einer Messe aufzutreten. Dann bin ich zurückgefliegen und habe meine Tour fortgesetzt. Auf den Messen habe ich natürlich auch Kontakte gepflegt. Ich musste eigentlich nie bei der Sekretärin anklopfen, wenn ich mit einem Chef sprechen wollte.

**Gab es unterwegs auch ein selbst auferlegtes Arbeitspensum, eine Arbeitsroutine?**

Im Grunde ja. Möglichst regelmäßige Tagebuchaufzeichnungen habe ich immer gemacht, und die Fotos waren ja auch nicht privat. Außerdem mussten auch unterwegs gelegentlich schon Dinge wie Vortragstourneen organisiert werden. Da hat meine Frau zum Glück sehr mitgearbeitet. Sie hat zum Teil handgeschriebene Einladungs-Postkarten für die Vorträge verschickt! Dieses Persönliche, Glaubwürdige ist sicher etwas, das die Leute schätzen.

**2016 hast du dich vom Profi-Abenteuertum verabschiedet. Ihr lebt schon länger in Nordaustralien und seid australische Staatsbürger. Was hat Australien, das Mitteleuropa nicht bieten kann?**

Zuallererst gibt es hier reichlich Platz und warmes Wetter. Das Leben ist wunderbar unkompliziert. Und für Abenteurer ist es ideal: Du musst das Abenteuer nicht suchen. Hier ist so vieles noch herrlich wild – das Abenteuer kommt auf dich zu! **Du reist also immer noch?**

Ja, sicher! Wir reisen viel zusammen, in Australien und dem Rest der Welt. Aber ich habe alle Social-Media-Kanäle bis auf Facebook abgeschaltet. Wir reisen für uns. Nicht immer mit dem Fahrrad, aber immer noch voller Neugier.

**Und die Radreisen des 77-jährigen Tilmann Waldthaler finden mittlerweile mit dem E-Bike statt?**

Nein. Ich bin in meinem Leben 500.000 Kilometer mit Packtaschen geradelt. Normale Etappen mit 130 bis 140 Kilometer schaffe ich immer noch. Mit einem E-Bike Touren zu fahren ist mir viel zu kompliziert. Die ganzen Akkus und Ladegeräte ... Eine kleine Marscherleichterung gibt es aber trotzdem: Ich habe mir die Haare und den Bart etwas abrasiert. Es wäre hier in den Tropen sonst einfach zu warm.



LERNEN IST ETWAS ANDERES,  
ALS IM INTERNET NACHZULESEN





» ALS JOB WÜRD  
ICH DAS NIEMANDEM  
EMPFEHLEN

## Langer Heimweg

**DIE HOMEPAGE** von Dorothee Fleck verkündet seltsam lapidar das bisherige Reise-Lebenswerk der Weitgereisten: „2008 habe ich meine Stelle als Projektmanagerin gekündigt. Die 17 Kilometer mit dem Fahrrad zur Arbeit waren nicht mehr genug. Ich wollte ein bisschen weiter fahren und mehr sehen. Zehn Jahre später war ich zweimal um die Welt gefahren und einmal um Afrika. Insgesamt waren es mehr als 98 Länder.“

Meistens war sie dabei alleine unterwegs, und das weckte immer mehr Interesse. Als Frau alleine um die Welt oder zwei Jahre lang alleine um Afrika? Ja, das geht, und das machte vielen Mut, die möglicherweise nicht einmal den Elbe-Radweg ohne (männliche) Begleitung angegangen wären. Dorothee protokollierte, fotografierte und bloggte ihre Erfahrungen, unter anderem im „Women's Cycling Guide“. Sie hat ein Buch geschrieben, zahlreiche Vorträge gehalten – und



## STECKBRIEF

**Namen:** Dorothee Fleck  
**Alter:** 56 Jahre  
**Zuhause:** bei Freiburg  
**Markenzeichen:** Frau solo  
[www.dorothee-fleck.com](http://www.dorothee-fleck.com)

trotzdem immer weiter auch vom Ersparten gelebt. Radreisende als Traumjob? Nicht für sie, die doch so viel erlebt hat: „Als Job würde ich das niemandem empfehlen. Überall fahren Leute mit dem Rad herum und posten das auf Facebook. Da muss man schon eine besondere Mission haben oder besonders gute Fotos machen, um sich davon zu ernähren.“

Im völligen Kontrast zu ihrem Publikum, das sie zum Aufbruch ermutigt, hat sie für dieses Jahr ein neues Projekt: sesshaft werden. „Da ergibt sich gerade eine andere Lebensphase“, sagt sie. „Ich will mal heimkommen, dazugehören, mir etwas aufbauen, eine Wohnung haben.“

Trotzdem wird ihr Länder-Zähler sicher bald die Hunderter-Marke überspringen: „Es gibt noch viele Länder, die ich bereisen möchte. Aber es muss nicht mehr so lang sein. Nur ein paar Monate vielleicht.“

## Sitzbeschwerden? Jetzt umsatteln!

TERRY

Terry Sättel stoppen wirksam die Ursachen von Sitzstress. In zwei Sitzbreiten erhältlich. Mit stufenfreier 3-Zonen-Komfort-Sitzfläche und ergonomischer Entlastungsöffnung.

Anatomica  
CityComfort ab  
**44,95 €**  
UVP

Mach Dir  
keinen Druck!  
Wirkt gegen  
Druckschmerzen

Bleib cool!  
Wirkt gegen Hitzestau

Hab Lust!  
Wirkt gegen Druck und  
Taubheit im Genitalbereich

Bleib geschmeidig!  
Wirkt gegen Scheuerstellen

Ergonomisch und  
medizinisch geprüft.

Terry Sättel werden unter  
Anwendung modernster  
Sensor-Druckmessver-  
fahren im Terry Ergonomie-  
Labor entwickelt.



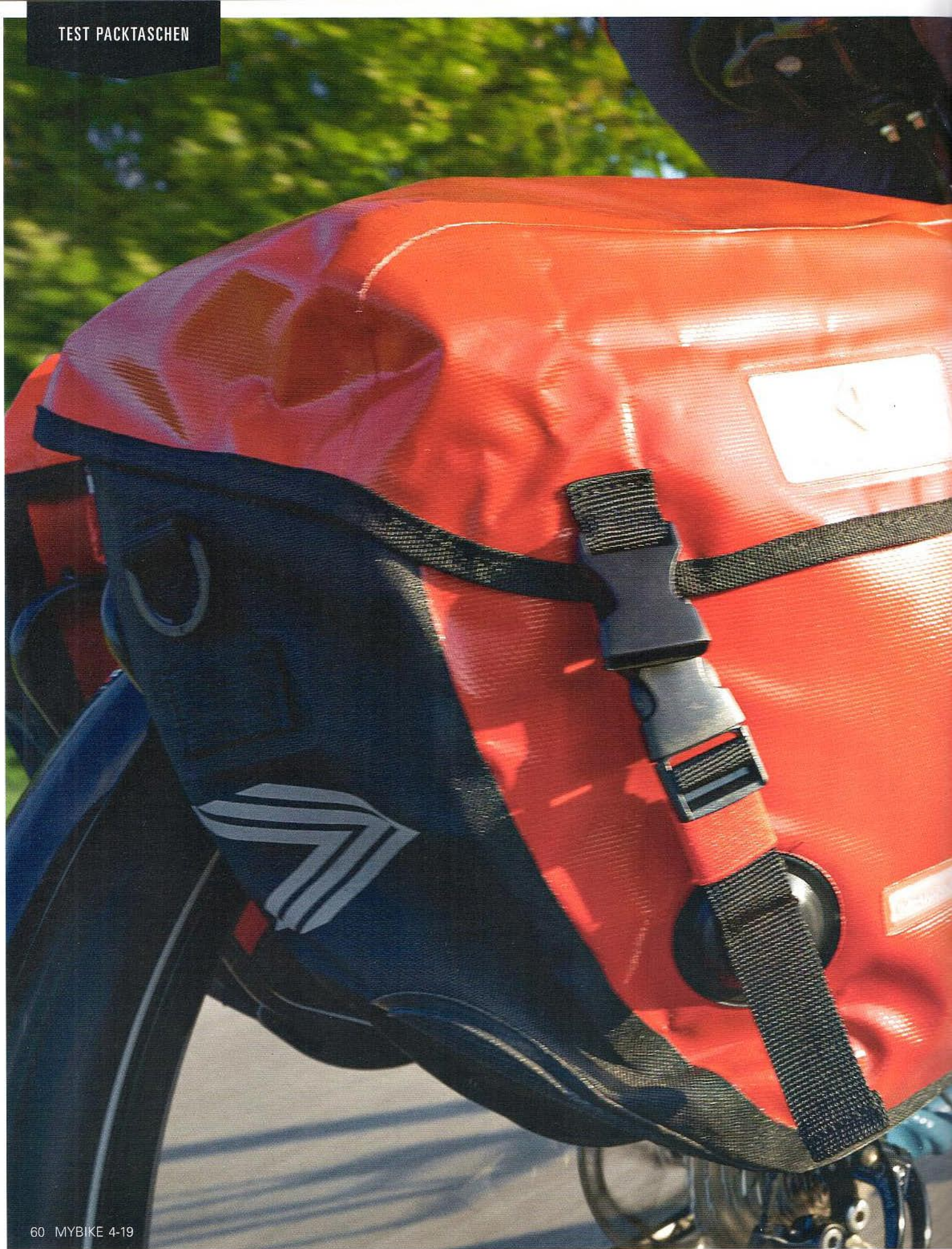
Für Frauen oder  
Männer erhältlich




**STOPPT  
SITZ-  
STRESS!**

[www.terry-comfort.de](http://www.terry-comfort.de)









# PARTNER- WAHL

REISERADLER BAUEN ZU IHREN PACKTASCHEN  
NICHT SELTEN EINE INNIGE BEZIEHUNG AUF – SCHLIESSLICH  
WIRD IHNEN DER MOBILE HAUSSTAND ANVERTRAUT.  
MYBIKE HAT ACHT TASCHEN AUF IHRE  
BEZIEHUNGSTAUGLICHKEIT GETESTET

TEXT Daniel Simon





## GENAU BETRACHTET

**WER NOCH NIE MIT DEM RAD** auf großer Fahrt war, mag sich wundern, warum es auf dem Markt so viele und so viele verschiedene Gepäcktaschen gibt. Wer jedoch tage- oder gar wochenlang seinen mobilen Hausstand sicher und wasserdicht verwahrt wissen möchte, jeden Morgen und jeden Abend alles einpackt, auspackt, die Taschen am Rad anbringt und abnimmt, lernt schnell: Die Details machen auch hier den Unterschied, ob die Beziehung zur Packtasche vertrauensvoll und harmonisch verläuft oder nach ständigem Ärger über Kleinigkeiten in Scheidung und Neukauf mündet. Unser Test zeigt, dass sich jahrelange Weiterentwicklung bis in kleinste Details für den Nutzer letztlich auszahlt.

**WASSERDICHT?**

Auf dem Papier bescheinigen alle Hersteller ihren Packtaschen, wasserdicht zu sein. Für die verwendeten Materialien als solche gilt das auch weitgehend, und sofern die Gewebe an den Nähten heiß geklebt werden, sind die Taschen dicht. Die eigentlich wasserdichten Stoffe von Basil und Brooks beispielsweise sind aber genäht, und über die Nahtstellen kann Feuchtigkeit ins Innere eindringen. Für Schlechtwetterfahrten sollte man beide Produkte mit Regenhüllen ausstatten oder zumindest den Tascheninhalt zusätzlich wasserdicht verpacken.

**MATERIAL**

Das landläufig auch als „Lkw-Plane“ bezeichnete Kunststoffmaterial – häufig Polyurethan, Polyamid und Polyester –, wie es fünf der Hersteller im Test verwenden, hat den Vorteil, dass es sehr robust sowie einfach zu pflegen und sauber zu halten ist. Das leichte Polyamidgewebe der Vaude-Tasche ist auch gut zu reinigen, das Baumwollmischgewebe der Brooks-Tasche ist empfindlicher gegen Beschädigungen und Schmutz und verlangt mehr Sorgfalt. Die Tasche von Basil ist für ihre Zweitfunktion als Rucksack an der Partie mit Mesh-Material gepolstert, die dann am Rücken anliegt. Wenn sich die bei einer vorangegangenen Regenfahrt mit Wasser vollgesogen hat, ist das allerdings nicht angenehm.



**1** Brooks: An den Schraubenabdeckungen bleibt man beim Packen mit den Fingern hängen

**2** Haberland: Die geschweißten Nähte halten dicht, sind aber unsauber verarbeitet

**3** M-Wave: Die harte Griffschleife ist zu eng und schneidet ein, wenn die Tasche schwer ist

**4** Ortlieb: an jeder Stelle perfekt verarbeitet und absolut dicht

**5** Thule: Die Magnetfixierung ist praktisch beim Einhängen der Tasche. Vollgepackt kann sie sich aber während der Fahrt vom Magnet lösen und gegen den Träger zurückschlagen

**6** Vaude: Stufenlos verstellbar, cleverer Einrastmechanismus, weiche Reduzierstücke gegen Klappern und Verkratzen – das ist der Maßstab



## BEFESTIGUNGSSYSTEME

Ortlieb und Vaude, die ihre Taschen ausschließlich in Deutschland produzieren, setzen den Maßstab mit ausgeklügelten Eigenentwicklungen. Davon profitiert auch Brooks in Form des Quick-Lock-2-Systems von Ortlieb. Die originalen Ortlieb-Taschen verwenden das weiterentwickelte Quick-Lock-2.1-System, die Haken sind mit weichen Materialien versehen, um die Gepäckträger an den Kontaktstellen möglichst nicht zu zerkratzen. Ein sinnvolles Detail, da immer mehr Hersteller die Gepäckträger ihrer Räder farbig lackieren. Der Befestigungsmechanismus von Vaude ist noch einen Tick ausgefeilter, das Verstellen mit den Drehrädchen und auch das Einhängen gehen noch ein bisschen leichter von der Hand. Thule setzt sein eigenes Clip-System ein, das einfach zu bedienen ist und mithilfe eines Stiftes verstellt werden kann. Ärgerlich ist hier nur, dass der komplette Drehhaken getauscht und als Ersatzteil bestellt werden muss, wenn die Gepäckträgerstrebe mehr als zehn Millimeter aufweist. Die Systeme von Klickfix (Haberland) sowie Rixen & Kaul (M-Wave, Decathlon) müssen mit Schraubenschlüssel verstellt werden; die unteren Haken können nur horizontal verschoben werden, was die Anpassung an schräg verlaufende Streben schwierig macht. Basil fesselt die Tasche mit einem flachen Klettband an die Trägerstrebe, was aber so umständlich ist, dass man die Tasche für kurze Strecken und im Alltag lieber nur als Rucksack nutzt. Die Haken verschwinden dazu unter einer weichen Reißverschluss-Abdeckung.

## FAZIT

Die leichte Decathlon-Tasche ist ein zuverlässiger Begleiter zum günstigen Preis. Die teure Brooks-Tasche dürfte in erster Linie ein Fall für Liebhaber sein, während Vaude eindrucksvoll belegt, dass auch bei einem vermeintlich so einfachen und ausentwickelten Produkt wie einer Fahrradpacktasche noch beträchtliches Potenzial besteht, um neue Ideen zu verwirklichen. Bei den klassischen Planentaschen sind die Preisunterschiede so gering, dass man außer geschmacklicher Vorlieben kaum ein Argument findet, nicht zum Top-Produkt zu greifen. Und das kommt, beim momentanen Stand der Entwicklung, von Ortlieb.



Dauerhaft hoher Druck auf dem Dammbereich ist ein Alarmsignal und sollte beachtet werden.

**SQlab hilft!**

Das SQlab Stufensattelsystem bietet für jeden Einsatzbereich die richtige Entlastung.

Dein Freiraum. Weniger Druck.  
Dein Sattel. Deine Entscheidung.



Mehr Freiraum – Weniger Druck



## DIE NOBLE

Der vergleichsweise hohe Preis dieser Tasche mag manchen Radler abschrecken, der sich vom individuellen und wertigen Design angesprochen fühlt. Dabei hat die edle Stofftasche durchaus auch praktische Seiten. Die Außentaschen sparen auf Tour viel Zeit, weil das Hauptfach zubleiben kann. Der hübsche Metallverschluss funktioniert gut, und das werkzeuglos verstellbare Befestigungssystem, das von Ortlieb zugeliefert wird, lässt sich an nahezu jeden Gepäckträger perfekt anpassen. Der englische Hersteller in italienischem Besitz wirbt mit wasserdichtem Material, das aber leider nicht davor bewahrt, dass durch die nicht gedichteten Nähte nach kurzer Zeit Nässe eindringen kann. Für Regenfahrten wäre daher eine zusätzliche Hülle nicht schlecht; ansonsten bleibt noch, den Tascheninhalt eben separat wasserdicht zu verpacken.

- + drei praktische Außentaschen
- vergleichsweise teuer, nicht wasserdicht



### BROOKS SUFFOLK REAR PANNIER

HERSTELLER	Brooks ( <a href="http://www.brooksengland.com/de_eu">www.brooksengland.com/de_eu</a> )
PREIS	120 Euro (Einzeltasche)
GEWICHT	902 Gramm pro Tasche
VOLUMEN	22 l
GRÖSSE (B x H x T)	ca. 35 x 44 x 19 cm
BEFESTIGUNG	Ortlieb Quick-Lock-2-System (verstellbar)
MATERIAL	Nylon, Baumwollmischgewebe
VARIANTEN	Lowrider-Tasche
FARBEN	oliv, schwarz
EXTRAS	1 Außentasche mit Deckel, 2 Netzaußentaschen
FÜR STREBEN	8, 11, 16 mm (Reduzierstücke)



## DIE FLEXIBLE

Die hübsche Tasche des niederländischen Herstellers stellt ihren Doppelnutzen in den Vordergrund, sie lässt sich mit wenigen Handgriffen von der Gepäckträgertasche zum Rucksack umfunktionieren. Trageriemen und Schultergurt sind abnehmbar, das Gestänge zum Einhängen am Gepäckträger verbirgt sich bei Nichtgebrauch unter einer weichen Abdeckung. Der untere Klettstreifen zur Fixierung an der Trägerstrebe ist umständlich und kaum ohne schmutzige Hände zu bedienen. Trotz anderslautender Herstellerangabe ist die Tasche leider nicht wasserdicht; Regen und Spritzwasser dringen bei Regen langsam durch die Nähte ins Innere. Ein schönes Detail ist der batteriebetriebene, umlaufende Leuchtstreifen, der im Dunkeln die Sichtbarkeit erhöht.

- + vielseitig einsetzbar
- relativ wenig Volumen, nicht wasserdicht

### BASIL MILES DAYPACK NORDLICHT

HERSTELLER	Basil ( <a href="http://www.basil.com/de">www.basil.com/de</a> )
PREIS	84,99 Euro (Einzeltasche) 69,99 Euro (Modell ohne Beleuchtung)
GEWICHT	874 Gramm pro Tasche
VOLUMEN	17 Liter pro Tasche
GRÖSSE (B x H x T)	ca. 31 x 44 x 17 cm
BEFESTIGUNG	Basil Hook-on-System (verstellbar)
MATERIAL	Polyester
VARIANTEN	Lowrider-Tasche, Lenkertasche
FARBEN	schwarz/gelb
EXTRAS	Schultergurt, Rucksackriemen, Außenfach mit Reißverschluss, Innentasche
FÜR STREBEN	max. 16 mm



## DIE EINFACHE

Der norddeutsche Hersteller gibt als maximale Belastung für die Klickfix-Befestigungsschiene an seinen Taschen sieben Kilogramm an. Das wäre relativ wenig für eine mehrtägige Tour oder Reise. Die Haken sind nur mit Werkzeug zu verstellen und müssen zum Einsetzen des Reduzierstücks für die Strebenanpassung komplett abgeschraubt werden. Die Tasche ist solide gefertigt und stabil, dennoch wirkt die Verarbeitung etwas lieblos. Die Schweißnähte sind vor allem an den Kurven faltig und ungenau geschnitten. Der Rand der Rückenplatte innen ist scharfkantig und rau. Auf eine Innentasche wurde verzichtet. Der Rollverschluss wird nach unten abgespannt, das ist für den Schutz vor Regen von Vorteil.

- + vergleichsweise günstiger Paar-Preis
- Verarbeitungsqualität, wenig Traglast



### HABERLAND HAZWOO

HERSTELLER	Haberland ( <a href="http://www.haberland.de">www.haberland.de</a> )
PREIS	59,95 Euro (Einzeltasche) 109,95 Euro (Paar)
GEWICHT	830 Gramm pro Tasche
VOLUMEN	21 l
GRÖSSE (B x H x T)	ca. 34 x 39 x 17 cm
BEFESTIGUNG	Klickfix Twist 2000 (verstellbar)
MATERIAL	keine Herstellerangaben
VARIANTEN	Lenkertasche
FARBEN	rot, schwarz
EXTRAS	Schultergurt
FÜR STREBEN	8–12 mm (1 Reduzierstück)

# Your bun's gotta fit?



Wir alle wissen, wenn die Größe nicht stimmt, passt es nicht.

## SQlab passt!

Als Erfinder der Sitzknochenvermessung hat SQlab bereits seit 2002 ein System zur Bestimmung der individuellen Sattelbreite entwickelt.

Deine Größe. Dein Einsatzbereich. Dein Sattel. **Deine Entscheidung.**





## DIE GÜNSTIGE

Es gibt kaum mehr ein Fahrradprodukt, das der französische Sportartikel-Discounter Decathlon nicht unter seiner Eigenmarke B'twin auf den Markt bringt. Markentypisch ist dabei ein meist sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Die geräumigste Packtasche im Test wird mit dem etwas umständlich einzustellenden Clip-on-System von Rixen & Kaul am Träger befestigt. Das Gewebe ist relativ geschmeidig, wodurch sich der Verschluss sehr leicht rollen lässt; an der Taschenrückseite schlägt der Stoff dafür viele Falten. Die Innentasche ist etwas klein geraten und deckt die knubbeligen Schraubenabdeckungen nur im oberen Bereich notdürftig ab. Beim Ein- und Auspacken stößt man sich daran ständig die Fingerknöchel.

+ Preis-Leistungs-Verhältnis    - Schraubenabdeckungen



## DECATHLON B'TWIN 900

HERSTELLER	Decathlon ( <a href="http://www.decathlon.de">www.decathlon.de</a> )
PREIS	35,99 Euro (Einzeltasche)
GEWICHT	771 Gramm pro Tasche
VOLUMEN	25 Liter pro Tasche
GRÖSSE (B x H x T)	ca. 34 x 44 x 19 cm
BEFESTIGUNG	Rixen & Kaul Clip-on (verstellbar)
MATERIAL	Polyamid
VARIANTEN	—
FARBEN	schwarz
EXTRAS	Schultergurt, Rucksackriemen, Außenfach mit Reißverschluss
FÜR STREBEN	6–12 mm (1 Reduzierstück)



## DIE DOPPELTE

Die Tasche von M-Wave ist solide verarbeitet, mit festem Rückenteil. Das Befestigungssystem von Rixen & Kaul ist, wie bei B'twin, sicher und einfach zu bedienen, aber umständlich einzustellen. Da es nur ein Reduzierstück gibt, passen die Haken nicht formschlüssig an alle Streben, und es können Klappergeräusche auftreten. Der untere Haken ist nur horizontal verschiebbar und daher nicht an alle Trägerstreben optimal anzupassen. Unter dem Klappdeckel sitzt noch ein Rollverschluss, was den Vorteil hat, dass eine gefüllte Tasche nicht so penibel eingerollt werden muss, aber dennoch dicht hält. Der Tragegriff ist sehr unhandlich, ein Schulterriemen wäre eine sinnvolle Ergänzung, zumal die Schnallen dafür bereits vorhanden sind.

+ gedoppelter Boden  
- Preis-Leistungs-Verhältnis

## M-WAVE ALBERTA

HERSTELLER	Messingschlager ( <a href="http://www.messingschlager.com">www.messingschlager.com</a> )
PREIS	124,99 Euro (Paar)
GEWICHT	1.115 Gramm pro Tasche
VOLUMEN	20 Liter pro Tasche
GRÖSSE (B x H x T)	ca. 38 x 49 x 18 cm
BEFESTIGUNG	Rixen & Kaul Clip-on (verstellbar)
MATERIAL	keine Herstellerangabe
VARIANTEN	Lowrider-Tasche, Lenkertasche, Rolltasche
FARBEN	rot, schwarz
EXTRAS	Innentasche, Steckschnallen für Gepäckrolle
FÜR STREBEN	5–12 mm (1 Reduzierstück)



## DIE SOUVERÄNE

Ortlieb's Taschen sind nach jahrelanger Entwicklung sehr ausgereift. Auch die früher unangenehm in den Innenraum ragenden Schraubenabdeckungen sind mittlerweile handschonend breit und flach ausgeführt. Nur die Verstellung der Haken ist, zumindest bei neuen Taschen, noch sehr schwergängig. Einmal an den Träger angepasst, lässt sich die Back-Roller Free schnell an- und abhängen. Der Deckelgurt sollte vor dem Einhängen geschlossen werden, sonst kippt leicht die Steckschnalle hinter die Trägerstrebe. Mit dem Schultergurt kann die Tasche auch geschlossen werden, das ist eine Spezialität von Ortlieb. Durch Aushängen an der unteren Lasche ist er dann sofort als Trageriemen einsatzbereit. Die Verarbeitung des PVC-freien Klassikers ist makellos.

