

# MYBIKE

MEIN FAHRRADMAGAZIN

5-2019

SEPTEMBER/OKTOBER

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 H12597

Ein Freund von **bike & tour**

## RATGEBER: FAMILIE AUF DEM RAD

- Kaufberatung Kinderräder
- Familientouren
- E-Bikes für Kids?

## NEUHEITEN

Räder für 2020 –  
schon gefahren!

## REPORT

Die E-Roller kommen –  
Chaos auf dem Radweg?

## AUF REISEN

- Sardinien
- Bayerischer Wald
- Ruhrgebiet

**8** RÄDER  
IM TEST

# E-Bikes mit Stil

FÜR SPORTLER, GENIESSER & PURISTEN

Das E-Bike mit Kofferraum.  
Und Rückbank.

# Multicharger

Multicharger Mixte GT vario mit optionaler Ausstattung

RIESE & MÜLLER



# NEUE MITSPIELER?

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

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

Liebe Leserinnen und Leser,

die jüngst ergangene Genehmigung der E-Roller, verbunden mit der Auflage, sie auf Radwegen zu benutzen, ließ viele Radfahrer befürchten, dass auf den ohnehin zu wenigen und meistens zu schmalen Radelbahnen wüstes Gedränge bevorstünde. Doch den Trendsettern vergeht der Spaß an den neuen Leih-E-Rollern möglicherweise schon bald wieder, weil die Dinger doch nicht so praktisch wie erhofft und obendrein ziemlich teuer in der Ausleihe sind – oder um es mit den Worten von MYBIKE-Autor Jörg Spaniol zu sagen, der dem Trend nachgespürt hat: „Radlers Weltuntergang sieht anders aus.“ (S. 56)

Da lenke ich Ihre Aufmerksamkeit gerne weiter zu dem Themen-Schwerpunkt, mit dem sich die MYBIKE-Experten für diese Ausgabe so intensiv beschäftigt haben wie nie zuvor: dem Radfahren mit Kindern. Wir klären, wie das ideale Rad für Kinder und Jugendliche beschaffen sein sollte, und stellen ausgewählte Modelle vor (ab S. 26); außerdem zeigen wir, mit welchen Cargobikes man kleinere Kinder am sichersten transportiert (S. 38), und erörtern außerdem die spannende Frage, ob und ab welchem Alter Kinder ein E-Bike fahren sollten. Viel Spaß beim Lesen und auf dem Rad!



**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

Sardinien für alle: Wohnmobil und  
Pedelec erschließen die Mittelmeer-  
Schönheit auch für Familien



## FAHRRÄDER & ZUBEHÖR

### ► 14 STYLERÄDER

Test: Acht E-Schönheiten buhlen um Stilbewusste. Wir haben uns nicht bezirzen lassen

### 24 SO TESTET MYBIKE

Transparenz und Kompetenz: So testet MYBIKE die Kompleträder im Heft

### ► 26 KAUFBERATUNG KINDERBIKES

Smarter, leichter, besser: 15 aktuelle Kinderäder für alle zwischen zwei und zwölf

### 38 KINDERTRANSPORT

Anhänger, Lastenrad oder Longtail? 15 Antworten auf eine Grundsatzfrage

### 54 DAUERTEST RIESE + MÜLLER

Mit Kennzeichen und kleinen Macken: das S-Pedelec „New Charger“ in der Praxis

### 62 EINZELTEST ROSE CPTL

Scharfe Kurven aus Bocholt: Roses Designerbike für die Stadt überzeugt auch technisch

### ► 64 NEUHEITEN 2020

Die Evolution war fleißig: neue Räder und Zubehör für die kommende Saison

### 68 MODISCHE SPORTBRILLEN

Stil und Funktion: Wir haben modische Sonnenbrillen auf Radfunktion getestet

### 74 TESTCENTER

Ausprobiert: neues Zubehör im Urteil der MYBIKE-Redaktion



Echter Fortschritt: Wirklich gute  
Kinderräder sind ein neues Phänomen.  
15 Modelle für jedes Alter im Test



68

Schön – und gut?  
Ein modischer Look und gute  
Funktion müssen sich nicht ausschließen.  
Das Basiswissen über Sonnenbrillen, dazu  
zehn Modelle im Radler-Check

## MOBILITÄT & VERKEHR

- ▶ **48 E-BIKEN FÜR KINDER**  
Heiß umstritten: Kinder aufs Pedelec? Tipps und Standpunkte der Experten
- ▶ **56 REPORT E-SCOOTER**  
Sie stehen überall: Elektrische Leihroller sind ein Großstadt-Trend. Was können die Scooter?

## GESUNDHEIT & FITNESS

- 78 TOURENVERPFLEGUNG**  
Je selbst, desto lecker: süße und herzhafte Radlersnacks aus der eigenen Küche
- 82 FITNESS-NEWS**  
Mückenabwehr: So funktionieren die Insektensprays. Doping: Spinat unter Verdacht

## REISE & TOUREN

- 96 REISE-NEWS**  
Gute Grundlage: Bayerns amtliche Landkarten als digitale Planungshilfe veröffentlicht
- ▶ **98 SARDINIEN**  
Familienspaß: mit Wohnmobil, Pedelec und Kind zu Sardinien's schönsten Plätzen
- ▶ **106 KURZTRIP GRÜNES BAND**  
Grenzbefahrung: zwei Tage in aller Stille zwischen Bayerischem und Böhmerwald
- ▶ **110 FAMILIENTOUREN**  
Reiseplaner: Deutschlands beste Regionen für den Radurlaub mit Kind und Kegel
- ▶ **120 RUHRGEBIET**  
Update: 350 Radkilometer im einstigen Stahlrevier beseitigen Vorurteile

## RUBRIKEN

- 3** Editorial
- 6** Magazin
- 76** Das mach ich selbst
- 128** Nachgefragt
- 130** Vorschau/Impressum

- ▶ Titelthemen dieser Ausgabe



Ruhrgebiet: überraschende Schleichwege zwischen Industriedenkmälern und grünen Oasen

14



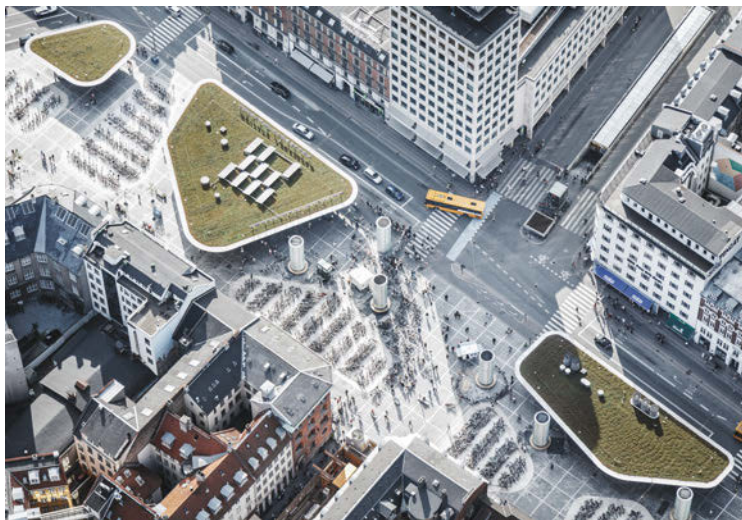
Mit Stil und E-Power:  
acht Pedelec-Schönheiten für den Alltag im Test



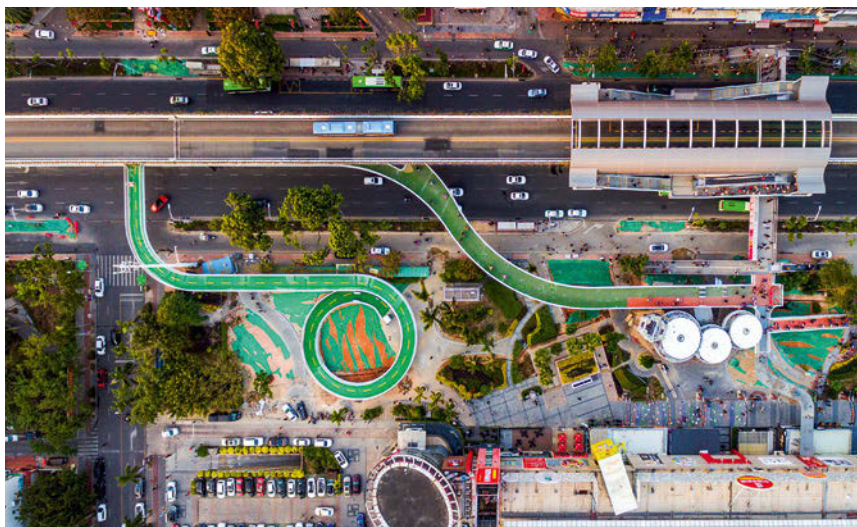
56

E-Roller sind umstritten: Sind sie Radfahrern im Weg? Ein kritischer Selbstversuch im Stadtverkehr

Vorrang für  
Fahrräder:  
Der überirdische  
Parkraum am  
Tunnelbahnhof  
Nørreport in  
Kopenhagen ist  
quasi autofrei



Xiamen Bicycle Way: eine farbenfrohe,  
platzsparende Radwegführung  
in der chinesischen Großstadt Xiamen



# SCHÖNER RADELN

**Bauwerke für den Radverkehr  
müssen nicht banal sein – das zeigt  
die aktuelle Wanderausstellung der  
Bicycle Architecture Biennale mit  
15 Projekten aus neun Ländern**

Durchs Wasser radeln: Im belgischen Limburg  
durchschneidet ein Kanal für Radfahrer und  
Fußgänger die Wasserfläche



# KNOLLE STATT KNÖLLCHEN

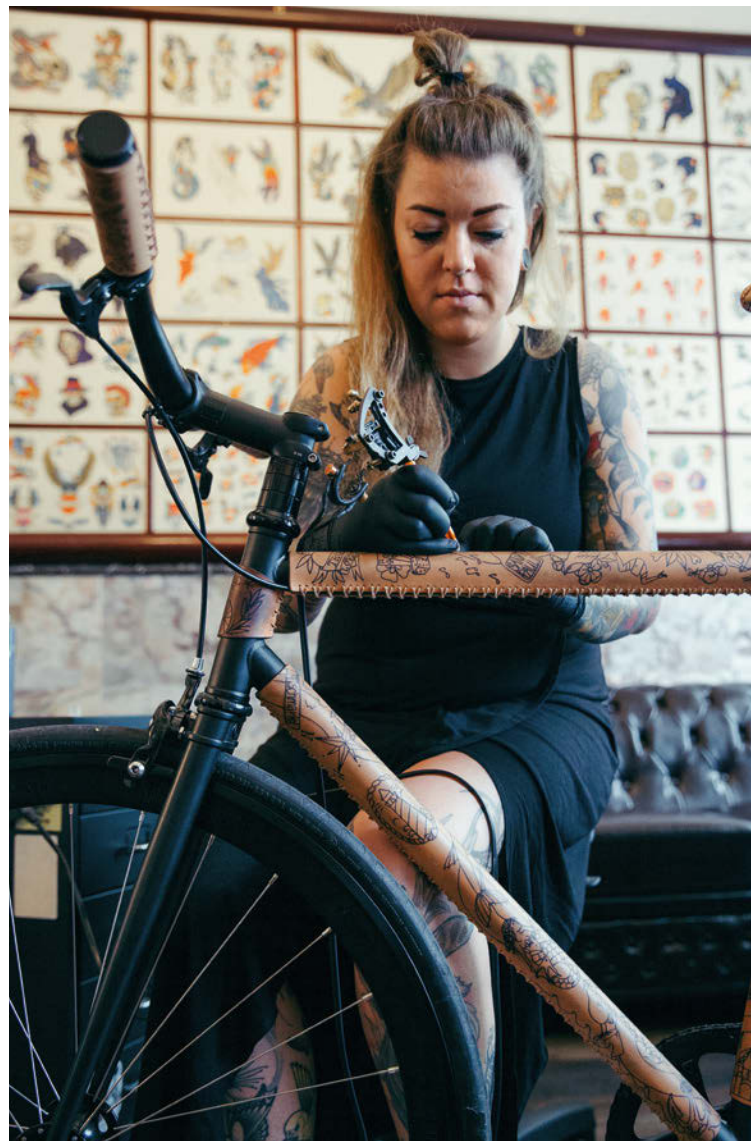
Das leidige und zudem für Radfahrer oft gefährliche Falschparken auf Radwegen und Radstreifen soll künftig härter bestraft werden. Das will Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer auf Forderung des Vorstands Parlamentskreis Fahrrad und von zwölf Verkehrs-, Umwelt- und Behindertenverbänden durchsetzen. Das Falschparken soll künftig 100 Euro Bußgeld kosten und zusätzlich mit einem Punkt in Flensburg geahndet werden. Gero



Storjohann, Vorsitzender des Parlamentskreises, dazu: „Mit dieser Initiative wollen wir die Verkehrssicherheit erhöhen. Es kann nicht sein, dass Radfahrer wegen Falschparkern in den fließenden Verkehr ausweichen müssen.“

## Grüne Welle für Radfahrer

Die Stadt Oberhausen beschleunigt den Radverkehr mithilfe spezieller Ampelschaltungen: Radfahrer, die sich der Signalanlage nähern, werden frühzeitig erkannt und ein Programm zur schnellen Grünschaltung initialisiert. Dadurch sollen Wartezeiten spürbar reduziert werden.



## TATTOO FIETE

Das erste tätowierte Fahrrad der Welt macht Werbung für die Radkampagne „Fahr ein schöneres Hamburg!“

Alles am Rahmen: Reeperbahn, Hafen, Landungsbrücken und Feldstraße. St. Paulis legendäre Orte prangen als Tattoo-Gemälde auf Leder an Ober- und Unterrohr von Tattoo Fiete, einem einzigartigen Singlespeed-Stadtrad. Im Frühling startete Hamburgs Radkampagne mit einer Radtour und dem Radsong „Von Hamburg bis zum Meer“, der auf Youtube schon mehr als 1,2 Millionen Mal angeklickt wurde. Im nächsten Kampagnen-Schritt werden Fahrräder mit Namen „Fiete“ konstruiert und gestaltet. Für das erste Exemplar hat Tätowiererin Catharina Pomorin aus der ältesten Tattoo-Stube Deutschlands Nadel und Tinte auf einem Lederrahmen-bezug angesetzt. Die Tattoos bilden eine Karte St. Paulis ab. Tattoo Fiete wird an verschiedenen Stationen in der Stadt zu bewundern sein, bevor es im kommenden Jahr für einen guten Zweck versteigert wird.



# BÜCHER • BÜCHER • BÜCHER

Viele neue Fahrradbücher stehen in den Regalen – MYBIKE stellt Tourenführer, Karten, Bildbände und Literarisches vor

## Heimatliche Abenteuer

Ganz bewusst hat sich Maximilian Semsch dazu entschlossen, Abenteurer zu werden. Seine Oma fand das eher nicht so gut. Seine Leser und Zuschauer seiner Vorträge und Filme schon. Einige Trips später, bei denen er von München nach Singapur oder einmal rund um Australien unterwegs war, wird ihm klar, dass er nicht einmal alle Bundesländer auf einer Deutschlandkarte einzeichnen könnte. Also sattelt er das E-Bike, um kreuz und quer, von Süd nach Nord und wieder zurück, das unbekannte Heimatland zu erleben. Über die sozialen Medien bittet er, ihn zu begleiten und ihm die Highlights jeder Region zu zeigen. Daraus entstand ein spannendes Buch voller Bilder und Geschichten aus 7.500 Kilometer Strecke und von den Begegnungen mit 200 neuen Freunden.

Maximilian Semsch; *What a Trip*; Bruckmann; 192 Seiten; 22,99 Euro; [what-a-trip.de](http://what-a-trip.de)



## Mythenfutter

Die Tour de France ist ein Medienspektakel. Nicht erst seit heute – sie war es von Anfang an. Hatten doch ihre Gründer anno 1903 geplant, mit packenden Tour-Berichten vorwiegend die Auflage ihrer eigenen Automobil-Zeitschrift

L'Auto-Vélo zu steigern. Das Spannende sind ja nicht vorrangig die Ergebnislisten, sondern der Nimbus menschlicher Anstrengung, des Leidens bis zum Äußersten. Der wüste Fluch an die Funktionäre, der dem Rennfahrer Octave Lapize im Jahr 1910 zugeschrieben wird, gibt dem Buch seinen sprechenden Titel. Man merkt, die Grande Boucle hat sowohl Geschichte als auch Geschichten gemacht. Der schwäbische Journalist, Autor und Radsport-Kenner Löhle verdichtet diese Geschichten aus mehr als 100 Jahren zu spannenden Anekdoten, die nicht nur radsport-begeisterte Leser schmunzeln, staunen oder schauern lassen.

Jürgen Löhle; *Ihr elenden Mörder*; Delius Klasing; 160 Seiten; 19,90 Euro



## ELBERADWEG

Über 1.300 Kilometer zieht sich der Elberadweg von Cuxhaven bis weit nach Tschechien hinein. Viele wichtige Adressen zu radfreundlichen Unterkünften, Einkehrmöglichkeiten und Sehenswerten werden genauso präsentiert wie 20 Übersichtskarten zum Radwegverlauf. Der Clou: Die alljährlich neu aufgelegte 100-Seiten-Broschüre ist kostenlos.

*Offizielles Elberadweg-Handbuch 2019,  
www.elberadweg.de*



## ADFC-KARTEN-APP

Einfach in den Google Play Store klicken und downloaden. Die praktische ADFC-Karten-App gibt's nun auch in der Android-Version. Die App und drei ADFC-Regionalkarten sind gratis, jede weitere Regionalkarte gibt's als digitale Rasterkarte für 2,39 Euro.



## RADELN AUF SYLT

Der etwas andere Radguide zur illustren Insel in der Nordsee – schön zu lesen und anzusehen. Zwei Österreicherinnen kurven mit dem E-Bike zu Schickis und Mickis, zu deren Gegenentwürfen, zu den Dünen und Fischbuden, zu Bioläden und Gourmetrestaurants, zu Surfern und Wattwanderern und natürlich auch wie ganz normale Rad- und Strandurlauber zu Campingplätzen und kleinen Pensionen.

*Eat Bike Live – Das Sylt-Reisebuch, 244 S., 22 Euro*

ORIGINAL  
LEATHER  
SADDLES



## THE PERFECT FIT SINCE 1866

Wie ein gutes Paar Lederstiefel wird ein BROOKS Ledersattel mit der Zeit weich und anschmiegsam – für eine perfekte, individuelle Passform. Mit jedem Kilometer schmiegt sich der Sattel mehr und mehr an, was den legendären BROOKS Komfort ausmacht.

Noch immer handgefertigt von meisterhaften Kunsthandwerkern, noch immer geschätzt von begeisterten Radfahrern.

**BROOKS**  
ENGLAND



# E-SPLEENS

Der E-Bike-Boom beschert dem Markt auch Modelle, die den Betrachter faszinieren oder ihn verwundert den Kopf schütteln lassen



Radeln auf dem Wasser – davon haben schon viele geträumt, und es gab auch bereits diverse Prototypen dafür. Recht schnittig schwebt nun der Hydrofoiler XE-1 von Manta 5 über die Wellen. Das Wasser-Pedelec aus Neuseeland wird sicherlich einige Fun-Biker überzeugen, vorausgesetzt, sie können und wollen rund 6.600 Euro dafür aufbringen (<https://eu.manta5.com>).

„The Titan R“ wendet sich an Nostalgiker und Retro-Fans. Das Tret-Rad mit großem Scheinwerfer und (falschem) Tank erinnert stark an die große Zeit der Mopeds in den 70ern, als Modelle von Kreidler, Zündapp und Hercules durch die Straßen heulten. „The Titan R“ ist als S-Pedelec allerdings relativ leise, emissionsfrei und erreicht maximal 45 km/h (<https://tempuselectric.com>).

Wilde Kerle auf dem Dreirad im Outback – damit wirbt der kalifornische Hersteller Rungu für sein wuchtiges Gelände-Fatbike namens Electric Juggernaut MDV. Es soll dort fahren, wo Mountainbikes und herkömmliche E-Bikes nicht mehr weiterkommen. Das Outdoor-Monster mit S-Pedelec-Motor kostet ab rund 3.500 US-Dollar ohne Versand (<https://riderungu.com>).

## 18.8.2019 Berlin

PSD-Herzfahrt – Charity-Radeln auf dem Tempelhofer Feld

## 18.8. + 15.9.2019 Hamburg

Fahrradmarkt Hamburg, fietsenboerse.de

## 19.8.2019 Gelsenkirchen

Critical Mass – Fahrradaktion auf den Straßen der Stadt

## 20.8.2019 Meißen

6. Moritzburger Abendradeln – Ausflug zum Winzer nach Langebrück

## 25.8.2019 Hannover

40 Jahre ADFC! Fahrrad-Familienfest Velo Family 2019 auf der Ihmewiese

## 4.–7.9.2019 Friedrichshafen



## EUROBIKE

### Messe

Die weltgrößte Fahrradmesse findet wieder Anfang September am Bodensee statt. Am Super-Bike-Samstag, 7.9.2019, sind nicht nur Fachbesucher, sondern alle Fahrradfans willkommen. Neben rund 1.400 Ausstellern warten eine große Demo-Area zum Testen neuer Räder, spektakuläre Stuntshows und eine Kids Area für die Nachwuchsbiker.

## 7.9.2019 Greetsiel

Krummhörner Kirchturmtour – Radeln für alle zu 19 Dörfern und 23 Kirchen in Ostfriesland

## 14.–15.9.2019 Ludwigslust

Velo Classico Germany – großes Treffen der Vintage-Radler mit Ausfahrten und Ausstellung



## ZUSÄTZLICHER SCHUTZ FÜR DAS FAHRRAD **NEU FS 380 TRIGO**



- TRELOCK Security Level 3 von 6
- **NEU:** Gummierte Schließstäbe schützen das Fahrrad vor Kratzern
- **NEU:** Edle und reduzierte Farbgebung
- **NEU:** Optimierter Schließvorgang
- Schließstäbe aus gehärtetem Stahl
- Präziser IN-X® Schließzylinder mit Wendeschlüssel
- 85 cm u. 100 cm Länge
- Inkl. bewährtem X-MOVE-Halter

# FAHRRADSTADT BREMEN

Der Copenhagenize-Index 2019, wichtigster Indikator für die Fahrradfreundlichkeit einer Stadt, sieht Bremen als Vorreiter in Deutschland. International bedeutet das allerdings trotzdem nur Rang elf

Fahrradfahrer haben es in Bremen gut. Zumindest, wenn man dem neuesten Copenhagenize-Index Glauben schenkt. Demnach ist die Hansestadt die fahrradfreundlichste Stadt Deutschlands; weltweit belegt Bremen in der Rangliste, für die 600 Großstädte bewertet werden, Platz elf. Spitzenreiter ist einmal mehr die namensgebende dänische Hauptstadt vor Amsterdam und Utrecht. Berlin landete im Copenhagenize-Index auf Platz 15, Hamburg wird auf Platz 20 gelistet. Dass Bremen fahrradaffin ist, ist nichts Neues. 2018 und 2019 landete die Stadt an der Weser beim ADFC-Fahrradklima-Test bereits auf Platz eins in der bundesweiten Rangliste. Bei der Bewertung des alle zwei Jahre veröffentlichten Copenhagenize-Index profitierte Bremen vor allem von den 25 Prozent Fahrradverkehr im sogenannten Modal Split. Dieser sagt aus, wie sich das Verkehrsaufkommen in der Stadt verteilt. Einfacher ausgedrückt: In Bremen lassen immer mehr Menschen das Auto stehen und fahren Fahrrad. Außerdem kann Bremen damit punkten, dass immer mehr neue Radwege gebaut wurden, darunter auch Fahrradstraßen. Ebenfalls positiv zu Buche schlägt die Errichtung eines fahrradfreundlichen Modellquartiers in der Bremer Neustadt. Das Pilotprojekt wurde mit dem Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie „Infrastruktur“ ausgezeichnet. Bereits die rot-grüne Koalition hatte den Ausbau der Fahrradwege in der Stadt auf ihre Agenda geschrieben. Die neue rot-rot-grüne Koalition will die zum Teil auf Eis liegenden Projekte, darunter Premiumrouten für Fahrräder, Fahrradbrücken über die Weser sowie mehr Stellplätze, forcieren, zudem den Autoverkehr mittelfristig ganz aus der Innenstadt Bremens verbannen. Man darf gespannt sein, ob das notorisch klamme Bremen die Ideen auch umsetzen kann. Wenn ja, dann könnte die Stadt an der Weser es im Copenhagenize-Index 2021 vielleicht sogar in die Top Ten schaffen.



**Jens-Joost Krüger leitet das Projekt „BIKE IT“ zur Förderung des Radverkehrs in Bremen**

## Was bedeutet Ihnen die Auszeichnung Bremens im Copenhagenize-Index?

Wir sind einerseits zufrieden damit, weil die Auszeichnung klarmacht, dass der Radverkehr in Bremen eine wichtige Rolle spielt. Andererseits zeigen die Details, dass noch viel Luft nach oben ist und wir uns keineswegs auf den Lorbeeren ausruhen dürfen. Vor allem muss man aufpassen, dass das Ranking nicht zum Vorwand wird, die Bemühungen für besseren Radverkehr einzustellen.

## Was halten Sie für die dringlichsten Maßnahmen, die getroffen werden müssten?

Der Radverkehr wird weiter zunehmen und sich verändern, Stichwort Pedelecs und Lastenfahrräder. Wir müssen die Rad-Infrastruktur insgesamt anpassen, verbessern und sicherer machen. Das heißt in Bremen ganz klar, dass Radwege erneuert, endlich Premiumrouten und geschützte Radstreifen gebaut werden. Ein

anderer wichtiger Aspekt sind sicherere Kreuzungen. Da könnte ich mir vorstellen, dass wir mit dem holländischen Modell experimentieren, das eigene Ampelphasen für Radfahrer und Fußgänger vorsieht – inklusive grüner Welle für das Rad.

## Wie sehen Sie die Chancen, dass die Maßnahmen in Bremen umgesetzt werden?

Die Chancen stehen so gut wie noch nie. Einige Maßnahmen, wie der Bau von Fahrradbrücken über die Weser, sollen ja sogar im Koalitionsvertrag des neuen Senats stehen. Es gibt politischen Druck, drängende Verkehrsprobleme im urbanen Raum zu lösen. Durch die Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs lassen sich die Klimaschutzziele besser erreichen. Die Lebensqualität in den Städten – Stichwort Abgase, Lärm – wächst deutlich, wenn mehr Menschen aufs Fahrrad umsteigen. Diese Gemengelage erzeugt eine Stimmung pro Rad, das ist deutlich in der Stadt zu spüren, und das kommt auch bei der Politik an.

# Biere für Radler



## Erdinger alkoholfrei

Erfrischend, spritzig, aber der Weißbier-Geschmack dürfte durchaus noch etwas intensiver sein.

Geschmack



## Paulaner Hefe-Weißbier

„Wenn alkoholfrei, dann dieses ...“, lautete von mehreren Testern der Kommentar: frisch, intensiv und mit schöner Farbe.

Geschmack



## Clausthaler Original:

Der Pionier unter den Alkoholfreien konnte die Test-Crew nicht überzeugen: zu viel Kohlensäure, einseitiger Geschmack.

Geschmack



## Neumarkter Lammsbräu

Das einzige Bio-Bier im kleinen Testfeld fanden die Tester etwas zu dünn und zu wenig „bierig“ im Geschmack.

Geschmack

Ein Bier schmeckt (meist) auch ohne Alkohol – sechs Alkoholfreie im MYBIKE-Vergleich

Nicht nur Sportler schätzen alkoholfreie Biere als Durstlöscher. Die „Bleifreien“ liegen absolut im Trend. Mehr als 260 Sorten stehen aktuell auf der deutschen Bierliste. MYBIKE hat eine kleine Auswahl getroffen und sechs der bekanntesten Marken einer Blindverkostung unterzogen. Das Ergebnis: süffig! Aber nicht alle treffen so ganz den Geschmack der MYBIKE-Radler



## Bitburger Pils 0.0

„Etwas dünn und leicht süßlich in der Note“ – aber ganz okay für den schnellen Durst.