+ Qualität und Verarbeitung    - Hakenverstellung



### ORTLIEB BACK-ROLLER FREE

HERSTELLER	Ortlieb ( <a href="http://www.ortlieb.com">www.ortlieb.com</a> )
PREIS	134,99 Euro (Paar)
GEWICHT	956 Gramm pro Tasche
VOLUMEN	20 Liter pro Tasche
GRÖSSE (B x H x T)	ca. 32 x 42 x 17 cm
BEFESTIGUNG	Quick-Lock 2.1 (verstellbar)
MATERIAL	Polyester, Polyurethan
VARIANTEN	Lowrider-Tasche, Lenkertasche, Gepäckrolle
FARBEN	schwarz, türkis, senf
EXTRAS	Schulter-Packgurt, Innentasche
FÜR STREBEN	8, 10, 12, 16 mm (Reduzierstücke)

## Bewegung eingeschränkt?



Wir alle wissen, Rückenschmerzen schränken uns beim Mountainbiken ein.

## SQlab bewegt!

Das SQlab active-System ermöglicht die physiologische Mitbewegung des Beckens.

Das neue Infinergy®-Material von BASF sorgt für ein verbessertes Dämpfungsverhalten bei niedrigem Gewicht und für eine lange Haltbarkeit.

Dein Rücken. Deine Bewegung.  
Dein Sattel. Deine Entscheidung.



Infinergy®-Dämpfer by BASF



## DIE ROBUSTE

Beim Auspacken der Taschen entströmt dem Karton ein unangenehmer Geruch. Der verschwindet zwar nach einigen Tagen, lässt aber in puncto verwendete Materialien ein etwas ungutes Gefühl zurück. Die Verarbeitung ist gut, die Heißklebung sehr sauber gearbeitet. Mit etwas Übung geht die Befestigung am Gepäckträger schnell von der Hand. Dazu trägt auch die untere Magnethalterung bei. Umständliches Fummeln an Haken entfällt. Schwer beladen kann sich die Tasche aber vom Magnet lösen und schlägt dann gegen den Träger. Unser Testmodell passte nur an Streben mit zehn Millimeter Durchmesser; einen Clip für Zwölf-Millimeter-Streben muss man als Ersatzteil kaufen.



## THULE SHIELD PANNIER L

HERSTELLER	Thule (www.thule.com)
PREIS	139,95 Euro (Paar)
GEWICHT	1.066 Gramm pro Tasche
VOLUMEN	24 l pro Tasche
GRÖSSE (B x H x T)	ca. 33 x 43 x 15 cm
BEFESTIGUNG	Clip-System mit Magnet (verstellbar)
MATERIAL	Nylon, Kunststoff, Stahl
VARIANTEN	Lowrider-Tasche, Lenkertasche
FARBEN	schwarz, blau, grün
EXTRAS	Schultergurt, Magnethalter
FÜR STREBEN	10, 12 mm (Clip-Tausch)

- + schnelle Befestigung
- unflexibles Material

## ALTERNATIVE: BIKEPACKING



Mikro-Abenteuer, Overnighter, Gravelbike-Touren ... Neue Spielarten des Reiseradels beflügeln die Fantasie. Wer beim Reisen gerne Straßen und Asphalt verlässt und im Gelände oder auf unwegsamen Wegen unterwegs sein möchte, für den ist Bikepacking eine Alternative zum Reisen mit klassischem Gepäcktransport. Speziell geformte Taschen werden am Lenker, hinter dem Sattel und innerhalb des Rahmens montiert. Auf einen ausladenden Gepäckträger kann verzichtet werden. Das Bike bleibt agil und leicht. Dabei wird das Reisegepäck aufs Nötigste reduziert. So können sich völlig neue Blickwinkel des Radreisens eröffnen. Für extreme Touren lassen sich klassische und Bikepacking-Taschen kombinieren. Zusätzlich zu den Rahmen-, Lenker- und Satteltaschen werden dann Packtaschen an Heck- und Frontträger montiert.



## DIE SMARTE

Ist das Reisegepäck erst mal drin und gut verzurrt, schwindet die Skepsis schnell, ob es sich in der neuen Vaude-Tasche tatsächlich sicher verstauen lässt. So robust wie Planenmaterial kann das dünne, sauber verschweißte Gewebe nicht sein; hartes und kantiges Equipment sollte daher nicht gegen die Außenhülle drücken. Die Verarbeitung jedoch ist top und die werkzeuglose Einstellung des Befestigungssystems vorbildlich. Alles ist auf geringes Gewicht getrimmt, ohne auf Wesentliches zu verzichten. Sogar eine Innentasche mit Reißverschluss ist an Bord. Der clevere Zurr-Riemen packt den Inhalt straff und kompakt, außen lassen sich schnell mal eine dünne Jacke oder Handschuhe klemmen. Für sportive Radler, die auf geringes Gewicht ihrer Ausrüstung Wert legen, beinahe alternativlos, wenn's Taschen für den Gepäckträger sein sollen.

- + extrem leicht
- empfindliches Material



### VAUDE AQUA BACK LIGHT

HERSTELLER	Vaude (www.vaude.com)
PREIS	130 Euro (Paar)
GEWICHT	547 Gramm pro Tasche
VOLUMEN	18 Liter pro Tasche
GRÖSSE (B x H x T)	ca. 31 x 44 x 18 cm
BEFESTIGUNG	Vaude Quick Mount Release System (verstellbar)
MATERIAL	Polyamid
VARIANTEN	Lowrider-Tasche, Lenkertasche
FARBEN	schwarz, grün
EXTRAS	Schultergurt, Innentasche mit Reißverschluss
FÜR STREBEN	8,5, 10,5, 13, 16 mm (Reduzierstücke)

## ERGOLUX® 2.0



MTB Tour & Travel



Trekking



City/Comfort







# TRAGENDE ROLLE

AM GEPÄCKTRÄGER HÄNGT NICHT NUR DER MOBILE HAUSSTAND AUF REISEN: WIE SOLIDE GEFERTIGT UND KORREKT MONTIERT DER TRÄGER IST, ENTSCHEIDET AUCH ÜBER DIE FAHREIGENSCHAFTEN DES RADES MIT GEPÄCK. MYBIKE GIBT TIPPS

TEXT Jochen Donner FOTOS Daniel Simon

**FRÜHER WAR VIELES EINFACHER:** Zumindest die Vorbereitung auf eine Radtour mit Gepäck. Fast jeder Fahrradrahmen verfügte am Heck, dem sogenannten Hinterbau, über vier Gewindeösen: zwei außen an den Sitzstreben, zwei an den Ausfallenden. Daran ließ sich ein handelsüblicher Gepäckträger mittels verschiebbarer Streben waagrecht ausrichten und meistens sicher festschrauben.

Doch das geht heute oft nicht mehr. Moderne Rahmen sind viel individueller geformt, sehen schicker aus, „Systemintegration“ lautet das Stichwort der Fahrradbranche. Auch Schutzblech, Rücklicht und Gepäckträger verschmelzen immer mehr zu einer Einheit. Das dient der Ästhetik, mehr aber noch der klaren Unterscheidbarkeit und Unverwechselbarkeit der Fahrräder und ihrer Hersteller im Wettbewerb. „Fast 80 Prozent unserer Kunden ordern spezifische Träger mit eigenen Befestigungspunkten“, sagt Ditmar Slik, der mit Trägersystemen der Marken Tubus und Racktime Fahrradhersteller beliefert.

Das bedeutet nicht, dass aktuelle Räder weniger gut für den Gepäcktransport geeignet sind als früher. Klug konstruiert, kann die Seitensteifigkeit von Träger und Hinterbau verbessert werden – höhere Zuladung und Fahrstabilität inklusive. Verschlechterungen kommen aber auch vor, beispielsweise wenn das Streben nach aufgeräumter Optik in zu

simple technische Lösungen mündet. Ist der Träger nur über einen einfachen Stahlstreifen im Schutzblech mit dem Rahmen verbunden, geraten Träger und Gepäck leichter ins Schwanken, als dem Radler lieb sein kann. Ein U-förmiges Profil an der Stelle hilft dem Träger, seitlichen Scherkräften besser zu widerstehen; noch besser ist es freilich, wenn am Träger und zur Befestigung am Rahmen doppelte Schrauben und selbstsichernde Muttern verwendet werden. Denn ein beladener Gepäckträger drückt bei jedem Pedaltritt hin und her, was auf Dauer jede Schraubverbindung lockern kann. Im schlimmsten Fall verliert man eine einzelne Halteschraube unterwegs, und die Fahrt endet mit einer Panne.

Deutlich ausgeklügelter und sinnvoller einstellbar sind heute auch moderne Gepäcktaschen und deren Haltesysteme. Doch auch dabei kommt es darauf an, wie man seine Taschen optimal am Rad befestigen kann. Je sorgfältiger man Taschen und Haken schon vor der Fahrt auf die Gepäckträger einstellt, desto besser fährt sich das beladene Bike, zumal, wenn nicht nur glatter Asphalt den Untergrund bildet. Nur wenn alle Lasten sicher und stabil am Rad vertäut sind, bleibt man von „lästigen“ Überraschungen verschont.



Der Träger von Stevens stützt sich formschlüssig am Rahmen ab. Das bewahrt vor Wackeln und Verbiegen



Hier ist der Trägerfuß innen am Rahmen verschraubt. Sieht aufgeräumt aus, kann aber Nachteile mit sich bringen



Unter dem Schutzblech verbindet ein U-Profil Gepäckträger und Rahmen. Die Halteschraube dafür muss gut festgezogen sein



# TRÄGER MONTIEREN

SCHRAUBEN NACHZIEHEN, AUSTAUSCHEN, VERKLEBEN – SO MACHEN SIE DIE VERBINDUNG VON TRÄGER UND RAHMEN SICHERER



**Strebenlose Träger:** Ziehen Sie alle Schrauben nach. Um an die Schrauben zu gelangen, die die Profilschienen mit dem Rahmen verbinden, müssen Sie das Hinterrad ausbauen. Gute Konstruktionen zeichnen sich dadurch aus, dass mehr als eine Schraube bzw. selbstsichernde Muttern verwendet werden



Die Halteschrauben am Ausfallende werden vom beladenen Träger, der sich bei jedem Tritt zur Seite neigt, am stärksten belastet. Ziehen Sie die Schrauben nach und prüfen Sie auf mehrtägigen Touren auch unterwegs immer wieder mal deren festen Sitz



Ein Tropfen mittelfesten Schraubenklebers auf dem Gewinde sichert stark belastete Schraubverbindungen gegen das Losrütteln

## WERKSTATT-TIPPS

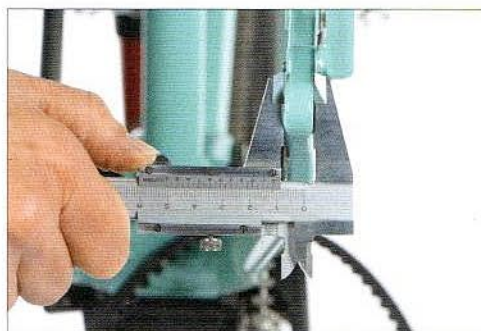
- Für fast alle Verbindungen am Fahrrad geben die Hersteller vor, wie fest die Schrauben angezogen werden müssen, als Anzugsdrehmoment in der Einheit Newtonmeter (Nm). Die Werte sind auf den Teilen in der Regel auch vermerkt (oder in der Bedienungsanleitung). Die Anschaffung eines einstellbaren Drehmomentschlüssels ist für Wartungsarbeiten am Rad deshalb unbedingt sinnvoll. Werkzeuge, die den am Fahrrad gängigen Bereich von 2 bis 20 Nm abdecken, gibt es im Fachhandel für rund 50 Euro. MYBIKE-Empfehlung: Syntace Torque Tool 1-25 für ca. 120 Euro.



- Neues Fahrrad? Ziehen Sie vor der ersten Gepäckfahrt alle Schrauben sorgfältig nach.
- Brauchen Sie einen neuen oder anderen Träger? Achten Sie auf Qualität, wählen Sie bevorzugt Markenprodukte.
- Verschrauben Sie Schutzbleistreben nicht zusammen mit den Trägerstreben am Rahmen, das schwächt die Stabilität.



Ersetzen Sie minderwertige, angerostete oder abgenutzte Schrauben durch solche aus vergütetem Edelstahl mit zylindrischem Kopf: Darin findet der Innensechskantschlüssel sicheren Halt



Das Gewinde einer Halteschraube soll so lang sein, wie Trägerfuß und Rahmengewinde zusammen dick sind. Zu kurze Schrauben können ausreißen, zu lange mit Laufrad oder Bremsscheibe kollidieren



Verwenden Sie passende Beilagscheiben unter allen Schraubenköpfen. Der Scheibenring verteilt die Kräfte gleichmäßig, vermeidet, dass sich die Schraube ins Metall arbeitet oder losdreht, und schützt den Lack



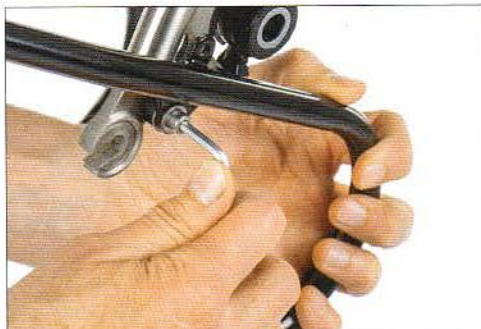
## LOWRIDER

VIEL GEPÄCK VERTEILT MAN BESSER AUF VIER TASCHEN.  
RÜSTEN SIE EINEN GEPÄCKSTRÄGER FÜR DIE GABEL NACH



Stabile Lowrider benötigen ein oder zwei separate Gewinde an jeder Gabelscheide. Das geht nur bei Starrgabeln aus Stahl oder Aluminium

Montieren Sie den Lowrider zuerst am Ausfallende der Gabel. Legen Sie eine Beilagscheibe unter den Schraubenkopf und ziehen Sie die Halteschraube vorerst nur handfest



Richten Sie die Taschenstrebe waagrecht aus. Fixieren Sie dann den Träger per Langloch in beiden Gewinden (innen und außen) an den Gabelscheiden. Ziehen Sie alle Schrauben gemäß Herstellerangabe fest

## SPEZIALFALL FEDERGABEL



- Gepäckträger für Federgabeln sind sehr aufwendig und entsprechend selten. Grundsätzlich ist zu entscheiden zwischen gefederter oder ungefederter Trägervariante.
- Wirklich tauglich ist nur die mitgefedernte Version. Ungefederter Gepäcktransport belastet die Federgabel an Stellen, wofür diese Bauteile nicht gemacht sind.
- Ein empfehlenswertes Träger-Modell ist der Hoogar des deutschen Herstellers Faiv (<https://faiv.de>).

# GRÜNERLOKKA





# TASCHEN MONTIEREN

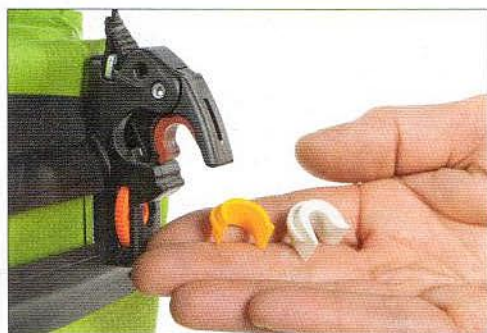
GEPÄCKTASCHEN MÜSSEN FEST UND OHNE ZU WACKELN AM TRÄGER HÄNGEN.  
SIE DÜRFEN SICH NICHT AUSHAKEN ODER AUFSCHAUKELEN



Hängen Sie eine neue Tasche erstmals mit gelockerten Haken an den Träger. Schieben Sie die Haken in die maximal voneinander entfernte Position, die der Träger gerade noch zulässt. Die breitestmögliche symmetrische Abstützung ist am stabilsten



Stellen Sie den unteren Fixierhaken ein. Er ist dafür da, dass die Tasche beim Bremsen nicht nach vorne rutscht und in Kurven nicht abhebt. Hängen Sie eine Tasche am Träger immer zuerst am unteren, dann mit den oberen Haken ein



Trägerstreben können unterschiedliche Durchmesser haben. Am häufigsten sind Stahl- oder Alu-Rohre mit zehn Millimeter Durchmesser. Hochwertige Taschen bringen Adapter mit für einen formschlüssigen Sitz der Haken auf der Strebe

## PRAXIS-TIPPS

- Die Federklappe stört? Oftmals lässt eine Federklappe den Taschenhaken nicht genügend Platz. Deshalb sind die Federklappen hochwertiger Träger immer abnehmbar.
- Den Träger aufräumen: Gelegentlich wird das Rücklichtkabel um die Streben gewickelt, wo es den Haken ins Gehege kommt. Oder Bremsleitungen oder -zangen sind so montiert, dass die Tasche scheuert. Vermeiden Sie Scheuerstellen an Tasche oder Träger, notfalls durch Umbau. Auf Dauer zerstört Reibung immer Material und geht zulasten der Stabilität.
- Kompromisse finden: Oft lassen sich Tasche und Träger nicht optimal aufeinander ausrichten. Entscheiden Sie dann immer zugunsten maximal herstellbarer Stabilität.
- Wischen Sie die Trägerstreben unterwegs abends sauber. Sand oder Schmutz sollten nicht zwischen Haken und Strebe geraten, denn das wirkt dort wie Schmirgelpaste.



Achten Sie darauf, dass die Ferse beim Pedalieren genügend Abstand zu den Taschen hat. Bei kurzen Hinterbauten kann es nötig sein, die Taschen an ihren Haken nach hinten zu verschieben



Je tiefer der Schwerpunkt, desto besser die Fahrstabilität. Hängen Sie die Gepäcktaschen deshalb immer an der tiefstmöglichen Position ein. Gute Träger bieten ein tiefer angebrachtes Strebenpaar für die optimale Taschenposition



Taschenhaken aus glasfaserverstärktem Kunststoff können auf Dauer sogar Stahl- und Alu-Rohre abreiben, den Lack aber auf jeden Fall. Schützen Sie die Hakenpositionen mit passender Folie aus dem Fachhandel





## TIPPS FÜR GEPÄCK-RADLER

- **Taschen zum Radkauf mitnehmen** Beim Kauf eines neuen Touren- oder Reiserads ist es sinnvoll, die eigenen Packtaschen zur Probefahrt mitzubringen. So kann man schnell erkennen, ob Taschen und Bike zusammenpassen.
- **Rad zum Taschenkauf mitbringen** Auch umgekehrt gilt: Ob eine Gepäcktasche optimal oder nur mit viel gutem Willen und Fummelei an ein Rad und dessen Gepäckträger passt, lässt sich letztlich nur durch Ausprobieren zuverlässig feststellen. Zu groß sind die möglichen Variablen bei Rahmengeometrie, Trägermodell und -platzierung oder der Taschenform, als dass vorab eine zuverlässige Aussage möglich wäre.
- **Gepäck Probe fahren** Zuladung am Fahrrad beeinflusst dessen Fahrverhalten erheblich. Insbesondere Lenkung, Bremsweg und das Handling des beladenen Bikes verändern sich stark. Laden Sie Ihr Reisegepäck ein paar Tage vor Tourenstart aufs Rad und fahren Sie damit eine ausgiebige Proberunde. Machen Sie sich damit vertraut, wie sich das Gefährt in schnellen Links-Rechts-Kurven, bei Ausweich-Bewegungen, auf Kopfsteinpflaster, im Wiegetritt bergauf oder in schneller Fahrt bergab verhält.
- **Clever packen** Auch wie man seine Taschen packt, hat Einfluss auf das Handling und die Fahrstabilität. Platzieren Sie schwere, kompakte Gegenstände (Schuhe, Werkzeug, etc.) möglichst tief unten und nah an der Taschenrückwand. Den obersten Raum füllt man mit voluminösen, leichten Dingen wie Kleidung.
- **Reifendruck erhöhen, Speichen nachspannen** Jedes zusätzliche Kilo belastet auch die Laufräder. Meist bekommt vor allem das Hinterrad deutlich mehr Last ab. Deshalb ist es sinnvoll, beim beladenen Rad mit dem Reifendruck an die Obergrenze des empfohlenen Druckbereichs zu gehen. Damit rollen die Reifen stabiler und sind besser gegen Durchschläge gewappnet. Es kann auch empfehlenswert sein, die Speichenspannung im Hinterrad zu erhöhen, um Stabilität und Elastizität zu verbessern. Das ist aber eine Sache der Fachwerkstatt.
- **Hinterbau-Ständer checken** Nur mit Hinterbau-Ständer steht ein beladenes Bike sicher. Vergessen Sie nicht, die Schrauben der Parkstütze nachzuziehen.

**ABUS**

Security Tech. Germany



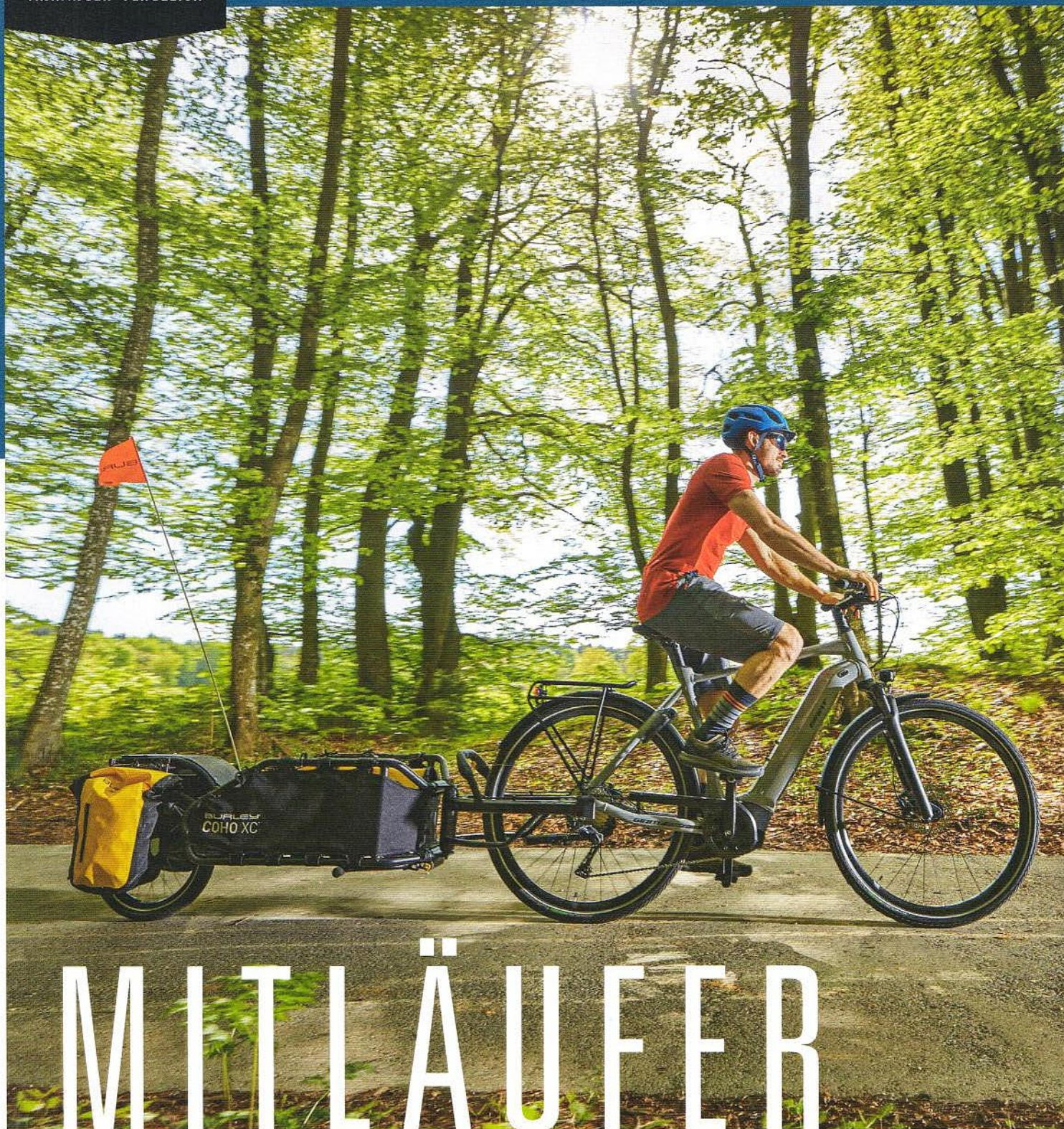
Erfüllt die  
HL-Norm NTA 8776  
für S-Pedelecs

## PEDELEC 2.0 UNTER STROM

Der Pedelec 2.0 ist der ideale Schutz für Fahrten mit schnellen S-Pedelecs. Hochgeschwindigkeitsschutz inklusive 180° sichtbarem Rücklicht und integrierter Regenhaube!

[abus.com](http://abus.com)





# MITLÄUFER

ANHÄNGER MACHEN JEDES FAHRRAD ZUM LASTESEL. DOCH VOR DEM KAUF MUSS MAN DIE SYSTEMFRAGE BEANTWORTEN: EINSPUR- ODER ZWEISPUR-ANHÄNGER? MYBIKE VERGLEICHT DIE SYSTEME UND KLÄRT VOR- UND NACHTEILE

TEXT Uli Frieß





Der Einspurer Burley Coho XC:  
Das lange, schmale  
Gespann mag's gern schnell

**ANFANGS GIBT SICH DER BURLEY** regelrecht bockig. Der Anhänger wehrt sich vehement gegen das Ankuppeln ans Rad. Mit 32 Kilogramm Gepäck auf der Ladefläche ist der Einspurer kaum gerade zu halten, erst nach mehreren Versuchen rastet die Doppeldeichsel sauber in die Aufnahmen an der Hinterradachse. Mit Übung und den richtigen Handgriffen klappt es besser, aber es bleibt kompliziert. Ist das schon das Ende der aufkeimenden Freundschaft zu dem ansonsten schnittig-dynamischen Last-Gefährt(en)?

Anhänger erweitern die Transportmöglichkeiten mit Fahrrädern deutlich, denn sie fassen auch sperrige Gegenstände unkompliziert und sicher. Voll gefederte Mountainbikes oder Rennräder werden durch sie erst reisetauglich, und wer das gesamte Familiengepäck auf Tour mitschleppen muss, kommt um einen Hänger eigentlich gar nicht herum.

Anhänger fürs Fahrrad gibt es ein- oder zweispurig. Welches der beiden Systeme für den gewünschten Einsatzzweck besser passt, lässt sich an Abmessungen und Fahrphysik festmachen. Für den einspurigen Hänger spricht, dass er nur etwa ein Drittel so breit ist wie die zweispurige Variante – dafür ist das Gespann aber im Vergleich deutlich länger. Systembedingt benötigt der Einspürhänger eine Doppeldeichsel. Weil diese Verbindung zum Rad nur nach oben und unten frei beweglich ist, leitet der Hänger Seiten- und Kippkräfte direkt in den Hinterbau des Fahrrads ein. Einspürhänger wie der Burley Coho wehren sich deshalb gegen langsam gefahrene, enge Kurven – umso heftiger, je schwerer der Hänger beladen ist. Ungeachtet der maximal möglichen Zuladung sollte man Einspürern deshalb nicht mehr als etwa 25 Kilo Last aufbürden, die zudem zentral platziert und gut befestigt sein muss. Bewegt sich das Transportgut, wenn man Kurven fährt, schickt der Einspurer unangenehme Kippkräfte in den Hinterbau.

### **SCHNELL – ODER UNKOMPLIZIERT?**

Seine Stärken spielt der Einspurer bei hohem Tempo aus: Weil der Hänger sich mit dem Rad in die Kurve legt, läuft er ruhig und spurstabil hinterher – deutlich ruhiger und spurstabiler als jeder Zweispürhänger. Der macht hingegen Radler glücklich, die es gerne unkompliziert mögen. Handelsübliche Kupplungen lassen dem Anhänger deutlich mehr Freiheitsgrade, auch schwer beladen leiten die Transporter bei normalen Geschwindigkeiten kaum schädliche oder die Fahrt störende Kräfte in den Hinterbau. Zweispurer stehen auch abgekoppelt sicher und lassen sich in beladenem Zustand leichter bewegen und ankuppeln. Was Zweispurer indes gar nicht mögen, sind schnell gefahrene Kurven: Dabei können sie, leer und beladen, ins Schleudern geraten oder sogar kippen. Bei gepflegtem Reisetempo jedoch kann aus der Beziehung zu einem Zweispürhänger durchaus eine Freundschaft fürs Leben werden.



## EINSPURER BURLEY COHO XC

SCHMAL, LAUFRUHIG, SICHER BEI FLOTTER FAHRT UND IN KURVEN:  
FÜR TRANSPORTEURE, DIE GERNE ZÜGIG FAHREN



1 Die Kugelpfanne-Aufnahme für die Deichsel ersetzt die Schnellspannachse am Rad



2 Das passende Gegenstück an der Deichsel greift den Kugelpfanne und verbindet den Hänger mit dem Fahrrad



3 Der Schwingendämpfer unterstützt die hohe Laufruhe des Coho XC

4 Stabiler Ladekäfig aus Alu-Rohren. Zusätzlich gibt's Trägerstreben für Packtaschen



## ZWEISPURER CROOZER CARGO

UNKOMPLIZIERT, EINFACH ZU HANDHABEN, VIELSEITIG NUTZBAR:  
MIT OPTIONALER HANDDEICHSEL WIRD ER SOGAR ZUM HANDWAGEN



1 Gefaltet wird der Croozer zum 20 Zentimeter schmalen Paket

2 Die Deichsel wird per Schnellkupplung am Ausfallende befestigt

3 Der Sicherungsbolzen fixiert die Deichsel in der Aufnahme am Hänger

4 Mit einem Druck auf die Nabe lassen sich die Laufräder von der Nabe ziehen

5 Das optionale „Bollerwagen-Set“ besteht aus Deichsel und Deichselrad. Montagezeit: 15 Sekunden



- + schmal, akkurat gearbeitet, stabiler Transportkäfig
- + viel Zubehör wie Packtaschen, Transporttasche für die Ladefläche, Laufrad mit Stollenbereifung
- + sehr spurstabil und laufruhig bei hohen Geschwindigkeiten und in Kurven
- abgekuppelt kippelig und unhandlich zu rangieren
- kompliziertes Ankuppeln, vor allem in beladenem Zustand
- unangenehme Seitenkräfte im Hinterrad bei langsamen, engen Kurven und nicht rutsicher platzierter Ladung

## BURLEY COHO XC

PREIS	<b>499 Euro</b>
RAHMEN	Alu
LÄNGE HÄNGER/GESPANN	ca. 170/320 cm
BREITE	44 cm
GEWICHT	10,2 Kilo
MAX. ZULADUNG	32,0 Kilo
INFO	<a href="http://www.burley.com">www.burley.com</a>

- + kompakte Bauweise, einfach faltbar, hohe Zuladung, kleines Staumaß
- + unkompliziert zu handhaben, auch beladen einfach und schnell anzukuppeln, Kupplung abschließbar
- + leitet kaum unerwünschte Kräfte ins Fahrradheck, einfach zu rangieren
- kippsgefährdet in schnellen Kurven
- Stützlast an der Kupplung maximal 11 Kilo
- relativ breit

## CROOZER CARGO

PREIS	<b>399 Euro</b>
RAHMEN	Alu
LÄNGE HÄNGER/GESPANN	ca. 130/280 cm
BREITE	70 cm
GEWICHT	8,8 Kilo
MAX. ZULADUNG	40,0 Kilo
INFO	<a href="http://www.croozet.com">www.croozet.com</a>



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

**NORCO**  
[www.norco-bags.de](http://www.norco-bags.de)



# REISE- GARDEROBE

DIE GRUNDAUSSTATTUNG FÜR  
REISERADLER UMFASST RUND  
ZWANZIG TEILE. MYBIKE GIBT TIPPS FÜR  
DIE BEKLEIDUNG VON KOPF BIS FUSS

TEXT Armin Herb FOTOS Daniel Simon







## STARTER-KIT

Die Grundausrüstung  
für die Radreise

### RADBEKLEIDUNG

- 2 kurze oder ¾-lange Radhosen
- 2 Paar Funktionssocken
- 2 Funktionshemden (kurzarm)
- 1 Funktionshemd (langarm)
- 2 Funktionsunterhemden
- gepolsterte Radunterhose
- Radtourenschuhe
- leichte Windjacke/ Windweste
- Regenüberhose
- Regenjacke mit Kapuze
- Multifunktionsstuch
- Radhandschuhe (kurz)
- Fahrradhelm
- Sportsonnenbrille (bruchsicher)

### Zusätzlich bei kühler Witterung

- leichte Isolationsjacke (Daune oder Primaloft)
- wasserdichte Socken oder Überschuhe
- Unterhelmmütze
- Funktionsunterhose (lang)
- ggf. Knielinge + Armlinge
- Radhandschuhe (lang)

Eine komplette Reise-Packliste finden  
Sie unter dem Webcode #6063 auf  
[www.mybike-magazin.de](http://www.mybike-magazin.de)



# SCHUTZ

... BEI KÜHLER WITTERUNG

- 1 Isolationsjacken wiegen wenig, aber wärmen gut, z. B. Vaude Minaki Jacket II; Versionen für Damen und Herren, 160 Euro, [www.vaude.com](http://www.vaude.com)
- 2 Gegen klamme Finger am Lenker helfen dünne Softshell-Handschuhe, z. B. Roeckl Riga, 49,95 Euro, [www.roeckl.de](http://www.roeckl.de)
- 3 Wenn es unter dem gut belüfteten Tourenhelm zu kalt wird, schützt eine dünne Unterhelmmütze, z. B. Craft Shelter Hat, 29,95 Euro, [www.craft-sports.de](http://www.craft-sports.de)
- 4 Armlinge sind die kleinen Helfer, etwa beim Losfahren am frühen Morgen, z. B. Gore Arm Warmers, 35,95 Euro, [www.gorewear.com](http://www.gorewear.com)
- 5 Bei Kälteeinbruch oder langen Passabfahrten wärmen Beinlinge zuverlässig, z. B. Gore C3 Leg Warmers, 49,95 Euro, [www.gorewear.com](http://www.gorewear.com)
- 6 Bei ausgedehnten Regenfahrten halten Überschuhe die Füße trocken, z. B. Vaude Luminum Bike Gaiter, 30 Euro, [www.vaude.com](http://www.vaude.com)



# DRESS

FÜR DIE REISE

7 Ohne guten Regenschutz keine Radreise, z. B. bei ihm Vaude Yaras Jacket II, 160 Euro, [www.vaude.com](http://www.vaude.com), und bei ihr Gore C5 Hooded Jacket, 249,95 Euro. Die Regenhose sollte seitlich einen möglichst langen Reißverschluss haben zum schnellen Überziehen, wie die C3 Gore-Tex Active Pants, 179,95 Euro, [www.gorewear.com](http://www.gorewear.com)

8 Die Sportbrille schützt vor Sonne, Wind, Staub und Insekten, z. B. bei ihm: Adidas Zonyk Aero, 179 Euro, [www.adidas.de/brillen](http://www.adidas.de/brillen), bei ihr: Alpina Sylon, 59,95 Euro, [www.alpina-sports.com](http://www.alpina-sports.com)

9 Tourenhandschuhe müssen robust und atmungsaktiv sein, guten Grip bieten und in der Waschmaschine waschbar sein,

z. B. bei ihm: Roeckl Ios, 39,95 Euro, bei ihr: Roeckl Dovera, 29,95 Euro, [www.roeckl.de](http://www.roeckl.de)

10 ReisesHORTS haben genügend Taschen, sind auch nach Stunden noch bequem und haben innen eine gepolsterte Unterhose, z. B. bei ihm: Gonso Arico, 89,95 Euro, [www.gonso.de](http://www.gonso.de), bei ihr: Maloja LiviaM., 139 Euro, [www.maloja.de](http://www.maloja.de)

11 Gute Tourenhelme wiegen wenig und sind luftdurchlässig, wie links der Alpina Mythos 3.0, [www.alpina-sports.com](http://www.alpina-sports.com), oder rechts Cratonis C-Flash, je 89,95 Euro, [www.cratoni.com](http://www.cratoni.com)

12 Buff ist die federleichte Allzweckwaffe als Halstuch, Stirnband, Piratentuch – jetzt auch kühlend und mit hohem UV-Schutz, ab 12,95 Euro, [www.buff.com](http://www.buff.com)

13 Moderne Radsocken sind bequem und aktuell auch auffallend bunt, z. B. Stance Travel Crew und Bike Road, ab 14,99 Euro, [www.stance.com](http://www.stance.com)

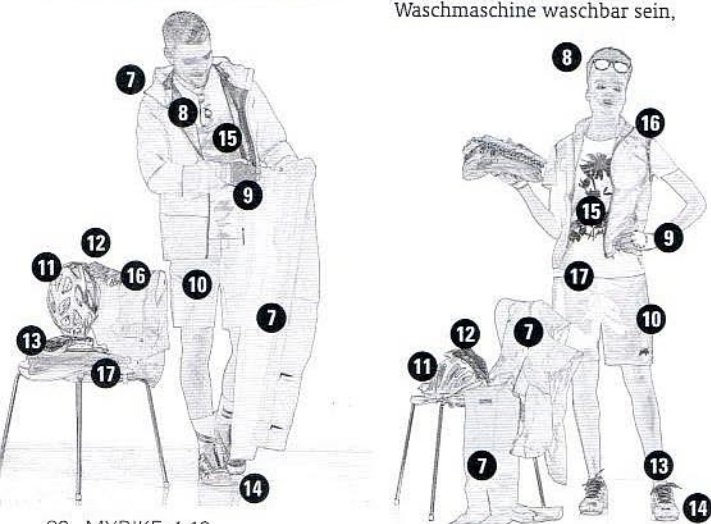
14 Mit Radschuhen für Tour und Reise kann man auch bequem

kleine Wanderungen unternehmen, z. B. er mit dem Scott Sport Crus-R Boa, 99,95 Euro, [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com), sie mit Shimanos MT301W, 89,95 Euro, [www.paul-lange.de](http://www.paul-lange.de)

15 Funktionelle Radtrikots sehen aus und tragen sich oft auch wie bequeme Baumwoll-T-Shirts, z. B. er das Gonso Basto, 39,95 Euro, [www.gonso.de](http://www.gonso.de), und sie das Maloja VulperaM., 49 Euro, [www.maloja.de](http://www.maloja.de)

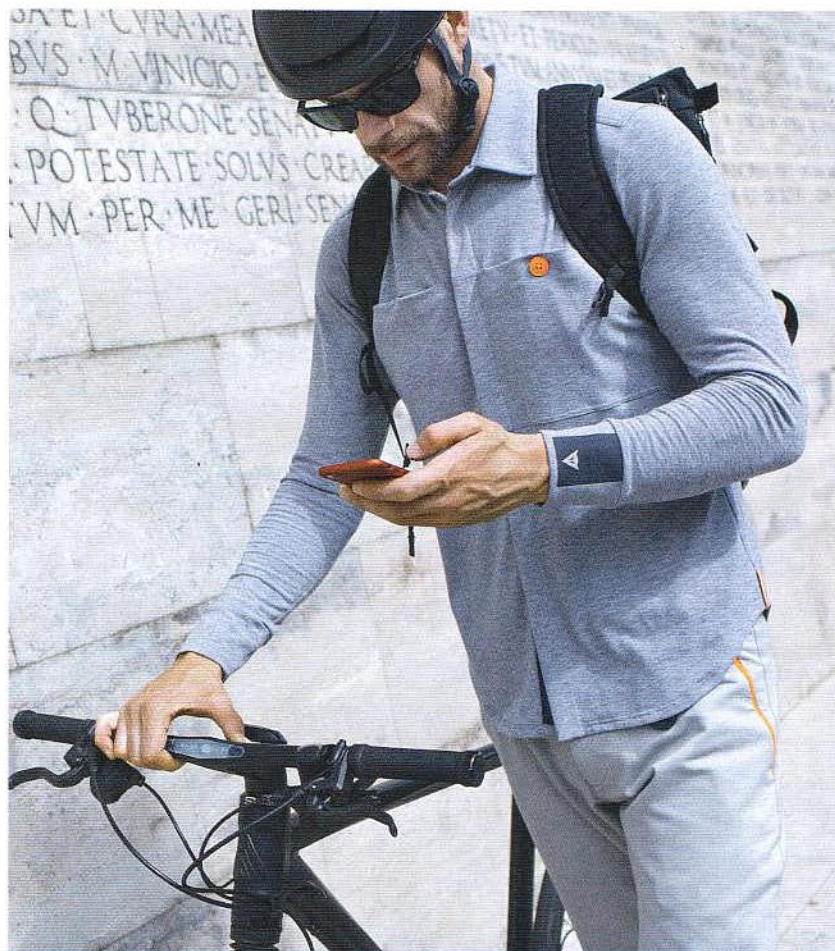
16 Immer dabei, falls es frisch wird: die federleichte und klein komprimierbare Windweste, z. B. bei ihm: Rapha Brevet Gilet, 110 Euro, [www.rapha.cc](http://www.rapha.cc), und bei ihr Enduras Pakagilet, 39,99 Euro, [www.endurasport.com](http://www.endurasport.com)

17 Von außen nicht zu sehen, aber enorm wichtig für das Wohlbefinden auf Tour ist die Funktionsunterwäsche – am besten schön leicht und schnell trocknend, wie z. B. für ihn von Löffler, Singlet Transtex Light, 34,99 Euro, [www.loeffler.at](http://www.loeffler.at), und für sie von Craft, Stay Cool Superlight Singlet, 39,99 Euro, [www.craft-sports.de](http://www.craft-sports.de)





# AUSPROBIERT



## SCHICKES SHIRT

Unter Motorradfahrern gilt die Bekleidungsmarke Dainese als Klassiker mit dem typisch italienischen Sinn für Stil. Mit einer Linie von Fahrradklamotten für den Alltag versucht der Hersteller, nun auch die Herzen urbaner Selbsttreter zu gewinnen. Das graue Kunstfaser-Shirt mit Hemdkragen aus der AWA-Black-Reihe fühlt sich an wie Baumwolle, trägt sich angenehm leicht, knittert nicht und trocknet rasch. Allen Stücken der Kollektion gemein sind die leuchtend orangefarbenen Akzente mittels Knöpfen und Reißverschlüssen.

Preis: 99,90 Euro

[www.dainese.com/de/de/bike/awa-black/](http://www.dainese.com/de/de/bike/awa-black/)

- + schick auch im Büro
- relativ teuer

## HANDLICHES DREHMOMENT

Ein praktisches Kombi-Werkzeug erleichtert den sicheren Umgang mit empfindlichen Schraubgewinden: Das handliche „Range“ arbeitet als Ratsche und als Drehmomentschlüssel. 14 hochwertige Stahl-Bits, davon zwei längere, machen das effektive Arbeiten an kritischen Gewinden wie Lenker, Vorbau, Armaturen oder Sattel einfacher. Die Rechts-Links-Ratsche arbeitet mit feiner Rasterung und fühlt sich sehr solide an. Das Drehmoment lässt sich zwischen 2 und 10 Newtonmetern einstellen. Das Werkzeug wiegt nur 75 Gramm und kostet 89,90 Euro; [www.paul-lange.de](http://www.paul-lange.de)



- + gutes Handling; hohe Qualität; sehr leicht; kompakte Tasche
-





## LOCHSADDL FÜR SPORTLICHE E-BIKER

Ein Sattel speziell für E-Bikes? Laut Hersteller soll beim Selle Italia X-LR eine erhöhte hintere Sattelkante ein Abrutschen nach hinten vor allem bei Elektroschub bergauf verhindern; im Wiegetritt stoße man an der vorne abgeflachten Sattelnase weniger an.

Die große Öffnung in der Sattelmittle soll den Druck auf den Dammbereich und Reibung verhindern. Im Fahrtst zeigt sich, dass die Entlastung in der Mitte mit mehr Druck auf der restlichen Sattelfläche erkaufte wird. Der Sattel erfordert die relativ sportliche Sitzposition, für die er ausgelegt ist. Aufrechter sitzende Radler fühlen sich darauf weniger wohl. Die flexible, verwindungsfähige Sattelschale ist dank doppelter Polsterung und einer Gelschicht in der mittleren Sitzzone komfortabel, aber straff. Das leichte Sattelgestell mit langen Streben federt Stöße gut ab, was sich vor allem im Offroad-Einsatz bemerkbar macht.

Der X-LR ist je nach Beckenbreite und Oberschenkelumfang in den Breiten S oder L erhältlich. Fachhändler ermitteln die passende Größe mithilfe einer digitalen Caliperzange. Alternativ kann das passende Modell im Online-Konfigurator gefunden werden, in dem man Geschlecht, Größe, Körperbau sowie beabsichtigte Fahrraddauer in Stunden und den Untergrund (on- oder offroad) eingibt. In unserem Versuch wich die per Caliper festgestellte Größe von der Online-Empfehlung ab – wohl, weil die Beckenbreite hier nur anhand des Geschlechts und der Körpergröße sowie selbst eingeschätzten Statur berechnet wird.

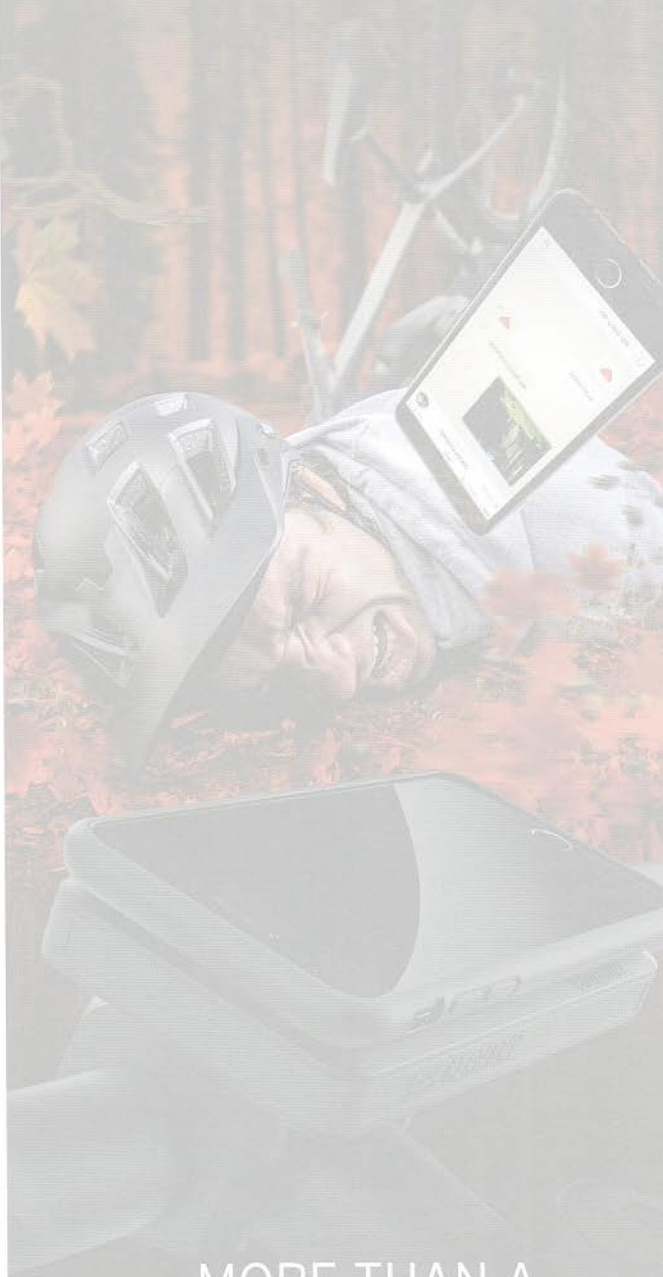
Der Sattel wiegt 195 Gramm und kostet 169,90 Euro.  
[www.selleitalia.com](http://www.selleitalia.com)

- + bietet guten Halt auf sportlichen E-(Mountain-)Bikes
- relativ teuer



# COMPIT<sup>+</sup>

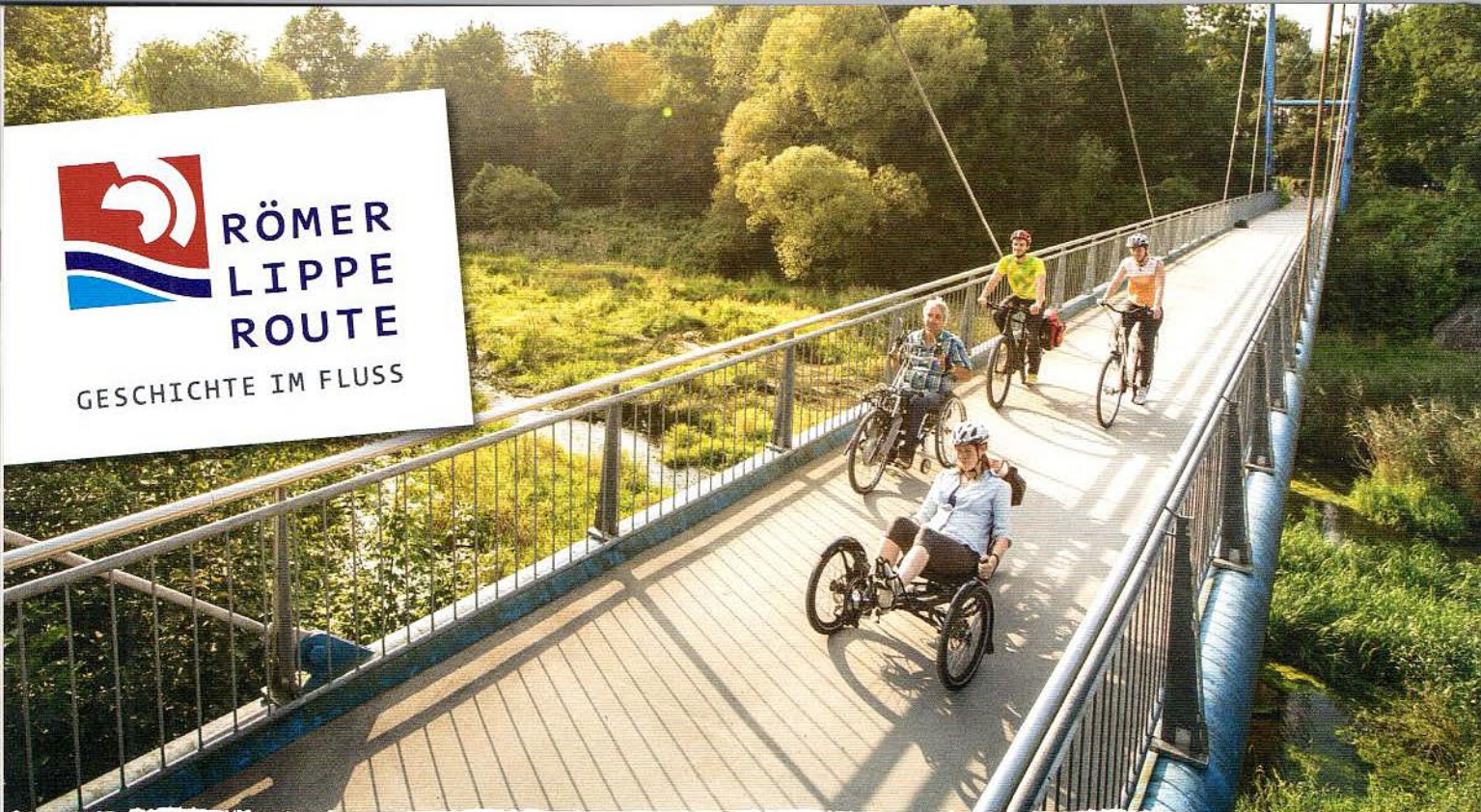
KEEP IT UNDER CONTROL



## MORE THAN A SMARTPHONE HOLDER

[SKS-GERMANY.COM](http://SKS-GERMANY.COM)





## RADFAHREN FÜR ALLE: beste Planung für einen Ausflug auf der Römer-Lippe-Route

Zerklüftet ragen die Felsen der Externsteine in den blauen Himmel. Einige Kilometer weiter lassen sich Ruinen eines Römerlagers erkennen. Immer wieder blitzt der Flusslauf der Lippe zwischen den grünen Auen auf. Die Römer-Lippe-Route zwischen Detmold und Xanten an der Grenze von Ruhrgebiet und Münsterland lädt Radfahrer auf fast 500 Kilometern Gesamtstrecke ein, historische Römerkultur und einzigartiges Wassererlebnis zu entdecken.