Geschmack



## Krombacher Pils 0.0

Das Bier mit dem berühmten Brauwasser darf sich zu den MYBIKE-Geschmacksiegern zählen.

Geschmack

tubolito  
LIGHT WEIGHT TUBES

3-FACHE  
PANNEN-  
SICHERHEIT



Tube-City/Tour  
mit AV -Ventil

NUR 100 GRAMM

Dreimal so robust  
wie Butyl-Schläuche

Hält den Luftdruck besser  
als Butyl-Schläuche

Für E-Bikes geeignet

Erhältlich mit Auto- und  
Schläverand-Ventil

TUBOLITO.COM



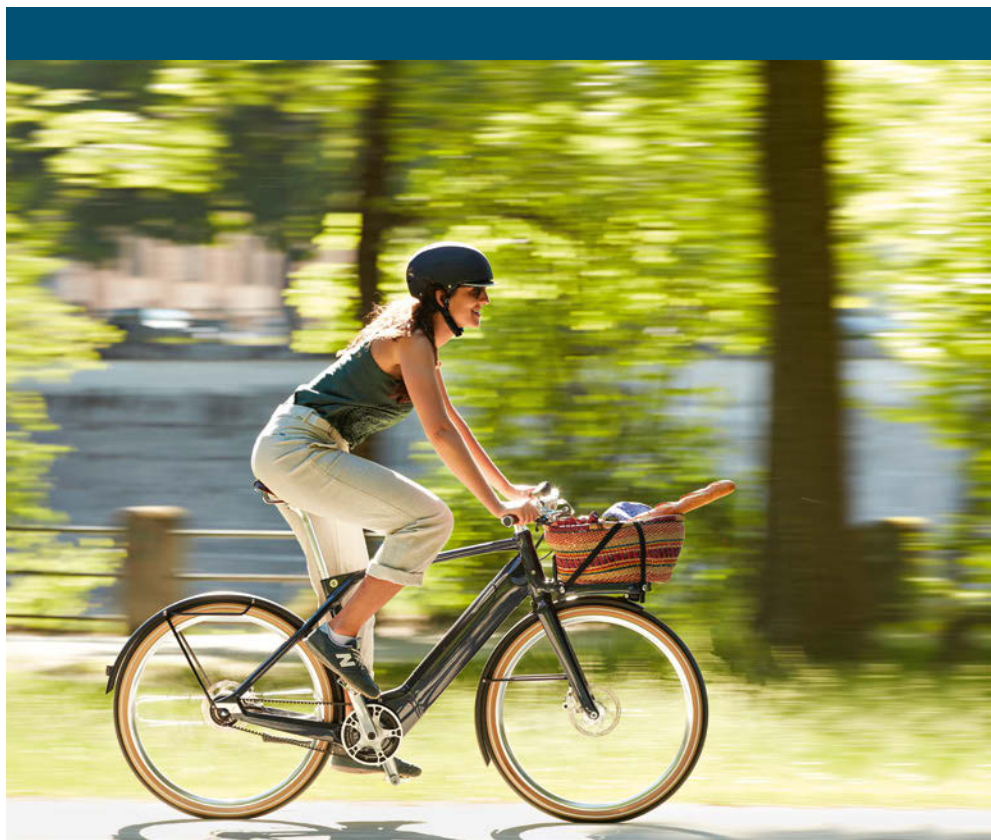
# BLICK- FÄNGER

Immer mehr Pedelecs wollen nicht nur umweltfreundliches Nutzfahrzeug sein, sondern auch ein Statement guten Designs. MYBIKE klärt, wie Stil und Funktion zusammengehen

TEXT Uli Frieß FOTOS Daniel Simon



**RADFAHREN IST NICHT NUR** Mittel zum Zweck, es ist auch eine Lebenseinstellung. Denn ob Lastesel, Alltagsvehikel oder Sportgerät, das Fahrrad ist eines der einfachsten und gleichzeitig vielseitigsten Fortbewegungsmittel. Es existiert in unterschiedlichsten Varianten und Ausprägungen, und selbst Individualisten unter den Fahrradfahrern haben heute die Qual der Wahl. Liebhaber ausgefallener Formen, Puristen und technikbegeisterte Exzentriker stoßen auf ein breites Angebot an originellen Fahrmaschinen. Schön ist, dass Design- und Stylebikes heute meist alltagstauglich und sicher sind. Das war nicht immer so. Dass sich ausgefallenes Design und hochwertige, erprobte Ausrüstung nicht ausschließen, haben viele Hersteller erkannt; und seit gutes Design auch mit elektrischen Antrieben kombiniert wird, haben sich Gestaltungsvielfalt und Alltagstauglichkeit weiter erhöht. Die Pedelecs unseres Tests lassen sich grob in drei Kategorien einteilen. Myboo Volta, Schindelhauer Heinrich und Bulls Sturmvogel sind individuell gestaltete, alltagstaugliche Räder mit hohem Nutzwert. BMC Alpenchallenge, Rotwild R.T+ Tour und Cannondale Quick Neo sprechen sportlich orientierte Fahrer an. Für Singlespeed-Fans



## REICHWEITE UND AKKUKAPAZITÄT

<b>BMC</b> Shimano Steps E6100	<b>57,3 km</b> <b>504 Wh</b>
<b>Bulls</b> Brose Drive T	<b>67,7 km</b> <b>647 Wh</b>
<b>Cannondale</b> Bosch Active Plus	<b>88,8 km</b> <b>500 Wh</b>
<b>Coboc</b> Coboc Electric Drive	<b>41,2 km</b> <b>352 Wh</b>
<b>Myboo</b> Shimano Steps E6000	<b>70,3 km</b> <b>504 Wh</b>
<b>Rabeneick</b> Bafang H400B	<b>33,0 km</b> <b>252 Wh</b>
<b>Rotwild</b> Brose Drive S	<b>80,1 km</b> <b>648 Wh</b>
<b>Schindelhauer</b> Bosch Active Plus	<b>85,5 km</b> <b>500 Wh</b>

<b>FAHRERGEWICHT</b> 85 kg
<b>TREITLEISTUNG EBENE</b> 60 Watt
<b>TREITLEISTUNG BERG</b> 110 Watt
<b>UNTERSTÜTZUNG EBENE</b> mittlere Stufe
<b>UNTERSTÜTZUNG BERG</b> höchste Stufe

Dass die beiden Singlespeed-Räder Coboc und Rabeneick nicht mit hohen Reichweiten glänzen, ist in erster Linie den kleinen Akkus geschuldet. Beim Coboc verschlechtert ein recht hoher Energieverbrauch die Bilanz zusätzlich. Auffällig ist, wie weit die beiden Pedelecs mit dem Bosch-Active-Plus-Antrieb kommen. Mit dem 500-Wh-Akku erreichen sie deutlich mehr als 80 Kilometer auf unserem Prüfstand. Ein Hinweis auf die hohe Effizienz des Bosch-Motors.

- Gesamtdistanz (km)
- Akkukapazität (Wh), Herstellerangabe

gibt's das Brooklyn von Coboc und das TXE Urban von Rabeneick.

Unabhängig von ihrer jeweiligen Ausrichtung sind die Testräder hochwertig ausgerüstet. Alle Pedelecs verzögern mit hydraulischen Scheibenbremsen, eine Lichtanlage fehlt nur am Coboc Brooklyn. Mit batterie- oder akkugespeistem Front- und Hecklicht darf das Brooklyn aber auch bei Dunkelheit auf öffentlichen Straßen bewegt werden. Stabile Vorbauten, Lenker und Laufräder fehlen ebenfalls an keinem Rad. Dass die Stromer recht individuell aufgebaut sind, lässt sich unter anderem an den vertretenen vier unterschiedlichen Antrieben ablesen. Marktführer Bosch dominiert in diesem Test ausnahmsweise nicht. Selten, aber für den Einsatzzweck folgerichtig ausgewählt sind die unscheinbaren Hinterrad-Nabenmotoren der Eingang-Räder von Coboc und

Die Stromer sind sehr individuell aufgebaut, das zeigt sich unter anderem an den unterschiedlichen Antriebssystemen. Ausnahmsweise dominiert Marktführer Bosch in diesem Testfeld nicht

Rabeneick. Beide Bikes sind für kurze Strecken in der Stadt konzipiert. Die kleinen Aggregate bringen zwar nicht die Leistung von Brose, Bosch, Shimano und Co., beschleunigen die leichten Pedelecs aber ausreichend gut. Beim Gewicht ist das Coboc übrigens fast unschlagbar: Nur 14 Kilo machen es zu einem der leichtesten Pedelecs auf dem Markt, wofür es aber auch auf Schutzbleche, Gepäckträger und Ständer verzichtet. Das Rabeneick ist umfangreicher ausgestattet und somit alltagstauglicher; Gates-Riemen und eine Übersetzung von 55/20 stellen aber auch hier einen typischen Singlespeed-Antrieb dar.

BMC, Cannondale und Rotwild sind typische Fitness-Pedelecs. Rahmengeometrien, Antriebe und Schaltgruppen prädestinieren die Räder für die Fahrt auf kurzen und mittleren Strecken. Längere Touren sind nicht ihre Stärke, dafür sind sie nicht komfortabel genug ausgelegt. Auch das Dämpferelement im Hinterbau des BMC verbessert den Fahrkomfort mit zehn Millimeter Federweg nur geringfügig. Für längere Ausflüge eignet sich das Rotwild R.T+ Tour mit sensibel ansprechender Federgabel und voluminösen Reifen noch am besten, die sportliche Sitzposition schränkt die Tourentauglichkeit jedoch spürbar ein.

Mit einem interessanten und per se nachhaltigen Rahmenmaterial stellt sich das Myboo Volta der



## DIE NOTEN IM VERGLEICH

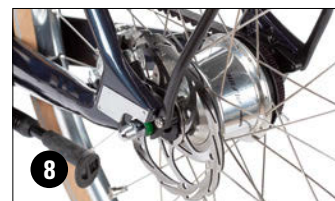
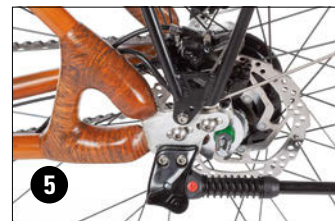
MODELL	KOMFORT	FAHR SICHERHEIT	ANTRIEB	PRAXIS	SERVICE	GESAMTNOTE
GEWICHTUNG IN %	10	50	20	15	5	100
BMC	2,9	2,0	1,8	2,4	3,5	2,2
Bulls	2,3	1,2	1,6	2,9	3,5	1,7
Cannondale	3,0	1,7	1,6	2,1	1,5	1,9
Coboc	3,2	1,5	2,4	3,0	2,8	2,1
Myboo	2,3	2,7	1,5	2,9	2,5	2,4
Rabeneick	3,2	1,7	2,2	3,4	2,5	2,3
Rotwild	2,0	1,8	1,4	2,7	2,5	1,9
Schindelhauer	2,7	1,4	1,3	3,2	2,5	1,8

Die Noten zeigen: Guter Stil kann gut funktionieren. Keiner unserer Testkandidaten leistet sich größere Schwächen. Testsieger Bulls punktet mit hoher Fahrsicherheit, außerdem ist das Sturm-vogel vielseitig einsetzbar. Das Schindelhauer überzeugt mit tollem Design und sicherem Fahrverhalten, das Rotwild mit sportlicher Auslegung bei gleichzeitig überzeugendem Fahrkomfort.

Konkurrenz. Der Rahmen aus Bambusrohren entsteht dort, wo der Rohstoff wächst, in Ghana. Die Rohre verbinden in Harz getränkte Hanfseile durch eine spezielle Wickeltechnik miteinander. Nachdem das Harz getrocknet ist, werden die Wicklungen von Hand verschliffen. Technische Vorteile bringt der nachwachsende Rohstoff zumindest in der Gestalt dieses Fahrradrahmens nicht mit sich, der Rohrverbund ist nicht besonders verwindungssteif, und er macht das Rad auch nicht erkennbar leichter. Das Sturmvogel von Bulls ist zwar noch schwerer, dafür aber auch deutlich fahrstabiler; mit dem zusätzlichen Front-Gepäckträger bietet das robust-modern gestaltete Bike beinahe schon Transportrad-Qualitäten. Ein Frontträger findet sich auch am Schindelhauer-Bike, das damit optisch Anleihen beim klassischen Bäckerrad nimmt; sitzt man im Sattel, entpuppt sich das „Heinrich“ hingegen als sportiver Flitzer, auf dem man relativ flach und gestreckt sitzt und vom potenten Antrieb zum Schnellfahren animiert wird. Damit zeigt das Schindelhauer beispielhaft, dass hochwertige Technik und anspruchsvolles Design sich problemlos kombinieren lassen.



## GENAU BETRACHTET



**1** Das Elastomer-Dämpferelement im Hinterbau des BMC bringt rund zehn Millimeter Federweg

**2** Display mit integrierten Tasten: Das Brose-Instrument am Bulls liefert Basis-Infos, ist klein und schick

**3** Aufgeräumt: Am Cannondale verschwinden alle Züge und Kabel in den Rahmenrohren

**4** Schlau gelöst: Das Rahmenschluss zur Montage des Gates-Riemens am Coboc fungiert gleichzeitig als Ausfallende

**5** Nicht alles geht mit Bambus: Das Ausfallende des Myboo ist ein Frästeil aus Aluminium

**6** Am Rabeneick gibt's nur einen Knopf zum Ein- und Ausschalten des Antriebs. Mehr Funktionen stellt eine Smartphone-App bereit

**7** Schaltwerk und Ritzelpaket am Rotwild: Shimanos hochwertiges Elftach-Schaltung XT

**8** Farblich abgestimmt: Ausfallenden-Abdeckung und Alfine-Nabengetriebe am Schindelhauer

**MY BIKE**  
**2,2**  
gut

PREIS	<b>3.999 Euro</b>
RAHMEN	Carbon
GABEL	Starrgabel Carbon
SCHALTUNG	Shimano Deore 1x10; 38/11-32 Z.
MOTOR/AKKU	Shimano Steps E6100 504 Wh
BREMSEN	Shimano BR-R405 Disc
REIFEN	Vittoria Revolution Tech 37-622
<a href="http://www.bmc-switzerland.com">www.bmc-switzerland.com</a>	

## EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

- ⊕ schöner Carbonrahmen; geringes Gewicht; unauffälliges Display
- ⊖ harte Starrgabel: schmale Reifen



SITZPOSITION

aufrecht  sportlich

Rahmengrößen: S/M/L

**Gewicht Testrad 16,9 kg    zulässiges Gesamtgewicht 120 kg**

Carbonrahmen und radikale Sportlergene: Mit tiefem Lenker am kurzen Vorbau zwingt das Alpenchallenge seinen Fahrer in eine relativ flache Sitzposition. Dadurch lastet viel Gewicht auf Handgelenken und Vorderrad, was dem Fahrverhalten zugute kommt – trotz wenig verwindungssteifem Rahmen lässt sich das Rad wendig durchs Verkehrsgestümmel dirigieren. Wie der Rahmen ist die Stargabel aus Carbon, was die Fahrt hart und direkt macht; die 37-Millimeter-schmalen Reifen können Unebenheiten kaum dämpfen, sie rütteln beinahe ungefiltert in den Handgelenken. Etwas Flex und damit Entlastung bringen die lange Sattelstütze und der Elastomer-Dämpfer mit zehn-Millimeter-Federweg im Hinterbau. Der Steps 6100 ist zwar nicht Shimanos stärkster Motor, treibt das leichte Carbonrad jedoch nachdrücklich nach vorn. Schön ins Bild passt das kleine, gut ablesbare MTB-Display sowie die unauffällige, aber sehr gut zu betätigende Zweitasten-Bedienung.

**MY BIKE**  
**1.7**  
out

PREIS	<b>3.599 Euro</b>
RAHMEN	Alu
GABEL	Starrgabel Alu
SCHALTUNG	Shimano Alfine 1x8; 44/22 Z.
MOTOR/AKKU	Brose Drive T 647 Wh
BREMSEN	Shimano BR-MT200 Disc
REIFEN	Schwalbe Fat Frank K-Guard 60-559 www.bulls.de

## EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

- steifer Rahmen; kräftiger und laufruhiger Antrieb; hoher Schaltkomfort
- hohes Gewicht



**MY BIKE  
TESTSIEGER  
5/19**

SITZPOSITION

aufrecht  sportlich

Rahmengrößen in cm: 41/46/51/56

**Gewicht Testrad 26,9 kg    zulässiges Gesamtgewicht 135 kg**

Das Sturmvogel interpretiert das klassische Bäckerrad neu und modern mit abfallendem Oberrohr und im Unterrohr integrierten Akku. Gleichzeitig ist der Rahmenverbund sehr steif, das kommt der Fahrsicherheit zugute, besonders dann, wenn Front- und Heckträger gleichzeitig genutzt werden. Damit wird das Bulls zum „Cargobike light“, das Pedelec verkraftet gut und gerne 30 Kilo Zuladung. Kehrseite der stabilen Bauweise ist das hohe Gewicht des Sturmvogel. Doch der laufruhige Brose-Motor Drive T ist kräftig genug für das Gefährt, das Bulls ist alles andere als träge. Am anderen Ende des Antriebsstrangs stellt eine Alfine-Getriebeabstufung sicher, dass sich die Gänge leicht und sicher wechseln lassen; die 60 Millimeter breiten Reifen schlucken nicht nur gröbere Fahrbahnschläge, sondern setzen zusammen mit Sattel und Lenkergriffen auch farblich passende Akzente an einem sehr gelungenen, vielseitigen und stilvollen Alltagsbegleiter.



MYBIKE  
2,4  
gut

## MYBOO My Volta

GETRIEBENABE | MITTELMOTOR

PREIS **3.999 Euro**

RAHMEN Bambus

GABEL SR Suntour VivAir 80 mm, Lockout

SCHALTUNG Shimano Alfine 1x11;

38/18 Z.

MOTOR/AKKU Shimano Steps E6000

504 Wh

BREMSEN Shimano BR-MT200 Disc

REIFEN Schwalbe Marathon Plus

Performance SmartGuard 40-622

www.my-boo.de

### EINSATZBEREICH

City

Ausflug

Reise

Offroad

+ Abstimmung von Antrieb und  
Schaltung

- freihändig gefahren anfällig für  
Lenkerflattern



SITZPOSITION

aufrecht

sportlich

Rahmengrößen in cm: 48/52/55/58/61

Gewicht Testrad 26,0 kg zulässiges Gesamtgewicht 130 kg

Mit dem etwas archaisch anmutenden Rahmen aus Bambusrohren und der hochwertigen, zeitgemäßen Ausstattung changiert das Myboo gekonnt zwischen zwei Welten. Der Bambusrahmen könnte steifer sein, freihändig gefahren lässt sich Rahmenflattern provozieren. Der Akku im Gepäckträger verschiebt den Schwerpunkt des Rades in Richtung Heck, was diese Tendenz noch verstärkt. Bleibt mindestens eine Hand am Lenker, tritt das Phänomen aber nicht auf. Dass die Bambusrohre das Pedelec besonders leicht machen, lässt sich nicht feststellen. Das Volta wiegt etwa so viel wie ein vergleichbar ausgerüstetes Rad mit Alu-Rahmen. Shimanos E6000-Antrieb schiebt das Rad deshalb eher gemächlich vorwärts, geht aber typisch sanft ans Werk und lässt sich intuitiv fahren. Weil die Schaltunterbrechung des Motors perfekt auf Shimanos Alfine-Getriebe-nabe abgestimmt ist, wechseln die Gänge weich und ohne Verzögerung.

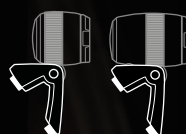
# KLEIN. KLEINER. $\mu$ .



Originalgröße

**Das kleinste, straßenzugelassene Rücklicht.  $\mu$  [my:], sprich mü.**

Minimalistisch und im hochwertigem Aluminiumgehäuse. Trotz der geringen Größe bietet es sehr gute Rundum-Sichtbarkeit. Erhältlich sind zwei Versionen. Eine für E-Bikes und eine für den Dynamobetrieb. Zur Montage am Schutzblech, an der Strebe oder an der Sattelstütze. Klein, effizient und gut sichtbar passt das Rücklicht perfekt zu vielen modernen Rädern.



Montage am  
Schutzblech



Montage an  
der Sattelstütze  
oder Strebe

Made in  
Germany



GETRIEBENABE | MITTELMOTOR

47-584

Offroad

- ⊖ relativ teuer



aufrecht  sportlich

Rahmengrößen: S/M/L

**Gewicht Testrad 23,6 kg    zulässiges Gesamtgewicht 155 kg**

Wer aufgeräumtes Design mit klaren Linien liebt, findet im Heinrich einen besonderen Freund. Schindelhauer hat für beinahe jedes Detail eine eigene Idee gefunden und dabei die Integration aller Teile zu einem Fahrzeug-Ganzen auf die Spitze getrieben – beispielhaft zu sehen am vollständig gekapselten Antrieb oder dem Powertube-Akku im Unterrohr. Auch Sattelstützenklemmung und Ausfallenden fügen sich formschlüssig und schön in den Rahmen. Dass sich anspruchsvolles Design und tadelloses Fahrverhalten nicht ausschließen, macht Heinrich auf der Straße deutlich. Dort offenbart das Pedelec trotz Bäckerrad-Anleihe seinen sportlichen Charakter. Mit relativ flacher Sitzposition, dem potenten und leisen Bosch-Active-Antrieb im steifen Rahmen nimmt das Schindelhauer auch flotte Slalomkurse mit Bravour. Die Ausrüstung ist top: Gates-Riemen statt Kette, Alfine-Nabe und Supernova-Beleuchtung lassen kaum noch Spielraum für Verbesserungen.



Die Welt auf  
zwei Rädern  
entdecken.  
Let's move.

**WINORA.COM**

# SO TESTET MYBIKE

Unabhängig, neutral, kompetent, mit den besten Prüfmaschinen. Hier Lesen sie das wichtigste über die Mybike-Prüfverfahren für Fahrräder und E-Bikes

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

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

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

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

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

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



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

## TECHNISCHE BERATUNG & PRÜFTECHNIK

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

MACINA

# PROWLER

SONIC



DESIGN BY GROUPE-DESJOURS

ALL IN.  
ALL OUT.

NEW  
FOR  
2020

**KTM**  
BIKE INDUSTRIES

KTM-BIKES.AT





# GLÜCKS-KINDER

Kaum etwas bereitet Kindern so viel Spaß wie die Eroberung der Welt auf zwei Rädern. Die gute Nachricht vorweg: Am rollenden Material muss der Entdeckerdrang nicht scheitern. MYBIKE hat 15 Räder unter die Lupe genommen

TEXT Jochen Donner FOTOS Daniel Simon

## RADFAHREN LERNT MAN GENAU EINMAL IM LEBEN.

Und das am besten so früh wie möglich. Radeln gehört zu den menschlichen Fähigkeiten, die man nie mehr verlernt. Es macht zudem riesig Spaß, Beschleunigung, Verzögerung und Kurvenfliehkraft zu spüren, Distanzen aus eigener Kraft zu überwinden und die Welt dabei aus der Sattel-Perspektive zu entdecken. Gerade der Blick auf Kinder zeigt, wie elementar Radfahren ist und mit wie viel Lust das verbunden ist. Glücksgefühle sind garantiert.

## GUTE RÄDER BRAUCHT DAS KIND

Die wichtigste Zutat dafür, neue Fähigkeiten zu erwerben und den kindlichen Aktionsradius auszuweiten, ist ein eigenes Fahrrad. Waren Kinderräder bis vor wenigen Jahren vielfach primitiv, schwer und, Hauptsache, billig, hat sich in der Hinsicht heute viel geändert. Bei unserer Recherche stießen wir auf rund 15 spezialisierte Kinderrad-Hersteller, dazu eine umfassende Auswahl an Rädern für den Nachwuchs bei klassischen Fahrrad-Marken. Zwar gibt es noch immer fragwürdige Baumarkt-Schnäppchen für wenige Euros, doch die Zahl qualitativ hochwertiger, in Größe und Gewicht angepasster Kinderräder ist überraschend groß. Oft ist aus dem ganz persönlichen Bedürfnis, den eigenen Kindern ein tolles Rad zu besorgen, gleich eine hoch spezialisierte, kompetente Kinderrad-Produktion entstanden. Firmen wie Woom, Islabikes oder Kaniabikes sind Beispiele dafür. Meist stehen am Anfang Eltern, die händeringend kindgerechte Fahrradteile wie kurze Kurbeln, schmale Bremsgriffe oder kleine Sättel und Pedale suchen, um, mangels Angebot, ein anständiges Kinderrad selbst zu bauen. Derartige Teile gab es lange nicht in entsprechender Qualität, nicht einmal auf dem Weltmarkt. Eine mögliche Konsequenz: Die Inves-

Kleine Radler sollten mit den Fußballen sicher den Boden erreichen, dann stimmen Radgröße und Sattelhöhe. Größeren Kindern reicht schon der Bodenkontakt mit den Zehenspitzen für einen sicheren Stand

Zwei Bikes, zwei Konzepte: 20-Zöller sind pure Fahrradmaschinen. Größere Kids brauchen für Alltagswege auch Licht und Schutzbleche



tition in eine eigene Produktion, inklusive Auftragsvergabe und Marketing. Es gibt tatsächlich ja auch immer mehr fahrradbegeisterte Eltern, die großen Wert auf ein vernünftiges Rad für ihre Kinder legen.

## QUALITÄT KOSTET

Da Kinder nicht nur aus Klamotten, sondern auch aus ihren Velos schnell herauswachsen, hat sich für hochwertige Kinderräder ein relativ werthaltiger Second-Hand-Markt entwickelt. Auch die Weitergabe gebrauchter Räder in Verwandtschaft und Freundeskreis ist eine gute Methode, die Einstandskosten gering zu halten. Dennoch bemerkt man bei vielen Kinderrädern, wie knapp der Markt kalkulieren muss: Die Preise starten bei rund 200 Euro für Laufräder und erste Spielräder. Mitttelgroße Kinderräder schlagen mit Preisen zwischen 400 und 500 Euro zu Buche. Die Ausstattung ist zwar meist mager, doch passendes Zubehör haben alle Hersteller im Programm. Teilweise drücken jedoch simple Komponenten wie billige Naben und Tretlager, klobige Sattelstützen oder Bremsen minderer Qualität, die nicht zuverlässig und sicher funktionieren, den Preis unters Limit.



## RADTECHNIK MIT NIVEAU

In Bezug auf Sicherheit und Funktion demonstrieren die Testräder ein hohes Level: Rahmen und Gabeln sind stabil ausgelegt und vertragen es auch, wenn Kinder ihr Rad mal achtlos zur Seite fallen lassen, wenn etwas anderes gerade interessanter ist. Wir haben festgestellt, dass ein Oberrohr mit Knick zum tiefer ange-setzten Sitzrohr große Vorteile fürs Handling bietet: Die Kids haben schlicht mehr Schrittfreiheit bei gleicher Höhe von Lenker, Sattel und Pedalen zur Verfügung. Sie sitzen deshalb auch sicherer auf dem Rad, weil sie keine Angst haben müssen, bei plötzlichen Stopps schmerzhaft mit dem Rahmen in Kontakt zu kommen. Auch kleinere Kinder können so ein Rad von bestimmter Größe früher und damit länger nutzen. Dasselbe gilt für flache Sitzrohrwinkel, wodurch der Sattel bei zunehmendem Stützenauszug weiter nach hinten wandert und so die Sitzposition länger wird.

Über Schaltungen sollte man sich erst bei erfahrenen kleinen Radlern Gedanken machen. Anfangs sind feste Übersetzungen mit Freilauf ideal. Sie stören am wenigsten bei der Konzentration auf sicheres Lenken, Balancehalten und Anhalten. Ab etwa vier Jahren sind Nabenschaltungen, ab etwa acht Jahren Kettenschaltungen sinnvoll – Ausnahmen bestätigen die Regel. Eine große Rolle spielt auch das Gewicht der Kinderräder: Im Testfeld lagen die Gewichte bei allen Radklassen im grünen Bereich. Kritisch wird es bei Jugendrädern mit Federgabeln und Vollausrüstung wie Schutzblechen, Gepäckträger und Licht. Da sind schnell die 15 Kilo überschritten. Doch bis zu den 24-Zöllern bleiben die Bikes, bis auf das Eightshot, deutlich unter zehn Kilo. Die Kids kamen in der Praxis alle gut mit diesen Gewichten zurecht.

An Rädern wie dem Frog und Kania sind die Laufräder mit Innensechskantschrauben im Rahmen montiert. Diese Schrauben sind, wie die Hutmuttern am Puky, nur schwer dauerhaft fest-zuziehen. Sie sollten öfters auf festen Sitz geprüft werden. Schnellspannachsen wie am Naloo oder Isla sind in Sachen fester Halt unkritischer, falls man sie richtig vorspannt. Allerdings ist auch schon vorgekommen, dass Kinder eine versehentlich geöffnete Schnellspannachse nicht erkennen und auch nicht selbst wieder schließen können. Also ist auch hier Umsicht bei den Eltern gefordert. Dasselbe gilt für die Festigkeit der Sattelstützenklemmung am Rahmen, der Sattelklemmung in der Sattelstütze und für die Einhaltung der Mindesteinstecktiefe der Sattelstütze.

## RADFAHREN MACHT GLÜCKLICH

Zum BMX-artigen, hohen Lenker des kleinen, roten Woom hatte ein Redaktionskollege bemerkt, dass er den für seinen Sohn sofort gegen einen geraden Lenker getauscht habe. So seien Gewichtsverteilung und Fahrverhalten viel besser. Sicher richtig. Bei Fahrtstest und Fotoshooting hat sich der kleine Eric, der bis dahin nur mit dem Laufrad unterwegs war, zum ersten Mal auf genau dieses Fahrrad gesetzt. Und ist ganz einfach, und total selig, losgeradelt. Sein Vater war gerührt. Die gesamte Testcrew aber auch.

**ABUS**

Security Tech Germany



Erfüllt die  
NL-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)

# DAS PASSENDE RAD FÜR IHR KIND – DARAUF SOLLTEN SIE ACHTEN

## DIE PASSENDE RADGRÖSSE

Ist ein Fahrrad zu groß, entsteht bei Kindern schnell mehr Frust als Lust am Radeln. Denn das schafft Probleme mit Balance, Handling und Fahrsicherheit. Wichtigstes Kriterium zur Größenermittlung ist die Innenbeinlänge des Kindes: Der Sattel muss sich so tief einstellen lassen, dass das Kind mit beiden Fußballen zum Boden kommt, um sich jederzeit sicher abstützen oder abfangen zu können. Ebenso wichtig ist die Überstandshöhe, die vom Oberrohr auf halber Distanz zwischen Sattelstütze und Steuerrohr zum Boden gemessen wird: Im Stand oder beim Abspringen aus dem Sattel darf das Kind nicht auf das Oberrohr aufsetzen.

## SO MESSEN SIE SCHRITT- ODER INNENBEINLÄNGE:

Ihr Kind steht aufrecht in Socken mit dem Rücken zur Wand. Schieben Sie ein Buch mit dem Rücken waagrecht nach oben zwischen die Beine. Nutzen Sie die rückwärtige Buchkante als rechten Winkel zur Wand. Messen Sie nun von der Buchoberkante zum Boden.

## WIE WICHTIG IST DAS RADGEWICHT?

Mit leichteren Rädern kamen die kleinen Radler bei unserem Test nur unwesentlich besser zurecht als mit schwereren Bikes. Längere Steigungen, bei denen sich hohes Gewicht negativ bemerkbar macht, befahren die Kids sowieso nur selten. Interessant ist das Gewicht der Laufräder und Erst-Fahrräder jedoch für die Eltern: Haben die Kleinen unterwegs keine Lust mehr aufs Radeln, lässt sich ein leichtes Lauf- oder Fahrrad deutlich angenehmer tragen oder im Kinderanhänger transportieren als ein schweres!

## SPIELZEUG ODER FAHRRAD?

Laufräder und Fahrräder für Anfänger zählen als Spielzeug. Kids sind einige Jahre lang auf dem Gehweg oder auf Privatgelände unterwegs. Erst mit der Pflicht zur Teilnahme am Straßenverkehr für spätestens Zehnjährige gelten die Anforderungen der StVZO an verkehrstaugliche Ausrüstung wie Klingel, Licht und Reflektoren.

## WEICHE KANTEN

An Spielrädern sollten kantige Stellen an Vorbau und Lenker entschärft sein. Gummigriffe mit Prallschutz oder ein Neoprenüberzug am Vorbau können unnötiges Verletzungsrisiko bei anfangs unvermeidlichen Stürzen deutlich abmildern.



Mit schrägen Ausfallenden wie hier am Puky lässt sich die Kettenspannung nicht korrekt einstellen. Die Muttern ziehen die gesamte Achse beim Festziehen schräg



Angepasste Bremshebel und ein Prallschutz am Griff ergeben am Early Rider ein kindgerechtes Cockpit



Mit V-Brakes wie am Early Rider kommen die Kids schnell zurecht. Doch nur hochwertige Bremsen lassen sich zuverlässig einstellen. Sie bremsen deutlich sicherer



## SCHALTUNG ODER SINGLE SPEED?

Erste Radfahr-Erlebnisse gelingen besser ohne Schaltung. Erst ab vier oder fünf Jahren kommen Kinder mit einer einfachen Nabenschaltung zurecht, ab etwa acht Jahren mit einer Kettenschaltung. Doch auch die Strecken werden ja erst mit zunehmender Rad-Routine länger und anspruchsvoller.

## FELGEN- ODER RÜCKTRITTBREMSE?

Für eine Rücktrittbremse spricht, dass sie intuitiv und mit wenig Kraft bedienbar ist. Dagegen aber spricht vieles: Das Hinterrad



Jede Sattelstütze hat eine Markierung der Mindest-Einstecktiefe. Diese Markierung muss immer vom Sitzrohr verdeckt sein, ansonsten besteht Bruchgefahr

blockiert schnell, seine Verzögerung alleine ist wenig effizient. Man kann nur in waagerechter Kurbelposition bremsen. Die Anfahrposition der Kurbel ist schwer herzustellen, da sie sich nicht frei rückwärts drehen lässt. Beim Rückwärtsschieben blockiert die Kurbel das gesamte Fahrrad. Fast alle Erwachsenen-Räder bremsen ohne Rücktritt, später muss man sich sowieso umgewöhnen. Wozu sich also noch an ein veraltetes Bremssystem gewöhnen? Eine Felgenbremse wirkt am kräftigsten als V-Brake mit langen Schenkeln. Etwas weniger bissig, deshalb auch weniger kraftvoll arbeiten Cantilever-Bremsen mit kurzen Schenkeln. Puky setzt auf Cantilever, um zu vermeiden, dass sich Kinder beim abrupten Griff zum Bremshebel über den Lenker katapultieren. Doch selbst mit vielfach kräftigeren Scheibenbremsen am Rad kommen die Kids unserer Erfahrung nach problemlos zurecht und lernen sehr schnell, ihre Bremse wohldosiert zu gebrauchen.

### V-BRAKE-FELGENBREMSEN

Bikes für Kids sind meist mit kostengünstigen, mechanisch simplen Felgenbremsen ausgestattet. Beim Kauf sollten Sie darauf ach-

ten, dass vor allem die langschenkligen Bremskörper qualitativ hochwertig sind. Die häufig verwendeten Billig-Bremsschenkel ohne Marken- oder Modellbezeichnung sind nur schwierig oder gar nicht korrekt einstellbar. Schwachstellen sind häufig die dreidimensionale Ausrichtung der Beläge zur Felge und die Stellschraube der Feder, die die Bremskörper synchron zur Felge und zurück wandern lässt.

### BREMSSGRIFFE

Die Hebel sollten kürzer und stärker geknickt ausfallen als übliche Serienbremshebel für Große. Mittels Stellschraube passen Sie die Griffweite für schmale Händchen und kurze Finger an.

### KURBELLÄNGE UND Q-FAKTOR

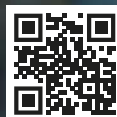
Zur passenden Kurbellänge gibt es keine verbindlichen Kriterien. Man kann aber sagen, dass bei kleinen Rädern die Mitte der Pedalachse rund acht bis zehn Zentimeter über dem Boden liegen sollte, wenn die Kurbel senkrecht nach unten steht. So können die Kleinen auch Stufen oder Kurven fahren, ohne aufzusetzen. Gleichzeitig müssen sie beim Kurbeln am oberen Totpunkt die Knie nicht zu stark anwinkeln. Der Q-Faktor ist der Abstand, wie weit die Pedale seitlich auseinanderliegen. Er sollte klar schmaler ausfallen als an Erwachsenenrädern (ca. 180 mm), denn Kinder müssen sonst mit seitwärts ausgestellten Beinen kurbeln. Das ist beschwerlich und belastet unnötig Sehnen und Gelenke. Bei den Testbikes lagen die Werte der kleinen Bikes mit 16 und 20 Zoll zwischen 135 und 160 Millimetern. Das Canyon Offspring ist mit 170 Millimetern sehr breit am Tretlager. Weniger wäre besser.

**EP-2**

**MEHR FAHRSPAß**

**DURCH ERGONOMIE**

ergotec.de



► **EP-2** Die perfekte Kombination von Ergonomie und Design für ein komfortables und dynamisches Fahrerlebnis. Die rutschfeste Trittfläche bietet auch bei Nässe einen sicheren Halt. In Kombination mit der neuen Lagertechnik wird das EP-2 Pedal zu einem unverkennbaren ergonomischen Highlight.



► **EP-2**



**BIKEPARTS**  
ERGONOMISCH UND SICHER

**ergotec**

# GANZ VORSCHRIFTSMÄSSIG: DAS STVZO-RAD

In Deutschland bestimmt die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO), wie der Fahrrad-Verkehr von und mit Kindern ablaufen hat. Mag dies auch in der Praxis nicht immer exakt umsetzbar sein, so ist es doch wichtig, genau Bescheid zu wissen

## DIE RECHTSLAGE FÜR KIND UND FAHRRAD

Kinder bis acht Jahre dürfen nur als Fußgänger am Straßenverkehr teilnehmen. Deshalb gelten auch ihre Fahrräder als Spielfahrzeuge und müssen nicht den gesetzlichen Sicherheitsanforderungen genügen. Kinder dürfen damit jedoch nur auf Gehwegen oder Privatgrund radeln, nicht auf Radweg oder Straße. Maximal eine Aufsichtsperson darf die Kids mit dem Rad auf dem Gehweg begleiten. Von acht bis zehn Jahren dürfen Kinder mit dem Rad auf dem Gehweg bleiben, müssen aber nicht. Ab zehn Jahren müssen sie, wie Erwachsene, auf Radweg oder Straße radeln. Dann gelten die Anforderungen der StVZO.

### 1 LICHTANLAGE

Entweder ein Dynamo für Front- und Rücklicht oder zugelassene Akku-Beleuchtung (mit K-Nummer) sind Pflicht. Akku-Leuchten müssen bei schlechten Sichtverhältnissen,

StVZO-konform, trotzdem cool: Stevens Furious, Laufräder 27,5 Zoll, 15,2 Kilo, 599 Euro. [www.stevensbikes.de](http://www.stevensbikes.de)



Dämmerung oder Dunkelheit mitgeführt, montiert und funktionsbereit sein.

### 2 FRONTLICHT

Der Scheinwerfer mit weißem Abblendlicht darf andere Verkehrsteilnehmer nicht blenden. Blinkleuchten sind unzulässig.

Zudem ist vorne ein weißer Rückstrahler vorgeschrieben.

### 3 RÜCKLICHT

Das Schlusslicht muss rot leuchten. Hinten ist zudem ein roter Rückstrahler nötig.

### 4 PEDAL-REFLEKTOREN

An Vorder- und Rückseite jedes Pedals müssen gelbe Reflektoren sitzen.

### 5 SPEICHENREFLEKTOREN

Zwei Einzelreflektoren pro Rad, ersatzweise umlaufende Reflexionsstreifen auf Reifen-

oder Felgenseitenwand beidseitig an Vorder- und Hinterrad sind Pflicht. Alternativ sind Reflex-Hülsen an jeder Speiche erlaubt.

### 6 ZWEI UNABHÄNGIG WIRKENDE BREMSEN

Vorder- und Hinterrad müssen mit je einer einzelnen Bremse verzögert werden.

### 7 KLINGEL

Auch eine hell tönende Klingel gehört zur Pflicht-Ausstattung.

## RADFahrPRÜFUNG UND SCHULWEG

Jedes Kind darf mit dem Rad zur Schule fahren, sobald es sicher am Verkehr teilnehmen kann. Entscheiden können das allein die Eltern. Die Radfahrprüfung, die meist erst in der 4. Klasse stattfindet, hat hier keine bindende Wirkung.

## SICHERER MIT HELM?

Obwohl keine Helmpflicht für Radfahrer existiert, gilt für Bike Kids erst recht: Der Helm schützt! Düst ein Kind mit Helm jedoch auf dem Spielplatz umher, besteht ein gewisses Risiko, sich mit den Helmriemen an Spielgeräten zu strangulieren.

# BALANCE AUF ZWEI RÄDERN: DAS LAUFRAD

Mit dem Laufrad kommen Kinder ab etwa 2 Jahren schnell und intuitiv vorwärts.  
Auf dem Spiel- und Lern-Fahrzeug können Kids mit Fußgängern schon problemlos mithalten.  
Der Umstieg aufs Fahrrad fällt später leicht

## Laufrad



Laufen, Laufrad, Fahrrad: In der Mobilitäts-Evolution sind fast alle Kinder gleich. Der Spaß daran steht ihnen ins Gesicht geschrieben!



Das Leg & Go lässt sich durch Zusatzmodule zum Fahrrad, aber auch zum Schaukel-Elefanten oder Skibob umbauen



## LEG & GO

Es ist fast schon genial, wie variabel sich die Module aus Birkensterrholz zu immer anderen Versionen des Laufrads zusammenbauen lassen. Das Material verträgt dynamische Lasten prima, die Federwirkung der Sitz-Schwinge puffert auch größere Strecken gemütlich ab. Knebelschrauben in versenkten Metallgewinden verbinden die Einzelteile miteinander, die Winkel sind durch Langloch-Fügestellen flexibel einstellbar. Wichtig: Die Schrauben muss man regelmäßig nachziehen. Das Leg & Go kann entweder hochbeinig mit steilem Lenker wendig und agil, mit flacher Gabel und tieferem Sitz aber auch gemächlicher abgestimmt werden. Gummipolster als Lenkansschlag unterstützen auf der Geraden.

PREIS	<b>295 Euro</b>
GEWICHT*	4,7 kg
RADGRÖSSE IN ZOLL	14/12
INNENBEINLÄNGE MIN.	32 cm
<a href="http://www.woodybike.de">www.woodybike.de</a>	



## KOKUA JUMPER

Mit seinem hölzernen Like-A-Bike war Kokua ein früher Pionier in Sachen Laufrad. Auch in Alu spielt das Jumper ganz vorne mit: Eine gefederte Hinterrad-Schwinge und fette Ballonreifen machen es für kleine Piloten bequem und sicher. Handling und Rolleigenschaften sind ausgereift, das Gefährt wurde rundum kindgerecht optimiert: Prallschutz-Griffe, Neopren-gepolsterter Vorbau, ein stabiler Gummiring federt den Lenkeinschlag ab und unterstützt das Geradeausfahren. Das Elastomer am Hinterbau lässt sich für unterschiedlich schwere Kids vorspannen. Insgesamt ist das Kokua simpel, sinnvoll und langlebig konstruiert und aufgebaut. Schwierig: das Aufpumpen der kleinen Räder.

PREIS	<b>199 Euro</b>
GEWICHT*	3,5 kg
RADGRÖSSE IN ZOLL	12
INNENBEINLÄNGE MIN.	34 cm
<a href="http://www.kokua.de">www.kokua.de</a>	

\*Gewicht ohne Pedale

# ENDLICH RADELN! DAS ALLERERSTE FAHRRAD

Mit Laufrad-Größen von 14 bis 16 Zoll lassen sich kleine Bikes kindgerecht aufbauen. Kurze Kurbeln, schmale Lenker und kleine Sättel bereiten schon Kindern ab drei Jahren echte Radfahr-Freude

14 bis  
16 Zoll

## WOOM 2

Das Woom 2 ist zwar winzig, aber ein vollwertiges Fahrrad. Die junge Marke ist darauf spezialisiert, in der Größe angepasste Bikes für Kids unterschiedlicher Altersstufen zu bauen. Fast alle Teile werden mit Zulieferern zusammen kindgerecht entwickelt. Der Vorbau ist abgerundet, die nur acht Zentimeter langen Kurbeln sind zierlich, die Kette ist weggepackt, die Laufräder sind leicht, Bremsen und Griffe farbig markiert, um vorne von hinten zu unterscheiden. Der hohe Lenker erinnert an die gewohnte Sitzposition vom Lauf- oder Dreirad.

PREIS	<b>299 Euro</b>
GEWICHT*	5,2 kg
RADGRÖSSE IN ZOLL	14
INNENBEINLÄNGE MIN.	36 cm
ANTRIEB	Single Speed
BREMSEN	V-Brakes
<a href="http://woombikes.com">woombikes.com</a>	



## CANYON OFFSPRING AL16

Das Canyon ist cool, das checken schon die Kleinsten. Zwei Laufradgrößen prägen das Offspring: Sein 20-Zoll-Vorderrad rollt leicht und satt, das 16er hinten erlaubt eine niedrige Sitzposition. Im Hinterrad schaltet eine Zweigang-Nabe nach Fliehkraftentwicklung automatisch, echte Hydraulik-Discs stoppen zuverlässig und sanft. Erste Trail-Ausflüge absolviert das relativ schwere Offspring mit Bravour, aber auch zivile Strecken zum Kindergarten oder in den Park gehen leicht und sicher vonstatten. Und echt cool!

PREIS	<b>499 Euro</b>
GEWICHT*	8,1 kg
RADGRÖSSE IN ZOLL	16/20
INNENBEINLÄNGE MIN.	43 cm
ANTRIEB	SRAM 2-Gang
BREMSEN	SRAM Disc
<a href="http://www.canyon.com">www.canyon.com</a>	



## PUKY ZLX 16-1F ALU

Kaum ein Kinderrad-Hersteller, der so viel Erfahrung hat wie Puky. Seit 70 Jahren haben viele Generationen das Radeln mit Puky-Rädern gelernt. Ein wenig old school kommt auch das ZLX 16 mit Alu-Rahmen daher: Seine Gabelholme gehen, schlicht plattgedrückt, in die Ausfallenden über. Die kurzen Kurbeln aus Stahl sind kantig und schwer, die Bremszughülle knickt am Steuerrohr beim Einlenken ab, und die Kettenspannung lässt sich kaum einstellen. Dennoch lenkt, rollt, fährt und bremst das günstige Puky perfekt.

PREIS	<b>220 Euro</b>
GEWICHT*	7,9 kg
RADGRÖSSE IN ZOLL	16
INNENBEINLÄNGE MIN.	43 cm
ANTRIEB	Single Speed
BREMSEN	Cantilever/V-Brake
<a href="http://www.puky.de">www.puky.de</a>	

## EARLY RIDER BELTER 16

Die englischen Bikes bestechen durch hochwertige Be- und Verarbeitung. Schweißnähte, Fräskanten und Komponenten sind makellos wie an High-End-Bikes der Großen. Kurbeln und Riemenantrieb arbeiten geschmeidig und leichtgängig, die Bremsen sind super. Der Maschinen-Zahnriemen von Gates wird kaum Probleme machen, denn die eingeleiteten Kräfte sind gering. Der Konstruktionsaufwand für seinen Einbau dagegen ist erheblich. Insgesamt baut das Rad eher hoch und kurz.

PREIS	<b>450 Euro</b>
GEWICHT*	5,5 kg
RADGRÖSSE IN ZOLL	16
INNENBEINLÄNGE MIN.	45 cm
ANTRIEB	Single Speed, Riemen
BREMSEN	Tektro V-Brakes
<a href="http://www.cosmicsports.de">www.cosmicsports.de</a>	



# SPIELEN, TOBEN, FAHREN: KLEINE ALLESKÖNNER

20 Zoll

20-Zöller sind schon echte Fahrräder, die alles Mögliche mitmachen.

Die Laufräder rollen gut und sind dennoch ziemlich leicht.

Das macht die Bikes handlich, gutmütig fahrbar, aber flink im Antritt.

Je nach Rahmenform kommen schon Fünfjährige prima mit 20-Zöllern zurecht.

Alle Modelle lassen sich mit abgestimmtem Zubehör wetterfest  
oder tourentauglich machen



## FROG BY KANIA 52S

Hersteller Frog bietet ein breit abgestimmtes Sortiment an Kinderrädern, vom Laufrad bis zum Kinder-Rennrad. Das 52S wurde von Stefan Vogel, Kaniabikes, für 90 Euro Aufpreis weiter getunt. An Kurbeln, Reifen, Schläuchen, Griffen und Sattel finden sich nun leichtere Kania-Parts: Das spart fast ein Kilo Gewicht. Die Bremsen sind jedoch schlecht einstellbar, die Hebel zu groß. Man sitzt relativ gestreckt bei hohem Tretlager. In Fahrt wird der Ein-Gänger durch die stark gebeugten Knie beim Kurbeln unruhig.

PREIS	<b>459 Euro</b>
GEWICHT*	6,7 kg
RADGRÖSSE IN ZOLL	20
INNENBEINLÄNGE MIN.	54 cm
ANTRIEB	Single Speed
BREMSEN	Tektro V-Brakes
<a href="http://www.kaniabikes.de">www.kaniabikes.de</a>	



## ISLABIKES BEINN 20 LARGE

Mit schlanken Rohren, Reifen und filigraner Optik wirkt das Beinn optisch leicht. Es wiegt knapp acht Kilo, woran auch die Achtfach-Kettenschaltung ihren Anteil hat. Sparsam eingespeichte, leichte Laufräder halten die rotierende Masse gering. Hochwertige Komponenten und seine fein abgestimmte Geometrie mit kurzem Radstand und schmalem Q-Faktor machen das proportional verkleinerte, aber etwas hohe Rad sehr handlich. Es fährt sich sicher, bleibt aber dennoch flott, wendig und quicklebendig.

PREIS	<b>469 Euro</b>
GEWICHT*	7,9 kg
RADGRÖSSE IN ZOLL	20
INNENBEINLÄNGE MIN.	54 cm
ANTRIEB	SRAM X-4 1x8 Gänge
BREMSEN	Tektro V-Brakes
<a href="http://www.islabikes.de">www.islabikes.de</a>	



## NALOO CHAMELEON 20

Sein tiefes gelegtes Oberrohr und der flache Sitzrohrwinkel verleihen dem Kinderrad aus der Schweiz viel Spielraum für die Höhenverstellung. Der Rahmen wächst mit, da der Sattel bei zunehmendem Stützenauszug nach hinten rückt. Schon kleine Fünfjährige fühlen sich auf dem Chameleon auf Anhieb wohl und waren sicher unterwegs. Dafür sind auch der tiefe Schwerpunkt, das abgesenkte Tretlager und der sehr lange Radstand mitverantwortlich. Die Bremshebel dürften allerdings kleiner und die Bremsen besser einstellbar sein.

PREIS	<b>439 Euro</b>
GEWICHT*	8,4 kg
RADGRÖSSE IN ZOLL	20
INNENBEINLÄNGE MIN.	48 cm
ANTRIEB	Shimano Altus 1x8 Gänge
BREMSEN	Tektro V-Brakes
<a href="http://www.nalooikes.com">www.nalooikes.com</a>	

\*Gewicht ohne Pedale

# VIEL UNTERWEGS: FÜR SCHULWEG UND FREIZEIT

24 Zoll

24-Zöller rollen so richtig gut: Je größer der Laufraddurchmesser, desto besser überwindet das Rad Hindernisse. Für erste ausgedehnte Radabenteuer und intensive Fahrerlebnisse sind 24-Zöller deshalb die beste Wahl. Hier haben Hersteller, aber später auch bastelwillige Eltern, ausgiebig Zugriff auf seriöse und leichte Serien-Komponenten



## EIGHTSHOT X-COADY 24 SL

Die „Achtschüsser“ stammen aus dem Hause Puky und sind eine neue, jugendlich orientierte Radmarke. Das günstige X-Coady ist ein kompetent gemachtes, kleines MTB mit viel Talent. Mit dem robusten Rahmen macht es auf Schul- oder Waldweg gleichermaßen eine gute Figur. Die kompakte Geometrie sichert problemloses Handling und Fahrverhalten. Mit acht Gängen werden auch Steigungen bezwingbar. Das recht hohe Gewicht und die schwammigen, schlecht justierbaren Bremsen trüben den guten Eindruck jedoch etwas.

PREIS	<b>380 Euro</b>
GEWICHT*	10,6 kg
RADGRÖSSE IN ZOLL	24
INNENBEINLÄNGE MIN.	65 cm
ANTRIEB	Shimano Tourney 1x8 Gänge
BREMSEN	Tektro V-Brakes
	<a href="http://www.eightshot.de">www.eightshot.de</a>



## KANIABIKES TWENTYFOUR

Stefan Vogel entwickelte seine Marke Kaniabikes 2009: Gute Kinderräder waren rar, als der eigene Nachwuchs radeln lernte. Leichte, reduzierte Bikes mit kindgerechten Proportionen und aufrüstbaren Komponenten vertreibt Vogel im eigenen Shop. Das Twentyfour ist ein flotter Feger für eher groß gewachsene Neunjährige: Dank kurzem Sitzrohr und sinnvoll abgesenktem Tretlager passen eigentlich auch kleinere Pedaleure aufs Achtgang-Rad. Doch das Rad ist lang gebaut, was die Sitzhaltung streckt.

PREIS	<b>565 Euro</b>
GEWICHT*	8,9 kg
RADGRÖSSE IN ZOLL	24
INNENBEINLÄNGE MIN.	62 cm
ANTRIEB	Microshift 1x8 Gänge
BREMSEN	Tektro V-Brakes
	<a href="http://www.kaniabikes.de">www.kaniabikes.de</a>



## STEVENS TOUR 24

Als Vollsortimenter hat Stevens auch gute Kinderräder im Programm. Das Tour 24 ist eine „eierlegende Wollmilchsau“: Das voll ausgestattete Rad kann einfach alles, fegen, rollern, transportieren und sogar touren. Nabendynamo-Beleuchtung, Schutzbleche, Gepäckträger und Ständer lassen das flotte Rädchen zwar bieder wirken, aber coole Eltern schätzen es, wenn der Nachwuchs sicher unterwegs ist. Die vielseitige 3x7-Schaltung macht das Rad tourentauglich, aber relativ schwer, die Bremsen sind schwammig.

PREIS	<b>559 Euro</b>
GEWICHT*	13,1 kg
RADGRÖSSE IN ZOLL	24
INNENBEINLÄNGE MIN.	60 cm
ANTRIEB	Shimano Altus 3x7 Gänge
BREMSEN	Tektro V-Brakes
	<a href="http://www.stevensbikes.de">www.stevensbikes.de</a>

# FAST WIE DIE GROSSEN: BIKES FÜR KÖNNER

Talente entwickeln sich früh: Auch Jugendliche mit Radsport-Ambitionen finden passendes Material



## NO FRILL TREKKING

Mit Rahmengröße 42 bietet HPV-Parts-Inhaber Nekola ein findig und hochwertig ausgestattetes Tourenrad für Radler unter 165 Zentimetern. Neben Rahmen, Lenker und Bremsgriffen ist auch die Kurbellänge proportional angepasst. Das wendige No Frill begleitet vom Fleck weg auf Reisen oder, durch seine überlegte Volllausstattung, durch den Alltag.