Doch wie ist das mit Einschränkungen möglich? Oft verhindern auf Radwegen unbekannte Steigungen, Poller oder Schranken sowie Treppenstufen zu Restaurants und Parkplätzen einen stressfreien Ausflug. Als erster deutscher Radfernweg wird die Römer-Lippe-Route nun komplett nach den Kriterien der bundesweit gültigen Kennzeichnung „Reisen für Alle“ zertifiziert. Das Siegel weist allgemein barrierefreie, touristische Angebote aus

und wird nach eingehender Überprüfung vor Ort vom Deutschen Seminar für Tourismus (DSFT) Berlin e. V. vergeben.

„Wir freuen uns sehr, dass die Römer-Lippe-Route in diesem Bereich in Deutschland als Vorreiter an den Start geht“, erklärt Axel Biermann, Geschäftsführer der Ruhr Tourismus GmbH. „Die idyllische und naturnahe Radroute entlang des Flusslaufs mit den vielen historischen Orten, Museen und Denkmälern ist ein Erlebnis – für alle.“

Während momentan noch nicht jeder Betrieb und jeder Straßenverlauf der Strecke komplett barrierefrei ist, finden Interessierte online eine Karte, die Schranken, Neigungen oder Wegbeschaffenheit detailliert aufzeigt. Auch barrierefreie Parkplätze, Sanitäranlagen und Anschlüsse an Bus und Bahn sind mit kleinen Symbolen gekennzeichnet.





So kann jeder Gast seine individuelle Tour planen und je nach persönlicher Einschränkung entscheiden, welche Etappe der Römer-Lippe-Route für ihn infrage kommt.

Die Gesamtstrecke ist zusätzlich durchgängig mit Orts- und Kilometerangaben versehen und bietet zahlreiche Möglichkeiten, bei Kaffee und Kuchen einzukehren oder an einer Picknickstelle im Grünen zu rasten. Entlang der 295 Kilometer langen Hauptstrecke liegen Sehenswürdigkeiten wie das Hermannsdenkmal bei Detmold, das LWL-Römermuseum in Haltern am See oder der überregional beliebte LVR-Archäologischer Park Xanten. Außerdem zweigen zwölf Themenschleifen von der Hauptroute ab und führen zu Solequellen,

Auenlandschaften oder Schlössern. Kommt dabei die Idee zu einer Verlängerung der Tagestour, bieten jederzeit gemütliche Unterkünfte rund um die Radstrecke Möglichkeiten zum Einkehren und Übernachten. Auch hier sind bereits einige Hotels barrierefrei eingerichtet.

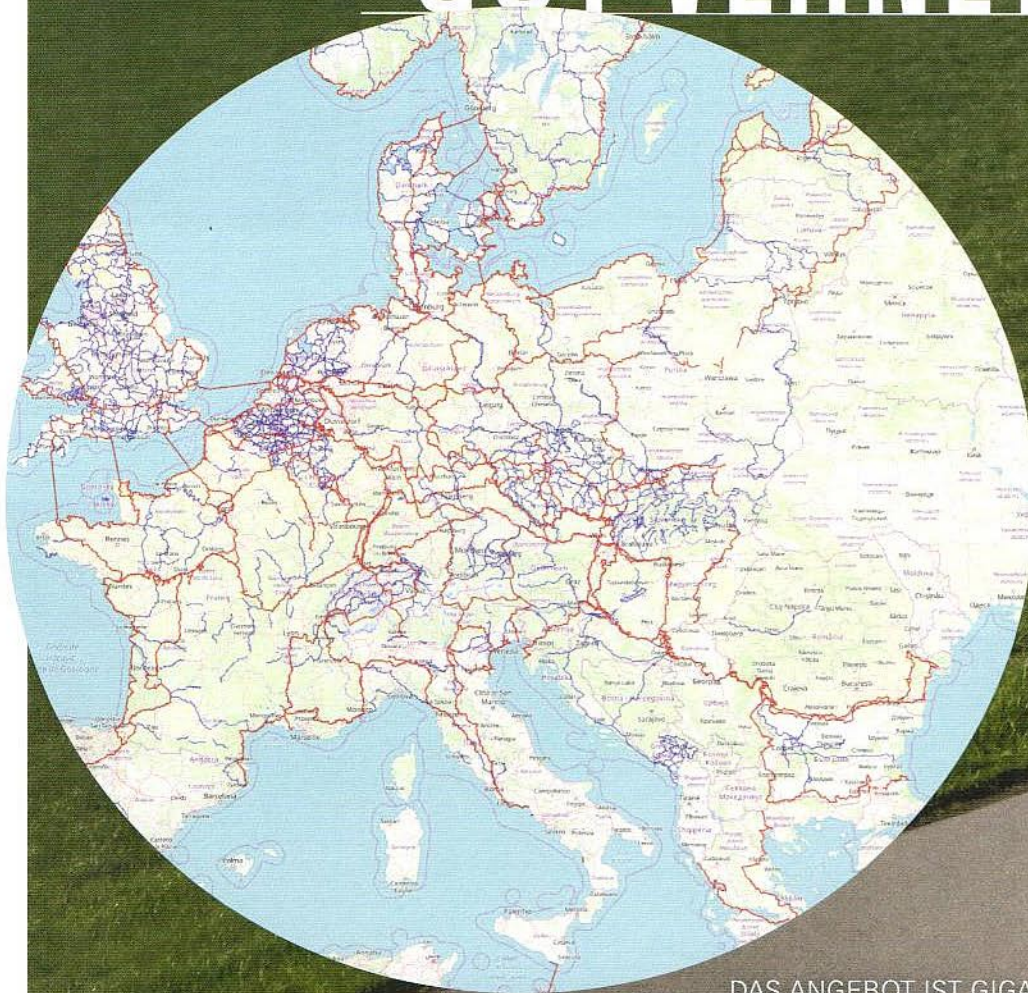
Wer also sportlich oder auch entspannt losziehen möchte, um die malerische Landschaft am Rande des nördlichen Ruhrgebiets mit ihren vielen Sehenswürdigkeiten hautnah zu entdecken, sollte dem Ruf des Flusses folgen und sich auf die Römer-Lippe-Route wagen – das gilt für alle!

[www.roemerlipperoute.de/barrierefrei-erfahren](http://www.roemerlipperoute.de/barrierefrei-erfahren)





# GUT VERNETZT



DAS ANGEBOT IST GIGANTISCH:  
IN DEUTSCHLAND UND EUROPA GIBT ES HUNDERTE  
FERNRADWEGE, AUF DENEN DAS BIKEN  
BESONDERS VIEL SPASS MACHT.  
WIR GEBEN EINEN ÜBERBLICK  
FÜR IHRE REISEPLANUNG

TEXT Uwe Geißler FOTO Jan Greune









Bunte  
Beschilderung  
der Routen:  
Besonders beliebt  
sind Radfernwege  
an Flüssen oder  
der Küste

**RADREISEN IM AUFWIND:** Rund 5,5 Millionen Personen in Deutschland haben 2018 Urlaub mit dem Fahrrad gemacht. Zu diesem Ergebnis kommt die aktuelle Radreiseanalyse des ADFC, die im März vorgestellt wurde. Im Vergleich zum (Schlechtwetter-)Vorjahr bedeutet das eine Steigerung von Ferienradlern um 27 Prozent.

Wie sieht der Radurlaub aus? Fast drei Viertel der Radreisenden entscheiden sich für Streckentouren mit wechselnden Übernachtungsorten. Besonders beliebt sind dabei Radtouren in Deutschland. Aus gutem Grund. Nirgendwo auf der Welt gibt es ein dichteres Netz an attraktiven Radfernwegen. Dabei handelt es sich um markierte, touristisch genutzte Routen ab einer Länge von etwa 100 Kilometern. Oft folgen sie dem Lauf von Flüssen, führen durch typische Landschaften oder sind kulturellen Themen oder Denkmälern gewidmet.

## ZWÖLF DEUTSCHLAND-ROUTEN

Markus Aspetzberger vom Deutschen Tourismusverband erzählt: „Bis in die 90er-Jahre war der Radtourismus in Deutschland unkoordiniert, unsystematisch und ein unterschätzter Tourismuszweig. Es gab Produktansätze, aber vielfach keinen zentralen Ansprechpartner für einzelne Radfernwege.“ Ende der 90er-Jahre entstand die Idee zu einem Radnetz in Deutschland. Ausgearbeitet wurden die Routen gemeinsam vom Deutschen Tourismusverband, dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club ADFC und den Radverantwortlichen der Landesmarketingorganisationen. Aspetzberger: „Mithilfe von zwölf Routen sollten einzelne Regionen national verbunden und eine Koordination über die Ländergrenzen hinweg geschaffen werden.“ Die Deutschland-Routen wurden bestehenden Radfernwegen, wie zum Beispiel dem Elberadweg, dem Rheinradweg oder dem Nordseeküsten-Radweg, zugewiesen. Die sogenannten D-Routen summieren sich auf rund 12.000 Kilometer. Die Routen eins bis sechs verlaufen von West nach Ost, die Routen sieben bis zwölf von Nord nach Süd. Es gibt allerdings keine einheitliche Beschilderung.

Alle Rad-  
fernwege in  
Deutschland  
zusammen  
würden fast  
zweimal um  
die Erde  
reichen

Der ADFC ist mit rund 175.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung von Radfahrern in Deutschland und weltweit. Louise Böhler, Abteilungsleiterin Tourismus beim ADFC, erzählt: „Heute haben wir in Deutschland rund 250 Radfernwege.“

## FLUSSRADWEGE SIND FAVORITEN

Alle Radfernwege in Deutschland zusammengekommen belaufen sich auf circa 75.000 Kilometer – und würden fast zweimal um die Erde reichen. Die beliebtesten sind laut Radreiseanalyse des ADFC die Flussradwege: Unter den Top Ten waren 2018 die Routen entlang der Weser, der Elbe, der Ruhr, der Donau, dem Main, der Mosel und dem Rhein. Besonders geschätzt werden außerdem der Bodensee-Radweg, der Ostseeküsten-Radweg und der Radweg vom Bodensee zum Königssee.

„Insgesamt sind wir im Vergleich zu anderen Ländern in Europa auf einem guten Niveau“, sagt Louise Böhler, „die Fülle an Angeboten und die begleitenden Services sind sehr gut – aber natürlich gibt es große Unterschiede. Die erfolgreichen Radfernwege haben einen sogenannten Routenbetreiber, der einer Tourismusorganisation angehört. Der Routenbetreiber kümmert sich um die Produktentwicklung, Infrastruktur und Vermarktung.“

## ROUTEN MIT QUALITÄTSSIEGEL

Seit 2006 vergibt der ADFC Qualitätsauszeichnungen für Radfernwege. Im Auftrag eines Routenbetreibers schickt der Fahrradclub geschulte Routeninspektoren auf die Strecke und klassifiziert den Radfernweg nach festen Kriterien. Bewertet werden die Breite der Wege, die Beschaffenheit der Oberfläche und die Beschilderung. Außerdem die Routenführung, die Verkehrsbelastung, die touristische Infrastruktur, die Anbindung des Radfernwegs an öffentliche Verkehrsmittel und das Marketing mit Karten- und Infomaterial. Für die Befahrung und Nachbearbeitung der Strecke stellt der ADFC pro angefangene 50 Kilometer Radweg 750 Euro in Rechnung. Entschließt sich der Auftraggeber für eine Klassifizierung, fallen noch Kosten für Logonutzung, Service- und Kommunikationsaktivitäten sowie Schulung des Qualitätsbeauftragten in Höhe von 4.500 Euro an. Das ADFC-Qualitätssiegel kann nach der Vergabe drei Jahre lang genutzt werden, anschließend muss die Route nachklassifiziert werden.



Auf seinem Online-Tourenportal stellt der ADFC knapp 60 Fernradwege in Deutschland und Österreich mit über 19.000 Kilometern vor. 36 Touren werden als Qualitätsradrouten geführt. Neun Fernradwege sind mit drei Sternen bewertet, 23 mit vier Sternen und vier Routen mit fünf Sternen ausgezeichnet. Die besten Bewertungen erhalten der Fernradweg Liebliches Taubertal, die Schlossparkrunde im Allgäu, der Drauradweg und der Neusiedler-See-Radweg.

#### DAS EUROVELO-NETZ

Seit 1995 arbeitet der Europäische Fahrradverband European Cyclists' Federation (ECF) an einem grenzübergreifenden Routennetz in Europa. Mehr als 40 Nationen sind beteiligt und haben 16 Eurovelo-Routen über rund 75.000 Kilometer geplant. Die längste Route (Nummer 13) heißt Iron Curtain Trail und ist stolze 10.400 Kilometer lang. Sie startet im Norden Norwegens am Polarkreis und führt durch 20 Länder bis zum Schwarzen Meer in Bulgarien.

Der ADFC arbeitet eng mit dem ECF-Gremium zusammen. Louise Böhler erzählt: „Neun Eurovelo-Routen führen auch durch Deutschland. Sie laufen größtenteils deckungsgleich auf den bestehenden D-Routen.“ Leider konnten einige Streckenabschnitte in anderen Ländern noch nicht umgesetzt werden. Böhler: „Das Eurovelo-Netz ist eine Vision, dass man Europa einmal komplett und länderübergreifend mit dem Fahrrad durchqueren kann. Einge Abschnitte sind



#### RADFERNWEGE IM ÜBERBLICK

Auf diesen Webseiten finden  
Radfahrer Informationen  
über Radfernwege in  
Deutschland und Europa

[www.adfc-radtourismus.de](http://www.adfc-radtourismus.de)  
[www.biroto.eu](http://www.biroto.eu)  
[www.eurovelo.com/de](http://www.eurovelo.com/de)  
[www.komoot.de](http://www.komoot.de)  
[www.radnetz-deutschland.de](http://www.radnetz-deutschland.de)  
[www.radreise-wiki.de](http://www.radreise-wiki.de)  
[www.waymarkedtrails.org](http://www.waymarkedtrails.org)

Vom Norden  
Norwegens  
durch 20  
Länder  
bis zum  
Schwarzen  
Meer in  
Bulgarien

**Miranda**  
The European Bike Fundamentals.

Carbon fiber  
ebike cranks

[www.mirandabikeparts.com](http://www.mirandabikeparts.com)

COMPETE 2020 2020



noch in der Planung – das Projekt dient aber auch der Vernetzung unter den Akteuren und sorgt für Know-how-Transfer.“

Wie können alle Radurlauber vom riesigen Netz an Radfernwegen in Deutschland und Europa profitieren? Selbstverständlich gibt es viele Bücher und gedruckte Karten, die den Streckenverlauf der Routen mehr oder weniger genau zeigen. Leider kann man sich auf eine durchgängige Beschilderung der Radwege nicht immer verlassen. Deshalb empfiehlt sich neben Karten auch der Einsatz von GPS-Geräten oder Smartphones zur Navigation.

### ROUTENFÜHRUNG PER GPS

Einige Verlage und Routenbetreiber von Radfernwegen bieten auf ihren Webseiten die GPS-Tracks zu ihren Strecken zum Download an. Darüber hinaus finden sich diverse Portale zur Reiseplanung und Navigation. Der ADFC hat zum Beispiel eine Kooperation mit dem digitalen Routenplaner Komoot geschlossen. Alle Radfernwege auf der ADFC-Webseite sind bei Komoot sowohl im Netz als auch in der App verfügbar.

Für Radurlauber gibt es viele interessante Webseiten, auf denen man sich die GPS-Daten von Fernradwegen kostenlos downloaden kann. Ein Beispiel ist das „Radreise-Wiki“. Hier findet man neben zahlreichen Tipps für den Radurlaub eine Rubrik zum Thema Fernradwege mit vielen Infos und GPS-Daten.

Besonders umfangreich ist das Angebot an Streckendaten über das OpenStreetMap-Projekt (OSM). Auf der Seite [www.waymarkedtrails.org](http://www.waymarkedtrails.org) findet man unter „Cycling“ eine Weltkarte, auf der zahllose markierte Radwege angezeigt werden. Entweder zoomt man in die Karte hinein und wählt einen bestimmten Radweg oder man benutzt eine Suchfunktion. Mit wenigen Klicks kann man sich die GPX-Daten zu der ausgewählten Route herunterladen.

Übersichtlicher aufbereitet präsentiert das Webportal Bicycle Routes & Tours (Biroto) Radwege für mehrtägige Radwanderungen in Europa. Gegründet hat die Webseite Udo Fingerhut aus Solingen. Als der leidenschaftliche Radwanderer 2012 aus einem Dax-Konzern ausschied, beschloss er, sich selbstständig zu machen und ein europaweit einheitliches Tourenangebot für



Vision von über 40 Nationen in Europa: das Eurovelo-Netz mit 16 Radrouten

Leider kann man sich auf eine durchgängige Beschilderung der Radwege nicht immer verlassen

Radwanderer aufzubauen. Er erinnert sich: „Ich habe mich damals kräftig darüber geärgert, dass ich für jede GPX-Datei eine andere Webseite suchen musste.“

### SERVICE FÜR RADURLAUBER

Udo Fingerhut listet auf seiner Homepage mittlerweile mehr als 700 offizielle Radwege mit fast 300.000 Kilometer Länge auf. Zu jeder Route gibt es eine interaktive Karte, ein Höhenprofil und den GPS-Track zum Herunterladen. Zusätzlich findet man zu den Radwegen Informationen über radlerfreundliche Unterkünfte, Sehenswürdigkeiten an der Strecke und Radtourenbücher. Der Service ist kostenlos, Nutzer müssen sich allerdings registrieren. Die Mitglieder der Community können eigene Radtouren empfehlen und Reiseberichte bei Biroto einstellen.

Besonders interessant: Unter den aufgeführten offiziellen Radfernwegen findet man bei Biroto auch die kompletten 16 Eurovelo-Routen der European Cyclists' Federation. Fingerhut: „Das Netz ist sehr schön, aber die ECF malt nur Striche auf vagen Landkarten. Das taugt nicht zum Fahren.“ Deshalb hat Fingerhut manche Streckenabschnitte in mühsamer Kleinarbeit identifiziert und Stück für Stück zusammengesetzt. Immer im Dienst der Radurlauber.



# DAS MUSS MIT!

EINEN PLATTEN FLICKEN, EINE SCHRAUBE NACHZIEHEN, GRIFFE, ARMATUREN ODER SATTEL JUSTIEREN – OHNE GUTES BORDWERKZEUG UND CLEVER AUSGEWÄHLTE ERSATZTEILE SOLLTE NIEMAND AUF TOUR GEHEN. MYBIKE GIBT TIPPS, WAS MAN DABEIHABEN SOLLTE

## DARUM GEHT'S

Jede Panne unterwegs ist halb so schlimm, wenn Werkzeug und Ersatzteile greifbar sind. Auf längeren Strecken oder fernab der Zivilisation ist es erst recht sinnvoll, umfassend gerüstet zu sein. Dazu gehört auf jeden Fall: Ersatzschlauch und/oder Flickzeug, Reifenheber, Pumpe, ein passendes Kettenschloss und ein faltwerkzeug mit den erforderlichen Schlüsseln (Torx, Innensechskant, Kettenniet). Achten Sie darauf, dass für alle Schrauben am Rad das passende Werkzeug vorhanden ist. An Rädern mit Nabenschaltungen kann man ohne 15-Millimeter-Gabelschlüssel in der Regel das Rad nicht ausbauen und somit keinen Reifen wechseln!

## SO GEHEN SIE VOR

Eine Satteltasche ist optimal für Werkzeug, das schnell zur Hand sein muss. Das kompakte, wasserdichte Täschchen stört unter dem Sattel am wenigsten und kann immer am Bike bleiben.

Größere Werkzeuge oder Teile, die man vermutlich selten braucht, wickeln Sie in Lappen, damit nichts klappert oder am restlichen Gepäck scheuert, und räumen das Päckchen tief unten in die Gepäcktasche. Ersatzspeichen kann man an die Kettenstrebe kleben. Für Kleinteile wie Bremsbeläge oder Kettenschloss bewahren sich Film- oder Kaugummidöschen.

## PRAXIS-TIPPS

Ein Ersatzschlauch und zusätzliches Flickzeug ist ausreichend. Wird der Schlauch benötigt, sollte man allerdings umgehend einen nachkaufen. Regelmäßig prüfen: Die Tube mit Vulkanisierflüssigkeit, sie trocknet schnell aus. Stellen Sie auch sicher, dass genügend Flicken in der Schachtel sind. Extrem vielseitig verwendbar sind Kabelbinder und Klebeband; darauf sollten Sie nie verzichten.



In eine kompakte Satteltasche passen Werkzeug und Ersatzteile, die man schnell zur Verfügung haben will. Die Tasche stört nicht und kann immer am Fahrrad bleiben. Die Satteltasche sollte wasserdicht und einfach zu öffnen sein.



### Immer und überall dabei

- Ersatzschlauch (Ventil und Größe beachten)
- Flickzeug-Set
- Reifenheber aus Kunststoff
- Minitool mit Kettenniet
- Minipumpe (kann am Rahmen montiert werden)
- Kettenschloss
- Lappen



### Spezial-Teile für längere Strecken:

- Kettenöl
- 15er-Gabelschlüssel für Radachsen oder Pedale
- Ersatz-Schaltzug
- Ersatz-Bremsbeläge
- Ersatz-Speichen
- Kabelbinder
- Klebeband Gewebe, PVC
- Lüsterklemme
- Einweghandschuhe
- Handwaschpaste, wasserlos



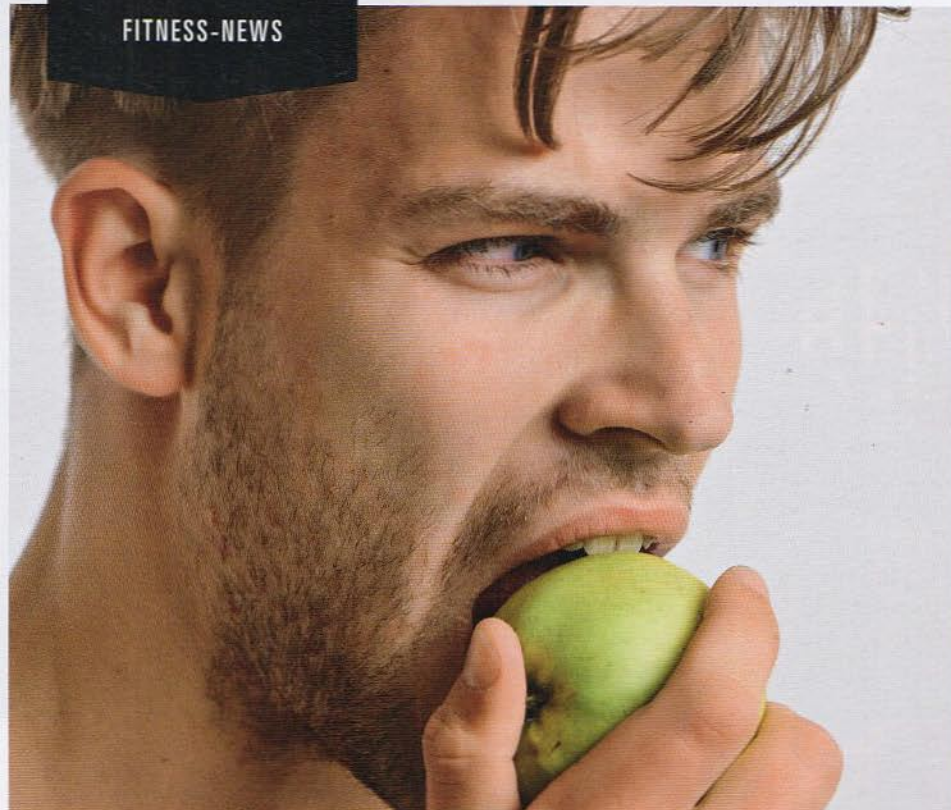
**Smartphone:** unterwegs Techniktipps und Videos recherchieren.

- Reparatur-App
- Handliche Reparaturführer mit Notfall-Tipps, auch als E-Book

### Für E-Bikes:

- Ladegerät, Netzkabel
- System-Handbuch: Fotografieren Sie wichtige Seiten (Fehlercodes) mit dem Handy.