PREIS	<b>815 Euro</b>
GEWICHT*	13,1 kg
RADGRÖSSE IN ZOLL	26
INNENBEINLÄNGE MIN.	71 cm
ANTRIEB	SRAM X4 3x8 Gänge
BREMSEN	CST V-Brake
	<a href="http://www.hpv-parts.de">www.hpv-parts.de</a>



## MERIDA MISSION J CX

Rennfahrer zu werden ist ein häufiger Jungs-Traum. Doch auch für Mädels hat Merida ein modernes Rahmen-Gabel-Set mit breit gestufter 1x11-Schaltung und zeitgemäßen Postmount-Discs ausgestattet. Spätere Upgrades sind möglich, es passen Reifen bis 35 mm. Mit zehn Kilo lässt sich der straffe Renner sportlich durch die Lande pedalieren.

PREIS	<b>899 Euro</b>
GEWICHT*	10,1 kg
RADGRÖSSE IN ZOLL	26
INNENBEINLÄNGE MIN.	66 cm
ANTRIEB	SRAM Apex 1x11 Gänge
BREMSEN	Promax mech. Disc
	<a href="http://www.merida-bikes.com">www.merida-bikes.com</a>



26 bis  
27,5 Zoll

## CUBE STEREO 140 YOUTH

Bergauf und bergab, je heftiger, desto lieber – das ist das Terrain des Stereo. Außer der Rahmengröße zeigt das Cube kaum einen Unterschied zu „großen“ MTBs. Riesige Federwege, fein abstimmbare Gabel und Dämpfer und eine fette Zwei-Kolben-Disc vorne bieten ein Maximum an zuverlässiger Funktion und Sicherheit für heiße Ritte.

PREIS	<b>1.799 Euro</b>
GEWICHT*	13,5 kg
RADGRÖSSE IN ZOLL	27,5
INNENBEINLÄNGE MIN.	79 cm
ANTRIEB	SRAM NX 1x11 Gänge
BREMSEN	Magura 5 und 4 Hydraulik-Disc
	<a href="http://www.cube.eu">www.cube.eu</a>

\*Gewicht ohne Pedale

## 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.

### Ergonomisch und medizinisch geprüft.

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



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



Für Frauen oder  
Männer erhältlich



**STOPPT  
SITZ-  
STRESS!**

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





# FAMILIEN- KUTSCHEN

Lastenräder sind ideale Kindertaxis. Welche Systeme gibt es – und wie unterscheiden sie sich? MYBIKE klärt auf und gibt Tipps

TEXT Uli Frieß

**KAUM EIN FAHRZEUG IST PRAKTISCHER** als ein Leichttransporter mit Pedalantrieb. Weil Cargo-Räder vergleichsweise wenig Platz benötigen, vielseitig und flexibel einsetzbar sind und hauptsächlich Muskelenergie verbrauchen, sind sie dem Auto auf kurzen Strecken deutlich überlegen. Als Kindertransporter erleben Lastenräder derzeit einen Boom. Das hat gute Gründe. Eine Fahrt im Zwei- oder Dreirad-Cabrio macht Kindern deutlich mehr Spaß als auf dem Rücksitz eines Otto-motorisierten Dickschiffs. Der Kontakt zur Umwelt ist unmittelbar, die Fahrt zum Badesee wird zum Abenteuer. Jeder Ausflug erzeugt intensive Erlebnisse, gemeinsam mit den Eltern. Dafür hält der Fahrradmarkt durchdachte und sichere Kindertransporter bereit, nicht nur für Schönwetterfahrer. Bis auf wenige Tage im Jahr können die Lastenräder das Auto oder den öffentlichen Nahverkehr ersetzen.

Grundsätzlich gibt es vier unterschiedliche Systeme, die entweder speziell für den Kindertransport entwickelt wurden oder sich mit wenigen Handgriffen für diesen Zweck umrüsten lassen: das Long-John-Lastenrad oder Frontlader, das dreispurige Cargo-Rad mit Kastenaufbau, das Longtail mit verlängertem Hinterbau und großem Gepäckträger und natürlich den klassischen Kinderanhänger. Alle Systeme haben ihre Vor- und Nachteile. MYBIKE beschreibt die Unterschiede und zeigt, worauf es bei der Kaufentscheidung ankommt. Zusätzlich stellen wir verschiedene Vertreter jedes Transportsystems vor. Allen gemeinsam ist: Ein Elektroantrieb entschärft das hohe Rad- und Transportgewicht.


**RIESE & MÜLLER**  
**PACKSTER 40**

PREIS	<b>ab 4.399 Euro</b>
GEWICHT	30 Kilo
MAX. ZULADUNG	130 Kilo
LÄNGE/BREITE	227/62 cm
ANTRIEB/AKKU	Bosch Perform./500 oder 1000 Wh
INFO	<a href="http://www.r-m.de">www.r-m.de</a>

Mit Telegabel und Parallelogramm-Sattelstütze fährt sich das Packster sehr komfortabel. Die Rückmeldung von der Straße ist gut und das Rad auch beladen sehr gut kontrollierbar. Der Bosch-Performance-Antrieb verhilft zu dynamischen Fahreigenschaften

## LANG UND SCHNELL

Frontlader sind die Sportler unter den Lastenrädern. Selbst schwer beladen lassen sie sich sehr dynamisch fahren

**FRONTLADER** haben eine tiefe und sehr flexibel nutzbare Ladefläche zwischen Fahrer und Vorderrad. So geraten die Kinder im speziellen Kindersitz nie aus dem Blickfeld. Der Schwerpunkt liegt bei Frontladern recht tief, deshalb lassen sie sich sicher, einfach und flott steuern. Er erleichtert auch das Rangieren, die Räder zeigen nur wenig Tendenz zum Kippen. Bis man sich an die Dimensionen gewöhnt hat, brauchen Frontlader etwas Übung. Das Vorderrad liegt sehr weit vorn und ist durch die Aufbauten teilweise verdeckt. Kurven können deshalb bei den ersten Fahrversuchen etwas ungenau geraten. Nach einigen Kilometern lassen sich die langen Gefährte aber sehr präzise steuern. Es gibt spezielle Aufbauten für ein bis zwei Kinder, mit oder ohne Regenverdeck. Begrenzender Faktor für das maximale Alter ist weniger das zulässige Transportgewicht als vielmehr der Platz in den Aufbauten. Hat das Rad ein Regenverdeck, sollten Kinder nicht älter als vier bis fünf Jahre und nicht größer als etwa 120 Zentimeter sein.

- ⊕ sicheres Fahrverhalten durch tiefen Schwerpunkt, hohe Kurvenstabilität, kippstabil
- ⊖ recht lang, Vorderrad beim Fahren nicht sichtbar, verzögertes Einlenkverhalten

# FRONTLADER



## URBAN ARROW FAMILY

Abgesehen von den Dimensionen fährt sich das Urban Arrow angenehm einfach. Beim Einlenken reagiert das Rad etwas verzögert; ist die Kurve aber erst mal eingeleitet, folgt das Pedelec willig dem gewählten Radius. Mit dem Bosch Active ist das Rad im Stadtverkehr ausreichend motorisiert.

PREIS	<b>ab 4.390 Euro</b>
GEWICHT	47 Kilo
MAX. ZULADUNG	228 Kilo
LÄNGE/BREITE	260/70 cm
ANTRIEB/AKKU	Bosch Active/400 oder 500 Wh
INFO	<a href="http://www.urbanarrow.com">www.urbanarrow.com</a>



## PEDALPOWER E-HARRY

Agil zu fahrendes Cargo-Pedelec mit sportlicher Auslegung. Statt eines Lenkgestänges übertragen Seilzüge die Steuerbewegungen zum weit vorne liegenden Vorderrad. Die Lenkung hat keinen Anschlag, was das Rangieren des langen Pedelecs spürbar erleichtert.

PREIS	<b>4.399 Euro</b>
GEWICHT	38 Kilo
MAX. ZULADUNG	162 Kilo
LÄNGE/BREITE	250/44 cm
ANTRIEB/AKKU	Brose Drive T/558 Wh
INFO	<a href="http://www.pedalpower.de">www.pedalpower.de</a>



## DOUZE F30E

Der Transporter aus Frankreich hat eine tolle Straßenlage und folgt dem Richtungswunsch des Fahrers spurtreu und sicher. Weil die Konstrukteure auf jegliche Federelemente verzichtet haben, fährt sich das Pedelec etwas hart. Dafür arbeitet der Brose-Antrieb kraftvoll, intuitiv und lauffrühig.

PREIS	<b>ab 5.927 Euro</b>
GEWICHT	41 Kilo
MAX. ZULADUNG	180 Kilo
LÄNGE/BREITE	244/59 cm
ANTRIEB/AKKU	Brose Drive S/636 Wh
INFO	<a href="http://www.douze-cycles.com">www.douze-cycles.com</a>

# GERÄUMIG UND BREIT

Sicher und groß: Dreispurer können nicht umfallen und bieten verhältnismäßig viel Platz

**DREIRÄDRIGE CARGOS** mit zwei Laufrädern an der Vorderachse sind etwas kürzer als Frontlader, dafür aber deutlich breiter. Beim Abstellen kann das ein entscheidender Faktor sein. Durch die drei Aufstandspunkte können Dreispurer beim Abstellen auch nicht umfallen, und auf glatten Straßen sind sie sicherer. Weil die Ladeflächen vorne nicht vom Laufrad begrenzt werden, sind ihre Transportboxen im Verhältnis zur Gesamtlänge deutlich länger. Dafür sind die Räder meist schwerer als Frontlader. Bei Dreispurern muss die breite Vorderachse samt Ladebox und Zuladung in die Kurve gedrückt werden. Das kostet Kraft. Mit Ausnahme von Rädern mit Neigetechnik, wie dem Babboe Carve Mountain und dem Butchers & Bicycles MK1-E, fahren sie sich deshalb nicht so spritzig wie Zweispurer. Bei den Aufbauten für den Kindertransport gilt auch hier: Begrenzender Faktor ist nicht das Alter, sondern die Größe. Weil die Boxen meist wesentlich mehr Platz bieten als die von Frontladern, können Kinder bis etwa 140 Zentimeter Größe Platz nehmen.

⊕ kippsicher, gutes Verhältnis von Ladefläche zu Gesamtlänge, mit Neigetechnik dynamisch fahrbar

⊖ relativ schwer, ohne Neigetechnik hoher Kraftaufwand beim Einleiten von Kurven

Mit dem Carve Mountain hat Babboe einen großen Wurf gelandet. Die Doppellenker-Vorderachse verhilft dem Pedelec mit Neigetechnik zu sicherer Fahrdynamik, die hübschen Holzboxen zu sympathischer Optik



## BABBOE CARVE MOUNTAIN

PREIS	<b>4.799 Euro</b>
GEWICHT	ca. 75 Kilo
MAX. ZULADUNG	180 Kilo
LÄNGE/BREITE	216/85 cm
ANTRIEB/AKKU	Yamaha/400 Wh
INFO	<a href="http://www.babboe.de">www.babboe.de</a>

# DREISPURER



## BBF BIKE SEATTLE PREMIUM

Mit 68 Kilo ist das Seattle relativ schwer, dafür jedoch sehr stabil. Die Zuladung leidet etwas unter dem hohen Gewicht; unterstellt man einen 80 Kilo schweren Fahrer, bleiben gerade mal 50 Kilo Transportlast übrig. Der Bafang-Mittelmotor ist für den Stadtverkehr ausreichend kräftig.

PREIS	<b>2.999 Euro</b>
GEWICHT	68 Kilo
MAX. ZULADUNG	200 Kilo
LÄNGE/BREITE	ca. 210/59 cm
ANTRIEB/AKKU	Bafang H 400/468 oder 612 Wh
INFO	<a href="http://www.bbf.bike">www.bbf.bike</a>



## BUTCHERS & BICYCLES MK1-E

Wie auch das Babboe Carve verfügt das MK1-E über eine Vorderachse mit Neigetechnik. Das macht den Dreispurer in flott gefahrenen Kurven deutlich sicherer. Boschs Performance-Motor verhilft dem Rad zu dynamischen Fahrleistungen, der Doppel-Akku mit 1.000 Wh zu viel Reichweite.

PREIS	<b>ab 4.999 Euro</b>
GEWICHT	49 Kilo
MAX. ZULADUNG	200 Kilo
LÄNGE/BREITE	225/91 cm
ANTRIEB/AKKU	Bosch Perform./500 oder 1.000 Wh
INFO	<a href="http://www.butchersandbicycles.com">www.butchersandbicycles.com</a>



## PEDALPOWER KINDERTRANSPORTRAD

Das 42 Kilo leichte KTR aus der Berliner Radmanufaktur Pedalpower bietet zwei Kindern unterm geschlossenen Regenverdeck bequem Platz. Mit dem intuitiv zu fahrenden und sehr laufruhigen Brose-Antrieb ist es sinnvoll motorisiert.

PREIS	<b>4.210 Euro</b>
GEWICHT	42 Kilo
MAX. ZULADUNG	208 Kilo
LÄNGE/BREITE	230/85 cm
ANTRIEB/AKKU	Brose/558 Wh
INFO	<a href="http://www.pedalpower.de">www.pedalpower.de</a>

**TERN**

GSD S10

PREIS **ab 4.099 Euro**

GEWICHT 27 Kilo

MAX. ZULADUNG 163 Kilo

LÄNGE/BREITE 181/68 cm

ANTRIEB/AKKU Bosch Perform./500 oder 1.000 Wh

INFO [www.ternbicycles.com](http://www.ternbicycles.com)

Das Tern GSD ist ein Longtail mit sehr verwindungsstifem Kompaktrahmen und 20-Zoll-Laufrädern; damit ist das Rad sehr fahrs stabil und wendig zugleich. Fahrdynamik steuert der kraftvolle Bosch-Performance-Antrieb bei

## SCHLANK UND RANK

Einfaches Konzept und natürliches Fahrgefühl:

Longtails sind eine interessante Alternative

**LONGTAILS** transportieren ihre Lasten, anders als Frontlader und Dreispurer, auf einem hoch belastbaren Heckträger. Steuerrohr, Gabel und Vorderrad sind wie bei einem normalen Rad aufgebaut, deshalb lenken sich Longtails sehr direkt. Beim Anfahren stört das hohe Gewicht auf dem Träger etwas. Sobald die Fuhre läuft, fahren sich die Räder aber sehr natürlich. Auf dem Träger finden mehrere Personen Platz. Für Kinder gibt es spezielle Käfigrahmen, die verhindern, dass sie herunterfallen. Die Füße finden auf Trittbrettern oder Fußrasten Halt. Bei Longtails ist in erster Linie nicht die Größe der transportierten Personen entscheidend, sondern die maximale Zuladung des Rads. Theoretisch können deshalb auch Erwachsene auf dem Träger Platz nehmen. Voraussetzung dafür sind Fußrasten und eine Vorrichtung zum Festhalten, beispielsweise ein Haltebügel hinter dem Fahrer-Sattel.

⊕ natürliches Fahrverhalten, unkomplizierter Aufbau, relativ kleine Abmessungen

⊖ durch die hecklastige Gewichtsverteilung beim Anfahren kippelig

# LONGTAILS



## YUBA EL MUNDO V5

Der klassische Longtail-Transporter bietet auf seinem langen Hinterbau viel Platz. Je nach Ausrüstung finden bis zu drei kleine Kinder oder ein Kind und ein Erwachsener auf dem Gepäckträger Platz. Der Neodrive-Nabenmotor schiebt den Transporter kraftvoll und unhörbar an.

PREIS	<b>3.999 Euro</b>
GEWICHT	46 Kilo
MAX. ZULADUNG	200 Kilo
LÄNGE/BREITE	210/68 cm
ANTRIEB/AKKU	Neodrive-Nabenmotor/612 Wh
INFO	<a href="http://www.yubaeurope.com">www.yubaeurope.com</a>



## RIESE & MÜLLER MULTICHARGER

Mit dem Multicharger erweitert Riese & Müller das Cargo-Portfolio aus Frontladern um einen Longtail-Transporter. Mit tiefem Durchstieg sowie Federgabel und Parallelogramm-Sattelstütze ist das Pedelec funktional und komfortabel. Für guten Vortrieb sorgt ein Bosch-Performance-Motor.

PREIS	<b>ab 3.799 Euro</b>
GEWICHT	27 Kilo
MAX. ZULADUNG	132,8 Kilo
LÄNGE/BREITE	197/76 cm
ANTRIEB/AKKU	Bosch Performance/500 oder 1000 Wh
INFO	<a href="http://www.r-m.de">www.r-m.de</a>



Carbon fiber  
ebike cranks

**Miranda**  
The European Bike Fundamentals.

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

Collegato da:

COMPETE 2020

2020

2020

# FLEXIBEL UND EFFIZIENT

Gibt's schon ein brauchbares Zugfahrzeug, ist der Kinderanhänger beinahe unschlagbar

**FAHRRADANHÄNGER** sind für alle eine Überlegung wert, die schon ein brauchbares Pedelec als Zugfahrzeug besitzen. Anhänger können sehr flexibel immer nur dann genutzt werden, wenn sie gebraucht werden. Gleichzeitig sind sie kleiner als Transporträder und benötigen weniger Stellfläche. Allerdings ist das Gespann aus Zugfahrrad und Hänger erheblich länger als jedes Transportrad. Davon abgesehen sind Gespanne sehr einfach zu fahren, nur das höhere Zuggewicht ist spürbar. Schnell gefahrene Kurven mögen Anhänger allerdings gar nicht. Dabei können sie ins Schleudern geraten oder sogar kippen. Anhänger gibt es mit einem oder zwei Sitzplätzen, die Größe der Kinder ist zu beachten. 130 bis 140 Zentimeter sollten nicht überschritten werden, sonst wird's zu eng. An viele Kinderanhängern kann man per Schnellkupplung Buggy-Räder anbringen und sie als Kinderwagen nutzen. Auch der gegenüber Transporträdern günstigere Preis ist ein Argument für den Kinderanhänger.

- +** sehr flexibel einsetzbar, kompakte Abmessungen, günstig
- Passagiere außerhalb des Blickfelds, in schnellen Kurven kipp- und schleudergefährdet

Das Top-Modell von Thule für zwei Kinder ist funktional ausgerüstet und bietet hohen Komfort. Der Chariot ist faltbar, lässt sich als Fahrradanhänger, Kinderwagen oder Jogging Buggy einsetzen. Zur Grundausstattung gehören verstellbare Rückenlehnen und geräumige Stautaschen



**THULE**  
CHARIOT SPORT 2

PREIS	<b>1.349 Euro</b>
GEWICHT	16 Kilo
MAX. ZULADUNG	45 Kilo
LÄNGE/BREITE	87/80 cm
INFO	<a href="http://www.thule.com">www.thule.com</a>

# ANHÄNGER



## HAMAX OUTBACK DOUBLE

Der Zweisitzer hat große transparente Flächen, um Licht ins Innere zu lassen, eine einstellbare Radaufhängung und eine Rückenlehne, die sich in drei Positionen fixieren lässt. Mit Buggy-Rad statt Deichsel verwandelt sich der Outback in einen Kinderwagen oder Sport-Buggy.

PREIS	<b>899 Euro</b>
GEWICHT	20 Kilo
MAX. ZULADUNG	40 Kilo
LÄNGE/BREITE	109/86 cm
INFO	<a href="http://www.hamax.com">www.hamax.com</a>



## BURLEY HONEY BEE

Den Honey Bee gibt es als Ein- oder Zweisitzer, mittels Buggy-Rad lässt auch er sich in einen Kinderwagen verwandeln. Zum platzsparenden Stauen oder Transportieren kann der Hänger gefaltet werden. Ein Fünfpunkt-Gurtsystem gibt Kindern jederzeit sicheren Halt.

PREIS	<b>469 Euro</b>
GEWICHT	13 Kilo
MAX. ZULADUNG	45 Kilo
LÄNGE/BREITE	84/79 cm
INFO	<a href="http://www.burley.com">www.burley.com</a>



## QERIDOO KIDGOO2 2019

Der Kidgoo2 ist ebenfalls Radanhänger, Kinderwagen und Sport-Buggy in einem. Den Hänger gibt es für ein oder zwei Kinder. Auch der Qeridoo ist faltbar, ein Dämpfersystem steigert den Sitzkomfort der Passagiere. Verdeck und TPU-Fenster haben einen UV-Schutz.

PREIS	<b>699 Euro</b>
GEWICHT	22 Kilo
MAX. ZULADUNG	38 Kilo
LÄNGE/BREITE	113/78 cm
INFO	<a href="http://www.qeridoo.de">www.qeridoo.de</a>





# EIN MOTOR FÜR DEN NACHWUCHS?

Pedelecs erleichtern lange Touren mit der ganzen Familie. Doch viele Experten warnen vor einem Frühstart. Wann ist die Unterstützung für Kinder und Jugendliche sinnvoll?

TEXT Ronja Mößbauer

**SANDRA WAR 11 JAHRE ALT**, als sie ein Pedelec bekam. Ihr Vater wollte beim Urlaub im Allgäu endlich wieder ganztägige Touren fahren. Die Handhabung des Rades sei kinderleicht, sagt Sandra: „Die Funktionsweise der Unterstützung habe ich auf Anhieb begriffen.“ Bis heute liebt die inzwischen Siebzehnjährige ihr Pedelec, vor allem, wenn es steil bergauf geht – oder wenn der Papa mal wieder zu stark in die Pedale tritt.

Wie Sandras Vater überlegen viele Eltern, ein Kinder-Pedelec anzuschaffen. Die Vorteile scheinen auf der Hand zu liegen: Räder mit individuell regelbarer Unterstützung gleichen Leistungsunterschiede aus. Touren mit unterschiedlich alten oder sportlichen Kindern gelingen leichter. Darüber hinaus schenkt der Motor in bergigen Gegenden den schwächeren Radfahrern jede Menge Motivation und Spaß. „Früher habe ich mich auf Touren in den Bergen vor jedem Anstieg gefürchtet“, erzählt Pedelec-Besitzerin Sandra, „doch seitdem ich den Motor zuschalten kann, freue ich mich auf die nächste Steigung.“

Eine journalistische Recherche zum Thema zeigt rasch: Geht es um Pedelecs für Kids, scheiden sich die Geister von Eltern und Experten. Während sich die einen für die Aussicht auf gemeinsame Touren begeistern, verweisen die anderen auf fehlende Kompetenzen junger Radfahrer. Für Kinder unter 14 Jahren raten Verkehrsjuristen, Experten und der ADFC generell ab. Warum eigentlich?

## KEINE KLEINEN ERWACHSENEN

„Pedelecs erfordern eine Reihe von Fähigkeiten, die Jungen und Mädchen unter 14 Jahren in der Regel nicht besitzen“, stellt Dr. Susann Richter klar, Verkehrspsychologin an der Technischen Universität Dresden. Denn: Kinder entwickeln motorische Fähigkeiten und den vorausschauenden Blick erst nach und nach. Auch haben Kids größere Schwierigkeiten als Erwachsene bei plötzlichen Aktionen wie Stoppen oder Ausweichen. Auf dem Pedelec könnten Kinder durch die Beschleunigung und das hohe Tempo leicht überfordert werden, so Richter.

Wie sicher ein Kind mit dem Pedelec unterwegs ist, hängt natürlich immer auch von seinen individuellen Fähigkeiten ab. Und diese kennen Eltern, die häufig mit ihrem Kind Rad fahren, am besten. Doch auch bei Kindern mit ausgeprägten motorischen und kognitiven Fähigkeiten warnt Dr. Richter davor, auf ein verlässliches Sicherheitsverhalten im Straßenverkehr zu vertrauen. „Junge Radfahrer neigen dazu, Gefahren zu unterschätzen, und lassen sich leicht ablenken“, so die Expertin. Bindet ein unwichtiger Reiz am Wegrand ihre Sinne, dann schwindet die Aufmerksamkeit für den Weg vor dem eigenen Rad. Das gelte auch für Kinder, die normalerweise sicher fahren.

## BASIS FÜR SICHERES FAHREN

Jungen und Mädchen über 14 Jahre sind in der Regel körperlich und kognitiv fit für die Beherrschung eines Pedelecs. Jugendliche sollten in der Lage sein, Entfernungen und Geschwindigkeiten anderer sicher einzuschätzen sowie alle Fahraktionen routiniert auszuführen, betont Prof. Dr. Maria Limbourg von der Universität Duisburg-Essen. Aufschluss geben gemeinsame Touren von Kindern und Eltern mit dem klassischen Rad. „Lassen Sie die Jugendlichen vorneweg fahren und beobachten Sie das Verhalten“, rät die Expertin. Folgende Fragen seien dabei relevant: Wie

werden unterschiedliche Situationen eingeschätzt? Werden Gefahren rechtzeitig erkannt? Ist das Verhalten anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber angemessen?

Vor der Anschaffung oder dem Ausleihen eines E-Rades sollten Eltern immer auch den individuellen Grad der Risikobereitschaft ihres Kindes abwägen, rät Prof. Dr. Limbourg. Denn: „Unter Aufsicht verhalten sich Jugendliche oft anders als alleine oder in Gruppen mit Gleichaltrigen.“ Besonders im Straßenverkehr zahlt sich umsichtiges Fahren aus. Denn Autofahrer und Fußgänger neigen erfahrungsgemäß oft dazu, das Tempo von Pedelec-Fahrern zu unterschätzen.

Erste Erfahrungen mit dem Pedelec sammeln Jugendliche am besten auf einer verkehrsberuhigten Straße. Später, auf den ersten gemeinsamen Fahrten, sollten Eltern Gefahrensituationen am besten direkt vor Ort ansprechen – und nicht erst mit zeitlicher Verzögerung nach der Tour. So kann das Gehirn relevante Zusammenhänge besser begreifen. Zu Hause ist dann eher die Gelegenheit, um sich im Familienkreis auf allgemeine Regeln im Umgang mit dem Pedelec zu verständigen.

Für Touren auf Straßen genauso wie im Grünen gilt: Werden die Regeln von den Jugendlichen akzeptiert, sind jede Menge sicherer Fahrspaß und viele gemeinsame erlebnisreiche Kilometer garantiert.



**Prof. Dr. Maria Limbourg**  
ist Professorin an der Fakultät für Bildungswissenschaft der Universität Duisburg-Essen mit den Schwerpunkten Verkehrspsychologie und Verkehrserziehung



**Dr. Susann Richter**  
ist Verkehrspsychologin am Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr der TU Dresden





#### MYBIKE-TIPP

**Ben-E-Bike Twentysix E-Power Pro;** Gewicht mit Pedalen: 13,1 kg; empfohlene Körpergröße: zwischen 142 und 165 cm; Preis: 2.199 Euro

## BIKE-WAHL

Wer ein kleines Pedelec benötigt, hat zwei Möglichkeiten: ein Bike von der Stange oder ein Umbau-Set fürs bereits vorhandene Rad. Unsere Empfehlung ist klar:



**Umbausätze** für unmotorisierte Räder bieten mehrere Hersteller an – zum Teil auch inklusive Montage. Die Voraussetzung dazu ist allerdings ein außerordentlich robustes, stabiles Rad, das den Belastungen des deutlich erhöhten Gewichts und der höheren Geschwindigkeiten (Bremsen!) gewachsen ist. Außerdem sind die Umbauten kaum billiger als ein neues E-Bike.



**Pedelecs** für Kinder bieten viele E-Bike-Hersteller von Erwachsenen-Rädern an, darunter beispielsweise Bergamont und Cube. Die Räder sind kleiner und auch etwas leichter als die großen Modelle, der Antrieb ist oft auf 20 km/h begrenzt. Der Hersteller Ben-E-Bike hat sich auf Pedelecs für Kinder spezialisiert. Eltern können einstellen, bis zu welcher Geschwindigkeit zwischen 10 und 20 km/h der Motor unterstützt. Gute Kinder-Pedelecs haben ihren Preis. Meist lohnt sich die Anschaffung erst, wenn große Wachstumsschübe vorbei sind (oder mehr als ein Kind das Rad nutzen kann).



## AKKU-FIBEL

Um plötzlichen Stillstand zu vermeiden, lehren Eltern ihren Nachwuchsbiker am besten einen Fahrstil, der mehr Kilometer bringt. Unsere drei Tipps für stromsparendes Fahren:

**1 FAHREN NACH GELÄNDE** Wer viel Reichweite aus dem Akku holen möchte, passt die Unterstützung an die Umgebung an. Auf ebenen Strecken kann sie ruhig sehr niedrig sein und, wenn es bergab geht, sogar komplett wegfallen. Devise: lieber langsamer und länger unterwegs.

**2 KONSTANTES TEMPO** Ständiges Bremsen und Beschleunigen zert am Akku. Vorausschauendes Fahren in möglichst gleichbleibender Geschwindigkeit spart dagegen Energie.

**Tipp:** Geben Sie Ihrem Kind auf der Tour Ratschläge, welches Tempo gerade passt.

**3 CLEVER SCHALTEN** Anfahren in einem niedrigen Gang spart Kraft und Strom. Denn: Je kleiner der Gang, umso leichter ist der Widerstand. Auch die Unterstützung durch den Motor fällt dann geringer aus.



## ERFAHRUNGEN

Interview mit  
Pedelec-Besitzerin  
**Sandra Schwartz** (17)

### Wie lief dein Start mit dem Pedelec?

Ich war damals elf, und ich hatte schnell Spaß an dem Rad. Der Umstieg aufs Pedelec war für mich sehr einfach, weil ich grundsätzlich viel Rad fahre und zuvor bereits auf vielen unterschiedlichen Rädern gefahren war. Die Motorfunktion habe ich intuitiv begriffen: Je mehr ich trete, desto stärker unterstützt mich der Motor.

### Welchen Regeln folgst du im Umgang mit dem Pedelec?

Mein Vater hat mir das Rad für gemeinsame Touren geschenkt. Für Alltagsfahrten wie zur Schule nutze ich das Rad nicht.

### Welchen Kindern oder Jugendlichen empfehlst du ein Pedelec?

Allen, die gerne lange Radtouren machen und die Natur mit dem Rad erleben wollen. Ich selbst fahre dank des Pedelecs wesentlich öfter und länger Rad als ohne. Dadurch bin ich viel draußen unterwegs und glaube, dass sich mein Orientierungssinn verbessert hat.



**Geht doch:** Mit Motorunterstützung haben auch Kinder Spaß an langen Radtouren



## NACHGEFRAGT

Wie wirkt Pedelec-fahren auf Ausdauer und Herz-Kreislauf-System von Kindern?

„Es ist gut dokumentiert, dass das Radfahren mit einem herkömmlichen Fahrrad die Fitness von Herz-Kreislauf- und Atemsystem bei Kindern verbessern kann. Die Ergebnisse mehrerer Studien haben jedoch gezeigt, dass die Intensität der körperlichen Aktivität beim E-Bike in der Regel geringer ist. Französische Forscher beobachteten beispielsweise während eines 30-minütigen Indoor-Cycling-Tests eine um 24 Prozent niedrigere Herzfrequenz und eine um 27 Prozent niedrigere Sauerstoffaufnahme beim E-Bike im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad.“



**Prof. Dr. Nadja Schott** ist Sport- und Bewegungswissenschaftlerin an der Universität Stuttgart mit den Schwerpunkten Motorik und Sportpsychologie



## KINDERRECHTE

Welche E-Räder sind für Kinder welchen Alters erlaubt?

**Stephanie Krone** vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) klärt auf:

Pedelecs unterstützen den Fahrer bis 25 km/h während des Tretens. Sie sind dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt, daher dürfen Kinder und Jugendliche Pedelec fahren. **Der ADFC rät für Kinder allerdings wegen ihrer noch nicht ausgereiften Motorik von der Pedelec-Nutzung ab.** S-Pedelecs funktionieren wie ein Pedelec, aber mit einer Motorunterstützung bis 45 km/h. S-Pedelecs sind Kleinkrafträder. Fahrer brauchen eine Fahrerlaubnis der Klasse AM und müssen mindestens 16 Jahre alt sein. Echte E-Bikes bringen den Fahrer auch ohne Treten mit bis zu 20 bzw. 25 km/h voran. Fahrer müssen mindestens 15 Jahre alt sein und benötigen eine Mofa-Prüfbescheinigung.



## KLEINE KAUFBERATUNG

Drei Tipps fürs passende Pedelec für Ihr Kind:\*

- 1 GEWICHT** Kinder-Pedelecs sollten vor allem eines sein: leicht. Schwere Räder lassen sich kaum schieben und schon gar nicht über kleine Hindernisse heben. **Tipp:** Über Motor und Akku können Sie Gewicht einsparen. Denn: Meist brauchen Kinder und Jugendliche einen weniger leistungsfähigen Antrieb, da dieser weniger Gewicht tragen muss.
- 2 FEDERGABEL** Wer überwiegend auf Straßen und ebenen Wegen fährt, kann auf eine Federgabel verzichten und so Gewicht einsparen. Auf holperigem Gelände sind Federgabeln angenehmer. **Tipp:** Stellen Sie die Gabel gut auf das Körpergewicht ein. Sie sollte schon beim Aufsitzen leicht federn. Kompetente Fahrradhändler helfen bei der Justierung.
- 3 BREMSEN** Schwere E-Räder brauchen starke Scheibenbremsen, damit sie bei hoher Geschwindigkeit schnell zum Stehen kommen. Gleichzeitig sollten die Bremsen leichtgängig sein, damit Kinderhände sie gut betätigen können. **Tipp:** Achten Sie auf den Abstand des Hebels zum Lenker. Auch kurze Finger müssen die Bremsen sicher greifen können.

\* Ausführlichere Infos zum Kauf eines passenden Kinderrades finden Sie auf S. 30



## CHECKLISTE FÜR ELTERN

Ist Ihr Jugendlicher bereit für ein Pedelec?  
Wenn Sie alle Fragen mit Ja beantworten, kann es gleich morgen losgehen!

### Frage 1: Erkennt mein Kind

#### brenzlige Situationen frühzeitig?

Ja ( ) Nein ( )

Ein gut ausgeprägtes Bewusstsein für Gefahren kann Unfälle verhindern. Beobachten Sie Ihr Kind auf gemeinsamen Fahrten und testen Sie seine Einschätzung mit der Hilfe von Fragen: „Was könnte passieren, wenn ...?“ oder „Worauf hast du in der Situation geachtet?“

### Frage 2: Umgeht mein Kind Risiken, anstatt sie herauszufordern?

Ja ( ) Nein ( )

Das Pedelec verleitet zu schnellem und dadurch riskantem Fahren. Ist die Risikobereitschaft Ihres Kindes gering, fährt es tendenziell vorsichtiger und sicherer.

### Frage 3: Schätzt sich

#### mein Kind realistisch ein?

Ja ( ) Nein ( )

Aussagen wie „Das passiert nur anderen“ oder „Ich kann immer sehr schnell reagieren“ weisen darauf hin, dass Ihr Nachwuchs sich selbst überschätzt – und für das schnelle E-Rad noch nicht bereit ist.

### Frage 4: Ist mein Kind kooperativ?

Ja ( ) Nein ( )

Je jünger das Kind, umso wichtiger ist es, dass es auf gemeinsamen Fahrten Warnungen hört und Regeln befolgt. Schließlich haben die Eltern mehr Erfahrung auf dem (Elektro-)Fahrrad und erkennen knifflige Situationen deshalb früher.

### Frage 5: Bewegt sich

#### mein Kind sicher im Verkehr?

Ja ( ) Nein ( )

Verkehrsregeln praktisch umzusetzen und auf andere Verkehrsteilnehmer passend zu reagieren erfordert Erfahrung und Übung. Erst wenn Ihr Kind viel Fahrpraxis auf dem Fahrrad hat und kompetent im Verkehr unterwegs ist, kann es auch einem Pedelec gerecht werden.

### Frage 6: Ist mein Kind motorisch geschickt? Ja ( ) Nein ( )

Pedelecs sind schwere Räder und brauchen daher viel Geschick zum Beispiel beim Abbiegen oder beim Schulterblick. Gelingen Ihrem Kind diese Manöver gut?

### Frage 7: Steckt eine

#### sinnvolle Motivation dahinter?

Ja ( ) Nein ( )

Fragen Sie Ihr Kind, warum es ein Pedelec haben will. Ist das Rad nur cool – oder vielleicht nützlich für die Fahrt zur Schule? Falls der Wunsch nach einem Pedelec für den Nachwuchs von Ihnen selbst ausgeht, können Sie Ihre eigene Motivation kritisch hinterfragen. Sie entscheiden, welche Motive sinnvoll sind.



# STADTRADELN

Radeln für ein gutes Klima



Jetzt App laden  
und Radverkehr  
verbessern!



## Der Wettbewerb für Radförderung, Klimaschutz & Lebensqualität

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

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

Jetzt registrieren und mitradeln!  
**stadtradeln.de**



Eine Kampagne des



Klima-Bündnis

# LAUNISCHER KREUZER

Das New Charger GT Touring HS, ein S-Pedelec von Riese & Müller, verbrachte ein hartes halbes Jahr im Dauertest – ein Erlebnis mit Höhen und Tiefen

TEXT Anette Jacoby FOTOS Daniel Simon



**DAS IST GENAU MEIN RAD:** Circa 40 Kilometer sind es von zu Hause bis zu meinem Arbeitsplatz am Rande Münchens. Mit einem schnellen S-Pedelec wie dem New Charger schaffe ich die Strecke in etwas mehr als einer Stunde. Und mit dem Doppel-Akku des Riese&Müller-Boliden sollte eine Stromladung (zweimal 500 Wattstunden) für die beiden Teilstrecken ins Büro und zurück locker reichen. Das erspart das zweite Ladegerät im Büro. Nebenbei werden einige ausgedehnte Touren die Kilometer-Bilanz des Dauertests noch erweitern.

Damit die vielen anstehenden Testkilometer auch Spaß machen, habe ich gleich zu Beginn ein paar Dinge verändert: Der originale Sattel war mir deutlich zu breit, er wurde gegen einen schmäleren getauscht. Bei Nässe rutschten die Schuhsohlen unangenehm auf den Pedalen; einfache Bärenatzen-Pedale boten auch im Regen deutlich mehr Grip.

Schon während der ersten Meter fiel mir das hohe Gewicht von mehr als 30 Kilogramm auf – vermutlich der Hauptgrund, warum die 45 km/h, die ein S-Pedelec als Höchstgeschwindigkeit erlaubt, selbst im Turbo-Modus nur kurzfristig und mit sehr hoher Trittkraft zu schaffen sind. Meistens ging's im Sport-Modus mit rund 36 bis 38 km/h über die Dörfer. Beruhigend: Die auf dem Display angezeigte Restreichweite ist sehr exakt. Auf Tour habe ich nach 50 Kilometern die Rückreise angetreten und nach 112 Tageskilometern mit fast leerem Akku sicher die heimische Steckdose erreicht. Im Eco-Modus wären vielleicht noch ein paar mehr Kilometer drin gewesen, aber für die schwächste Unterstützungsstufe ist das Rad einfach zu schwer. Leider fiel im Herbst die Motorsteuerung immer mal wieder aus. Dann startete der Antrieb nicht mehr, und ich musste allein mit Muskelkraft nach Hause treten. Riese & Müller wollte von diesem Problem noch nie gehört haben, der Radhändler an meinem Heimatort dagegen schon. Nach Austausch der Bedieneinheit lief der Motor wieder.

In den Wintermonaten von November bis Februar fuhr ich das Rad wetterbedingt mehr auf Kurzstrecken – auch wegen der kältebedingten Kapazitätsverluste der beiden Akkus. Bei niedrigen Temperaturen konnte man regelrecht zuschauen, wie ihnen der Strom ausging. Mit dem Standard-Ladegerät dauerte es anschließend satte sieben Stunden, bis beide Akkus wieder voll waren.

Im Frühjahr fiel die Bedieneinheit erneut aus, der Fachhändler löste das Problem freundlicherweise genauso wie zuvor.

## DIE BILANZ

### TESTDISTANZ

**1.632 Kilometer**

### UMBAUTEN

**Satteltausch: Selle Royal gegen Ergon SMC3-M, Montage rutschfester Pedale**

### VERSCHLEISS

**Abnahme der Akku-Kapazität um ca. 10 Prozent nach 1.500 km Laufleistung**

### DEFEKTE

**mehrere Ausfälle des Motorsystems**

### VERBRAUCH

**durchschnittlich 9,7 Wh/km**



steifer, stabiler Rahmen;  
hoher Fahrkomfort



recht schwer; wiederholte  
Motorausfälle; Höchst-  
geschwindigkeit nur mit hohem  
Kraftaufwand erreichbar



**Anette Jacoby**  
ist Redaktionsassistentin  
der MYBIKE-Schwester-  
zeitschrift BIKE



1



2



3

1 Der Original-Sattel von Selle Royal wurde gegen ein schmaleres Exemplar von Ergon getauscht

2 Einfache Trekkingrad-Pedale waren rutschfester als die montierten Originale

3 Nach Ausfall der Bedieneinheit zeigte das Display die Unterstützungsstufen nicht mehr an, und der Motor startete nicht mehr

### PREIS

**5.398 Euro**

RAHMEN	Alu
BREMSEN	Magura MT4 Disc
SCHALTUNG	Shimano Deore XT 11-fach, 11-46 Z.
MOTOR	Bosch Performance Speed
REIFEN	Schwalbe Big Ben Plus Performance, 50-622
INFO	<a href="http://www.r-m.de">www.r-m.de</a>

**Fazit:** Das New Charger ist ein sehr robustes Tourenrad, das wohl kaum kleinzukriegen ist. Leider sind die 45 km/h Höchstgeschwindigkeit nur mit relativ hohem Kraftaufwand zu erreichen. Die Motorausfälle waren unschön, sind aber wohl ein Bosch-Problem. Ich würde mir das Rad übrigens mit Nabenschaltung und Gates-Riemen wünschen. Gerade in den Wintermonaten braucht die Kettenschaltung viel Pflege.



# ELEKTRO-SCHOCKER

Seit Juni schnurren in einigen deutschen Städten kleine Elektro-Roller legal über die Radwege. Fast alle gehören zu Verleihsystemen. Sind sie zukunftsweisend, spaßig oder einfach nur lästig? MYBIKE hat eine Probefahrt gemacht

TEXT Jörg Spaniol FOTOS Christian Kaufmann

**ICH STEHE AUF DER STRASSE** und bin mir selbst peinlich. Statt auf dem gewohnten Stadtrad vom Hof zu rollen, stehe ich mit Helm neben einem E-Scooter und versuche, ihn per Smartphone zu entsperren. Ein drahtiger Radpendler fährt vorbei. Er schaut mich an, zieht die Augenbrauen hoch und schüttelt bei einem leisen, aber vernehmbaren „Oh mein Gott!“ verzweifelt den Kopf. Sieht so aus, als gebe es Vorbehalte gegen die neuesten Mitbewerber um den innerstädtischen Verkehrsraum. Aber wenn ich etwas nicht leiden kann, sind es ungebetene Belehrungen. So nonchalant wie möglich drücke ich auf den Menüpunkt „Fahrt beginnen“.

Auf 20 Stundenkilometer gedrosselte Elektroroller sind seit Anfang Juni legal unterwegs, wenn sie eine allgemeine Betriebserlaubnis und ein Versicherungskennzeichen haben. Bislang trifft das fast ausschließlich auf die Modelle der diversen Verleihflotten zu, die nach und nach in die Städte sickern. In München, wo unser Fahrversuch stattfindet, waren es direkt nach Zulassung Hunderte. Mittlerweile sind es vermutlich Tausende. Für die E-Roller gelten die gleichen Regeln wie für Fahrräder: Radwegpflicht, wo vorhanden, sonst auf der Straße. Gehwege sind tabu. Das Verkehrsministerium unter Andreas Scheuer hatte die E-Tretroller – bei denen man in Wirklichkeit nach kurzem Anschieben nur noch Gas respektive Strom gibt, statt zu treten – als ideales Verkehrsmittel für die „letzte Meile“ zwischen öffentlichem Nahverkehr und der Haustür propagiert und relativ rasch durchgesetzt.

Obwohl die ersten Systeme sich erst vor etwa zwei Jahren in den USA etablierten, ist Deutschland mit der Zulassung dennoch spät dran: In Österreich, Spanien, Frankreich rollen sie längst.



Bislang nutzen fast ausschließlich Verleihflotten die neue Rechtslage. Privatoroller mit Zulassung sind rare Ausnahmen

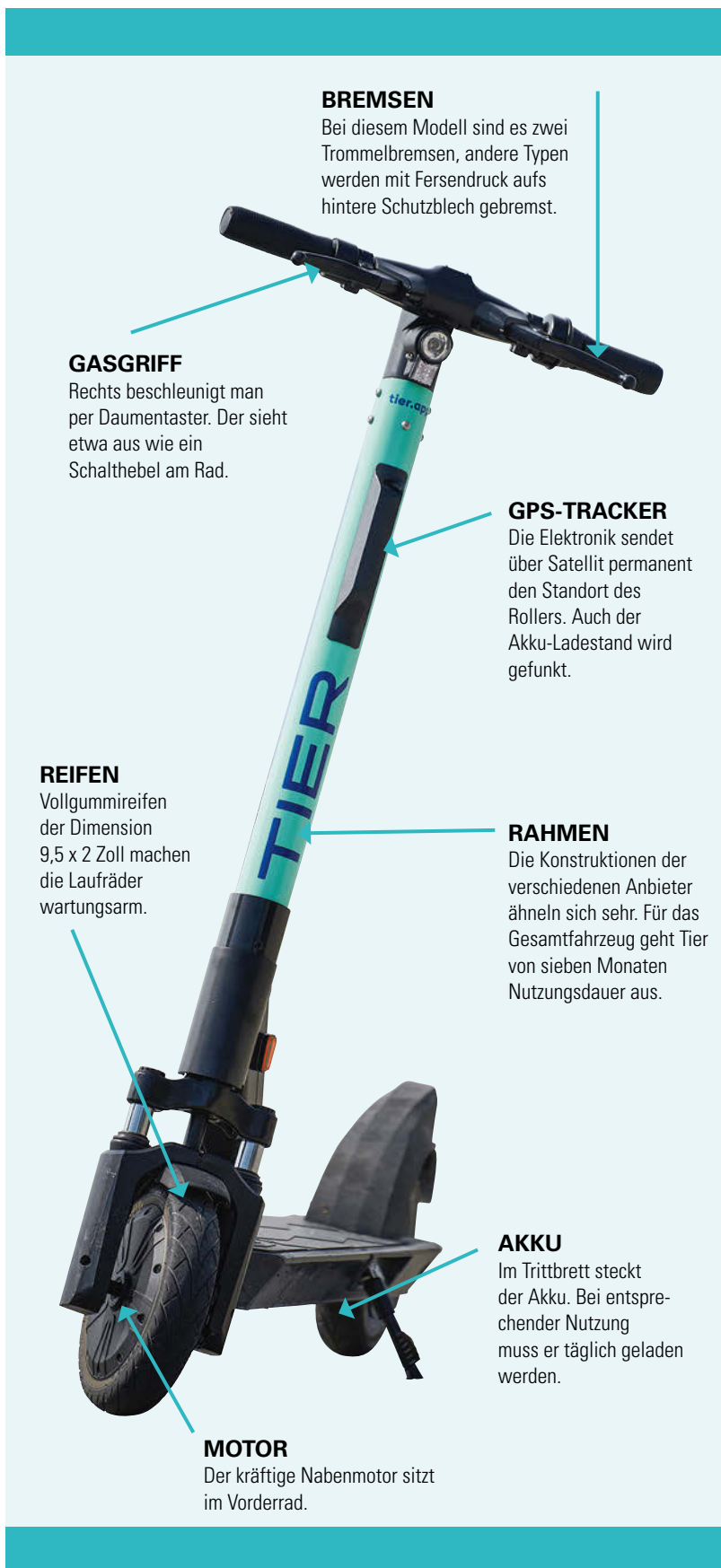
Und neben dem Spaß für die einen bringen sie dort Ärger für die anderen. Von erhöhten Unfallzahlen ist die Rede – und von einer Vermüllung der Städte mit wild und unkontrolliert abgestellten Scootern.

München kennt solche Probleme: Ein asiatischer Leihrad-Anbieter hatte einfach so 7.000 Fahrräder in der Stadt verteilt, die aus diversen Gründen (siehe Reportage in MYBIKE 3/18) bald nur noch als Sperrmüll den städtischen Raum blockierten. Die Stadt hat daraus und aus den Erfahrungen anderer Städte gelernt und lässt nur Systeme zu, die sich per Selbstverpflichtung auf bestimmte Regeln zu Stückzahl, Stellplätzen und Service festlegen.

## SIMPEL AUF DIE LETZTE MEILE

Trotz dieser Limits war es ziemlich simpel, mein Letzte-Meile-Gefährt fürs erste Mal zu finden: Die Smartphone-App ortet es 94 Meter entfernt, nennt die Nummer des Scooters, den Ladestand seines Akkus und führt auf dem Stadtplan mit gepunkteter Linie zu einem kleinen grünen Kreis. Da steht er kess auf dem Seitenständer: Voilà, es kann losgehen. Nicht gleich, aber nach ein paar Klicks auf das „Weiter“-Schaltfeld der App. Ich bestätige damit, dass ich die Verkehrsregeln kenne und beachte und weiß, wo die Bremse ist. Vorschrift ist Vorschrift, und kompliziert ist die Technik wirklich nicht: Gas gibt man rechts mit dem Daumen, links ist eine wunderbar laute, analoge Klingel mit Drehgriff. Kupplung, Schaltung? Wozu – es ist ein E-Motor, der braucht so etwas nicht.

Also vorwärts. Zuerst auf die Asphaltflächen der Theresienwiese, die ohne Oktoberfest-Bebauung ein super Testgelände abgibt. Zweimal mit



dem Fuß anschieben, dann springt der Motor an, und schon wieder schäme ich mich ein bisschen – für mein Grinsen: Es macht richtig Spaß, aus dem Stand so schnell zu beschleunigen. Auch fahrdynamisch ist der Flitzer mit seinen kleinen 10-Zoll-Vollgummireifen problemlos beherrschbar – wenn man weiß, wie. Die technischen Hinweise zur Bedienung hatte ich schnell weggeklickt und dabei übersehen, dass die Bremshebel umgekehrt wie am Fahrrad montiert sind – der rechte bedient die Vorderbremse! Angesichts des völlig undefinierten Druckpunktes der Trommelbremsen hätte ich das im Ernstfall zu spät bemerkt, um reagieren zu können. Ungeübte Zweiradler könnten damit leicht über den Lenker absteigen.

### DER SPASS HAT SEINEN PREIS

Ein paar Slalomkurven und Vollbremsungen später fühle ich mich versiert genug, um das Potenzial des Flitzers im flinken Wechsel der Verkehrsmittel auszuloten. Doch der Leihroller darf, anders als die zu erwartenden privaten Klappmodelle, nicht mit in U- oder S-Bahn. Ich klappe den Seitenständer aus, tippe auf „Fahrt beenden“ und sehe, dass der Erstkontakt mit dem System fast sechs Euro von der Kreditkarte saugen wird. Ein Euro Startgebühr, dazu berechnen die Münchener Verleiher rund 20 Cent pro Minute. Klingt wenig, summiert sich aber: Wer damit täglich seinen Weg zur Arbeit ergänzt, braucht zusätzlich zum ÖPNV-Ticket eine Menge Geld. Eine Überschlagsrechnung: 20 monatliche Arbeitstage mit je zwei Fahrten à zehn Minuten wären 40 Euro Entleihgebühren plus 80 Euro für die Nutzungsdauer. Oha!

Noch während ich rechne, zückt ein anderer Rolleraspirant sein Handy und entsperrt „meinen“ Roller wieder. Was er wohl damit vorhat? Stephen Verfürth wäre der Vorzeige-Nutzer des Verkehrsministers: „Ich habe sechs Kilometer zur Arbeit, die ich manchmal mit dem Auto fahre“, sagt er. „Mit der U-Bahn muss ich umsteigen. Aber seit ich die U-Bahn mit diesen Rollern kombinieren kann, ist das einfach schneller und stressärmer als im Auto.“ Spricht's und surrt davon. Schon parkt eine weitere Rollerfahlerin ihr Trittbrett-Fahrzeug nahe der U-Bahn. Die neugierige Frage nach ihrem Roller-Nutzungsprofil macht Patricia Langwier kurz verlegen. Es ist ihre erste Scooter-Ausleihe. „Eigentlich ganz spaßig!“, sagt die Mittzwanzigerin, „aber es geht auch ziemlich ins Geld. Schätze, nach einem halben Jahr hat man den Gegenwert eines eige-

nen Rollers raus. Vielleicht ist es am Ende doch eher ein Gimmick?“, sagt sie grinsend.

Noch sind die E-Roller ganz klar ein Verleihthema. Die wenigen hochwertigen Modelle mit allgemeiner Betriebserlaubnis, die derzeit zum Kauf angeboten werden, sind auf der Straße noch so gut wie gar nicht zu sehen. Ein paar illegale E-Flitzer ohne Versicherungskennzeichen sind unterwegs, man bekommt sie im Internet schon für weniger als 300 Euro. Sie ähneln den bekannten Klapp-Rollern ohne Motor, die in Bus und Bahn mitdürfen – und als zugelassene E-Variante durchaus private Käufer finden könnten. Denn ein Verleihsystem hat seine Eigenheiten.

Nicht immer steht ein Roller dann bereit, wenn er gebraucht wird. Und zwischen 22 Uhr nachts und sieben Uhr morgens ohnehin nicht, denn dann ist Servicezeit. Weil die Roller nicht an festen Ladestationen, sondern überall geparkt werden, sammeln Servicefahrzeuge nachts die Roller ein, um sie anschließend mit frisch geladenen Akkus wieder zu verteilen. Mancherorts erledigen auch sogenannte Juicer als kleine Subunternehmer diesen Job, um sich pro Roller ein paar Euro dazuzuverdienen. Ein nächtlicher Auf-



Weil die Roller nicht an Verleihstationen gebunden sind, müssen sie nachts zum Aufladen eingesammelt werden

wand, der den Preis in die Höhe treibt und so Privatkäufe attraktiver machen könnte. Balthasar Scheder, Münchener Sprecher des hiesigen Verleihpioniers Tier, sieht da noch „Luft nach oben“ in der Effizienz. Auch dass so ein Roller im Verleih nach durchschnittlich sieben Monaten schrottreif ist, macht dem Anbieter Sorgen. Trotzdem bedankt sich die App nach Roller-Rückgabe beim Nutzer dafür, dass er die „Mobilität zum Besseren verändert“ habe.

Doch zurück in die Praxis und ins Herz der Großstadt. Der Münchener Odeonsplatz ist eine zentrale Touristen-Drehscheibe der Stadt. Hier wuseln Radler, Segway-Touristen, handygesteuerte Fußgänger und Flaneure durcheinander, weshalb die Stadt München den Scootern klare Grenzen gesetzt hat: In ihrer Selbstverpflichtung mussten die Verleiher anerkennen, dass es rollerfreie Zonen gibt. Bereiche, in denen die Roller nicht parken dürfen, und Zonen, in denen sie nicht einmal fahren dürfen. Um das sicherzustellen, ist Hightech am Start. Das System heißt

**STEVENS**  
B I K E S

DESIGNED AND  
ENGINEERED IN  
 HAMBURG



 DAS NEUE STEVENS E-TRITON 45

SORRY, BEI  
45 KM/H  
ABGEREGELT

Edles S-Pedelec mit 350 Watt starkem Bosch-Antrieb // Magura Vierkolben-Scheibenbremsen // 150-Lux-Scheinwerfer  
Alle Informationen auf [stevensbikes.de/e-triton45](http://stevensbikes.de/e-triton45) und bei rund 500 STEVENS Händlern in Deutschland.