## AUF DEN ZAHN GEFÜHLT

BEI ZÄHNEN DENKEN DIE MEISTEN RADFAHRER VIELLEICHT ZUERST AN RITZEL ODER KETTENBLÄTTER. DOCH AUCH GEPFLEGTE ZÄHNE IM MUND TRAGEN IHREN TEIL ZUR FITNESS BEI. MYBIKE HATTE EINEN TERMIN BEIM ZAHNARZT

TEXT Stefanie Weinberger

### „DAMIT SIE AUCH MORGEN NOCH KRAFTVOLL ZUBEISSEN KÖNNEN“

lautete in den 90er-Jahren ein Werbespot für Zahnpasta. Während als Beleg für die Kaukraft der herz hafte Biss in einen Apfel demonstriert wurde, ist die Bedeutung der Zahngesundheit auch für die sportliche Leistung nicht zu unterschätzen. Untersuchungen zeigen, dass Karies und Zahnfleischentzündungen bei Sportlern häufiger vorkommen als in der restlichen Bevölkerung. „Das verwundert nicht, denn bei Anstrengung fließt weniger Speichel, der dann auch noch dickflüssiger wird, wodurch sich die Kariesanfälligkeit erhöht“, sagt Zahnarzt Dr. Dr. Manfred Nilius, der in seiner Praxis in Dortmund auch aktive und ehemalige Radprofis betreut. Speziell beim Radfahren könne der Mund noch zusätzlich durch die häufige Mundatmung und den Fahrtwind austrocknen. „Ein weiteres Risiko für die Zähne von Radfahrern ist deren oft

hochkalorische Ernährung mit klebrigen, kohlenhydratreichen Riegeln und Energiedrinks, in denen sich häufig auch Säure befindet, die den Zahnschmelz angreift.“ Das führe zu einer aggressiven, gummiartigen Schicht auf den Zähnen, die folglich nach dem Sport besonders gründlicher Reinigung bedürften. Bei vielen Sportlern spielten außerdem immer noch wenig beachtete Themen wie Zähneknirschen eine Rolle sowie Fehlfunktionen und Überlastungen beim Kauen und Beißen, die meist in Verbindung mit Stress, (zu) großer, auch sportlicher Belastung und in der Folge Verspannungen in Nacken- und Kiefermuskulatur stehen. „Die mehr oder weniger starke Rückneigung des Kopfes auf dem Rad kann dazu weiter beitragen.“ Abhilfen könnten unter anderem Knirscher-Schienen, Physiotherapie sowie bei Fehlstellungen von Zähnen oder Kiefer deren kieferorthopädische Korrektur sein.

## 5 TIPPS FÜR MEHR ZAHNGESUNDHEIT VON RADFAHRERN

1

### Gründlich spülen

Wenn man pappige Energieriegel verzehrt oder zähflüssige, süße Energiedrinks getrunken hat, sollte man den Mund mit viel Wasser spülen, um die Zähne von den schlimmsten Belägen zu befreien.

2

### Locker bleiben

Beißen Sie die Zähne beim Radfahren nicht zu stark zusammen und knirschen Sie nicht – auch wenn es anstrengend wird; die Zähne können sonst beschädigt oder unnötig abgenutzt werden. Ebenso können sich die Kaumuskeln verspannen, was zu weiteren Problemen wie Kopfschmerzen führen kann.

3

### Haltungsfehler vermeiden

Auch die Sitzposition kann sich aufs Gebiss auswirken. Eine korrekte, eher aufrechte Haltung mit nicht zu stark zurückgeneigtem Kopf belastet die Halswirbelsäule und die damit in Verbindung stehende Nacken- und Kaumuskulatur weniger als eine verkrampfte, tiefe Aero-Position.

4

### Zahnfreundlich ernähren

Getränke und Riegel mit wenig Zucker und Kohlenhydraten sowie Säuren wählen. Noch besser wäre Verpflegung mit Xylit (Birkenzucker) oder Isomaltulose als Zuckerersatzstoff (zum Beispiel von Innosnack oder Sponser), die man auch selbst machen kann (Rezepte gibt's im Internet).

5

### Belastung anpassen

Bei Überlastung wird der Speichel sehr zähflüssig. Bakterielle Beläge haften stärker. Außerdem ist das Immunsystem geschwächt, die Kariesgefahr steigt.





## SCHUTZ VOR FALTEN UND HAUTALTERUNG

# Blaulicht-Stopper

Sonnencreme schützt vor schädlicher UV-Strahlung, das ist bekannt. Es gibt jedoch noch einen weiteren Lichtanteil mit negativer Wirkung: das HEV-Licht (siehe „Was heißt eigentlich...“). Hier setzt die neue „Photoaging Control Sun Lotion“ von Eucerin an: Sie schirmt außer den UVA- und -B-Strahlen auch die HEV-Strahlen des Sonnenlichts ab. So schützt sie zusätzlich vor deren Folgen wie Hautalterung und Pigmentflecken. Zusätzlich sind in der Lotion Wirkstoffe gegen freie Radikale und zur DNA-Reparatur enthalten, was Faltenbildung und Elastizitätsverlust zusätzlich entgegenwirken soll. Anders als viele andere Sonnenschutzmittel soll sich die wasserfeste Lotion außerdem weitgehend rückstandsfrei auswaschen lassen und so keine unschönen Flecken auf Textilien hinterlassen. Erhältlich mit Lichtschutzfaktor 30 oder 50 in Apotheken oder im Onlinehandel für circa 20 Euro pro Flasche mit 150 Milliliter. Weitere Infos: [www.eucerin.de/produkte/sonnenschutz](http://www.eucerin.de/produkte/sonnenschutz)

## WAS HEISST

## EIGENTLICH ... HEV?

Bei HEV(High Energy Visible)-Licht handelt es sich um den sichtbaren, blauvioletten Spektralanteil des Lichts. Seine elektromagnetische Wellenlänge liegt mit 380 bis 500 Nanometern gleich neben der bekannten, unsichtbaren UV-Strahlung. Damit ist es immer noch sehr energiereich und kann so zum Beispiel die Bildung von freien Radikalen in tieferen Hautschichten fördern. Dort entsteht durch das energiereiche Blaulicht oxidativer Stress mit Folgen wie beschleunigter Hautalterung und Pigment- oder Altersflecken aufgrund übermäßiger Melaninbildung.

## WENIGER DICKE LUFT

Wenn Innenstädte von schlechter Luft geplagt sind, werden Radfahrer davon im Vergleich zu Fußgängern, Autofahrern und Nutzern des öffentlichen Nahverkehrs noch am wenigsten belastet. Das ist ein Ergebnis einer Studie der Universität Leeds, welche die Abgasbelastung während einer vier Kilometer langen Fahrt ins Stadtzentrum verglich. Radfahrer haben außerdem den Vorteil, ohne großen Zeitverlust und Mehrweg schnell und flexibel auf ruhigere und damit weniger belastete Nebenstraßen ausweichen zu können, wenn entlang von Staus die Abgasbelastung besonders hoch ist.

### Abgasbelastung während einer vier Kilometer langen Fahrt durchs Stadtzentrum



Auch für  
E-Bikes  
geeignet



## Die 3. Generation Premium

kompakt und in 3 Schritten einsatzbereit

erweiterbar für ein drittes Fahrrad



EUFAB

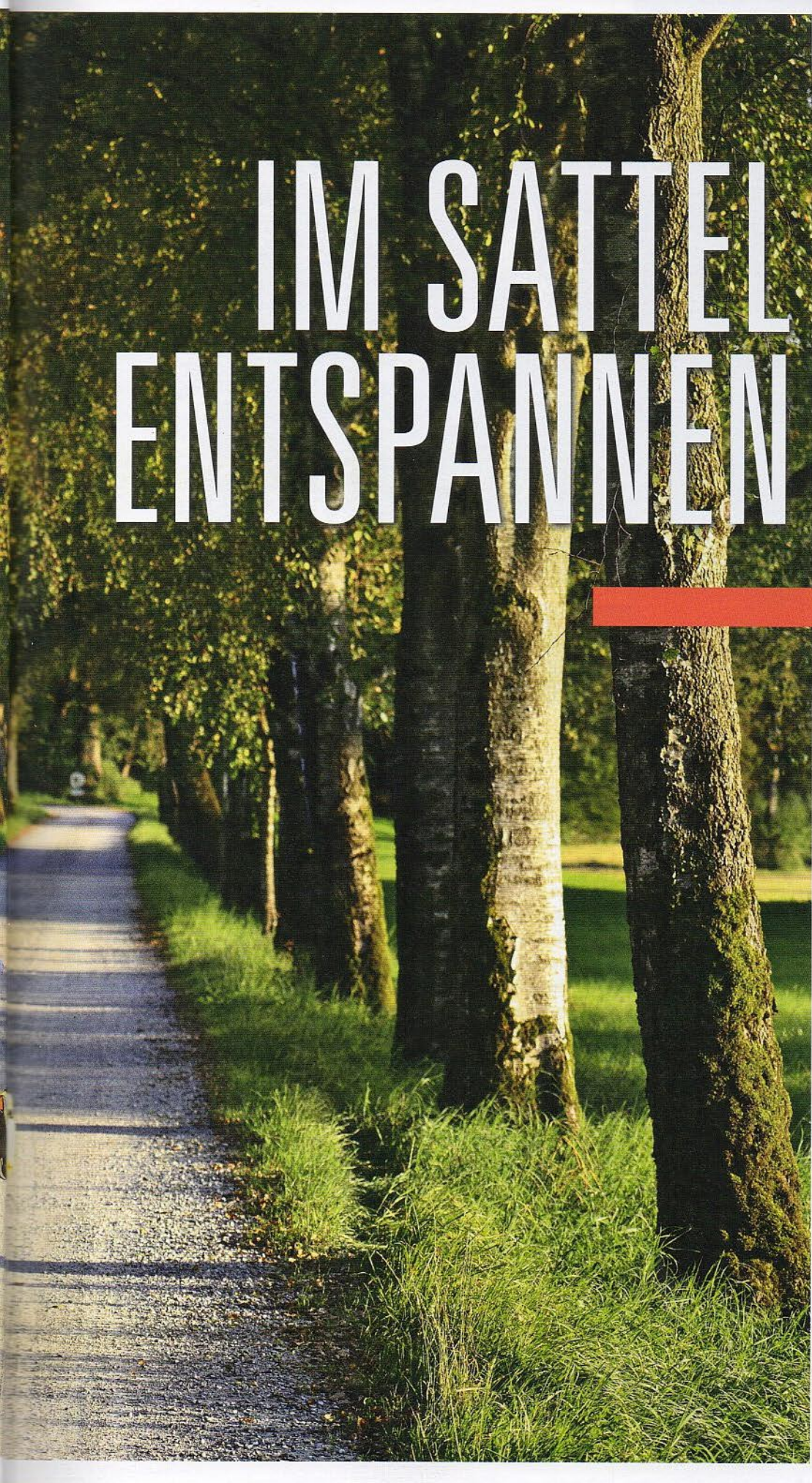


[www.eaf-vertrieb.de](http://www.eaf-vertrieb.de)









# IM SATTEL ENTSPANNEN

RADFAHREN MACHT  
KÖRPER UND GEIST  
LOCKER – BESONDERS  
BEIM FAHREN IM FLOW.  
WIR ZEIGEN, WAS  
SICH DABEI IN UNSEREM  
INNEREN ABSPIELT  
UND WIE SIE DIE  
MECHANISMEN BEI  
IHRER NÄCHSTEN  
AUSFAHRT NUTZEN

TEXT Ronja Mößbauer





Bäume senden aromatische Substanzen aus, die stressmindernd wirken



### Dr. Sebastian Altfeld

ist Sportpsychologe und berät Sportler und andere Berufsgruppen im Umgang mit Stress. Als psychologischer Psychotherapeut beschäftigt er sich zudem mit den negativen Folgen von Stress, die er in seiner Forschungsarbeit und während seiner Promotion zum Thema Burn-out untersucht hat; [www.sebastianaltfeld-coaching.de](http://www.sebastianaltfeld-coaching.de)

**DAS BIKE ROLLT FAST WIE VON SELBST** durch grüne Landschaften, und die Zeit verfliegt im Nu. Eine tiefe Zufriedenheit durchströmt unseren Körper und macht alle Sorgen oder Anstrengungen klein. Dieses Gefühl, das die meisten Radfahrer gut kennen, nennen Psychologen Flow. „Im Flow sind Menschen maximal auf ihre Tätigkeit fokussiert“, beschreibt der Sportpsychologe und Antistress-Berater Dr. Sebastian Altfeld. Der Zustand tritt meist dann ein, wenn eine Tätigkeit weder zu anstrengend noch langweilig ist – so wie beim lockeren Radfahren.

Das Schöne am Flow-Gefühl: Stressende Gedanken bleiben aus. „Weil wir nicht nachdenken, können wir entspannen“, sagt der Sportpsychologe. Wer diesen Zustand erreicht, spürt eine beruhigende oder gar meditative Wirkung. Ausfahrten im Flow bieten wunderbare Pausen in unserer hektischen Zeit. Sie helfen, negative Folgen von Stress zu vermeiden, die oft unmerklich im Alltag entstehen und sich mitunter summieren.

### WAS IST STRESS?

Genau betrachtet, entsteht Stress immer dann, wenn der Körper auf irgendeinen äußeren Reiz reagiert. Das kann eine eiskalte Dusche sein genauso wie die Tatsache, dass uns gerade der Zug zu einem wichtigen Termin vor der Nase weggefahren ist. Dieser Reiz aktiviert den sogenannten Sympathikus – einen Teil unseres vege-

Flow tritt  
ein, wenn  
eine Tätigkeit  
weder zu  
anstrengend  
noch lang-  
weilig ist





## HEILENDE KRAFT DES WALDES

Warum fühlen wir uns so gut, wenn uns Bäume umgeben? Die Reinheit und Feuchtigkeit der Luft entlasten die Atemwege, und die typischen Lichtverhältnisse im Wald vermitteln Geborgenheit und verbessern die Stimmung. Darüber hinaus entdeckte der japanische Waldforscher Dr. Qing Li von der Nippon Medical School in Tokio, dass Terpene – aromatische Substanzen, die Bäume aussenden – unter anderem stressmindernd wirken. Mithilfe der Terpene informieren sich Bäume untereinander, zum Beispiel über Schädlinge. Die höchste Konzentration von Terpenen findet sich im Sommer in der Waldluft – jeder Waldtyp bildet ein spezifisches, gesundheitsförderndes Klima aus.

tativen Nervensystems, der Stresshormone wie Adrenalin, Noradrenalin und Cortisol ausschüttet. Die Folge: Das Herz schlägt schneller, die Muskulatur spannt sich an und Konzentration sowie Aufmerksamkeit steigen. Diese körperliche Reaktion ist ein Erbe aus der Steinzeit. Dort sicherte sie das Überleben unserer Vorfahren.

### ERHOLSAME BEWEGUNG

„Bei Stress ist der Körper in einem Alarmzustand“, sagt Dr. Altfeld. „Die Leber entgiftet weniger, Stoffwechselprodukte wie Laktat bleiben länger im Körper, und die Muskeln werden steif.“

Steinzeitmenschen reagierten auf Stress mit körperlicher Aktivität: Flucht oder Kampf. Wer diesen Zusammenhang kennt, versteht, warum Bewegung unsere Entspannung unterstützt. Während der körperlichen Aktivität beim Radfahren werden Stresshormone abgebaut und Glückshormone wie Dopamin ausgeschüttet. Darüber hinaus lockert die Bewegung beim Treten die Muskulatur. Denn: Der vermehrte Blutfluss spült Stoffe wie Laktat aus dem Körper, wodurch sich die Muskelspannung abbaut.

Diese körperliche Entspannung durch Bewegung wirkt über den Moment hinaus. Bewegung hilft langfristig im Umgang mit Stress, indem der Körper Sauerstoff und Nährstoffe immer besser aufnimmt und Abfallprodukte schneller abbaut. „Durch regelmäßigen Sport können Radfahrer ihr Stresslevel nachhaltig senken“, so Dr. Sebastian Altfeld.



**TRELOCK**  
Deine Sicherheit.



**6**  
LEVEL

**ART**  
4 1 8 7



## ANSCHLUSSMÖGLICHKEIT FÜR ZUHAUSE NEU BA 660 BODENANKER

Der TRELOCK BA 660 Bodenanker ist die ideale Lösung, um Fahrrad, E-Bike oder Motorrad in Ergänzung mit einer passenden Anschlusskette oder einem Kabel zu Hause sicher anzuschließen.

- 14 mm starker Bügel aus Spezialstahl mit Kohlenstofflegierung – geschützt durch Vinylcover
- Basisplatte aus gehärtetem Stahl
- Spezialdübel gegen Ausbohren gesichert, Montagematerial inklusive
- Für die Anbringung an der Wand und am Boden
- Geeignet für gegossene Betonböden, Fundamentwände in Garagen, Kellern und Häusern
- Wetterfest
- Sehr stabiles Polypropylen ABS Cover im TRELOCK-Design (kann bspw. mit herkömmlichen PKW überfahren werden)
- TRELOCK Security Level 6 von 6
- ART\*\*\*\*- und Sold Secure Gold-zertifiziert





## 5 EXPERTEN-TIPPS FÜR ENTSPANNT FAHRTEN

1

### Unter Bäumen

Touren im Wald wirken besonders entspannend. Der Grund: Bäume produzieren stressmindernde Stoffe und geben diese in die Luft ab (siehe Info-Kasten). Gut zu wissen: Die Erwartung einer schönen, bereits bekannten Strecke fördert außerdem den Flow.

2

### Moderate Belastung

Wählen Sie eine Strecke, die zu Ihrem Leistungsniveau passt. Denn: Muten Sie sich auf der Fahrt zu viel zu, kann die Anstrengung leicht Extrastress verursachen. In bergigem Gelände stellen Räder mit Motor eine gute Lösung dar.

3

### Richtige Dauer

Für den besten Effekt sollte eine Fahrradfahrt mindestens 30 Minuten dauern. Forschungen haben ergeben, dass sich die entspannende Wirkung der Bewegung erst nach einer halben Stunde einstellt.

4

### Passender Zeitpunkt

Steigen Sie nur dann aufs Fahrrad, wenn es in diesem Moment gut passt. Wer sich mit seiner Freizeitbeschäftigung unter Druck setzt, verfehlt das Ziel der Entspannung.

5

### Gute Gesellschaft

Wer im sozialen Kontext gut entspannen kann, unternimmt die Ausfahrt am besten gemeinsam mit anderen. Suchen Sie sich einen Partner oder eine Gruppe, in deren Gesellschaft Sie sich beim Pedalieren wohlfühlen.



Schon kurze Auszeiten helfen, Stress zu vermeiden

Passionierte  
Radfahrer  
haben die  
allerbesten  
Voraussetzun-  
gen für  
stresslindern-  
de Fahrten  
im Flow

## STRESSKILLER FAHRRAD

Dauerhaft hohe Stresslevel schwächen den Körper und begünstigen Krankheiten. „Radfahren beugt vor, indem es Körper und Geist entspannt. Wer sich regelmäßig eine Auszeit nimmt, unterbricht in seinem Alltag die Auslöser für Stress“, so der Sportpsychologe. Kurze Fahrten lassen sich leicht in den Alltag integrieren. Das gilt auch für Einsteiger jeden Alters: Schließlich erfordert das Rad kaum Ausdauer und schont darüber hinaus die Gelenke.

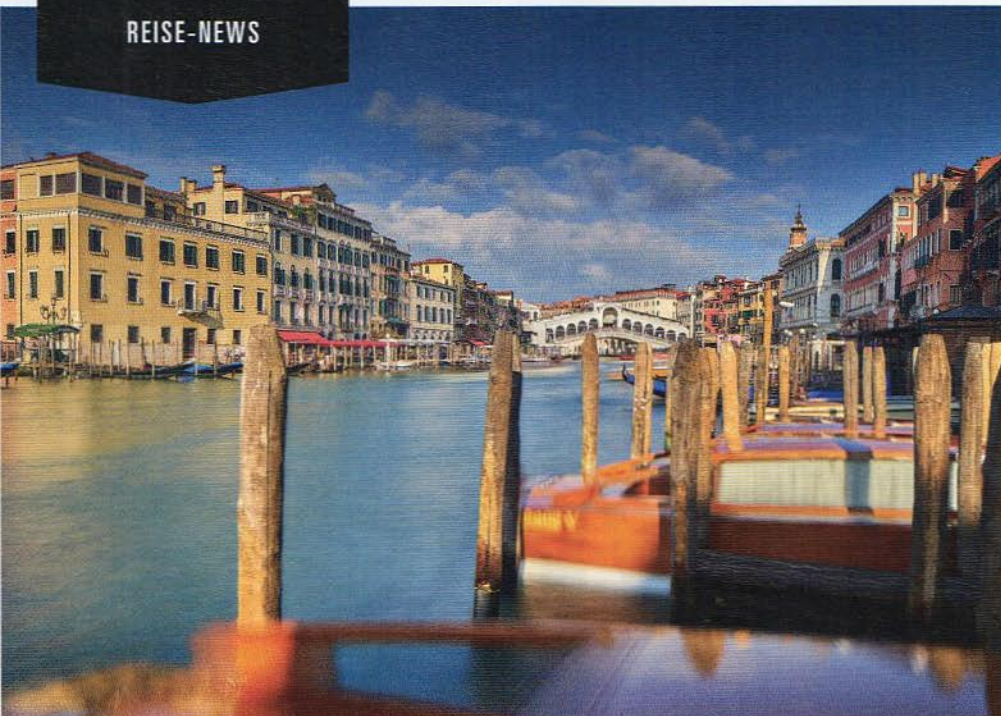
## PERSÖNLICHE EINFLÜSSE

Je besser sich ein Radfahrer auf sein Tun einlassen kann, desto geringer wird die Wirkung von Sorgen und negativen Gedanken, und umso stärker ist die Erholung auf Tour. „Wer dagegen bei jeder Steigung an Aufgaben und Termine des nächsten Tages denkt, erhält den Stress aufrecht“, mahnt der Experte. Übrigens: Die Entspannungsfähigkeit lässt sich ein Leben lang trainieren. Dafür eignen sich zum Beispiel Meditationstechniken.

Was entspannt und was stresst, hängt auch von unseren Vorlieben ab. Klar: Wer nicht gerne auf dem Sattel sitzt, wird sich bei einer Ausfahrt kaum entspannen. Begeisterte Radfahrer hingegen profitieren ganz besonders davon. „Solche persönlichen Vorlieben entstehen durch körperliche Faktoren, wie zum Beispiel die individuelle neurologische Reaktion auf eine Situation, und werden durch Lernprozesse geformt“, erklärt Dr. Sebastian Altfeld.

Der Körper reagiert aufs Radfahren mit Entspannung – und merkt sich diese Wirkung nachhaltig für eine effektivere Entspannung auf weiteren Fahrten.





Die Tour auf den Spuren der Salzhändler endet in Venedig

## AUF SALZ-KURS

ANGELEHNT AN DIE SALZ-HANDELSROUTE, VERLÄUFT EIN NEUER, KNAPP 280 KILOMETER LANGER RADWEG VON CERVIA NACH VENEDIG

Jahrhundertlang wurde Salz aus den Salinen bei Cervia auf dem Seeweg in die Handelsstadt Venedig transportiert. Diese Strecke war die Vorlage für den neuen Biketrail „Rotta del Sale“ an der Küste. Auf dem 278 Kilometer langen Landweg erwarten den Reiseradler abwechslungsreiche Natur, Lagunen im Po-Delta, Dünenlandschaften, Kiefernwälder und alte Fischerdörfer. Highlights der Strecke sind die Städte Ravenna, bekannt durch ihre

Mosaikkunst, und die UNESCO-Weltkulturerbestadt Chioggia. Sie gilt als Hauptstadt des Salzes. Das Ziel Venedig erreichen die Reiseradler teils mit der Fähre über die Inseln Pellestrina und Lido. Der Radweg ist nicht durchgängig asphaltiert. Ein robustes Tourenrad mit breiten Reifen wird empfohlen. Genaue Informationen zu den Etappen und einen GPX-Track zum Download gibt es unter [www.rottadelsalebiketrail.it/de/](http://www.rottadelsalebiketrail.it/de/)



## ICE: MEHR FAHRRADMITNAHME-MÖGLICHKEIT IN DEN NEUEN ZÜGEN

Die Radmitnahme im Fernverkehr der Deutschen Bahn verbessert sich im Zuge des Fahrplanwechsels 2019: Alle ICE-3 werden mit je vier Fahrradstellplätzen pro Halbzug nachgerüstet. Die Bahn hatte das zuvor lange Zeit als zu teuer und schwer realisierbar abgetan. Neben dem neuen ICE-4, der mit je acht Fahrradstellplätzen pro Zug ausgestattet ist, stellte die Bahn kürzlich zudem den neuen Fernzug ECx vor, in dem Fahrräder und Sportgeräte transportiert werden können.



## UMFRAGE

Versicherungsspezialist Coya hat in einer Studie\* die besten Fahrradstädte in Deutschland und weltweit ermittelt.

Beim „Index Fahrradstädte 2019“ wurden die Kriterien Sicherheit und Kriminalität, Infrastruktur, Fahrrad-Sharing und Events bewertet. Die besten Städte zum Radfahren sind demnach:

### DEUTSCHLAND

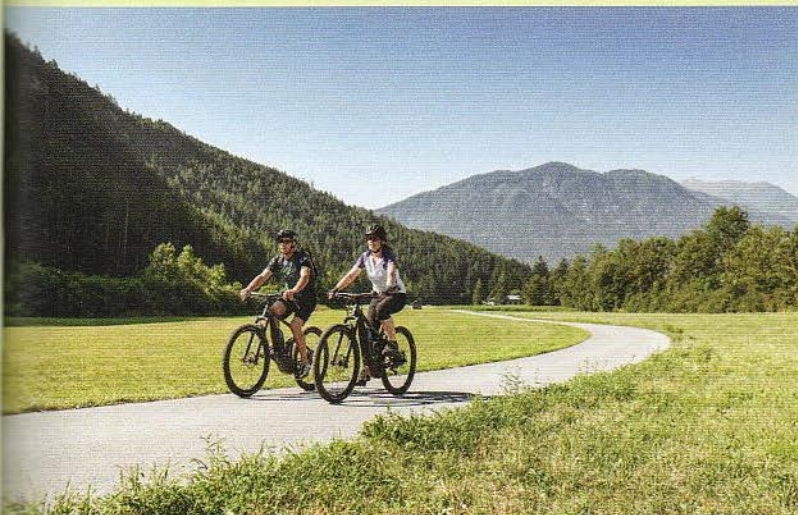
- 1 Oldenburg
- 2 Münster
- 3 Freiburg

### INTERNATIONAL

- 1 Utrecht
- 2 Münster
- 3 Antwerpen

\*Quelle: <https://coya.com/bike/fahrrad-index-2019>





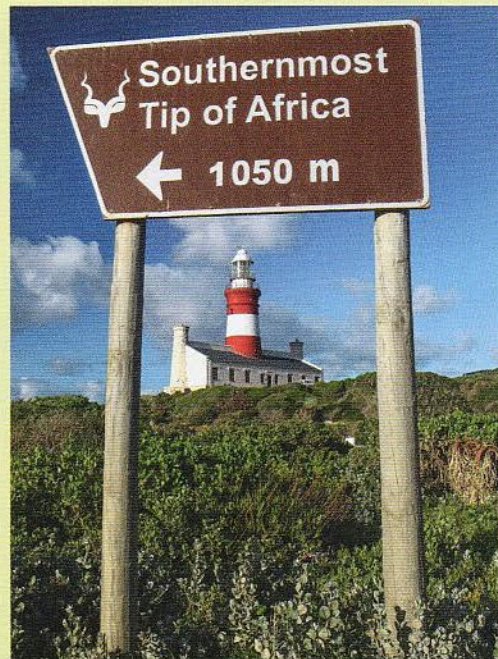
Abseits der befahrenen Bundesstraße auf dem Gurgltal-Radweg

## Neuer Radweg zwischen Imst und Nassereith

Im Mai 2019 ist die Teilstrecke des neuen Gurgltal-Radweges zwischen Imst und Nassereith fertiggestellt worden. Radler können somit von der Bundesstraße auf den neuen Radweg wechseln. Damit kann das Nadelöhr Fernpass neben der bekannten Via Claudia Augusta auf einer weiteren Strecke umgangen werden. Geplant ist darüber hinaus eine direkte Anbindung an den Inntalradweg durch eine Unter-führung. Auf einer neuen Radkarte mit Tourentipps, Strom-Ladestellen und GPX-Daten sind die rund 260 Kilometer (E-)Bike-Strecken in der Region Imst aufgelistet. [www.imst.at/biken](http://www.imst.at/biken)

## DURCH SÜDAFRIKAS WESTKAP

Der Overberg Meander ist eine neue, mehr als 370 Kilometer lange Radstrecke von Swellendam nach Elgin durch das Westkap Südafrikas und die vierte der neuen Cape Cycle Routes. Die Tour führt zum südlichsten Punkt Afrikas, dem Kap Agulhas. In der Stadt Elim können Radler die Elim Wine Route, die südlichste Weinstraße Südafrikas, entdecken. Weiter geht es nach Stanford, das für die Herstellung von Craft-Bier und Gin bekannt ist, und durch die Weinlandschaft des Hemel-en-Aarde-Tals, bevor die Reise in der historischen Stadt Elgin endet. Weitere Informationen: [www.capecyclerroutes.co.za](http://www.capecyclerroutes.co.za)



Ab in den Süden: zum Kap Agulhas

# E-BIKE WM FÜR JEDERMANN

14. SEPTEMBER 2019  
SILLIAN | DOLOMITEN

JEDER EIN SIEGER:

[EBIKEWM.COM](http://EBIKEWM.COM)

Limitierte Startplätze – Vergabe nach dem Prinzip  
„First come, first served“



ERLEBNIS & SPAß  
FÜR JEDERMANN:  
E-BIKE FÜR DIE  
DAUER DER WM  
INKLUSIVE.



## RAD UND SCHIFF IM ÜBERBLICK

### Vorteile


- Die Gäste müssen auf der Reise nicht das „Hotel“ wechseln, also auch nicht jeden Tag das Gepäck ein- und auspacken.
- Falls Radler mal keine Lust oder Power zum Radfahren haben, können sie an Bord bleiben und die Landschaft genießen.

### Nachteile

- Die Zimmer (Kabinen/Kajüten) an Bord sind im Vergleich zu Hotelzimmern recht klein. Auf manchen Schiffen oder Booten messen sie nur fünf bis sieben Quadratmeter, durchschnittlich etwa acht bis zwölf Quadratmeter. Tipp: keinen Koffer mitnehmen, sondern eine Reisetasche, die sich besser verstauen lässt.
- Aufgrund der hohen Betriebskosten für die Schiffe ist eine Rad-und-Schiff-Reise meist teurer als eine vergleichbare Hotel-Reise.







# RADDAMPFER

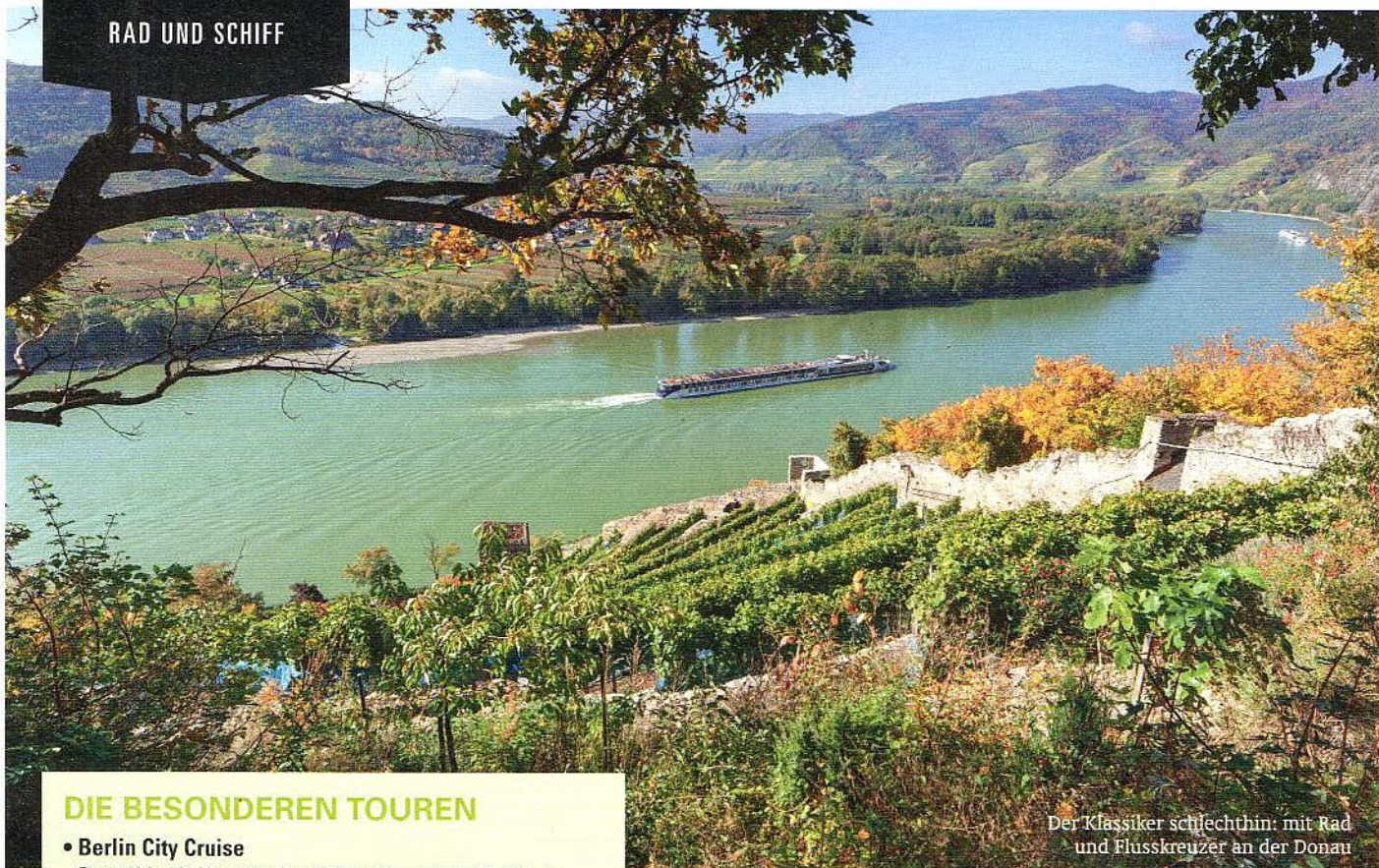
RAD UND SCHIFF – EINE BESONDERE REISE-IDEE, DIE WEIT MEHR BIETET ALS NUR ÜBERNACHTUNGEN IN EINEM SCHWIMMENDEN HOTEL

TEXT Armin Herb

**OB MIT GROSSEGLER,** Motoryacht oder Flusskreuzfahrtschiff, ob auf dem Meer, auf einem See oder Fluss – die Reisekombination Rad und Schiff erfreut sich steigender Beliebtheit in Europa, und das Angebot wird von Jahr zu Jahr umfangreicher. Es ist ja auch wirklich komfortabel, wenn die Unterkunft immer mitschwimmt und man nur einmal den Koffer ein- und auspacken muss. Und vor allem wartet ein nicht alltägliches Ambiente auf die Radurlauber.

Die klassische Rad-und-Schiffsreise dauert acht Tage mit sieben Übernachtungen an Bord und bietet den Gästen Vollpension. Während morgens die Radler auf Tour gehen, schwimmt das Schiff zum Ziel und nimmt die Radler wieder auf. Über Nacht bleibt das Schiff vor Anker. Das Radelpensum liegt im Schnitt bei 170 bis 250 Kilometern pro Woche. Bei Radtouren an Flüssen halten sich die Höhenmeter stets auf Genussniveau; anspruchsvoller wird es meist am Meer,





## DIE BESONDEREN TOUREN

### • Berlin City Cruise

Deutschlands Hauptstadt auf dem Wasser- und Radweg: Die MS Gretha van Holland tuckert in vier Tagen auf Havel, Spree, Wannsee und Templiner See zwischen Potsdam, Spandau, Berlin-Mitte und Köpenick.

### • Luxus-Kreuzfahrten

Radler mit sehr üppigem Reisebudget und ebensolchen Ansprüchen können mit dem Luxussegler Sea Cloud II zwischen Norwegen und Schottland kreuzen oder mit der luxuriösen Motoryacht Le Lyrial von Lissabon via Mallorca nach Barcelona fahren (Terranova).

### • Hotel-Floß im Donau-Delta

Eines der letzten großen Naturparadiese Europas – schwimmende Schilfinselfen und Binnenseen gehen über in Lagunen, Kanäle und Sümpfe – liegt in Rumänien. Das 20-Mann-Hausboot wird dabei von einem kleinen Motorschiff über die Wasserstraßen im Delta gezogen.

Der Klassiker schlechthin: mit Rad und Flusskreuzer an der Donau



Luxusklasse: auf Tour mit der Sea Cloud II



Die MS San Snova kreuzt vor allem in Kroatien



Je kleiner das Schiff, desto familiärer die Atmosphäre



genauer gesagt im Hinterland: Dort muss sich der Reiseradler auch auf sportliche Anstiege und Schotterwege einstellen. Einige Veranstalter, wie Terranova und Inselhüpfen, haben zudem spezielle E-Bike-Kreuzfahrten im Programm.

### DIE SCHIFFE

Die Schiffe sind je nach Fahrtrevier und Anbieter verschieden groß und unterschiedlich komfortabel ausgestattet. Die größeren Schiffe mit rund 40 bis 120 Passagieren verkehren meist auf den großen Flüssen wie Rhein und Donau. An Bord befindet sich eine Reiseleitung als Ansprechpartner für die Touren. Bei einigen Flussschiffen werden die Radtouren von einem Guide begleitet, ansonsten fährt man individuell anhand eines Roadbooks und/oder GPS-Tracks, was auch kein Problem ist entlang der gut beschilderten Flussradwege. Große Schiffe verfügen meist über Restaurant, Pool und Lounge. Komfort und Platzangebot sind jedoch selten mit einem Kreuzfahrtschiff auf dem Meer vergleichbar.

Wer mal keine  
Lust aufs  
Radeln hat,  
bleibt einfach  
tagsüber  
an Bord des  
Schiffes

Je schmaler der Fluss oder Kanal, desto kompakter das Schiff; manchmal handelt es sich dabei um umgebaute Binnenfrachter. Wenn nur 15 bis 40 Passagiere an Bord sind, wird die Atmosphäre spürbar familiärer, private Rückzugsmöglichkeiten sind dagegen spärlich. Die Touren werden dann als geführte Gruppentouren veranstaltet. Aber auch auf kleineren Schiffen kann man mal eine Radtour ausfallen lassen und an Bord die Beine hochlegen. Ähnlichen Komfort bieten übrigens auch die Motorsegler, die vorwiegend in den Küsten- und Inselrevieren von Kroatien, Griechenland und der Türkei unterwegs sind.

Wer das besondere Seefahrt-Feeling sucht, der bucht Rad-und-Schiff auf einem Traditionssegler, meist ehemalige Frachtensegler mit eher zweckmäßiger Ausstattung und zum Teil auch Mehrbettkabinen. Solche historischen Schiffe kreuzen unter anderem zwischen Dänemark und Schweden, vor Schottland und im Wattenmeer/Ijsselmeer von Holland.

## TOLLE GASTGEBER, TOLLE STRECKEN, TOLLES THÜRINGEN.

Jetzt anmelden zur Jedermann Tour  
in Erfurt am 01.09.2019:  
[www.deutschland-tour.com/jedermann](http://www.deutschland-tour.com/jedermann)



ŠKODA

TISSOT  
SWISS WATCHES SINCE 1853

DAUNER

Freistaat  
Thüringen

JEDERMANN  
TOUR



Mit Boot und Bike  
in den Buchten der  
Türkischen Ägäis

## REISE-ANBIETER

mit umfangreichem  
Rad-und-Schiff-Programm

Boat Bike Tours  
radundschiffsreisen.de

Best-Bike Tours  
www.rad-schiff.com

Dertour  
www.dertour.de

Eurobike – Eurofun Touristik  
www.eurobike.at

Inselhüpfen – Radurlaub Zeitreisen  
www.inselhuepfen.com/de

Kootstra Rad- und Schiffsreisen  
www.kootstra.de

Launer Reisen  
www.launer-reisen.de

Mecklenburger Radtour  
www.mecklenburger-radtour.de

Pedalo  
www.pedalo.com

Radissimo  
www.radissimo.de

Radweg-Reisen  
www.radweg-reisen.com

Rückenwind Reisen  
www.rueckenwind.de

SE-Tours  
www.se-tours.de

Terranova  
www.terranova-touristik.de

## DIE REISERÄDER

Viele Veranstalter bieten einheitliche Mieträder und Miet-E-Bikes an. In der Regel kann man jedoch auch sein eigenes Fahrrad mitnehmen. Bei privaten E-Bikes sollte jedoch zuvor der Veranstalter konsultiert werden. Zu bedenken ist zudem, dass die Räder mindestens zweimal am Tag von und an Bord geladen werden. Beschädigungen können dabei schon mal vorkommen, und die Crew schließt eine Haftung dafür aus.

## DIE RAD-UND-SCHIFF-REVIERE

### Europas Flüsse und Kanäle

Besonders beliebt sind die Radwege an schiffbaren deutschen Flüssen, vor allem an Rhein, Neckar, Main, Havel, Mosel und Saar. Und natürlich im Nachbarland Österreich der Radler-Highway schlechthin, an der Donau zwischen Passau und Wien. Beliebt sind auch Rhein, Maas und die vielen Kanäle in Belgien und den Niederlanden. In Frankreich schippern die Radlerschiffe auf der Seine, Loire und der Rhône, in Italien auf dem Po, in Tschechien auf Elbe und Moldau.

### Seen-Regionen

Ein Rad-und-Schiff-Klassiker ist die Masurische Seenplatte in Polen, wo seit vielen Jahren die MS

Classic Lady kreuzt. In Deutschland tuckert die kleine MS Gretha van Holland über die Mecklenburgische Seenplatte mit ihren vielen ausgewiesenen Radwegen, unter anderem im Müritz-Nationalpark.

### Mittelmeer, Nordsee und Ostsee

Das Angebot an unterschiedlichen Törns ist am größten an der Küste und zwischen den Inseln Kroatiens. Hier wartet auch eine umfangreiche Auswahl an Schiffen mit unterschiedlichem Komfortniveau. Zudem werden in Kroatien spezielle E-Bike-Kreuzfahrten veranstaltet. Mehrere unterschiedliche Rad-und-Schiff-Reisen führen auch durch die griechische Inselwelt sowie an der türkischen Ägäisküste entlang.

In Italien beschränken sich die Reisereviere auf die Amalfiküste im Golf von Neapel sowie die Liparischen Inseln vor Sizilien, in Spanien kombinieren die Rad-und-Schiff-Veranstalter Mallorca und Ibiza. An der Nordsee wird am holländischen Wattenmeer geradelt und gesegelt sowie in Schottland an den Inneren Hybriden.

Das schönste Rad-und-Schiff-Revier der Ostsee bilden die Westküste Schwedens und die Inseln der „Dänischen Südsee“ mit Abfahrt in Kiel oder Kopenhagen.



# INTERVIEW

KLAUS SCHENK BIETET MIT SEINEM INSELHÜPFEN-PROGRAMM DIE GRÖSSTE AUSWAHL AN RAD-UND-SCHIFFSREISEN AUF DEM MEER

## Sehen Sie sich als Erfinder der Rad-und-Schiffsreisen?

Nein. Rad-und-Schiffsreisen gab es schon vorher auf Wasserstraßen und Kanälen, vornehmlich in Holland. Ich habe es lediglich wohl als erster Veranstalter konsequent auf dem Meer umgesetzt, und das fing in Kroatien 1998 mit zwei ADFC-Reisegruppen an.

## Kann man auch seekrank werden auf Ihren Reisen?

Wir sprechen bei unseren Reisen in der Regel von Küstenschiffahrt. Die Boote bewegen sich in meist ruhigen Gewässern in der Nähe von Inseln oder vom Festland, sodass es selten vorkommt, dass wir auf das offene Meer hinausfahren. Die Teilnehmer brauchen also nicht besonders seefest zu sein. Wenn die Zeichen auf Sturm stehen, bleibt das Schiff ohnehin im Hafen. Nachts wird gar nicht gefahren.

## Worin liegt für den Gast der Unterschied zwischen Großseglern und den Motorseglern, die für Inselhüpfen fahren?

Motorsegler fahren im Prinzip nur mit dem Motor von Insel zu Insel. Großsegler nehmen dazu allerdings bei jeder Gelegenheit auch ihre Takelage und diversen Segel in Anspruch. Und da dabei alles per Hand gemacht wird, ist diese Segelromantik bei Großseglern meist das Argument, um die Reise zu buchen. Man fühlt sich ins 17. Jahrhundert versetzt und genießt die damit verbundene Nostalgie. Auch die Schiffsausstattung und der Einrichtungsstil dieser Schiffe erinnern noch heute etwas an vergangene Zeiten.

## Gibt es auch ungeführte (individuelle) Rad-und-Schiffsreisen?

Ungeführte Rad-und-Schiffsreisen gibt es im Prinzip nur auf Flussschiffen und Kanalreisen. Inselhüpfen-Reisen werden in der Regel immer von einem bis zwei Reiseleitern begleitet, damit gewährleistet ist, dass jeder Teilnehmer auch rechtzeitig wieder im nächsten Hafen ankommt, wo das Schiff zur nächsten Abfahrt wartet und hofft, dass es noch am gleichen Tag die nächste Insel erreichen kann. Wenn ein Veranstalter auf die Reiseleiter



**Klaus Schenk,**  
Radurlaub Zeitreisen  
Inselhüpfen

verzichtet, ist es in meinen Augen fahrlässig. Von Hunderten Reisen jährlich wissen wir, dass fast täglich Fahrradpannen und immer wieder Unfälle vorkommen können, für die eine Assistenz von kompetenten Reisebegleitern unverzichtbar ist. Wir halten es in der Regel mit zwei Begleitern, da im Notfall dann einer von diesen sich des Verunfallten oder der Fahrradpanne in Ruhe annehmen kann, während der zweite noch die

Gruppe weiterführt. Unsere Gäste sollen sich gut aufgehoben und sicher fühlen und nicht sich selbst überlassen. Das heißt aber gleichzeitig, dass jeder Gast in Absprache mit den Reiseleitern die Radtouren gerne auch individuell bewältigen und so sein eigenes Tempo bestimmen kann.

## Gibt es eine Rad-und-Schiffsreise für die ganze Familie?

Ja, die gibt es! Im Vordergrund stehen bei diesen Erlebnisreisen in Kroatien und Griechenland die verschiedenen Interessen einer Familie mit Kindern unterschiedlichen Alters. Die Kinder schwärmen von der Seefahrerromantik und den vielfältigen Angeboten wie Schwimmen, Radfahren, Wandern und Rafting, während die Eltern sich auf das Erlebnis einer Yachtkreuzfahrt und auf das Kulturprogramm freuen.

## Wo liegt das Problem bei Rad-und-Schiffsfernenreisen? Eine Seychellen-Reise bieten Sie beispielsweise inzwischen nicht mehr an.

Die größte Herausforderung für den Veranstalter sind die Kosten, die damit verbunden sind, Fahrräder und Ersatzteile einzufliegen und diese sicher zu lagern und zu betreuen. Hinzu kommen oft komplizierte Einfuhrbestimmungen, mangelnde Infrastruktur, hohe Transport- und Zolkkosten sowie teure Schiffs-Charter. Diese Umstände überdehnen das Preis-Leistungs-Verhältnis dann dermaßen, dass die Zielgruppe immer kleiner wird. Dadurch sind diese Reisen oft schlecht ausgelastet, und die schöne Reise-Idee kann zum finanziellen Desaster für den Veranstalter werden.

## In welcher Region würden Sie noch gerne Rad-und-Schiffsreisen durchführen?

Wunschregionen gibt es zuhauf. Allerdings möchten wir uns aus den oben genannten Gründen eher auf Europa konzentrieren. Definitiv ergänzen wollen wir noch Reisen zu den zahlreichen griechischen Inseln, die stark nachgefragt werden.

www.atera.de

**GENIO PRO**

PERFEKT FÜR DEINE NÄCHSTE CHALLENGE.  
PREMIUM TRÄGERSYSTEME

**Atera**

german engineering



# GRENZ- ERFAHRUNG

WER MIT DEM FAHRRAD IN NORDIRLAND UNTERWEGS IST, GERÄT SELTEN AN SEINE GRENZEN, WENN MAN VON DEN HERAUSFORDERUNGEN DES IRISCHEN WETTERS UND GELEGENTLICHER STEILSTÜCKE ABSIEHT. DASS MAN DENNOCH IMMER WIEDER AN GRENZEN STÖSST, IST DER KONFLIKTREICHEN IRISCH-ENGLISCHEN GESCHICHTE GESCHULDET

TEXT und FOTOS Klaus Toedt-Ruebel

Das Seebad Portrush ist berühmt für seine Strände, die urige Harbour Bar und den Royal Golf Club, wo sich die Elite trifft





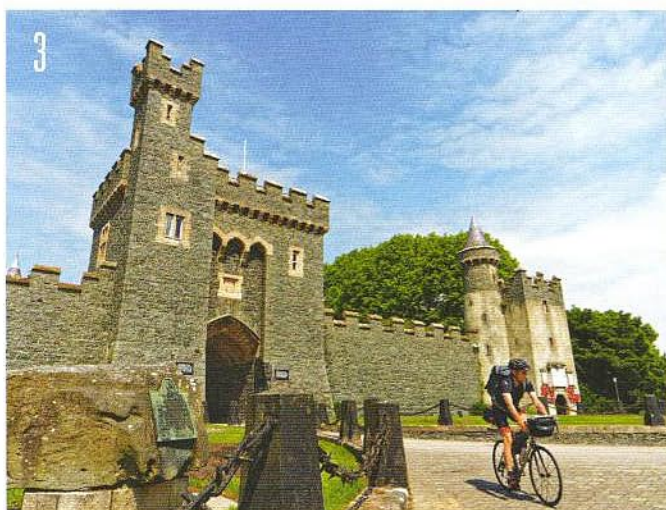
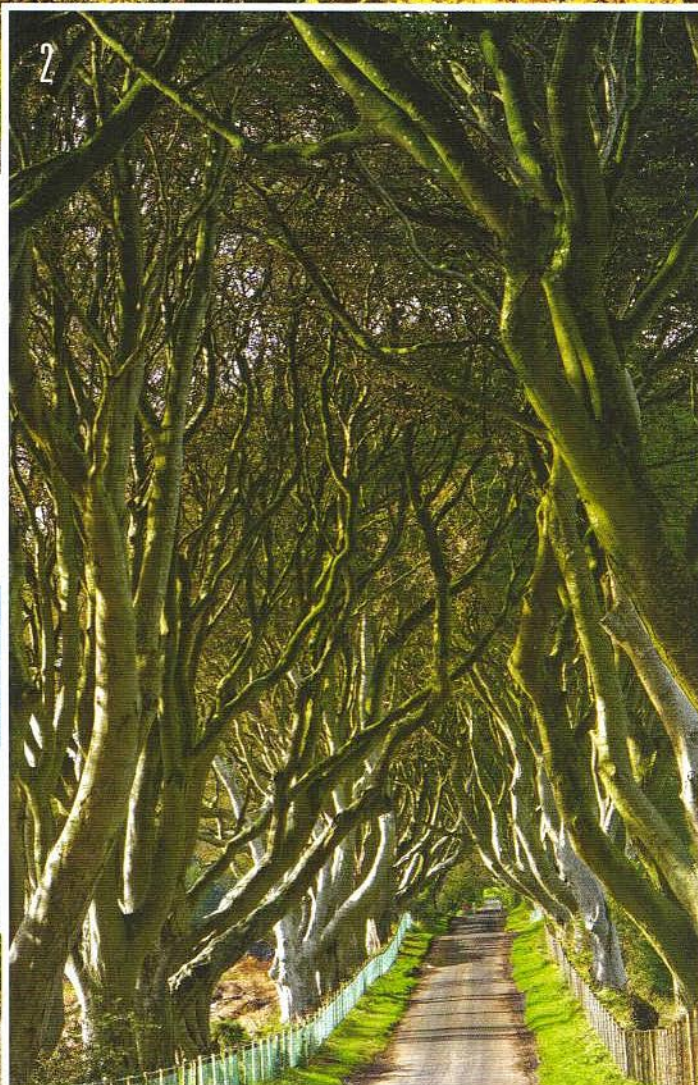




1 Typische Frühlingsvegetation in den niederen Lagen der Mourne Mountains, wo man auch vorzüglich wandern oder mit dem Mountainbike unterwegs sein kann

2 Die Buchenallee der Dark Hedges südwestlich von Ballycastle, die in „Game of Thrones“ als „King’s Road“ verewigt ist

3 Auf der Burg von Killyleagh wurde 1660 der Wissenschaftler Hans Sloane geboren, dessen Sammlung den Grundstock für das British Museum bildete





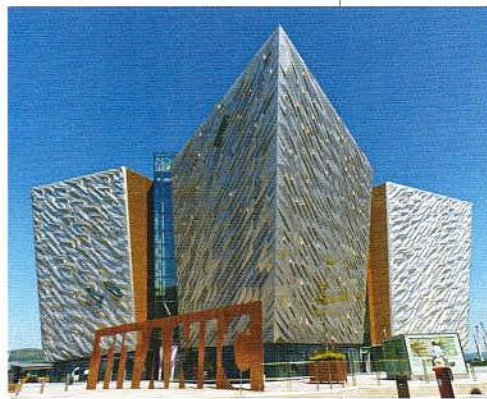
„A PINT OF GUINNESS, PLEASE!“ Der Rennradfahrer, der an diesem sonnigen Sonntagnachmittag gerade sein Bike draußen an die Wand des „Duke of York“ gelehnt hat und sich nun neben mir am Tresen sein Bier bestellt, sieht ziemlich fertig aus. „Brian. Nice to meet you“, stellt er sich vor. Brian McCool ist Mitglied des Titanic Quarter Cycling Club in Belfast. Er hat gerade 600 Kilometer hinter sich, die „Ulster 600“. 31 Stunden und 30 Minuten im Sattel, von Belfast rüber an die Westküste nach Killybegs („strong head wind“) und wieder zurück. Cool, Brian! „Und du, was hast du vor?“, will er mit Blick auf meine Bikepacking-Ausrüstung wissen. „Einmal rund um Nordirland“, sage ich. Brian würde das wahrscheinlich in weniger als 50 Stunden erledigen. Dass ich mich auf zwei eher gemütliche Wochen eingerichtet habe, muss ich ihm ja nicht auf die Nase binden. „Safe journey“, sagt er, und weg ist er.