STEVENSBIKES.DE

// NEVER STOP



Der Roller hat keine Temporeserven. Auf dem Radweg schwimmt man eher unauffällig mit

## KOMMENTAR



## »DER WELTUNTERTANG SIEHT ANDERS AUS«

Als Alltagsradler und Radsportler hat mich die Scheuer'sche Scooter-Idee entsetzt. Noch mehr Leute auf den ohnehin überfüllten Radwegen, und noch dazu solche mit wenig Zweirad-Erfahrung? Nach den ersten Beobachtungen an einem sonnigen Tag in Münchens Innenstadt muss ich sagen: Radlers Weltuntergang sieht anders aus. Die Verleihsysteme sind bislang höchstens eine zusätzliche Nerverei. Die Roller nerven, weil sie nach schnittigem Ampelstart bald zu langsamen Verkehrshindernissen werden. Außerdem können Scooter-Fahrer kaum Abbiege-Handzeichen geben, weil die Fuhre dann instabil wird – ein Fehler bei der Zulassung, dass man ihnen keine Blinker verordnet hat. Dass viele Radler genauso schlechte Verkehrsteilnehmer sind, kann meinen Ärger darüber nicht mildern. Auch, dass ein E-Fahrzeug für solche Kurzstrecken mühelos durch ökologisch bessere Alternativen wie Fahrräder oder Tretroller ersetzbar ist – geschenkt, Herr Scheuer hat entschieden.

Spieltrieb und Neugier machen die Roller zweifellos sexy. Doch nach einer kurzen Spielphase werden die Roller-Hardware und die Tarife die Lage beruhigen. Mit 20 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit ist man im Berufs-Radverkehr kein Raser, sondern mit defensiver Fahrweise gut beraten. Der Fahrspaß hält sich in Grenzen, der Zauber des Neuen nutzt sich ab. Dazu kommt, dass die derzeitigen Verleihsysteme für ihre Nutzer relativ teuer sind. Wer rechnen muss, wird sich mittelfristig umorientieren. Kritisch wird es aber, wenn dieses Umdenken in Zukunft zu hohen Stückzahlen privater E-Scooter führen sollte – die sich dann über die Radwege ergießen. Dann ist die Politik gefordert, den Radlern und der politisch gewollten E-Hardware mit besseren, breiteren Radwegen endlich die nötige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Sollten E-Scooter tatsächlich Autofahrer von Stadtfahrten abbringen, wäre ja Platz vorhanden. *Jörg Spaniol*

„Geofencing“. Weil die Rollerposition ohnehin per GPS erfasst wird, lässt sich diese Info leicht mit einprogrammierten Fahr- und Parkverbotszonen abgleichen. Rund um die Feldherrnhalle ist überwiegend „rote“ Zone, also Fahrverbot.

Ich stoße mich auf dem dritten Leihroller des Tages ab, um etwaige Sanktionen in der roten Zone zu erforschen. Hin und zurück, zurück und hin. Alles wie gehabt. Doch dann, als ich einer Senioren-Radreisegruppe enteilen will, greift das System unvermittelt ein: „6,3 km/h“ zeigt das Display, und mehr gibt der Roller auch nicht mehr her. Auf dem Rückweg kurve ich wieder mit 20 km/h an der Feldherrnhalle vorbei. Verleiher Tier gibt dafür eine einleuchtende Erklärung: Weil das GPS-Signal gewisse Ungenauigkeiten mit sich bringt, könne man bei allzu restriktiver Programmierung auch in erlaubten Zonen runtergebremst werden. Und so bleibt dem Leihrollerfahrer im Grenzbereich der Zonen die Freiheit, so eigenverantwortlich wie ein Radler gegen Verkehrsregeln zu verstoßen.

## LOSLASSEN KÖNNEN

Letzter Fahrttest, in Uni-Nähe: Mitschwimmen im Radverkehr. Der ist so dicht wie divers. Senioren auf dem Weg zum Englischen Garten mischen sich mit Rennradlern und im Pulk radelnden Touristen. Das ganz normale Chaos, die einen sind dreimal so schnell wie die anderen. Wer überleben will, muss aufpassen, da ist der Roller nicht unsicherer als ein Fahrrad. Ganz vorsichtig traue ich mich mittlerweile, mit einer Hand Abbiegesignale zu geben. Dann kommt die eigentlich gutmütige Fuhre zwar ins Zittern, aber ich will schließlich auf der anderen Straßenseite zurück zur U-Bahn, und dafür muss ich links abbiegen.

Ich parke den Roller, checke ihn per App aus. Der Fahrpreis erscheint, und während ich mich noch über die laienverständliche Programmierung freue, piepsen nebenan zwei weitere Roller in Parkposition. „Oooooops!“, wundert sich eine junge Frauenstimme in italienisch gefärbtem Englisch, „das waren jetzt zehn Euro!“ Die Stimme gehört Veronica, die mit zwei Freunden aus Serbien und München entspannt durch die Stadt gecruist war und vor lauter guter Laune den Tarif aus den Augen verloren hatte. „Wisst ihr was? Auf dem Rückweg nehme ich lieber ein Fahrrad.“ Die stehen gleich daneben und kosten weniger als die Hälfte.



# DAS BRINGT DICH NICHT AUS DER RUHE

**E-50**

**K5Q**

**K5+Q**

**KWICK JOURNEY** KOMFORT UND SICHERHEIT

Der Kwick Journey ist wie geschaffen für alle Wege, über die dich deine Reise führt. Durch verstärkte Seitenwände und K-Shield oder K-Shield Plus Schutz ist er robust und pannensicher. Das stromlinienförmige Profil sorgt für den richtigen Halt, auch bei Nässe. ECE-R75 zertifiziert und damit für E-Bikes bis 50 km/h zugelassen. Erfahre mehr auf [bicycle.kendatire.com](https://bicycle.kendatire.com)

**KENDA**





# ZUKUNFT AB JETZT

Das CPTL von Rose verbindet futuristisches Design mit langlebiger, wartungsarmer Technik. Beste Motivation, um sich jeden Tag emissionsfrei und leise durch die City zu bewegen – und zwar so schnell wie schön, wie unser Fahrtest zeigt

TEXT Jochen Donner FOTOS Daniel Simon

**ZUR KLIMA-RETTUNG** ist Radfahren nicht das Schlechteste: Es ist die effizienteste Art, sich aus eigener Kraft fortzubewegen, bei der man die Luft nicht belastet, wenig Ressourcen verbraucht, keinen Lärm macht und kaum Platz benötigt.

Stilvoll, elegant, aber auch ganz schön flott und sportlich bewegt sich das brandneue CPTL von Rose durch den Großstadt-Dschungel. Der auffällig gestaltete Carbonrahmen wiegt laut Hersteller nur rund 1.400 Gramm und ist extrem verwindungssteif – damit wiegt er im Vergleich zu Rennrad-Rahmen, für die das auch eines der wichtigsten Kriterien ist, nur knapp 300 Gramm mehr, was in erster Linie auf die dickeren Wand-

PREIS	<b>2.899 Euro</b>
GEWICHT O. PEDALE	12,9 Kilo
RAHMEN	Carbon
GABEL	Carbon, Steckachse 12 mm
SCHALTUNG	Shimano Alfine 11; 46/22 Zähne; Gates-CDX-Riemen
BREMSEN	Shimano Metrea Disc
REIFEN	Schwalbe Big Ben 50-584
INFO	<a href="http://www.rosebikes.de">www.rosebikes.de</a>

stärken der Carbonrohre zurückzuführen ist. Die Formsprache mit kraftvollem Bogen vom Lenker zur Hinterradachse und der integrierte Vorbau machen das Rad unverwechselbar, alle Züge und Leitungen sind im Rahmeninneren verlegt. Keine Frage, auf dieses Rad wird man angesprochen, das Auge fährt ja schließlich mit. Die Carbonsattelstütze ragt weit aus dem Rahmen, wodurch sie komfortfördernd flexiert. Zudem dämpft der Kautschuk-Sattel von Brooks und bietet dennoch eine definierte, straffe Sitzposition.

Der Sattel steht etwas höher als der Lenker, sodass man leicht sportlich nach vorne gebeugt sitzt, aber immer angenehm und mit gutem Überblick. Das Rad fährt sich ausgewogen und harmonisch. Die starre Vorderradgabel federt so gut wie gar nicht, aber durch die exakte Anpas-



Der Tagfahrlicht-Scheinwerfer sitzt formschön und fest montiert im Vorbau. Der Lenkeinschlag ist beidseitig auf 65 Grad begrenzt



Elegant umfließt der voluminöse Carbonrahmen das Exzenter-Tretlager. Mit einem einfachen Dreh lässt sich die Riemenspannung schnell nachstellen

sung des Reifenluftdrucks ans eigene Gewicht und den Untergrund schlucken die Pneus einige Unebenheiten weg, bevor sie den Fahrer belästigen. Im Hinterrad arbeitet, völlig lautlos, Shimanos effiziente Elfgang-Nabe Alfine, deren Gänge gut abgestuft sind; in Verbindung mit dem Gates-Riemenantrieb ist diese Kombi sehr wartungsarm. Die helle Frontleuchte ist fest in den Vorbau integriert und, wie das LED-Rücklicht auch, schalterlos mit dem Nabendynamo verkabelt – so ist die Beleuchtung immer an, um Sichtbarkeit und Fahrsicherheit zu erhöhen.

Shimanos filigrane Metrea-Scheibenbremsen verzögern tadellos. Im angestammten Lebensraum des CPTL (eine Verkürzung von Capital = Hauptstadt) mögen die Bremscheiben mit 140 Millimeter Durchmesser ausreichen, unter schweren Fahrern auf langen Abfahrten kann Überhitzung jedoch deren Bremsleistung beeinträchtigen.

Der formschön integrierte Lenkervorbau macht es nötig, den Lenkeinschlag des Rades zu begrenzen, sonst stieße der Vorbau gegen das Oberrohr. Beim Rangieren kann das lästig sein. Auch das exponiert platzierte Rücklicht stößt beim Rangieren leicht an. Lasten bis 16 Kilo schultert das Rad unbeeindruckt, allerdings bietet der Träger nur Platz für kleine Taschen.

Rose bietet das CPTL in den Varianten Street, Retro und Speed an; allen gemeinsam ist, dass man zum Klimaschutz derzeit kaum stilvoller beitragen kann – und das nicht nur freitags.

+ flink und straff; verwindungssteifer Rahmen; sportliche, problemlose Fahreigenschaften

– Rücklicht sitzt exponiert und kann leicht abbrechen

## SCHÖN VS. PRAKTISCH?

Das CPTL besticht durch seine klare Silhouette: Ab dem Lenker sind Schaltzüge und Bremsleitungen innerhalb des Rahmens verlegt. Auch der Vorbau, die Frontleuchte, die Steckachse am Vorderrad, das Riemenschloss und das Exzenter-Tretlager gehen in fließender Linie im Design auf. Konstruktiv ein hoher Aufwand: Viele Rahmendetails sind speziell dafür entwickelt. Ein Umbau oder Austausch einzelner Komponenten kann jedoch schwierig werden.

## 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



*Persönlich. Verlässlich. Leistungsstark.*

**Ihr nachhaltiger Versicherer**

EIN UNTERNEHMEN DER WÜRTH  GROUP

# NEUHEITEN 2020

Fahrrad-Messen und Präsentationen allerorten: Die Branche zeigt her, was im nächsten Frühjahr in die Läden kommt. MYBIKE hat schon einige Testfahrten absolviert



## CANNONDALE TREADWELL

Das neue Alltagsrad von Cannondale konnten wir schon ausgiebig Probe fahren. Es gibt sich zeitgemäß mit Lastträger überm Vorderrad, ist reduziert und dezent gestaltet. In Fahrt zeigt es seine spielerische Ader: Entspannt und mit viel Überblick gleitet man durch den Verkehr, die neun Gänge der Kettenschaltung reichen für die meisten Fahrsituationen aus. Ein abgesenktes Oberrohr mit Knick bietet viel Schrittfreiheit, der hohe Lenker vermittelt viel Kontrolle, ist für unseren Geschmack aber etwas zu breit. Der Abstand vom Sattel zum Lenker fällt angenehm kurz aus. Dicke Pneus filtern kleinere Unebenheiten komfortabel aus, rollen aber flott und sind gut zu beschleunigen. Damit verfügt das Treadwell über eine sympathische Leichtigkeit. Interessant ist, dass das Bike seine Touren per Sensor im Vorderrad aufzeichnet, die der Biker über die Cannondale-App auswerten kann. Montiert der Fahrer sein Smartphone am integrierten Intellimount-Vorbau, soll er sich Geschwindigkeit, Streckenlänge, aber auch Kalorienverbrauch, Öko-Footprint oder Wartungsintervalle anzeigen lassen können. Allerdings stünden dem smarten City-Rad auch eine Parkstütze und Klingel gut zu Gesicht.



Intensiv vernetzt: Der batteriebetriebene Sensor im Vorderrad ist eine Koproduktion mit Garmin. Er aktiviert sich mit der ersten Radumdrehung und speichert bis zu 30 Fahrten

PREIS

**899 Euro**

SCHALTUNG

Shimano Altus 1x9 Gänge

INFO

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

## BMW BIKE GENERATION IV

BMW stellt die nächste Generation von Pedelecs vor. Das Active Hybrid beschleunigt mit dem sportlich ausgelegten Brose-Antrieb Drive S. Ein großer 600-Wh-Akku dürfte viel Reichweite erzielen. Mit hydraulischen Scheibenbremsen und der Deore-XT-Zehnfach-Kettenschaltung von Shimano ist es zeitgemäß ausgerüstet.

Mit seinem schlanken Rahmendesign und kaum sichtbarem Antriebssystem, bestehend aus 300-Wh-Akku und Hinterrad-Nabenmotor, macht das Urban Active Bike vor allem auf kürzeren Strecken und in der Stadt eine gute Figur. Die Ausstattung mit Schaltung und Bremsen ist weitgehend identisch mit dem Active Hybrid. Beide Pedelecs sind im Onlineshop ([www.shop.bmw.de](http://www.shop.bmw.de)) und bei ausgewählten BMW-Händlern erhältlich.

PREIS ACTIVE HYBRID	<b>3.500 Euro</b>
PREIS URBAN ACTIVE	<b>2.500 Euro</b>
INFO	<a href="http://www.shop.bmw.de">www.shop.bmw.de</a>



Vielseitig: das Active Hybrid mit Brose-Antrieb



Cityflitzer: Urban Active Bike mit schlanker Silhouette



## BOSCH CARGO LINE

Bosch hat einen Antrieb für Lastenräder entwickelt, der Bikes mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 250 Kilo beflügeln soll. Das maximale Drehmoment von 75 Nm und bis zu 400 Prozent Unterstützung erleichtern das Fahren mit Last. Seine volle Kraft soll der Motor schon bei niedrigen Trittfrequenzen entfalten. Das erleichtert das Anfahren an der Ampel oder am Berg. Der Motor ist kompakt und leicht, dank Magnesiumgehäuse wiegt er gerade mal 2,9 Kilo. Neben der 25-km/h-Version gibt es das System auch für bis zu 45 km/h schnelle S-Pedelecs. [www.bosch-ebike.com](http://www.bosch-ebike.com)

## BROSE DRIVE C

Der Brose-Antrieb Drive C ist der speziell auf Citybikes abgestimmte Motor des E-Motor-Spezialisten aus Berlin. Typisch für Brose ist der leise Lauf des Motors und die Art, wie er ein intuitives Fahrgefühl unterstützt. Der Motor reagiert beim Anfahren ohne spürbare Verzögerung und entfaltet seine Kraft sehr gleichmäßig, in der Version des Drive C auch schon bei relativ niedriger Trittfrequenz. Neu bei Brose ist außerdem, dass zu den Motoren jetzt auch Displays in drei unterschiedlich aufwendigen Versionen angeboten werden, die sich nahtlos ins System aus Motor, Akku und Steuerung einfügen. [www.brose.com](http://www.brose.com)





## ELECTRA VALE GO

Weg vom Retro-Style, hin zu moderner Formensprache in fünf frischen Farben drängt das neueste Citybike von Electra. Das Vale Go soll im Alltags- und Pendlereinsatz brillieren. Das schräg stehende Sitzrohr erlaubt die Größenanpassung in einem weiten Bereich; vor allem kleine Radler profitieren, weil sie sicher mit beiden Füßen den Boden erreichen.

PREIS	<b>2.999 Euro</b>
ANTRIEB	Bosch Active Line+
INFO	<a href="http://www.electrabike.com">www.electrabike.com</a>

## MAXX RACEMAXX ELS

Mehr Sportlichkeit, ohne auf Alltagstauglichkeit zu verzichten: Zu fetten Profireifen, Federgabel und sportlicher Geometrie wünschen sich immer mehr E-Biker auch Schutzbleche, Licht, Gepäckträger und Hinterbauständer. Ansprechend vereint Maxx die scheinbar gegensätzlichen Ansprüche im neuen Racemaxx ELS mit Brose-System.



PREIS	<b>ab 4.359 Euro</b>
ANTRIEB	Brose Drive S Mag
INFO	<a href="http://www.maxx.de">www.maxx.de</a>

Fotos: Hersteller (2), Marc Clifford Photography, Simon



€ 16,90 [D]  
ISBN 978-3-667-11693-2

#meinfernehbuch

# UNTERWEGS ZUHAUSE

Torsten Lindemeier zieht los, nicht für einen Abenteuerurlaub, sondern um den einen Ort zu finden, der für ihn Lebensglück bedeuten könnte. Acht Jahre lang ist er unterwegs: Auf dem Rad fährt er von Alaska über Kanada und die Westküste der USA bis hinunter nach Mexiko. In den Anden steigt er vom Fahrradsattel um auf den Pferde Rücken. Unterwegs lernt er Samba tanzen auf Kuba, gründet eine Döner-Imbisskette in Montevideo und wird Gaucho in Argentinien. Er trifft viele besondere Menschen, doch keiner lässt Lindemeier auf seiner Transamerika-Reise sesshaft werden.



## BIO-JACKE

Natürlicher Look, komfortable Funktionalität und ein hoher Anteil an Natur- und Recyclingmaterialien sind zentrale Merkmale in der Urban Life-Kollektion von Vaude. Umgesetzt wird dies etwa in der neuen Jacke Redmont 1L. Basis ist ein fest gewebter Stoff aus zertifizierter Bio-Baumwolle, die umweltfreundlich gefärbt wird. Bei diesem Verfahren werden pflanzliche Reststoffe verwendet, die aus der Lebensmittelindustrie stammen, wie etwa Rote Bete oder Bitterorange. Nichtsdestotrotz ist die Redmont-Jacke wind- und wasserdicht.

PREIS **220 Euro**  
INFO [www.vaude.com](http://www.vaude.com)



## FAHRRADKORB

Der schicke Shopper für die Stadt: Mithilfe des bewährten Stecksystems lässt sich der Ortlieb Up-Town City schnell am Lenker befestigen. Damit der Einkauf nicht nass wird, bestehen Außenhülle und Deckel aus einem wasserdichten Material. Dank Kunststofffüßen und Aluminium-Rahmen kann man den Korb auch gut auf den Boden stellen.

PREIS **69,99 Euro**  
FARBEN zehn Farben  
INFO [www.ortlieb.com](http://www.ortlieb.com)

# 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  
Wir sind Wasser.

Freistaat  
Thüringen

JEDERMANN  
TOUR

# EINE FÜR ALLES



Als Radsportbrillen in den 80er-Jahren erstmals auftauchten, waren sie ein enormer Fortschritt. Ihre Materialien und ihr Schutz vor Wind, Splitt und Fluginsekten waren den Modebrillen technisch klar überlegen. Aber müssen deshalb alle Radler im Profi-Look herumlaufen – oder geht's nicht auch schicker? MYBIKE klärt, wie funktional modische Sonnenbrillen heute sein können

TEXT Jörg Spaniol

**GLEISSENDES LICHT**, Staub, der Wind in der Abfahrt sind Phänomene, die schon die heroische Epoche des Radsports prägten – umso erstaunlicher ist es, dass spezielle Brillen für Radsportler erst in den frühen 80er-Jahren auftauchten. Bis dahin schützten die Radprofis ihre Augen, wenn überhaupt, mit Sonnenbrillen, wie sie für ihre Epoche typisch waren. Der italienische Radsport-Star der 50er-Jahre, Fausto Coppi, beeindruckte mit stylischer Pilotenbrille oder modischer Hornbrille unter zurückgekämmtem Haar, während viele seiner Zeitgenossen „ohne“ fuhren, solange es ging.

Eine der ersten speziellen Radsportbrillen stammte von Oakley. Die US-Marke brachte 1984 das Modell „Factory Pilot“ heraus, eine eng anliegende, stark gewölbte Panoramascheibe, prominent eingesetzt vom US-amerikanischen Tour-de-France-Sieger Greg LeMond. Bald konkurrierten viele Marken mit immer auffälligeren, immer weiter spezialisierten Modellen. Mittlerweile unterscheidet der Sportbrillenmarkt Modelle zum Rennradeln und Mountainbiken, zum Fischen, Schießen, Tennisspielen, Golfen und vermutlich auch für Computerspiele.

### EINE FÜR ALLES?

Eine modische und zugleich technisch gute Sonnenbrille kann leicht 200 Euro kosten, mit Gläsern in Sehstärke sogar bis zu 1.000 Euro. Die wenigsten Menschen leisten sich für jede Lebenslage zwischen Geschäftstermin und Fahrradtour je eine solche Investition. Und weil Sportbrillen doch etwas speziell aussehen, liegt die Idee nahe, sein Geld für eine alltagstaugliche Sonnenbrille mit Sport-Talent auszugeben.

Aber können Zivilbrillen technisch gegen spezialisierte Radbrillen bestehen? Es ist ein Duell in mehreren Disziplinen. Beim Sonnenschutz

## CHECKLISTE BRILLENKAUF

Auch eine Modebrille kann als Radbrille funktionieren – wenn sie richtig sitzt. Fünf Kriterien helfen bei der Entscheidung:

- **Berührt die Scheibe die Augenbrauen?**  
Dann ist sie ständig verschmiert.
- **Stoßen die Wimpern an?**  
Das wird auf Dauer nerven.
- **Passt an der Nasenwurzel ein Finger hinter der Brille durch?**  
Dann zieht's zumindest bei höherem Tempo.
- **Rutscht die Brille bei schnellen Kopfdrehungen?**  
Dann tut sie es auf rauer Straße erst recht.
- **Ist ober- oder unterhalb der Gläser der Spalt breit genug, um etwas zu lesen? Rechts und links auch?**  
Dann ist es zum Radfahren voraussichtlich die falsche Brille.

spricht wenig gegen die Modebrillen. Ein sicherer UV-Filter ist bei Markenbrillen vorauszusetzen, und die Tönung der Gläser nimmt bei beiden Brillentypen genug der Helligkeit weg, die das Auge anstrengen oder überfordern würde. Die Abdunkelung wird in fünf Filterkategorien eingeteilt (die meist auf dem Brillenbügel vermerkt sind). Für mitteleuropäische Sommer reicht im Allgemeinen die Kategorie 2, die 57 bis 82 Prozent des Lichts absorbiert und damit auch bei bedecktem Himmel tragbar ist. Doch fast alle modischen Sonnenbrillen auf dem Markt gehören zur Kategorie 3, die bis zu 92 Prozent der

Helligkeit wegfiltert. Das ist gut für den Strand, den Schnee, das Hochgebirge. Bei wechselhaftem Wetter, in Waldpassagen oder gar Tunneldurchfahrten ist es sehr dunkel.

## GLÄSERVERGLEICH

Die Radbrillenhersteller machen das kaum besser. Auch hier ist Filterklasse 3 Standard, obwohl konstant gleißendes Licht hierzulande die Ausnahme ist. Ein Verdacht: Die dunkleren Tönungen wirken attraktiver, weil „cooler“, indem sie die Augen dem Blick von außen verbergen. Nur wenige Radbrillen haben sinnvoll getönte, hellere Wechselscheiben. Modebrillen kennen ohnehin keine Wechselgläser, denn eine Sonnenbrille ist im normalen Leben eben eine Sonnenbrille – bei trübem Licht wandert sie ins Etui, während eine Radbrille weiter ihre Schutzfunktion erfüllen muss.

Die Gläser beider Kategorien verändern durch ihre Einfärbung auch die Wahrnehmung. Bei den Filterfarben finden sich nur marginale Unterschiede zwischen Mode- und Sportbrillen. Die üblichen Tönungen von Gelbbraun über Rotbraun bis Graugrün eignen sich prinzipiell für das Zivilleben und den Sport. Spezielle Radsportfilter mit kontrastverstärkender Wirkung sind angenehm, doch es geht auch ohne. Zwei eher seltene Farbfilter eignen sich weniger: Bläuliche Tönung verringert die Kontraste, gelbe Gläser blenden bei Sonne.

Daneben sind vor allem im gehobenen Preisbereich (in unserer Auswahl bei Oakley, Persol, Smith und Ray Ban, aber auch bei der preisgünstigen BBB) polarisierende Gläser häufig. Gelegentlich weisen auch Radbrillen solche Polfilter auf, die Reflexionen von horizontalen, nichtmetallischen Flächen schlucken. Wasser ist so ein Blendespiegel. Für Angler, Paddler und Segler mag der Polfilter sinnvoll sein, für Radler überwiegen die Nachteile: Eine nasse, potenziell rutschige Serpentine glänzt nicht, sie erscheint nur dunkel. Zudem erlauben nur wenige Polfilter das Ablesen von Displays, wie sie an Smartphones, GPS-Geräten und Radcomputern üblich sind: Die unsichtbaren Filter-Raster von Brille und Display überlagern sich zu fleckigem Schwarz.

Nach dem annähernden Gleichstand im Gläservergleich verlagert sich das Technik-Duell

## MIT STIL

So trägt sich  
die Sonnenbrille  
im Schatten



**DER KLASSIKER**



**DER GANGSTA-STYLE**



**DER STRIZZI**



**DER SEGLER**

zwischen Rad- und Modebrille auf die Fassung. Einige teurere Modebrillen (in unserer Auswahl die von Ray Ban und Persol) kommen mit Acetat-Fassungen. Dieses Material ist bei Korrekturbrillen verbreitet, denn es lässt sich erwärmt verformen. Für den Sitz der Bügel kann das interessant sein, doch andere Sport- und Modebrillen halten mit biegbaren Metallteilen im Bügel oder mit elastischer Materialspannung dagegen.

Nur wenige Modebrillen haben Gummiauflagen an Nasensteg oder Bügeln, die den Sitz der Brille bei Schweiß und auf Holperstrecken sichern. Radbrillen haben das häufig, aber längst nicht immer. Die Erkenntnis unserer Tester: Gummiauflagen sind sinnvoll. Nur wenn Brille und Schädel perfekt zusammenpassen, geht's auch ohne.

## DIE FASSUNG ENTSCHIEDET

Das Duell zwischen beiden Brillentypen spitzt sich letztlich auf das Problem des mechanischen Augenschutzes zu. Nur gut abdeckende Scheiben halten Zugluft, Schmutz und Insekten ab. Der entscheidende Trick, mit dem schon die erste Oakley ihre Nutzer überzeugte, ist die Kombination aus Scheibengröße und einer zum Kopf passenden Krümmung. Sportbrillen sind stark gebogen, Mode- und Korrekturbrillen üblicherweise nicht. Die weniger gebogenen Fassungen eignen sich besser für getönte Korrekturgläser in Sehstärke, die eng anliegenden Sportfassungen schützen eher vor Zugluft. Doch auch hier ist die Welt nicht nur schwarz und weiß: Weniger Krümmung kann bis zu einem gewissen Grad durch größere Gläser kompensiert werden. Die riesigen Scheiben im 80er-Jahre-Stil, beispielsweise von Carrera oder Persol, funktionieren trotz mäßiger Krümmung.