Am nächsten Morgen dienen mir Samson und Goliath, die gelben Brückenkräne der Werft Harland and Wolfe, als Wegweiser zum „Titanic Quarter“ am Lagan River. Auf der damals größten Werft der Welt wurde die Titanic auf Kiel gelegt, am 2. April 1912 wurde sie in Dienst gestellt, und nur zwölf Tage später versank sie in den eisigen Fluten des Nordatlantiks. „Built by Irishmen, sunk by an Englishman“, sagen die Belfaster. Man muss nicht lange überlegen, um zu verstehen, wie das gemeint ist. Das Verhältnis der Iren zu den Engländern ist, sagen wir, ziemlich kompliziert, wie ich auf meiner Reise immer wieder erfahren werde. Ich besichtige das Pumpenhaus, steige ins Trockendock hinab, bin sprachlos angesichts der gewaltigen Ausmaße. Dann noch ein Foto am silbern schimmernden „Titanic Belfast“, dessen hypermoderne Architektur gleich viermal die scharfe Linie des Schiffsbugs zitiert, und ab geht's, dem blau-roten Schild mit der Nummer 99 nach, zum Comber Greenway, Teil des National Cycle Networks. Ein feiner Radweg, auf dem man die Hauptstadt „autofrei“ verlassen kann.

Im Strangford Lough ist Ebbe. Das Watt glänzt feucht, in den kleinen Häfen liegen die Boote auf der Seite. Ich radle auf einsamen Landsträßchen südwärts. Hecken und Steinmauern machen aus den sanften Hügeln ein Stück Landschaftskunst, ein Patchwork in tausend Grüntönen. Am Streckenrand die Überreste des Klosters Nendrum,

## BERÜHMT

sind spätestens seit den „Game of Thrones“-Staffeln die Dark Hedges – der Königsweg – südlich von Ballycastle. Eine Allee aus uralten Buchen, deren Äste sich zu einem medusenhaften Gewirr verschlungen haben. Die Fantasy-Serie beschert den Nordiren einen Touristenboom wie einst die Schwarzwald-Klinik des Professor Brinkmann dem Glottertal. Taxis und Kleinbusse karren Scharen von Touristen heran, die sich in Westeros oder Winterfell wähnen und dies auf ihren Selfies heimtragen müssen



Zum 100. Jahrestag des Untergangs der Titanic wurde 2012 das Erlebnis-Zentrum „Titanic Belfast“ eingeweiht

die wuchtige Burg von Killyleagh, Inch Abbey. „Smell the sea and feel the sky“, kommt mir Van Morrison in den Sinn, als ich hinter Downpatrick die Irische See erreiche.

## TÖDLICHE QUADRATKILOMETER

Newcastle schläft aus. Am Morgen verhüllen Wolken und Nebel die Berge, die Geschäfte sind mit eisernen Rollläden verrammelt, und die Cafés an der Main Street sind geschlossen. Dabei bin ich in einem Seebad! „Morgen wird's besser“, versichert mir der Kellner im einzigen geöffneten Café nach Blick auf die Wetter-App – im T-Shirt, während ich leise vor mich hin bibbere. Der Tee ist stark, der Kuchen lecker – immerhin! Durch den düsteren Tollymore Forest Park gelange ich in die Ausläufer der Mournes. Gegen zehn hat sich der Nebel verzogen, der Himmel ist makellos blau. Es regnet halt doch nicht immer und überall in Irland. Die Hänge unterhalb des Spelga-Stausees sind überzogen von violetten Rhododendren und gelbem Stechginster.

Ab Newry folge ich dem Newry Canal, auf dem einst die in Tyrone abgebaute Kohle ans Meer transportiert wurde. „Bandit country“ nannte man die Gegend südlich von Armagh während der „troubles“, die Presse schrieb von den „tödlichsten Quadratkilometern Europas“, von „Kriegsgebiet“. Vor 30, 40 Jahren

knatterten hier britische Armee-Hubschrauber über das Land, von IRA-Schützen beschossen. Aber die Zeiten sind nicht mehr das, was sie mal waren – zum Glück! Wegweiser führen mich mehr oder weniger zuverlässig – manche sind von dichtem Grün geschluckt, andere bemoost, wieder andere fehlen komplett – über einsame, oft ziemlich steile, von dichten Hecken gesäumte Wege, in deren Fahr-

spuren schon lange kein Auto mehr unterwegs war. Wildrosen blühen, Efeu wuchert. Union Jacks flattern an langen Fahnenstangen, hin und wieder Ruinen mit eingefallenen Dächern, aus denen Grünzeug wächst, zerborstene Fenster, in denen Gardinenfetzen in der Zugluft schaukeln.

Über Enniskillen fahre ich auf einsamen Nebenstraßen Richtung Belcoo. Die deftige Steigung der Straße hinauf zu den Marble Arch Caves bringt meine Waden zum Glühen, irgend-





Der „Thatch Pub“ in Ballyshannon bietet Bier am Kaminfeuer und traditionelle irische Musik



Der Giant's Causeway bei Bushmills: 40.000 schimmernde Basaltblöcke, vor etwa 60 Millionen Jahren entstanden





„Top 101 scenic drives in the world“: die engen, gewundenen Straßen in den einsamen Sperrin Mountains

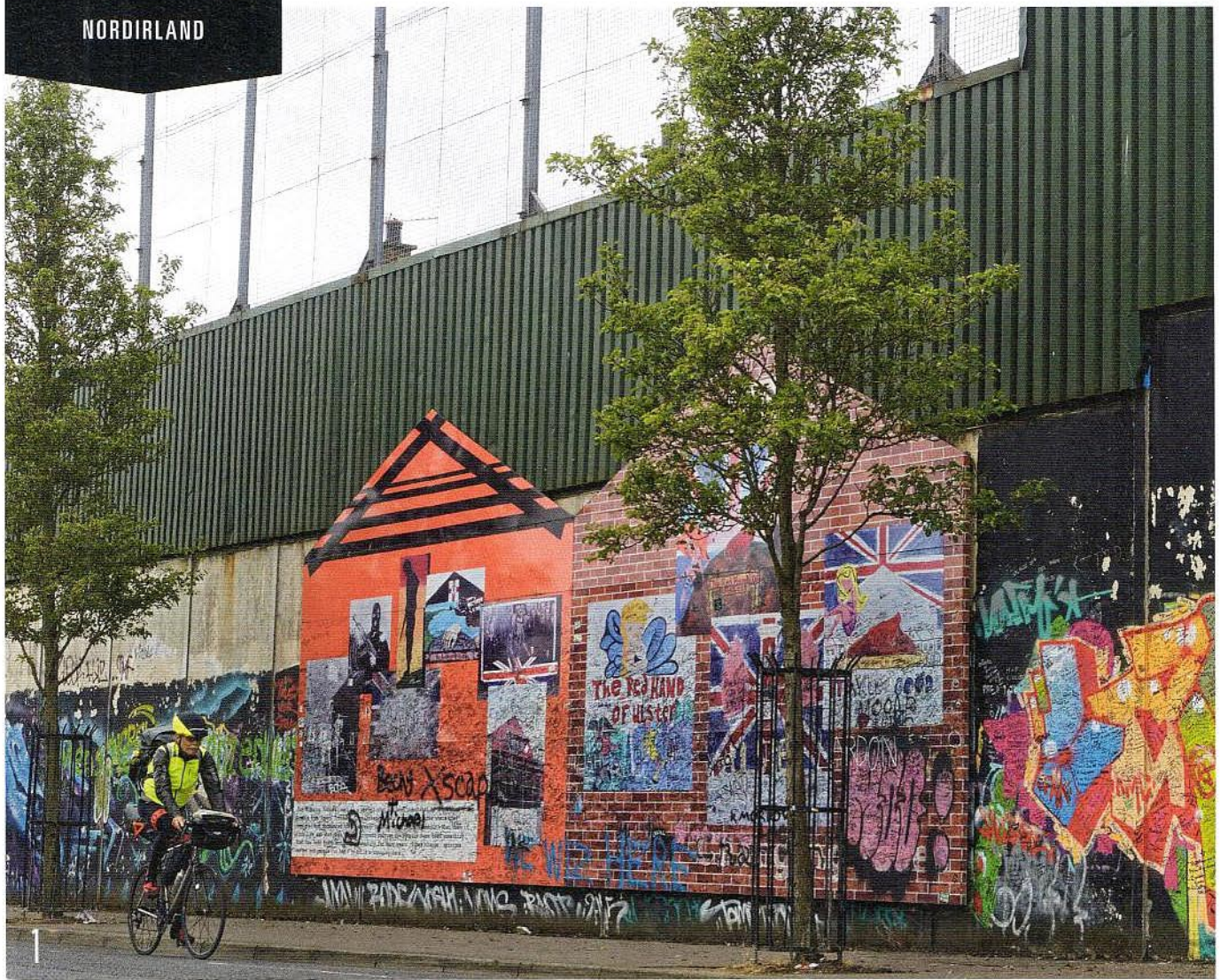
wann steige ich ab und schiebe. In den Höhlen schippere ich auf einem Kahn an feuchten Felswänden entlang durch ein spärlich erleuchtetes Labyrinth von Gängen, Flüssen und Tropfsteinhöhlen – ein irischer Hades, einen Besuch wert!

An der Bucht von Rosstown stehe ich an einem der schönsten Strände in Donegal. Aber zum Baden ist es mir zu kalt. Der Atlantik ist so weit und so grau wie der Himmel darüber. Hinter dem Horizont im Westen liegt Neufundland, einige Seemeilen davor die „Titanic“.

In Pettigo, wo das Flüsschen Termon die unsichtbare Grenze zwischen County Donegal (Republik Irland) und County Fermanagh (Nordirland) bildet, sieht man mit Bangen dem Brexit entgegen. Auf meinem Smartphone finde ich einen kurzen Film über den Ort: Die Kfz-Werkstatt

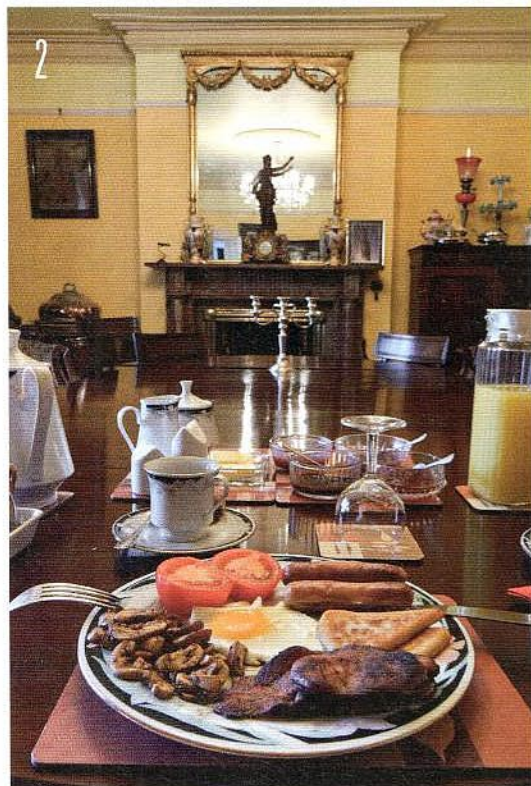
von Mervyn Johnston hat während der „troubles“ acht Sprengstoffanschläge überstanden. Die Leute mussten sich bei den Grenzsoldaten melden, wenn sie in ihren Gemüsegärten auf der anderen Seite wollten. „Die Grenze geht mitten durch den Ort“, erklärt mir eine Frau und weist auf das ehemalige Zollhäuschen an der Brücke über den Termon. „Damals waren hier überall bewaffnete Soldaten, Kontrollen, Bombenanschläge, manchmal mehrere in einer Nacht. Es war wie im Krieg! Das wollen wir nicht wieder! Keine harte Grenze!“ Die Grenze verschwand in der Folge des Karfreitagsabkommens von 1998: Freier Personen- und Warenverkehr sollte das





1

Der Zaun auf der Mauer am Cupar Way schützt die katholische Bombay Street vor unheilbringenden Wurfgeschossen



2

„Full Irish breakfast“ im gediegenen Rahmen eines georgianischen Landhauses – Mullaghmore House in Omagh



3

Hecken und Mauern machen aus der Landschaft bei Glenarm ein Mosaik, dessen Farben sich permanent wandeln im Wechsel der Jahreszeiten



Im „Crown“,  
dem berühmten  
Pub in Belfast,  
trinkt man sein  
„Irish stout on  
draught“ in  
historischem  
Ambiente



Zusammenleben der Menschen erleichtern. Mit Erfolg! Auf dem kurzen Weg nach Killeter überquere ich siebenmal – gesetzt, die Karte stimmt – die unsichtbare Linie, die Nordirland von der Republik trennt. Eine „grüne“ Grenze. Ringsum, hüben wie drüben, Einsamkeit, Wälder, Wiesen, Weiden – Frieden. In Nordirland war die Mehrheit gegen den Brexit – weil mit dem Brexit diese Grenze zur EU-Außengrenze würde.

Im „Museum of Free Derry“ in der Bogside unterhalb der mittelalterlichen Stadtmauer erfahre ich von den Ursachen der „troubles“, den Wurzeln der Gewalt, vom Bürgerkrieg. Die Diskriminierung der Katholiken durch die Protestanten, die katastrophalen Wohnverhältnisse, hohe Arbeitslosigkeit, Benachteiligung durch das Wahlrecht, brachten die Menschen Ende der 60er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts auf die Straße. Sie demonstrierten für „civil rights“.

### ZUM FRIEDEN MAHNEND

Wieder rolle ich über die Grenze, ohne es zu merken, als ich Derry verlasse. Es regnet und stürmt, als mich die Fähre von Greencastle über die Grenze nach Magilligan Beach schaukelt. In Bushmills, der ältesten Whiskey-Destillerie der Welt, mache ich einen Abstecher zum Giant's Causeway. Die mehr als 40.000 fünfeckigen Basaltblöcke, an denen die Wellen des Atlantiks



## 1972

Am 30. Januar 1972, dem „Bloody Sunday“, erschossen britische Fallschirmjäger 14 unbewaffnete Demonstranten in der Rossville Street. Hier schaut man heute auf die Wandgemälde, die „murals“, mit Szenen aus jenen Jahren an den Wohnhäusern. Dem Bürgerkrieg fielen bis zum Friedensabkommen vom Karfreitag 1998 mehr als 3.600 Menschen in Nordirland zum Opfer

zu Gischt zerstioben, zählen zu den berühmten Naturwundern der Erde.

Die schmale Antrim Coast Road zwischen Ballycastle und Cushendun hat man immer noch für sich – da lauern halsbrecherische Steigungen von über 20 Prozent, enge Kurven, scharfer Wind treibt kalten Regen vom Meer über die grünen Hügel. Zugegeben, gemütlich ist das nicht gerade. Aber ein atemberaubendes Erlebnis von wilder Schönheit! Jenseits der Irischen See erspätet man im Dunst die schottische Küste, den Mull of Kintyre.

Back in Belfast. Am Cupar Way rolle ich an der „peace wall“ entlang. Die Mauer trennt die Menschen aus dem protestantischen, loyalistischen Viertel um die Shankill Road vom katholischen Viertel der Republikaner um die Falls Road. Eine Gruppe junger Leute ist am Sprühen. Eine Kunstaktion! Kisten voller Spraydosen. Die Mauer ist übersät von Graffiti, einige lustig, andere nachdenklich, aber (fast) alle für den Frieden. Ich stehe an der Gedenkstätte in der katholischen Bombay Street, im Schatten der Mauer: Die Straße brannte 1969 lichterloh, Protestanten aus dem Nachbarviertel hatten die Häuser verwüstet und Jagd auf die Bewohner gemacht. Auf einem Foto an der Wand die Worte: NEVER AGAIN!





# Leichtester Alpenübergang Il più facile valico alpino Easiest Alpine Crossing



Auf den Spuren der ersten trans-europäischen Straße über die Alpen, welche die Römer begründeten, Regionen, Zeiten, Menschen und ihre Kulturen erleben.

- Gute Bahn-Anbindung
- 200 radfreundl. Gastgeber
- zweit-beliebteste Route der ADFC-Mitglieder in Europa
- ★★★★★ des ADFC
- Parkplatz an der Donau
- Reise-Planungs-Tool auf der Homepage
- Shuttle über die Pässe
- Offline-Navi-App
- Rücktransport von Radfahrer und Rad von Italien nach Bayern

0043 664 27 63 555 [www.viac Claudia.org](http://www.viac Claudia.org)

Interreg  
Italia-Österreich



GAL

PREALPI E DOLOMITI



## #meinfernwehbuch TRANSALP



€ 19,90 [D]  
ISBN 978-3-667-11590-4

www.delius-klasing.de



**DK**  
DELIUS KLASING

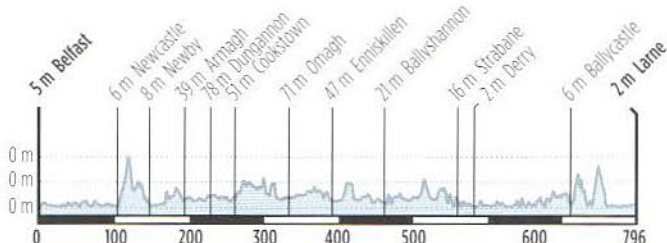


## INFOS NORDIRLAND

### ALLGEMEIN

Nordirland, der nordöstliche Teil der irischen Insel, ist seit der Gründung des Freistaats Irland 1922 Teil von Großbritannien. Seit dem Karfreitagsabkommen vom April 1998, dem Ende der „troubles“, der bürgerkriegsartigen Konflikte zwischen Protestan-

ten und Katholiken, kann man die Grenze zur Republik Irland ohne Kontrollen überqueren. Wie es nach einem möglichen Brexit aussehen wird, weiß derzeit niemand. Aktuelle Reise- und Sicherheitshinweise gibt das Auswärtige Amt unter [www.auswaertiges-amt.de](http://www.auswaertiges-amt.de)



Höhenprofil: anner Grafik



## UNSERE ROUTE

Unsere Tour führt von Belfast durch das ländlich-einsame Hügelland des Landesinnern nach Westen an die Atlantikküste. Ab Derry auf der spektakulären „Coast Road“ bis Larne. Von dort mit der Bahn bequem zurück nach Belfast. So vermeiden wir die unwirtlichen Vororte. Wir folgen über weite Strecken den Schildern des „National Cycle Network“ der Organisation Sustrans, abseits der Hauptstraßen. Die einspurigen Sträßchen sind stellenweise sehr steil und die Asphaltdecken grob. Karte und/oder Navi empfohlen!

## ANREISE

Mit Aer Lingus von Hamburg, Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, München nach Dublin, weiter mit dem Bus nach Belfast (Goldline Express 200, ca. 2 Stunden). Das Rad muss vorher angemeldet werden. [www.aerlingus.com](http://www.aerlingus.com)  
Ryanair fliegt von Berlin-Schönefeld direkt nach Belfast International. [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)

## UNTERKUNFT

DZ mit Frühstück in B&B ab 40 IEP (ca. 45 Euro), Hotels ca. 50 Prozent teurer.  
Belfast: Wer im Hotel „Travelodge Belfast Central“ (Nähe

Bushalt und Bahnhof Great Victoria Street) nächtigt, darf den Radkoffer dort gratis deponieren. [www.travelodge.ie](http://www.travelodge.ie)  
Omagh: Im georgianischen Landsitz von Louis Kelly übernachtet man in historischem Ambiente – worth a visit! [www.mullagmorehouse.com](http://www.mullagmorehouse.com)  
Derry: Merchant's House, 16 Queen Street. In der Bogside gelegen. Ruhig und doch mittendrin. [www.thesaddlershouse.com](http://www.thesaddlershouse.com)

## KARTEN/LITERATUR

Aus der Reihe „National Cycle Network pocket sized guide“ ([www.sustrans.org.uk](http://www.sustrans.org.uk)) die Karten 49–52 (je 5,99 IEP) sowie „Ireland Nord“ (Ordnance Survey), Reisehandbuch Irland, Dumont, auch als E-Book.

## RADREISE-INFO

Der Radreise-Veranstalter Iron Donkey Bicycle Touring ([www.irondonkey.com](http://www.irondonkey.com)) verleiht Reiseräder. Achtung: E-Bikes sind in Nordirland (noch) nicht zugelassen, daher auch nicht zu mieten. Schnieder Reisen hat uns bei der Durchführung der Reise unterstützt. Der Hamburger Reiseveranstalter hat eine ähnliche Reise im Angebot. [www.schnieder-reisen.de](http://www.schnieder-reisen.de)



Die GPS-Daten zum Download, eine detaillierte Karte und noch mehr Bilder gibt es unter **[mybike-magazin.de](http://mybike-magazin.de)**, Webcode #6630



**STADTRADELN**

Radeln für ein gutes Klima



Jetzt App laden  
und Radverkehr  
verbessern!



Lade dir die STADTRADELN-App herunter, tracke deine Strecken und hilf die Radinfrastruktur vor deiner Haustür zu verbessern!

Weitere Infos unter [stadtradeln.de/app](http://stadtradeln.de/app)

**Der Wettbewerb für  
Radförderung, Klimaschutz &  
Lebensqualität**

Jetzt registrieren und mitradeln!  
**[stadtradeln.de](http://stadtradeln.de)**



Eine Kampagne des



Klima-Bündnis



Liegt im  
hessischen  
Spessart: Bad  
Orb mit seiner  
sehenswerten  
Fachwerk-  
Altstadt



The background of the page is a photograph of a traditional half-timbered house. The house features dark brown wooden beams and white plaster. A prominent horizontal band of colorful, multi-colored stripes (green, yellow, orange, red) runs across the middle of the facade. There are several windows with white frames and flower boxes underneath them. A small balcony with a metal railing is visible on the left side. The overall scene is bright and sunny, with shadows cast on the building's surface.

# IM MÄRCHENLAND

GERAHMT VOM MAIN, DURCHZOGEN VON KLEINEREN FLUSSTÄLERN:  
DER SPESSART IST EIN MITTELGEBIRGE, DAS AUCH FÜR GENUSSRADLER  
GUT ZU BEWÄLTIGEN IST. ES SEI DENN, SPESSARTRÄUBER  
KREUZEN DEN WEG

TEXT Sylvia Lischer FOTOS Gerhard Eisenschink





**FACHWERK ÜBER FACHWERK**, rankende Rosen, Geranienkübel auf Fenstersimsen und eine gewaltige, die Stadt überragende Burg. Ich bin in Wertheim angelangt, dem Startpunkt meiner Spessart-Mainland-Tour, holpere mit dem Rad über gepflasterte Gassen zum Markt und schiebe dann hinauf zum Burgberg, von dessen Gipfel sich die Landschaft gut überblicken lässt. Unten auf dem Main läuft ein Flusskreuzfahrtschiff ein, zwei Kajakfahrer gleiten in gebühlichem Abstand durchs Wasser. Hier, zwischen Wertheim, Gemünden, Miltenberg und Aschaf-

fenburg, beschreibt der Fluss auf einer Strecke von gut hundert Kilometern ein nach oben offenes Viereck. Im Inneren dieses Vierecks liegt der Spessart, den ich über das Mainviereck hinaus bis hinauf nach Hessen erkunden will.

Doch zunächst rolle ich von Wertheim gen Osten in Richtung Miltenberg, immer am südlichen Rand des Spessart entlang. Die Hänge sind dicht bewaldet, hier und da ragt eine Burg oder eine Ruine aus dem Grün. Linker Hand erhebt sich der Odenwald, ein weiteres Mittelgebirge, das hinter Stadtprozelten ebenso wie der Spessart an

Wertheim am Main mit  
bunter Altstadt und  
imposanter Burganlage

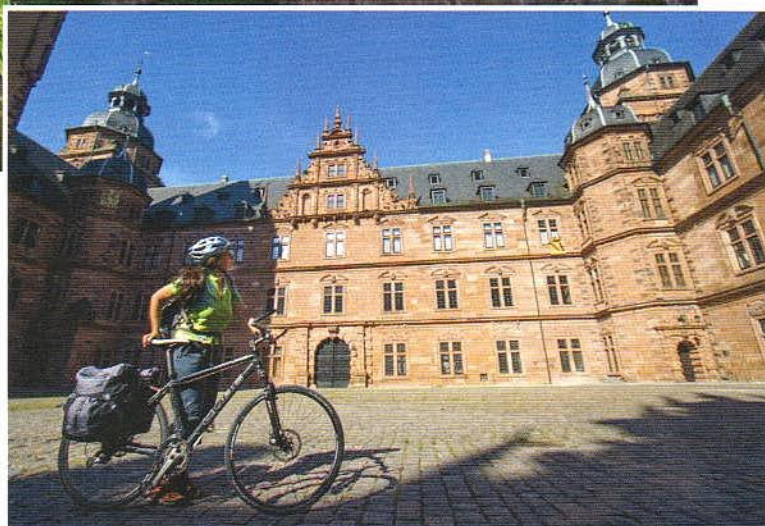
Roter Sandstein lässt  
die Fassade von  
Schloss Johannisburg in  
Aschaffenburg erstrahlen





# 400

Jahre alte Eichen wachsen im Spessart. Die nächsten derart alten Eichenwälder finden sich sonst nur noch in Nordhessen an der Sababurg sowie im Urwald von Bialowieza, im Grenzgebiet von Polen und Weißrussland. Infos unter [www.naturpark-spessart.de](http://www.naturpark-spessart.de)



Höhe gewinnt und näher an den Main heranrückt. Das Tal wird dadurch enger, markanter, hier und da sind rote Felsen zu sehen. Der Mainradweg, auf dem ich mich bewege, ist perfekt ausgebaut, top asphaltiert, durchweg gut beschildert. Er wurde 2009 als erster deutscher Radweg vom ADFC mit fünf von fünf Sternen ausgezeichnet. Ich bin gespannt, was im Kontrast zu dieser Top-Route in den Tiefen der Spessartwälder auf mich zukommen wird. Doch nicht nur die Neugier auf das Radwegenetz des Spessart hat mich in diese Gegend gelockt, sondern auch pure Entdeckerlust. Denn: Abenteuerliche Räubergeschichten ranken sich um diese Wälder, seit Wilhelm Hauff das romantische Märchen „Das Wirtshaus im Spessart“ geschrieben hat. 1957 wurde der Stoff dann mit Lilo Pulver in der Hauptrolle verfilmt – ein Kultstreifen bis heute.

Bei Miltenberg gesellen sich Weinreben zu Wald und roten Felsen – die Römer haben sie einst hierher gebracht. Ein Zwischenstopp in der Altstadt muss sein, schon wegen der Burg, der Fachwerkhäuser und der trutzigen Türme und Tore. All das zeugt davon, dass der Ort im Mittelalter ein wichtiges Handelszentrum war. Uralte Wege kreuzen sich in Miltenberg. Einer davon führt am Main entlang, dem ich nach Norden bis Elsenfeld folge. Hier zweige ich auf den Elsavatal-Radweg ab, über den ich vom Rand des Spessart in die Tiefen der Wälder vordringen kann. Dass der Spessart ein Mittelgebirge mit Höhen bis zu 586 Metern ist? Egal. Die Route, die ich ausgewählt habe, läuft zum Großteil auf der stillgelegten Trasse der ehemaligen Elsavatabahn und weist nicht allzu viele Steigungen auf. Es geht durch Wiesen und Wäldchen, meist am Flüsschen Elsa entlang. Für Genussradler sind die Flusstäler des Spessart der Schlüssel zur bequemen Erschließung. Kahlthal, Sinntal, Jossatal, Hafenlohrthal – der Wald ist durchzogen von idyllischen Gewässern. Bereits im zwölften Jahrhundert nutzte man die Flüsse zur Besiedlung der Waldgebiete des inneren Spessart – veranlasst von der Obrigkeit, um das rohstoffreiche Land auszubeuten. Dadurch wurden die Oberen reicher, die Siedler ärmer, und schließlich kamen die Spessarträuber auf den Plan.

„Räuberüberfall zu buchen“, lese ich auf einem Plakat in Heimbuchenthal. Im Gedenken an die echten Spessarträuber, die hier in der Vergangenheit Postkutschen und Händler überfielen,





1

Die Feuchtwiesen, Au- und Hangwälder des Spessart sind Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten

2

Lohr am Main nennt sich die „Schneewittchenstadt“. Ob man nun an Märchen glaubt oder nicht, die Altstadt ist märchenhaft idyllisch

3

Die legendären Spessarträuber sind auf der Tour allgegenwärtig



bietet die Tourist-Info inszenierte Raubüberfälle auf Wander- oder Radlergruppen an. In Heimbuchental und im fünf Kilometer entfernten Mespelbrunn, dem Ende des Elsavatal-Radweges, steht alles im Zeichen der Spessart-Räuber. Am Schloss Mespelbrunn gibt es Räuberhüte zu kaufen, Räuberchen-Schnaps und Räuberchen-Bier sowie „Das Wirtshaus im Spessart“ auf DVD. Am Ende des Ortes entdecke ich den Gasthof zur Post, das originale Wirtshaus im Spessart, in dem 1826 der Dichter Wilhelm Hauff nächtigte und das romantische Märchen „Das Wirtshaus im Spessart“ ersann.

In Mespelbrunn ist der Elsavatal-Radweg leider zu Ende. Wenn ich wollte, könnte ich bequem auf demselben Weg zurück und über den Mainradweg nach Aschaffenburg fahren. Doch ich neh-

Gut erhaltenes Fachwerk  
schmückt die Hauptstraße von  
Rothenfels am Main

me den vor mir liegenden Anstieg samt Kfz-Verkehr in Kauf und radle auf dem kürzesten Weg weiter. Aschaffenburg, Mainradweg, Kahltal. Zurück in den Tiefen der Spessartwälder, schwirren mir die Eindrücke von Aschaffenburg durch den Kopf: das pompöse Schloss Johannisburg, Rosenbeete und Agaven am Pompeianum, und schicke Motoryachten wie an der Côte d'Azur. Was für ein Kontrast zum Hafenlohrtal, das ich über einen steilen Anstieg und eine rasante Abfahrt erreiche. Links und rechts der Radroute wuchert urwüchsige Natur. Zwei Naturschutzgebiete sind ausgewiesen, in denen sich Raritäten wie Sumpfergussmeinnicht, Blauflügel-Prachtlibelle und Grasfrosch tummeln. Es ist ein Genuss, in die Pedale zu treten. Die Hafenlohr schlängelt sich in vielen Schlaufen durch das Tal. Mit dem Rad bleibe ich





meist in Sichtweite des Gewässers, und es geht fast kontinuierlich leicht bergab, vorbei an Feuchtwiesen, Au- und Hangwäldern, in denen mehr als 1.700 Tier- und Pflanzenarten existieren. Ein Wunder, wenn man bedenkt, wie die Obrigkeit Anfang des 18. Jahrhunderts mit den Naturschätzen umging. Aufzeichnungen zufolge hat man im Jahr 1718 rund 20.000 Flusskrebse aus der Hafenlohr gefischt, um sie in den Schlössern von Aschaffenburg und Rothenbuch als Delikatesse zu verspeisen.

Bei Hafenlohr mündet der rund 27 Kilometer lange Fluss in den Main. Ich schwenke mit dem Rad in den Mainradweg ein und fahre über die Schneewittchenstadt Lohr nach Norden. Oberhalb des Mainvierecks folge ich den Spessart-Flusstälern von Sinn und Jossa in das Fachwerkstädtchen Bad Orb und folge von dort dem Verlauf der Via Regia nach Steinau an der Straße, wo noch ein Stück originaler Straßenbelag der uralten Handelsstraße zu besichtigen ist. Auch Steinau, einst Wohnort der Brüder Grimm,

## SEHENSWERT

Spechts-Hardt, also der Spechts-Wald, gab dem Spessart seinen Namen. Dies und vieles mehr erfährt man im Spessartmuseum in Lohr. In Spezialführungen zu unterschiedlichen Themen wird die Geschichte des Waldes und seiner Bewohner, der Ritter, Räuber und Handwerker anschaulich dokumentiert.  
[www.spessartmuseum.de](http://www.spessartmuseum.de)

gibt sich wie viele andere Spessartorte märchenhaft. Auf dem Weg zum Ortszentrum kreuzt Rapunzel meinen Weg, mit langem Zopf und Mittelalter-Kostüm auf dem Weg zum Presetermin. Innerhalb der wuchtigen Mauern von Schloss Steinau finden Märchensonntage und Märchendinner statt. Vor dem Schloss plätschert ein Springbrunnen aus dem steinernen Maul eines Drachen. Ich setze mich auf die Terrasse des Gasthofs Burgmannenhaus und gehe anhand der Karte den Rest der Tour noch einmal durch: Sterbfritz, Jossatal, Lohrtal und dann über den Mainradweg nach Wertheim. Der Schluss der Reise geht dann völlig entspannt am Fluss dahin. Fast ein bisschen langweilig nach den knackigen Anstiegen, die mir zwischen dem einen oder anderen Spessarttal entlang des Tourverlaufs begegnet sind. Aber ich könnte ja beim Spessart-Tourismus anrufen und fragen, ob ich des Nervenkitzels wegen auch am Mainradweg einen Spessarträuber-Überfall buchen kann.



Bitte umsteigen: Mit dem Tretboot geht es über den Stausee an der Kinzigtalsperre  
Vor allem Laubwälder prägen die Landschaft des Mittelgebirges





# DIE NEUE VW CLASSIC

AB  
JETZT IM  
HANDEL!



## INFOS SPESSART

### ANREISE

Der Startpunkt der Tour, Wertheim, ist mit dem Auto z.B. über die A3 zu erreichen (Ausfahrt Marktheidenfeld/Wertheim oder Wertheim/Lengfurt, von dort noch zehn Kilometer bis Wertheim). Wertheim lässt sich über Frankfurt – Aschaffenburg – Ulm – Friedrichshafen auch mit der Bahn erreichen, [www.bahn.de](http://www.bahn.de)

### KONTAKT

Tourismusverband Spessart-Mainland e.V., Industriering 7, 63868 Großwallstadt, Tel. 06022/261020, [www.spessart-mainland.de](http://www.spessart-mainland.de)

### UNTERKUNFT

Hotel Schöne Aussicht, Bozerei 3, 63875 Mespelbrunn, Tel. 06092/1527, [www.ihr-gasthaus.de](http://www.ihr-gasthaus.de)

Hotel Bundschuh, Am Kaibach 7, 97816 Lohr a.Main, Tel. 09352/87610, [www.hotelbundschuh.de](http://www.hotelbundschuh.de)

Hotel Triest, Frowin-von-Hutten-Str. 19, 63628 Bad Soden-Salmünster, Tel. 06056/4992850, [www.hotel-triest.de](http://www.hotel-triest.de)

### ESSENSTIPPS

Lecker: „Bügeleis“, Geschmacksvariante Sauerkirsche (Sauerkirsche vom Bauernhof mit warmen Kirschen im Glas mit Bügel) und verschiedene Wildgerichte im Hotel-Restaurant Burgmannenhaus in Steinau, [www.Burgmannenhaus-Steinau.de](http://www.Burgmannenhaus-Steinau.de)  
Schmackhafte Pasta-Gerichte, eingelegtes Gemüse, hochwertigen Käse und Schinken gibt es in der Spezerei im Fiori in Bad Soden Salmünster, [www.spezerei-im-fiori.de](http://www.spezerei-im-fiori.de) (nur Do und Fr).

### PEDELEC-VERLEIH

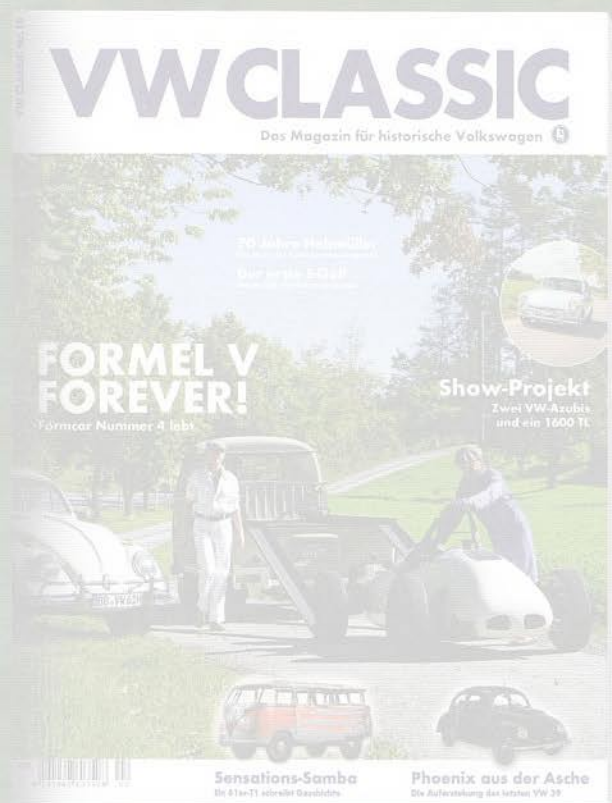
Zwischen Main-Radweg und Elsavatal-Radweg: E-Bike Rental Spessart in Leidersbach, [www.e-bikereental-spessart.de](http://www.e-bikereental-spessart.de)  
Nahe Main-Radweg: E-Bike Café in Großostheim, [www.e-bike-cafe.de](http://www.e-bike-cafe.de)

Im Spessart gibt es 50 Ladestationen mit jeweils zwei bis vier Anschlüssen zum Laden und Ladekabeln zum Ausleihen, [www.walderfahren.de](http://www.walderfahren.de)

### KARTEN / INFOS

ADFC-Regionalkarten „Spessart/Main/Odenwald – Rund ums Mainviereck“ und „Vogelsberg / Wetterau“, jeweils im Maßstab 1:75.000 und jeweils 8,95 Euro.

Radtouren-Broschüre „Alles im Fluss“ zum kostenlosen Download unter [www.spessart-mainland.de/blattekatalog.html](http://www.spessart-mainland.de/blattekatalog.html)  
Infos zum Elsavatal-Radweg finden sich unter [www.bahntrassenradeln.de](http://www.bahntrassenradeln.de), Infos zum Mainradweg unter [www.mainradweg.com](http://www.mainradweg.com)

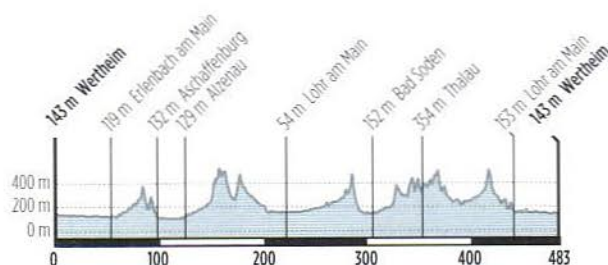


Digital-Ausgabe in der GUTE FAHRT-App erhältlich!



Direkt bestellen: 0521-55 99 55  
für € 7,50 zzgl. € 2,- Versandkosten.





Die GPS-Daten zum Download, eine detaillierte Karte und noch mehr Bilder gibt es unter **mybike-magazin.de**,  
Webcode #6656



**18.-20. OKTOBER 2019**

Entdecken Sie den  
Garda Trentino  
auf einem **eMTB**

#### DISCOVER

Geführte Touren mit erfahrenen lokalen Bikeguides, um die Gegend zu entdecken.

#### TASTE

Köstliche Mittagspausen und Aperitifs in liebevollen Berghütten, Bauernhöfen, historischen Gebäuden und in typischen Restaurants.

#### RIDE

Hochwertige EMTBs zum Testen und sich umfangreich beraten zu lassen.

[www.emtbadventure.it](http://www.emtbadventure.it)



Anmeldungen und Urlaubsangebote

Garda Trentino S.p.A. Azienda per il Turismo  
Largo Medaglie d'Oro al Valor Militare, 5  
38066 Riva del Garda (TN)  
phone +39 0464 025413 / +39 0464 554444  
email [eventi@gardatrentino.it](mailto:eventi@gardatrentino.it)



# »MEIN DIENSTWAGEN WURDE SO WENIG GENUTZT WIE NIE ZUVOR«

SIND E-ROLLER DAS NÄCHSTE GROSSE DING IM STADTVERKEHR? DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN DAFÜR SIND MITTLERWEILE GESCHAFFEN, DOCH NUR BAMBERG HAT HIERZULANDE PRAKTISCHE ERFAHRUNGEN: MIT BEHÖRDLICHER SONDERGENEHMIGUNG FLITZTEN 15 LEIHROLLER EIN HALBES JAHR LANG DURCH DIE STADT. NACH DEM VERSUCH WURDE JAN GIERSBERG, DER SPRECHER DER BAMBERGER STADTWERKE, VOM INTERESSE DER ÖFFENTLICHKEIT ÜBERROLLT

INTERVIEW Jörg Spaniol



Als Pressesprecher der Stadtwerke lobt Jan Giersberg den E-Scooter-Verleih



**MYBIKE** Herr Giersberg, schön, dass Sie für uns Zeit gefunden haben!

**JAN GIERSBERG** Ja, wirklich nicht einfach! Seit der Versuch vor sechs Wochen endete, hatten wir schon 25 Fernsenteams hier.

**Wieso fand der Versuch ausgerechnet in Bamberg statt?**

Wir haben uns darum bemüht. Es war kein Experiment des Verkehrsministeriums oder einer anderen Behörde, sondern eine Initiative der Stadtwerke Bamberg, die das öffentliche Nahverkehrssystem hier betreiben. Der Anbieter „Bird“ hat eine mittelgroße Stadt gesucht, die sich von der Infrastruktur und Sozialstruktur her prinzipiell eignet. Und wir als ÖPNV-Anbieter haben großes Interesse, herauszufinden, ob ein Roller-Verleihsystem den öffentlichen Nahverkehr so ergänzt, dass es dem Autoverkehr weitere Anteile abnimmt.

**Und – lässt sich schon sagen, ob das funktioniert hat oder ob die E-Roller nur die Fußgänger und Radfahrer fauler gemacht haben?**

Wir konnten in den vergangenen Wochen kein klassisches Verleihsystem testen, bei dem die Scooter in der Stadt verteilt sind und spontan per App ausgeliehen werden können. Wir hatten nur 15 Roller im Einsatz, und die wurden ganz gezielt tage- oder wochenweise an Freiwillige verliehen. Danach haben sie an uns berichtet. Vor allem ging es bei der Auswertung um die Frage, wie sie die Strecke sonst zurückgelegt hätten. Final ausgewertet ist das noch nicht. Aber ich persönlich kann sagen, dass mein Dienstwagen so wenig genutzt wurde wie selten zuvor. Ich habe etliche Kilometer mit dem Roller abgerissen. Und wir hatten keine Unfälle oder sonstige Zwischenfälle.

**Es war also kein kompletter Probelauf mit einem der geplanten Verleihsysteme?**

Natürlich war das kein Regelbetrieb. Aber wir konnten immerhin feststellen, dass die Hardware mehrere Monate intensiver Nutzung ganz gut überstanden hat. Ein paar Rücklichter sind kaputt, ein paar Bremsen quietschen. In einer nächsten Phase möchten wir das System mit hundert Stück testen, die über die Stadt verteilt sind und per App ausgeliehen werden.

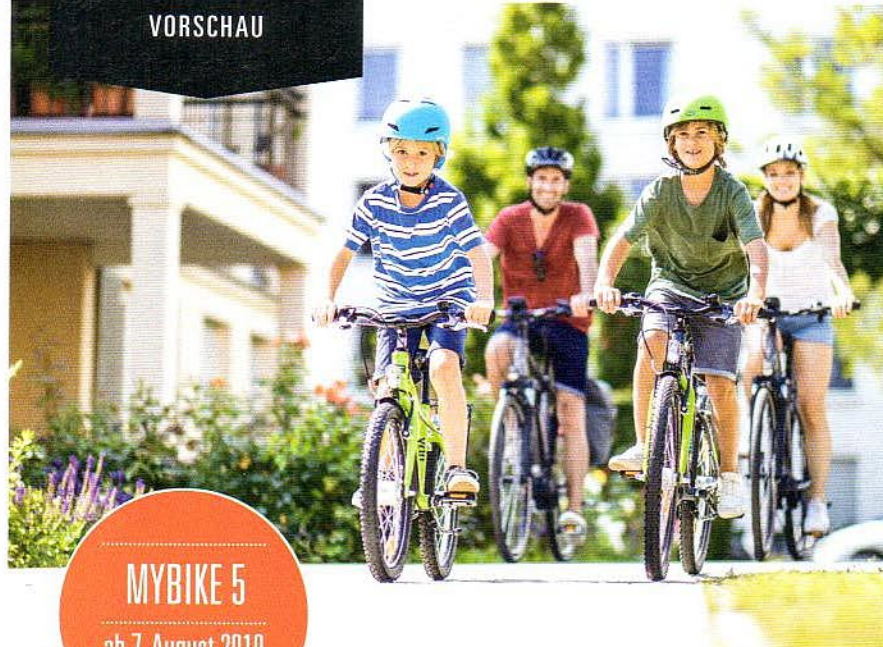
**Haben Bundesverkehrsministerium und Bundesrat bei der Verordnung über die „Mikromobilität“ eigentlich auf die Bamberger Erfahrungen zurückgegriffen?**

Nein, von dort hat uns niemand kontaktiert. Wir gehen aber davon aus, dass Herr Scheuer und seine Mitarbeiter schon mitbekommen haben, dass es bei uns gut gelaufen ist. Und es gibt jede Menge Anfragen von anderen Kommunen, aber auch von konkurrierenden Betreibern solcher Roller-Verleihsysteme.

**Eine Praxisfrage zum Schluss: Nach unserer Erfahrung ist es ziemlich schwierig, mit einem so instabil zu steuernden Gefährt wie einem Roller wenigstens Handzeichen zu geben, wenn man abbiegen will. Auf dem Radweg oder der Straße ist das aber verbindlich vorgeschrieben. Haben Sie das hinbekommen?**

Das setzt tatsächlich ein gewisses Geschick voraus. Ich persönlich habe das gemacht, indem ich mich vorgebeugt und den Lenker mit dem Körper stabilisiert habe. Das hat ganz gut geklappt.





MYBIKE 5

ab 7. August 2019  
im Handel

## KINDER VORWÄRTS MIT NACHWUCHS

Von null bis Jugend: MYBIKE checkt Kinderanhänger und Transporträder, rollert auf Laufrädchen und gibt Empfehlungen für das erste echte Fahrrad

## STYLEBIKES ELEKTRISIERTE SCHÖNHEITEN

Acht Pedelecs mit überzeugendem Design, getestet auf dem Prüfstand und in der Praxis

## TOUREN- VERPFLEGUNG GESUNDES SELBST GEMACHT

Drogeriemarkt, ade: naturnahe Radlersnacks mit Power und Geschmack

## SARDINIEN AUF TRÜFFELSUCHE

Mit Kleinkind, Wohnmobil und E-Bikes unterwegs zu Sardinien's schönsten Tagestouren



### 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](http://abo.mybike-magazin.de/0206b)

# MYBIKE

MEIN FAHRRADMAGAZIN

19. Juni 2019, 2. Jahrgang, Heft 4/2019

### MYBIKE-REDAKTION

Steinerstraße 15 d, 81369 München; Postfach 70 11 20,  
81311 München; Tel. 089/72 96 0-20, Fax 089/72 96 0-240,  
E-Mail: [info@mybike-magazin.de](mailto:info@mybike-magazin.de), [www.mybike-magazin.de](http://www.mybike-magazin.de)

**CHEFREDAKTEUR** Thomas Musch (verantwort.)

**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, Michael Schinke

**TECHNISCHE BERATUNG/PRÜFTECHNIK**  
Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH,  
[www.zedler.de](http://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](mailto: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](mailto:info@delius-klasing.de)  
Commerzbank AG Bielefeld  
BIC: DRESDEFF480, IBAN: DE20 4808 0020 0208 3942 00

**VERLAGSLEITUNG** Konrad Delius

**LEITUNG STRATEGISCHES MARKETING UND VERTRIEB**  
Nicole Schwenck  
Tel. 089/729 60-282, [n.schwenck@delius-klasing.de](mailto: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** Dimitrios Kigmas

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



**VERTRIEB GROSSO UND BAHNHOFBUCHHANDEL**  
MVZ GmbH & Co. KG, Unterschleißheim  
Karsten Reißner, Tel. 089/31 90 61 46, [www.mvz.de](http://www.mvz.de)

**REPRODUKTIONEN** Mohn Media, Gütersloh  
**DRUCK** Evers Druck, Meldorf

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

ISSN-Nr. 2569-0434

Im Delius Klasing Verlag erscheinen außerdem

**EMTB TOUR** **FREEWIDE** **bike MODEL**  
**surf** **yacht** **boote** **EXCLUSIV**