Strich drunter: Gibt es die „Eine-für-alles“-Brille? Können Modebrillen auch zugleich vollwertige Radbrillen sein? Die Chance für perfekte Funktion ist bei einer eigens designten Sportbrille höher. Die kann sich durchaus, wie bei Adidas & Co., zivil geben. Grundsätzlich funktioniert aber auch die stylische Modebrille, wenn Schädel und Brille, Einsatzzweck und Stilempfinden passen. Große Scheibe, ausreichende Krümmung, gutes Material – und fertig ist die radtaugliche Brille. Der Rest ist dann reine Geschmackssache.



# ONLINE AUSSUCHEN – BEIM FACHHÄNDLER KAUFEN

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

[www.mein-fahrradhaendler.de](http://www.mein-fahrradhaendler.de)





### 1 ADIDAS EYEWEAR EVOLVER

Die satte Größe und kontraststeigernde Tönung der Scheiben, dazu die verstellbare, gummierte Nasenauflege und die rutschfesten Bügelenden sind klassische Sportbrillen-Details. Die Adidas Evolver ist eher eine zivil getarnte Sportbrille als eine sportliche Modebrille. Der schwarze Rahmen ist weit genug vom Durchblickpunkt entfernt, um nicht zu stören.

**Passform** Kopf und Nasenrücken: mittel bis breit

**Filter** Kat. 3, Kunststoff, rotbraun

**Preis** 125 Euro

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

### 2 BBB CYCLING TOWN

Die günstigste Brille im Vergleich kommt mit Polfilter und eher dunkler Tönung daher. Trotz mäßiger Krümmung sitzt sie relativ dicht am Schädel und ist damit halbwegs windabweisend. Abzüge in der Rad-Wertung für das etwas rutschige Material und den Polfilter, der Handy und Navi fast unlesbar macht.

**Passform** für mittelbreite Köpfe, mittlere bis breite Nasen

**Filter** Kat. 3, Kunststoff, graurot, Polfilter

**Preis** 49,95 Euro

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



### 3 CARRERA 1001/S

Carreras Klassiker war vor vielen Jahren eine typische „Skilehrerbrille“. Das Originaldesign aus den späten 70ern ist immer noch erhältlich und kann auch Radler überzeugen. Keine Gummiauflagen, aber relativ hohe Rahmenspannung. Ein Hingucker, der auf eher breite Gesichter passt – schon aus kosmetischen Gründen.

**Passform** für breite Nasen, mittlere bis breite Köpfe

**Filter** Kat. 3, Grauverlauf

**Preis** 129 Euro

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



### 4 OAKLEY LATCH BETA

Sportbrillen-Pionier Oakley liefert hier eine Brille mit der Aura von Strand, Eisdielen und Flip-Flops. Die goldverspiegelten Scheiben sind sehr dunkel, doch erlaubt der Polfilter besser als andere den Blick aufs Handy-Display. Im Unterschied zu den griffig gummierten Kontaktpunkten von Radbrillen ist hier – trotz des hohen Preises – die Ausstattung einfach gehalten. Außerdem droht seitlich Zugluft.

**Passform** für mittlere Schädel, mittlere bis breite Nasen

**Filter** Kat. 3, Polfilter, dunkelbraun

**Preis** 202 Euro

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



### 5 PERSOL 3 LENSES

Die italienische Marke Persol steht für hochwertige klassische Sonnenbrillen. Der Rahmen der exzentrischen 3 Lenses besteht aus gut anpassbarem Acetat, die angenehm braunrosé gefärbten Gläser sind selbsttönend und halten aufgrund ihrer Größe die Zugluft passabel ab. Nachteil für dynamische Sportarten: die Scheiben aus Glas. Sie sind optisch überzeugend, aber unter Sicherheitsaspekten kritisch und sie machen die Brille schwer, was den Sitz verschlechtert.

**Passform** für kräftige Nasenrücken, eher breite Köpfe

**Filter** Kat. 2–3, Glas, Rosé-Tönung photochromatisch

**Preis** 215 Euro

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



6

## 6 POC ASPIRE AVIP

Das auffällige POC-Modell fällt in die gleiche Kategorie wie die Adidas-Brille: eine modisch getarnte Sportbrille. Einstellbare Gummi-Nasenauflage und leicht gummierte Bügelinnenseiten sowie der gute Windschutz sprechen für sie. Der Filter ist angenehm getönt und nicht übertrieben dunkel, seine Beschichtung lässt Wasser gut abperlen. Nur der Preis ist vergleichsweise heftig.

**Passform** für mittelbreite bis breite Gesichter und Nasen  
**Filter** Kat. 2, Kunststoff, graurot  
**Preis** 229 Euro  
[www.pocsports.com](http://www.pocsports.com)



8

## 7 RAY BAN WAYFARER CLASSIC II

Der Sonnenbrillen-Klassiker macht sich auf dem Rad besser als erwartet. Glas- und Gestellform schützen relativ gut vor Zugluft, die graugrüne Tönung wirkt angenehm farbneutral. Außerdem lässt sich die Fassung aufgrund des Acetat-Rahmens vom Optiker an Ohren und Schädel anpassen. Für Retro-Freunde einen Versuch wert.

**Passform** für schmale bis mittelbreite Gesichter und Nasen  
**Filter** Kat. 3, Kunststoff, grau-grün  
**Preis** 142 Euro  
[www.ray-ban.com](http://www.ray-ban.com)



7

## 8 RUDY PROJECT SPINAIR 58

Mit der Spinair zielt Rudy Project genau in die Nische der sporttauglichen Zivilbrillen. Ihr Look ist fast anzugtauglich, die gummierten, anpassbaren Kontaktpunkte sprechen für den Sparteinsatz. Der Windschutz ist aufgrund der geringen Rahmenkrümmung und des Abstandes zur Stirn jedoch nicht ganz so wirksam wie bei Adidas und anderen. Nur deshalb keine klare Empfehlung.

**Passform** für eher breite Gesichter, die Nasenaufgabe ist variabel  
**Filter** Kat. 3, Kunststoff, grau-braun  
**Preis** 109,95 Euro  
[www.rudyproject.com](http://www.rudyproject.com)



9

## 9 SMITH REBOUND

Die Smith verkörpert mit ihrer starken Krümmung und ihren kräftigen Bügeln idealtypisch das Prinzip „vielseitige Outdoorbrille“. Sie sitzt fest und sicher. Weil sie eng anliegt, bieten auch ihre nur mittelgroßen Gläser guten Schutz. Die sehr dunkle Tönung und der Polfilter der Scheiben verweisen jedoch auf den Wassersport als ihr ideales Einsatzgebiet.

**Passform** für schmale bis mittelbreite Gesichter und mittlere bis breite Nasen  
**Filter** Kat. 3, Kunststoff, braun, polarisierend  
**Preis** 169 Euro  
[www.smithoptics.com](http://www.smithoptics.com)



10

## 10 UVEX IGI 36 CV DAILY

Ähnelt in Form und Größe den Scott- und Adidas-Modellen, ist also in Sachen Windschutz prinzipiell radtauglich. Irritierend ist die Filtertönung. Auch nach längerer Gewöhnungszeit wirken die Farben seltsam grell und ins Gelbgrünliche verschoben. Bei bedecktem Himmel ist die Wirkung angenehmer. Die Bügel dürften griffiger sein.

**Passform** für mittlere bis breite Köpfe und Nasen  
**Filter** Kat. 3, Kunststoff, bräunlich  
**Preis** 79,95 Euro  
[www.uvex-sports.com](http://www.uvex-sports.com)



# AUSPROBIERT



## EDELKURIER

Raphas neuer Roll Top Backpack ist ein schicker Begleiter für alle Fälle. Die aufrollbare obere Öffnung erinnert an klassische Fahrradkurier-Rucksäcke. Im Inneren befindet sich ein Extrafach für Laptops. Sehr praktisch ist das von außen zugängliche, seitlich angebrachte Schlüsselfach. Der feste, reflektierende Boden ist so konstruiert, dass die Tasche nicht umfällt, wenn man sie auf den Boden stellt. Das Schmuckstück ist in Schwarz, Olivgrün sowie Schwarz mit raphatypisch pinkem Boden erhältlich.

Preis: 120 Euro. [www.rapha.cc/de/](http://www.rapha.cc/de/)

- ⊕ schöne Details, hochwertig verarbeitet
- ⊖ zu wenige Unterfächer im Inneren



## SPITZEN-HÖSCHEN

Weniger ist mehr – bestätigt die neue Unterziehhose Short One10 von SQ-Lab. Das Polyester-Mesh-Material ist extrem dünn, weich und anschmiegsam. Damit trägt es unter einer weiten Radhose kaum auf. Die breiten, gummierten Bündchen am Bein haften gut, der Gummi am Bauch sitzt relativ hoch, drückt daher in Fahrposition etwas. Das Polster ist ebenfalls dünn und straff und passt sich gut an. Preis: 99,95 Euro. [www.sq-lab.com](http://www.sq-lab.com)

- ⊕ guter Sitz, angenehmes Material, gut belüftet
- ⊖ breiter Gummi im Bauchbereich, teuer

## ROBUST

Ortlieb hat die wasserdichte Satteltasche Micro überarbeitet und in Micro Two umbenannt. Gegenüber der Vorgängerin ist der U-förmige Kunststoff-Rahmen innen völlig glatt, sodass sich beim Ein- und Auspacken nichts mehr verhaken kann. Leicht vergrößert wurde der Reflektor. Geblieben ist der Klick-Halter, der wie ein Joch mit zwei Schrauben an die Sattelstreben geklemmt wird. Der praktische Rollverschluss ist simpel zu handhaben und macht die Tasche absolut wasserdicht.

Preis: 25 Euro  
Größen: 0,5 und 0,8 Liter  
Farben: Rot, Grün, Schwarz  
[www.ortlieb.com](http://www.ortlieb.com)

- ⊕ toll verarbeitet, absolut wasserdicht, viel Reflexmaterial
- ⊖ der Halter passt nicht an alle Sättel





**IT'S YOU,  
ONLY FASTER**

Kraftvoll, mit Stil und jeder Menge Spaß - unser Turbo Como ist das erste E-Bike, das alltagstauglich ist und dabei eine gute Figur macht. Es ist also ganz egal, ob du mal schnell zur Bäckerei im Ort radelst oder am Wochenende eine Ausfahrt mit deinen Freunden unternimmst, das Como wird dir immer ein breites Lächeln ins Gesicht zaubern, ohne dass du dich völlig verausgaben musst. Was willst du mehr?

<https://www.specialized.com/de/de/turbo-como>

# DAS MACH ICH SELBST!

Platten flicken – das konnte früher einmal jedes Schulkind, sagen die Alten.  
Doch jede Generation lernt ihre Dinge neu. Wie flickt man also einen platten  
Fahrrad-Schlauch? Das zeigen wir hier im Detail. Weiß man, wie, und hat man etwas  
Routine, geht das so schnell, wie den Schlauch zu wechseln

## DARUM GEHT'S

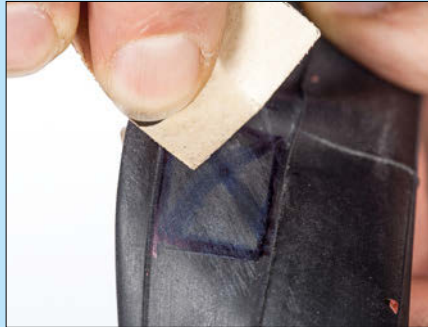
Ein breiter Riss oder Schlitz im Schlauch, gar ein geplatzter Schlauch, solche Schäden sind nicht reparabel – doch das kommt selten vor. Spitze Gegenstände oder das Überfahren einer Kante können Löcher verursachen, wobei der Schlauch gequetscht wird. Fahrrad-schläuche bestehen heute meist aus Butylkautschuk. Das Material lässt sich mittels dehnbarer Flicken und Vulkanisierklebstoff reparieren. Bestens geeignet ist das klassische Set von Tip Top mit Flickern unterschiedlicher Größe, einer Blechraspel oder Schmirgelpapier und einer Tube Vulkanisierkleber. Das Döschen ist für wenige Euro in jedem Rad-Laden erhältlich. Selbstklebende Flicker sind zwar praktisch, halten aber meist nur so lange, dass man seine Tour zu Ende fahren kann. Dann muss man noch mal ran.

## SO GEHEN SIE VOR

Zunächst gilt es, das Loch zu orten. Durch Nachpumpen kann man das zischende Loch meist leicht lokalisieren. Wasserspritze aus der Trinkflasche zeigen durch Blasenbildung, wo Luft entweicht. Oft reicht es dann, den Reifen nur an der Schadsstelle von der Felge zu heben, um an den platten Schlauch zu kommen. Das geht sogar bei Schutzblechen, wenn man an der unteren Radhälfte hantiert. Ziehen Sie den Schlauch auf etwa 40 Zentimeter Länge heraus, damit Sie gut daran arbeiten können. Schließen Sie den Reifen erst, wenn das Loch sicher dicht ist.

## PRAXIS-TIPPS

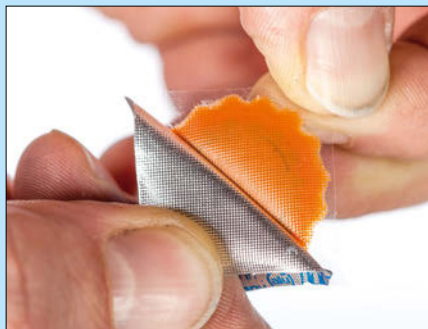
Checken Sie vor der Tour das Flickzeug: Der Kleber trocknet gern in seiner Tube aus. Es sollten auch genügend Flicker unterschiedlicher Größen dabei sein. Vergewissern Sie sich nach der Reparatur, dass der Verursacher nicht noch immer im Reifen steckt. Sonst ist das nächste Loch schon vorprogrammiert.



Haben Sie das Loch geortet, markieren Sie die Stelle mit einem Kugelschreiber. Rauen Sie die Oberfläche mindestens in Flickengröße auf, damit der Kleber besser bindet



Die Markierung sollte jetzt noch sichtbar sein. Tragen Sie rund ums Loch dünn Vulkanisierlösung auf; die Fläche, die der Flicker später bedeckt, muss vollständig benetzt sein. Bis der Klebstoff leicht angetrocknet ist, dauert es etwa drei Minuten



Ziehen Sie die Metallfolie vom Flicker und platzieren Sie ihn auf dem platten Schlauch mittig über dem Loch. Drücken Sie ihn auf ganzer Fläche einige Minuten gut an. Dazu können Sie die Stelle auf die Kettenstrebe legen.



Hat der Kleber abgebunden, ist das Loch endgültig dicht. Der gezackte Außenrand des Flickers soll rundum glatt anliegen. Ziehen Sie dann die Klarsichtfolie ab und pumpen Sie den Schlauch zur Probe leicht an. Ist alles dicht, kann der Schlauch zurück in seinen Reifen und ist fahrbereit.

ENGINEERED  
TO MAKE YOU

Smile

### TERN VEKTRON D7I

#### PEDELECMONITOR.WORDPRESS.COM: FALTRAD MIT BAFANG M400 MITTELMOTOR

„Die 43 km und 500 Hm ins Büro und zurück sind bei Temperaturen um die 10 Grad locker mit einer Akkuladung zu schaffen. Der Bafang M400 ist außerdem so leicht über der Abriegelgeschwindigkeit zu bewegen, dass eine schnelle Fahrt in der Ebene jederzeit möglich ist. Selbst nach 11 Tagen bin ich nicht sensibilisiert genug, um zu merken, wann der Motor sich auskoppelt und das eigene Treten beginnt – Wahnsinn!“

[bafang-e.com](http://bafang-e.com)

#### MITTELMOTOR

M400 | 250 W, 80 Nm





# TREIBSTOFF

Das Angebot an käuflichen Produkten für den Energiekick to go ist riesig. Dabei braucht es gar nicht viel, um sich die mobilen Powerpakete selbst zu machen – und das meist auch noch gesünder, günstiger und schmackhafter

TEXT Stefanie Weinberger

**EIGENER HERD IST GOLDES WERT** – dieses alte Sprichwort stimmt auch beim Thema Tourenverpflegung für unterwegs. Denn zwar verlockt die Sporternährungs-Branche mit jeder Menge bunt verpackter Riegel, Gels oder Ähnlichem zum schnellen Griff ins Supermarkt- oder Drogerieregal. Die Macharten – von zäh-klebrig bis knusprig-körnig – und Geschmacksrichtungen – von Apfel bis Zabaione – sind ebenso vielfältig wie die Marketingversprechen, die mitunter Höchstleistungen in Aussicht stellen. Der Blick auf die Zutatenliste holt einen jedoch meist zurück auf den Boden der Tatsachen: Viele künstliche oder umstrittene Inhaltsstoffe wie Aromazusätze, Palmöl, Invertzuckersirup, Glycerin, Emulgatoren etc. wirken wenig appetitanregend und können Magen und Darm strapazieren. Bei Riegeln aus der eigenen Rührschüssel weiß man dagegen ganz genau, was drin ist, und kann auch nach eigenen Bedürfnissen und eigener Verträglichkeit Zutaten zusammenstellen. Das ist nicht nur ein Aspekt für Allergiker oder Magenempfindliche. Auch wer zum Beispiel gar nicht so viele Kalorien braucht wie ein Radrennprofi, da er auf dem E-Bike und/oder nur in gemütlichem Tempo fährt, kann die Energiemenge zum Beispiel durch Zuckerersatzstoffe herunterregulieren oder indem er eher herzhafte statt süße Varianten zubereitet.

Dazu kommt der Preis: Rechnet man die Kosten hoch, fallen bei Industrieprodukten nicht selten zwischen 20 und 30 Euro pro Kilogramm an. Demgegenüber schlagen die Hauptzutaten selbst gemachter Energieriegel oder -kugeln, also zum Beispiel Haferflocken oder Reis, sogar für teurere Markenprodukte nur mit etwa einem bis vier Euro pro Kilo zu Buche. Und dann noch die Verpackung: In Zeiten der Diskussion um den möglichst sparsamen Einsatz von Plastik ist es eine gute Sache, den selbst gemachten Riegel in der wiederverwendbaren Dose oder in Butterbrotpapier transportieren zu können und damit einen kleinen Beitrag zu leisten, dass weniger Verpackungsmüll entsteht.

Und zu guter Letzt: der Geschmack! Während die fertigen, käuflichen Riegel ihre Herkunft aus den Laboren der Lebensmitteltechnologien meist selbst bei einer Bio-Aufmachung nicht ganz verleugnen können, mundet es aus der eigenen Küche einfach viel besser. Gezeigt hat sich das schon beim Ausprobieren der Rezepte:

Aussagen über die Haltbarkeit sind schwer zu machen, denn die Energiepakete waren schon nach wenigen Tagen verzehrt. Luftdicht verpackt und kühl gelagert, dürften sie jedoch circa drei Wochen halten, vor allem die gebackenen Varianten.



## REISSCHNITTEN

### ZUTATEN

- 1 l Milch
- 250 g Milchreis
- 2 Karotten und 1 Apfel
- 2 Eier
- 2 Esslöffel Honig
- 1 Prise Salz
- 1 Zimtstange
- 1 Vanillestange
- etwas Sesam

### ZUBEREITUNG

Milch zusammen mit Zimt- und Vanillestange (nach dem Kochen wieder herausnehmen) zum Kochen bringen. Den Reis in die kochende Milch geben und unter Rühren rund 15 Minuten bei niedriger Hitze köcheln lassen, bis eine zähe Masse entsteht. Mit Salz würzen. Karotten und Apfel reiben, dazugeben und unterrühren. Den Milchreis vom Herd nehmen, 2 Eier in die noch heiße Masse ziehen (müssen durchgaren!) und Honig einrühren. Sesam auf Backpapier verteilen und den Teig etwa 1-2 Zentimeter dick darauf verstreichen. Noch etwas Sesam auf den Teig geben, das Backpapier auf ein Blech ziehen, bei 180 Grad 20-30 Minuten (je nach Bräune) backen. Danach in Stücke schneiden und in Butterbrotpapier einwickeln.

REZEPT



# REZEPTE

## ENERGIERIEGEL

### ZUTATEN (FÜR CIRCA 14 STÜCK)

- 300 g feine Haferflocken
- 90 g Rosinen (oder andere Trockenfrüchte)
- 150 g Kürbiskerne
- 175 g Erdnussmus (oder anderes Nussmus)
- 5 EL Kakaonibs (oder Kakaopulver)
- 125 ml Ahornsirup (oder anderes Süßungsmittel wie Agavensirup, Honig etc.)
- 1 EL Moringa-Pulver (optional)

### ZUBEREITUNG

In einer Schüssel die Haferflocken, Rosinen, Kürbiskerne und Kakaonibs vermischen. In einem weiteren Gefäß Nussmus und Sirup zu einer Masse verrühren. Diese über die trockenen Zutaten geben und alles mit den Händen oder einer Küchenmaschine durchkneten. Eine Auflaufform mit Backpapier auslegen, Mischung darauf glatt streichen oder unter aufgelegtem Backpapier ausrollen. Über Nacht im Kühlschrank ruhen lassen, am nächsten Tag in Riegel schneiden und diese in Boxen verpacken.



## REISBÄLLCHEN



### ZUTATEN (FÜR CIRCA 18 STÜCK)

- 250 g Sushi-Reis
- 0,5 l Wasser
- ½–1 EL Sojasoße
- 2 TL Sesamöl (oder anderes Pflanzenöl)
- 2 EL Reisessig (oder Sushi-Soße)
- 1–2 EL Zucker (oder anderes Süßungsmittel)
- 2 EL Sesam-Samen

### ZUBEREITUNG

Den Sushi-Reis in ein engmaschiges Sieb geben und so lange spülen, bis das Wasser klar herausläuft. Reis für bessere Klebkraft vor dem Kochen eventuell eine halbe Stunde in kaltem Wasser quellen lassen. Dann mit Wasser aufkochen: Etwa 30 Sekunden sprudelnd, dann auf niedriger Flamme weiterköcheln, bis er gar ist. In einer Schüssel vorsichtig mit den restlichen Zutaten mischen. Mit angefeuchteten Händen Bällchen formen und – ähnlich wie bei einem Schneeball – zusammenpressen, bis die Kugeln gut halten. In Sesam-Samen wälzen.



## SCHOKO-MINZE- PROTEINKUGELN

### ZUTATEN (FÜR CIRCA 15 STÜCK)

- 150 g Datteln, entkernt (frische oder eingeweichte getrocknete)
- 150 g Nüsse, gemahlen (z. B. Cashew- und/oder Mandeln)
- 100 g Proteinpulver (z. B. Soja- oder Whey-Protein, geschmacksneutral)
- 5 EL Kakaopulver (am besten ohne Zucker)
- ½ TL Pfefferminzextrakt (gekauft oder selbst gemacht)
- 3 EL Milch (oder pflanzliche Alternative)
- 1 Prise Salz
- 1 EL Haferflocken, Sesam, Kokosraspeln, Chia-Samen etc.

### ZUBEREITUNG

Datteln mit dem Messer oder in der Küchenmaschine zerkleinern, bis sie breiig sind. Nach und nach alle weiteren Zutaten hinzufügen und zu einer klebrigen Masse verarbeiten. 15 Minuten in den Kühlschrank geben, dann Kugeln formen und mit Flocken oder Samen bestreuen.



## MEDITERRANE RIEGEL

### ZUTATEN (FÜR CIRCA 12 STÜCK)

- 200 g Haferflocken
- 2 EL Leinsamen (geschrotet)
- 3 TL italienische Gewürzmischung (oder Oregano, Thymian, Rosmarin)
- 2 TL Kreuzkümmel (Cumin)
- ½–1 TL Chiliflocken oder -pulver
- 4 EL Mandeln, gehackt
- ca. 10 getrocknete Tomaten
- ca. 12 getrocknete schwarze Oliven, entkernt
- 120 ml Milch (oder pflanzliche Alternative)
- 1–2 EL Olivenöl
- ½ TL Salz

### ZUBEREITUNG

Haferflocken, Leinsamen, Salz, Kräuter und Gewürze in einer Schüssel vermengen. Milch zugeben und die Mischung etwa zehn Minuten quellen lassen. In der Zwischenzeit Tomaten und Oliven klein schneiden, hinzufügen und alles gut vermengen. Masse gleichmäßig auf einem mit Backpapier ausgelegten Backblech verteilen und glatt streichen. Im auf 175 Grad vorgeheizten Ofen etwa 30 Minuten backen. Danach auf einem Rost abkühlen lassen und in Rechtecke schneiden.

# MACH DIE MÜCKE!

Schnell mal angehalten, und schon piekst es am Bein. Diesen Sommer sind wieder besonders viele Blutsauger unterwegs, was tun?

**EIGENTLICH SIND RADFAHRER** relativ gut davor gefeit, zum Opfer eines hungrigen Mückenschwarms zu werden. Eigentlich. Denn solange sie die Beine kreisen lassen, fällt es den Insekten schwer, in Ruhe zu landen und ihren Saugrüssel in die Haut zu senken. Doch wehe, man hält auch nur kurz an, zum Beispiel, um etwas zu essen oder zu trinken. Sofort nehmen die Plagegeister Witterung auf und stechen zu. Wer dann kein Mückenmittel aufgetragen hat, wird an lauen, feuchtwarmen Sommerabenden nicht ohne juckende Pusteln heimkehren. Im Handel gibt es viele Produkte mit sogenannten Repellents, das sind insektenabwehrende Stoffe. Oft enthalten sie Geruchsstoffe, die Stechmücken nicht mögen und daher kehrtmachen lassen. Oder sie überdecken den menschlichen

Körpergeruch, wie der bekannte und oft in Mückenmitteln verwendete Wirkstoff DEET. Dieser maskiert die vor allem im Schweiß enthaltenen organischen Säuren wie Milch- und Buttersäure, an denen sich die Blutsauger unter anderem orientieren. Doch wer in einer nicht ganz so mückenreichen Gegend unterwegs ist oder zu den Glücklichen gehört, die keinen besonders attraktiven Körpergeruch für Insekten haben, kann es auch mit einer Mischung aus aromatisch riechenden ätherischen Ölen, etwa aus Zitrone oder Eukalyptus probieren. Diese sind zum Beispiel im Pumpspray „Anti Brumm Naturel“ enthalten.



## SELBST GEMACHT

Man kann sich aber eine ähnliche Mischung nach folgendem Rezept auch selbst mischen und in einer ausgedienten Sprühflasche mit auf die Radtour nehmen (Anleitung aus [www.utopia.de](http://www.utopia.de); Zutaten online oder in Bioläden erhältlich):

- 150 ml Hamameliswasser, alternativ eine halbe Tasse abgekochtes Wasser mit einem Esslöffel Alkohol oder einer klaren Spirituose in ein gut gereinigtes Sprühfläschchen geben.
- Drei Tropfen Teebaumöl, acht Tropfen Citronella, drei Tropfen Pfefferminze und acht Tropfen Lemongrass zugeben, Zerstäuberdeckel festschrauben und gut schütteln.

## STICHE RICHTIG BEHANDELN

Das Problem sind vor allem die gerinnungshemmenden und betäubenden Stoffe, die in die Haut gespritzt wurden – dadurch kann sie jucken oder anschwellen. Dagegen gibt es einige Mittel und Methoden:

- **KÜHLEN** zum Beispiel mit einem Kühlpad, kaltem Umschlag, feuchten Tüchern oder Eis (dünnes Tuch dazwischenlegen). Hilft gegen die Schwellung.
- **WÄRMEN** Ab einer bestimmten Temperatur (etwas über 50 Grad) werden die Eiweiße denaturiert, die den Juckreiz auslösen. Nach diesem Prinzip arbeiten elektrische Stichheiler, die man für ein paar Sekunden an die Einstichstelle hält. Ein für circa eine Minute aufgelegter erwärmter Löffel tut's auch.
- **CREMES UND SALBEN** Mit Antihistaminika oder in schweren Fällen Kortison.
- **HAUSMITTEL** wie Zwiebelsaft, gehackte Petersilie, Quarkumschläge oder Teebaumöl können den quälenden Juckreiz und die Entzündung ebenfalls lindern.

## STUDIE: UND POPEYE HATTE DOCH RECHT!

# SPINAT ALS DOPINGMITTEL?



Lange Zeit schien es vom Tisch zu sein, dass Spinat wahre Wunder für Kraftmeier und Sportler wirkt. Denn in einem Standardwerk für Nährstoffwerte gab es einen Druckfehler bei den vorgeblich hohen Eisenwerten, die einen leistungs-fördernden Effekt erklären hätten können. Bisher nicht auf dem Radar hatten die Ernährungswissenschaftler allerdings ein erst vor relativ kurzer Zeit näher beschriebenes Steroidhormon, das im Spinat (wohl als Fraßschutz gegen Insekten) steckt: Ecdysteron. Ähnlich wie andere chemisch verwandte Steroide wirkt es auf Muskelzellen und fördert den Kraftzuwachs. So deutlich, dass Spinat nun ins Visier der Dopingfahnder gerät: Die Welt-Anti-Doping-Agentur WADA gab jüngst eine Studie in Auftrag, an der sich verschiedene Universitäten und Anti-Doping-Labore beteiligten. Bei 46 Probanden wurde zehn Wochen lang

untersucht, wie sie beim Bankdrücken und Kniebeugen abschnitten. Die eine Gruppe nahm Kapseln mit Spinatextrakt ein, die andere ein Placebo. Am Ende war die Spinatgruppe klar im Vorteil. So klar, dass die Forscher nun nahelegen, Ecdysteron auf die Dopingliste zu setzen. Auch Spinat? Wohl kaum, denn für Effekte wie in der Studie müsste man täglich bis zu 16 Kilogramm verzehren.

# 30 %

Um diesen Prozentsatz sind nach Angaben des Hautkrebsreports 2019 der Techniker-Krankenkasse die Fallzahlen für den gefährlichen Schwarzen Hautkrebs im Zeitraum von 2009 bis 2015 gestiegen. Auch von 2015 bis 2017 kletterte die Quote der Betroffenen nach oben. Die häufigsten Diagnosen gibt es bei 75- bis 79-Jährigen. Das zeigt wohl die Auswirkungen unbesorgten Sonnenbadens ohne oder mit wenig UV-Schutz in früheren Jahrzehnten, denn Hautkrebs braucht viele Jahre, bis er zum Ausbruch kommt. Radfahrer wurden nicht extra erfasst, dürften jedoch als Outdoorsportler ebenfalls ein zumindest leicht erhöhtes Risiko tragen. Also immer vollständig mit gutem UVA- und -B-Schutz eincremen und im Hochsommer möglichst die Mittagssonne meiden. Außerdem empfiehlt es sich, die von den gesetzlichen Krankenkassen alle zwei Jahre bezahlten Vorsorgeuntersuchungen wahrzunehmen und Muttermale selbst regelmäßig zu kontrollieren (mithilfe der ABCDE-Regel, siehe unten).

## WAS HEISST EIGENTLICH... ABCDE-REGEL?

Die ABCDE-Regel (manchmal auch nur ABCD) ist eine Art Daumenregel, mit der sich pigmentierte Hautveränderungen (Muttermale, Leberflecke etc.) beurteilen lassen. Sie liefert Anhaltspunkte, ob eine auffällige Hautveränderung bösartig (malign) sein könnte. Die Buchstaben stehen für A = Asymmetrie; B = Begrenzung (unregelmäßig); C = Colorit (uneinheitlich pigmentiert); D = Durchmesser über 5 mm; E = Elevation/Erhabenheit (über Hautniveau).



## E-lektrisierend

Wünsche werden wahr: Ob Pinion-Getriebe, der neue Steps-Motor von Shimano mit automatischer Gangschaltung, Rohloff-Nabe oder flüsterleiser Hinterradnabenmotor – mit Trikes von HP VELOTECHNIK 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. Einzel. 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 99  
www.hpvelotechnik.com • mail@hpvelotechnik.com

# SO VIELSEITIG WIE DAS RADFAHREN.

**WER LIEST,  
ERFÄHRT MEHR...**

## IHRE VORTEILE

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



## IHR GEWINN

Gewinnen Sie ein E-TRITON PT5 von STEVENS im Wert von 3.499 Euro.

Alle MYBIKE-Abonnenten nehmen automatisch an der Verlosung teil.

**STEVENS**  
B I K E S



GROSSE  
JAHRESVERLOSUNG  
**GEWINN**  
E-TRITON PT5

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

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

\*\* Lieferung nur solange der Vorrat reicht.



Foto: Jan Gräner

## IHR GESCHENK

Wählen Sie Ihr Begrüßungsgeschenk.

Weitere attraktive Geschenke finden Sie unter:  
[abo.mybike-magazin.de/01813g](http://abo.mybike-magazin.de/01813g)



### VAUDE RADTASCHEN AQUA BACK\*\*

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

**Mindestbestellzeit: 2 Jahre**



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

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

**Mindestbestellzeit: 1 Jahr**



### BUCH „TREKKING- BIKE-WERKSTATT“\*\*

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

**Mindestbestellzeit: 1 Jahr**



### FITTING BOX COMFORT\*\*

Das Rad lässt sich hiermit einfach, schnell und präzise genau auf den Körper des Fahrers einstellen.  
UVP: 29,95 €. Ohne Zuzahlung.

**Mindestbestellzeit: 1 Jahr**

## JETZT ABO SICHERN

Ganz einfach online unter [abo.mybike-magazin.de/01813g](http://abo.mybike-magazin.de/01813g)  
oder per Telefon unter +49 (0) 521-559955.

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



Continental  
**bike festival**  
Saalfelden Leogang

13.09. - 15.09.19

[www.bike-festival.de](http://www.bike-festival.de)

# ALL ABOUT BIKES

**JETZT ANMELDEN!**

FOTO: MORITZ ABLINGER

EIN EVENT VON DELIUS KLASING & BIKE MAGAZIN

Titel Sponsor



Host



THE EPIC  
BIKEPARK  
LEOGANG

Main Sponsor



GHOST

SCOTT



Co Sponsor



# MYBIKE HÄNDLERVERZEICHNIS

MEIN FAHRRADMAGAZIN

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

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



# FAHRRADFACHHÄNDLER IN IHRER NÄHE

Lassen Sie sich von Ihrem Fahrradfachgeschäft vor Ort kompetent beraten.

## Postleitzahl 0 | Österreich

### 1230 Wien

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

### 4540 Bad Hall

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

### 04347 Leipzig

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

### 4400 Steyr

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

### 09669 Frankenberg

Sport Hoffmann  
Äußere Chemnitzstr. 12 ☎ +49 (0)37206-2986  
✉ info@hoffmann-sport.de  
🌐 www.hoffmann-sport.de

## Postleitzahl 1

### 12203 Berlin-Steglitz

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

### 13355 Berlin-Mitte

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

### 21465 Wentorf

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

### 23617 Stockelsdorf

e-motion e-Bike Welt Lübeck  
e-cycles L+T Gbr  
Daimler Str. 14 A ☎ +49 (0)4513-0405021  
✉ luebeck@emotion-technologies.de  
🌐 www.emotion-technologies.de

### 26160 Bad Zwischenahn

e-motion e-Bike Welt Bad Zwischenahn  
Jonas Afken e.K.  
Eva-Lessing-Str. 8 ☎ +49 (0)4403-6027190  
✉ bad-zwischenahn@emotion-technologies.de  
🌐 www.emotion-technologies.de

### 30159 Hannover

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

### 33100 Paderborn

Löckenhoff & Schulte GmbH  
Karl-Schurz-Str. 14 ☎ +49 (0)5251-2881780  
✉ info@loeckenhoff-paderborn.de  
🌐 www.rad1.de

### 35440 Linden

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

### 12277 Berlin

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

### 18437 Stralsund

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

### 22926 Ahrensburg

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

### 24837 Schleswig

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

### 28277 Bremen

e-motion e-Bike Welt Bremen  
Volker Minkmar e.K.  
Arsterdamm 94 A ☎ +49 (0)1609-0551795  
✉ bremen@emotion-technologies.de  
🌐 www.emotion-technologies.de

### 31036 Eime

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

### 33611 Bielefeld

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

### 35756 Mittenaar

Schmidt GmbH  
Koblenzer Str. 3 ☎ +49 (0)2778-2180  
✉ juergen.griebenow@web.de  
🌐 www.mein-fahrradhaendler.de

## Postleitzahl 2

## Postleitzahl 3

**36381 Schlüchtern**

NeuEmobilität

✉ info@neuemobilitaet.com ☎ +49 (0)6661-6332

🌐 www.neuemobilitaet.com

**37643 Negenborn**

Spezialbikes

Stefan Oblong

Bäckerstr. 9

☎ +49 (0)5532-5019638

✉ spezialbikes@gmx.de

**38100 Braunschweig**

e-motion e-Bike Welt Braunschweig

SPE Bikes GmbH

Wilhelmstr. 1

☎ +49 (0)531-47230024

✉ braunschweig@emotion-technologies.de

🌐 www.emotion-technologies.de

**38440 Wolfsburg**

E-BIKE Kasten

Rothenfelder Str. 21/21 A

☎ +49 (0)5361-3768370

✉ wolfsburg@ebike-kasten.de

🌐 www.ebike-kasten.de

**40474 Düsseldorf**

e-motion e-Bike Welt Düsseldorf

e-motion BBR GmbH

Niederrheinstr. 211

☎ +49 (0)211-22966966

✉ duesseldorf@emotion-technologies.de

🌐 www.emotion-technologies.de

**42549 Velbert**

e-motion e-Bike Premium-Shop Velbert

Das Energie-Werk-Batteries + Ebikes GmbH

Flandersbacher Weg 2

☎ +49 (0)2051-9332110

✉ velbert@emotion-technologies.de

🌐 www.emotion-technologies.de

**46047 Oberhausen**

e-motion e-Bike Welt Oberhausen

aus der Fünten, Pinger GbR

Zur Eisenhütte 18

☎ +49 (0)2082-01670

✉ oberhausen@emotion-technologies.de

🌐 www.emotion-technologies.de

**47918 Tönisvorst**

e-motion e-Bike Welt Tönisvorst

e-motion BBR GmbH

Krefelder Str. 17

☎ +49 (0)2151-9719005

✉ tv@emotion-technologies.de

🌐 www.emotion-technologies.de

**48153 Münster**

Hürter Zweirad GmbH

Fahrrad XXL

Hammer Str. 420

☎ +49 (0)251-978030

✉ info-huerter@fahrrad-xxl.de

🌐 www.fahrrad-xxl.de

**49661 Cloppenburg**

e-motion e-Bike Welt Cloppenburg

Jonas Afken e. K.

Soestenstr. 75

☎ +49 (0)4471-7023860

✉ cloppenburg@emotion-technologies.de

🌐 www.emotion-technologies.de

**50858 Köln**

e-motion e-Bike Premium-Shop Köln

Beer &amp; Ramisch Vertriebs GmbH

Aachener Str. 1052

☎ +49 (0)221-54020185

✉ koeln@emotion-technologies.de

🌐 www.emotion-technologies.de

**37412 Herzberg am Harz**

e-motion e-Bike Shop Harz

Markus Schmidt e.K.

Am Eichelbach 6

☎ +49 (0)5521-894319

✉ harz@emotion-technologies.de

🌐 www.emotion-technologies.de

**38100 Braunschweig**

E-BIKE Kasten

Poststr. 14

☎ +49 (0)531-60945750

✉ braunschweig@ebike-kasten.de

🌐 www.ebike-kasten.de

**38226 Salzgitter**

Radstudio Salzgitter

Autohaus Strube GmbH

Neißestr. 227

☎ +49 (0)5341-86990

✉ info@radstudio.de

🌐 www.radstudio.de

**38640 Goslar**

E-BIKE Kasten

Petersilienstr. 33

☎ +49 (0)5321-4693341

✉ goslar@ebike-kasten.de

🌐 www.ebike-kasten.de

**40489 Düsseldorf**

Crank Toys B. Tack

Benjamin Tack

Kirchweg 1

☎ +49 (0)203-93566211

✉ info@cranktoys.de

🌐 www.cranktoys.de

**44789 Bochum**

e-motion e-Bike Welt Bochum

JeWo Batterietechnik GmbH

Hattinger Str. 66-68

☎ +49 (0)234-28253070

✉ bochum@emotion-technologies.de

🌐 www.emotion-technologies.de

**47533 Kleve**

e-motion e-Bike Welt Kleve

e-Bike Center Niederrhein GmbH

Flutstr. 45

☎ +49 (0)2821-9757947

✉ kleve@emotion-technologies.de

🌐 www.emotion-technologies.de

**48151 Münster**

e-motion e-Bike Welt Münster

e-Bike Welt Münster GmbH

Weseler Str. 61/63

☎ +49 (0)251-20247070

✉ muenster@emotion-technologies.de

🌐 www.emotion-technologies.de

**49401 Damme**

Fahrrad Markus

Mühlenblick 3

☎ +49 (0)5491-9964750

✉ info@fahrrad-markus.de

**Postleitzahl 4****Postleitzahl 5**

## Postleitzahl 6

### 53757 Sankt Augustin

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

### 57319 Bad Berleburg

Weda Fahrrad Service  
Inh. Uwe Daus  
Poststr. 61 ☎ +49 (0)2751-9205717  
✉ info@weda-fahrrad.de

### 59069 Hamm

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

### 59557 Lippstadt

Löckenhoff & Schulte GmbH  
Am Mondschein 26 ☎ +49 (0)2941-948890  
✉ info@loeckenhoff-lippstadt.de  
🌐 www.rad1.de

### 60486 Frankfurt

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

### 63303 Dreieich

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

### 63512 Hainburg

Fahrradshop MERGET  
Maingasse 17 ☎ +49 (0)6182-4061  
✉ b-e.merget@t-online.de  
🌐 www.fahrradshopmerget.de

### 63834 Sulzbach

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

### 64683 Einhausen

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

### 65366 Geisenheim

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

### 65936 Frankfurt

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

### 66606 St. Wendel

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

### 55116 Mainz

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

### 58313 Herdecke

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

### 59494 Soest

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

### 61440 Oberursel

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

### 63452 Hanau

e-motion e-Bike Welt Hanau  
e-solutions GmbH  
Johann-Carl-Koch-Str. 7 ☎ +49 (0)6181-9911990  
✉ hanau@emotion-technologies.de  
🌐 www.emotion-technologies.de

### 63796 Kahl

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

### 64673 Zwingenberg

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

### 65232 Taunusstein

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

### 65396 Walluf

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

### 66121 Saarbrücken

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

### 67105 Schifferstadt

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

**e-motion**  
TECHNOLOGIES



**e-Bikes kauft man bei e-motion!**  
Mehr als 50 e-Bike Shops & über 20 e-Bike Marken



CITY E-BIKES



E-MOUNTAINBIKES



TREKKING E-BIKES



SCHNELLE E-BIKES



Erleben Sie eine riesige e-Bike Auswahl und kompetente Beratung.  
Fast 1000 e-Bikes und eine Übersicht aller e-motion e-Bike Shops finden Sie auf:  
[www.emotion-technologies.de/.ch/.at](http://www.emotion-technologies.de/.ch/.at)

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

**HANDMADE BIKES  
AUS REMAGEN  
AM RHEIN**

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

vereinbaren Sie eine Probefahrt  
**SANTANA** the finest line of e-bike  
[www.santana-tandem.com](http://www.santana-tandem.com) 08031-14573

**terre des  
hommes**  
Hilfe für Kinder in Not

**Spiele  
macht  
stark!**

terre des hommes hilft Kindern, bei Spiel und Sport eigene Stärken und damit Perspektiven zu entwickeln.  
Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende!  
[www.tdh.de/spielen](http://www.tdh.de/spielen)

**Händler Gesucht**

**DNM**

**RO-S**  
Air Pressure Suspension  
XC / CITY

**OSL**  
88 / 87.5 / 85 x 35  
Touren / 100 / 120 mm  
Gel Spring / Borel

**DV-S / 32 / 2500**  
Rebound / Damped  
HG / Electric shock absorber

**DNM INDUSTRY CO., LTD.**  
Tel.: +886 4 22706191  
Fax: +886 4 22706734  
E-mail: [dnm@dnmshock.com](mailto:dnm@dnmshock.com)

**UNIKAT-  
BIKES  
POISON**

[www.poison-bikes.de](http://www.poison-bikes.de)

**NORWID**  
Räder für Velosophen

**Reiseräder**  
Rennräder • Mountainbikes

**Norwid Fahrradbau GmbH**  
Bauerweg 40 • 25335 Neuendorf  
Tel.: (041 21) 246 58  
[www.norwid.de](http://www.norwid.de) • [info@norwid.de](mailto:info@norwid.de)

**REISEN**

**Schnieder  
REISEN**

**IHR RADREISE-SPEZIALIST**  
für das Baltikum, Polen, Russland,  
Skandinavien, Irland und  
Großbritannien

[www.schnieder-reisen.de](http://www.schnieder-reisen.de)

**GEFÜHRTE RADREISEN UND INDIVIDUELLE TOUREN MIT GPS-DATEN**

☆☆☆ HOTEL  
**GANTKOFEL**  
zwischen Bozen und Meran

**I-39010 ANDRIAN** - Sonnenstraße 9  
Tel. 0039 0471 510 239  
Fax 0039 0471 510 733  
[info@gantkofel.com](mailto:info@gantkofel.com) - [www.gantkofel.com](http://www.gantkofel.com)

*Südtirol - ideal für Radferien!*

Manche lassen ihr  
ganzes Leben zurück.  
Um es zu behalten.

Wir unterstützen Menschen, die auf  
der Flucht sind, damit sie ein Leben in  
Würde führen können.  
[brot-fuer-die-welt.de/fluechtlinge](http://brot-fuer-die-welt.de/fluechtlinge)

**Brot  
für die Welt**

Würde für den Menschen.

Mitglied der *actalliance*

**Belvelo**

**E-Bike-Reisen  
für Entdecker**

Gardasee | Jakobsweg  
Andalusien | Baltikum  
Kroatien und Montenegro  
Südafrika | Neuseeland  
und viele mehr

Neu:  
Loire | Peloponnes | Kanada

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

**Kostenlosen Katalog anfordern!**  
[belvelo.de](http://belvelo.de) | 030 786 000-124

## Postleitzahl 7

**67227 Frankenthal**

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

**71101 Schönaich**

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

**72414 Rangendingen**

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

**73054 Eisingen**

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

**73235 Weilheim**

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

**74080 Heilbronn**

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

**77743 Neuried**

2Rad Baumann  
 Kanonengasse 51 ☎ +49 (0)7807-955200  
 ✉ berbau@t-online.de

**78315 Radolfzell**

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

**79189 Bad Krozingen**

e-motion e-Bike Welt Freiburg Süd  
 MXS e-Bike GmbH  
 Tulpenbaumallee 8 ☎ +49 (0)7633-9885080  
 ✉ freiburg@emotion-technologie.de  
 🌐 www.emotion-technologies.de

**82054 Sauerlach bei München**

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

**86899 Landsberg**

Radspport Preiss GmbH  
 Bike Center  
 Graf-Zeppelin-Str. 18 ☎ +49 (0)8191-39109  
 ✉ info@radspport-preiss.de  
 🌐 www.radspport-preiss.de

**87700 Memmingen**

HEISS GmbH - Das Radcenter  
 Rudolf-Diesel-Str. 18 ☎ +49 (0)8331-92550023  
 ✉ marketing@rad-heiss.de  
 🌐 www.rad-heiss.de

**67547 Worms**

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

**71638 Ludwigsburg**

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

**72770 Reutlingen**

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

**73230 Kirchheim**

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

**73730 Esslingen**

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

**76287 Rheinstetten**

e-motion e-Bike Welt Karlsruhe  
 Siemensstr. 2 B  
 ✉ karlsruhe@emotion-technologies.de  
 🌐 www.emotion-technologies.de

**78315 Radolfzell**

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

**78604 Rietheim-Weilheim**

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

**79312 Emmendingen**

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

**82140 Olching**

e-motion e-Bike Welt München West  
 RSC Retro Speed Cars GmbH  
 Geiselbullacher Str. 2 A ☎ +49 (0)8142-44858530  
 ✉ muenchen-west@emotion-technologies.de  
 🌐 www.emotion-technologies.de

**86925 Fuchstal**

e-motion e-Bike Welt Fuchstal  
 RR-E-Bike GmbH  
 Bahnhofstr. 24 ☎ +49 (0)8243-9933311  
 ✉ fuchstal@emotion-technologies.de  
 🌐 www.emotion-technologies.de

**88090 Immenstaad**

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

## Postleitzahl 8

REISEN

Traumhaft schöner Radurlaub!



**EUROBIKE**  
RADSPASS IN EUROPA

Jetzt Katalog bestellen!

Infoline (gratis aus DE): 0800 58 89 718  
Tel. +43 (0)6219 7444 • [www.eurobike.at](http://www.eurobike.at)

**BERR**  
Europa mit dem Rad entdecken!



Jubiläumskatalog  
jetzt kostenlos  
anfordern!!!

25 Jahre Radreisen

Telefon: 0 80 62 / 90 67 50  
Web: [www.berr-reisen.de](http://www.berr-reisen.de)

80335 München Bayerstraße 8  
83022 Rosenheim Max-Josefs-Platz 4  
83052 Bruckmühl Müller-zu-Bruck Str. 3

Entdecke mit uns  
am E-Bike die  
weißen Dörfer  
Andalusiens!

**edelweiss**  
e-bike reisen

Wir starten mit dem Höhepunkt einer jeden Andalusien-Reise, mit Granada. Die maurische Königsburg Alhambra, eine Sehenswürdigkeit von Weltruhm, liegt malerisch vor der Kulisse der Sierra Nevada.



Termin: 10.10. - 18.10.2019

ab € 2.480,-  
pro Person

Sichern Sie sich  
unser Kennenlernangebot:  
**MIET E-Bike KOSTENLOS**  
zur Tour!

**INFOS & BUCHUNG**  
[info@edelweissbicycle.com](mailto:info@edelweissbicycle.com)

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

# BIKEN OHNE LIMIT



**48 SEITEN ENDURO-SPEZIAL**

03/19  
MÄRZ - SEPTEMBER  
DAS MAGAZIN FÜR E-MOUNTAINBIKER

**EMTB**

So wird  
**2020**  
Alle neuen Motoren  
und Modelle

Duell der  
**POWER-  
BIKES**  
Mit Spitzing gegen  
Haibike Flyon

Hütten-Touren  
Die besten Runden in  
den deutschen Alpen

Diebstahlschutz  
Was bringen GPS-Ortung  
und Wegfahrsperre?

Garantiefall  
Kundenansprüche und  
Herstellerversprechen

Die besten  
**E-MTBs**  
für Trail-Spaß und ausgiebige Touren

Leben und Produziert  
**DER NEUE  
BOSCH**

► AB 13.8. IM HANDEL

Portofrei bestellen unter 0521-55 99 55  
oder [delius-klasing.de/emtb](http://delius-klasing.de/emtb)

4 Ausgaben pro Jahr ab 24,90 € (D) /  
33,90 € (Ausland) im Abo: [abo.emtb-magazin.de](http://abo.emtb-magazin.de)

## Postleitzahl 9

### 88213 Ravensburg

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

### 89520 Heidenheim

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

### 90409 Nürnberg

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

### 91161 Hilpoltstein

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

### 89155 Erbach

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

### 90443 Nürnberg

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

### 97084 Würzburg

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

## Händleradressen online

Alle Einträge finden Sie auch online mit Verlinkungen der Websites,  
geordnet nach Postleitzahlen, ständig aktualisiert:  
[www.mybike-magazin.de/e\\_bike\\_haendler](http://www.mybike-magazin.de/e_bike_haendler)

## Ihr Geschäft ist noch nicht gelistet?

Buchen Sie jetzt einen Eintrag für die restlichen Ausgaben des Jahres unter  
[www.delius-klasing.de/adressverzeichnis-e-bike-haendler-2019](http://www.delius-klasing.de/adressverzeichnis-e-bike-haendler-2019)

# SO VIELSEITIG WIE DAS RADFAHREN.

**WER LIEST,  
ERFÄHRT MEHR...**

MYBIKE unterhält und informiert mit Tests von Rädern, Bekleidung und Zubehör, den schönsten Radtouren für Freizeit und Urlaub und berichtet über die Trends der urbanen Fahrradwelt.  
Nur 4,90 €

## **JETZT TESTEN:**

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



Foto: Jan Greune



**6x  
PRO JAHR  
IM HANDEL**



Rundumberatung für E-BIKE-Fans. Rund 450 aktuelle Modelle der verschiedenen E-Bike-Gattungen mit technischen Daten. Dazu redaktionelle Kaufberatung und Service-Themen.  
Nur 6,90 €

## **E-BIKE-KATALOG UND RADREISE-SONDERHEFT NUR NOCH AB VERLAG ERHÄLTICH:**

Portofreie Direktbestellung: [www.delius-klasing.de/zeitschriften](http://www.delius-klasing.de/zeitschriften),  
per Telefon unter +49 (0) 521-559955 oder digital in der MYBIKE-APP



Die schönsten Radregionen in Deutschland mit ausgearbeiteten Tourenvorschlägen. Inklusive GPS-Daten zum kostenlosen Download. Viele Service-Stories und eine Auflistung der Radreiseveranstalter runden das Heft ab.  
Nur 6,50 €



**IHR  
GEWINN  
E-TRITON P75**

**STEVENS**

## **GROSSE MYBIKE-JAHRESVERLOSUNG:**

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

# HIN UND WEG ...

... überschreibt die oberbayerische Region Inn-Salzach ihr Radwegenetz, womit sie in diesem Jahr die Zertifizierung als ADFC-Radreiseregion anstrebt



Burghausen ist nur eine Sehenswürdigkeit in der Radregion Inn-Salzach

Um den Bewertungskriterien des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) zu entsprechen, hat die Region Inn-Salzach ihr Radwegenetz weiter optimiert. 24 Thementouren wurden einheitlich markiert und führen mit einer Gesamtlänge von 1.500 Kilometern durch die Region. Zur leichten Orientierung sind die Touren den Kategorien „Top-Tour“, „sportlich“, „kulturell“, „spirituell“, „für Familien“ und „am Wasser“ zugeordnet. Einheitliche Infotafeln verweisen auf Besonderheiten, Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele wie zum Beispiel die längste Burg der Welt in Burghausen und das Europareservat Unterer Inn. Radverleihstellen, Werkstätten und E-Bike-Tankstellen stehen in allen Orten zur Verfügung. Kostenloses Kartenmaterial und alle 24 Thementouren mit genauer Beschreibung auf [rad.inn-salzach.com](http://rad.inn-salzach.com)

**539 Strecken** vom Allgäu bis Zypern stehen auf dem MYBIKE-Tourenportal zur Verfügung. Genussradler und sportlich Ambitionierte finden hier Tipps für Tagestouren und mehrwöchige Radurlaube. Von der Redaktion recherchiert und überprüft! Einfach GPX-Track kostenlos downloaden und nachfahren. [mybike-magazin.de/reise\\_touren.html](http://mybike-magazin.de/reise_touren.html)

## ENTSPANNUNGS-BAD

Zum Thema Radeln und Wellness hat Veranstalter Eurobike diverse Angebote in Deutschland, Österreich und Italien zusammengestellt. Unter anderem eine individuelle Radreise in den italienischen Kurort Abano Terme. Die ausgearbeiteten Tagestouren führen die Radtouristen in die umliegenden Euganeischen Hügel und die Städte Chioggia, Vicenza und Padua. Die Streckenlängen sind so gewählt, dass ausreichend Zeit zum Kurbaden in den Thermalwasserquellen bleibt. Sternfahrt Abano Terme, 7 Tage, ab 535 Euro.

[www.eurobike.at](http://www.eurobike.at)



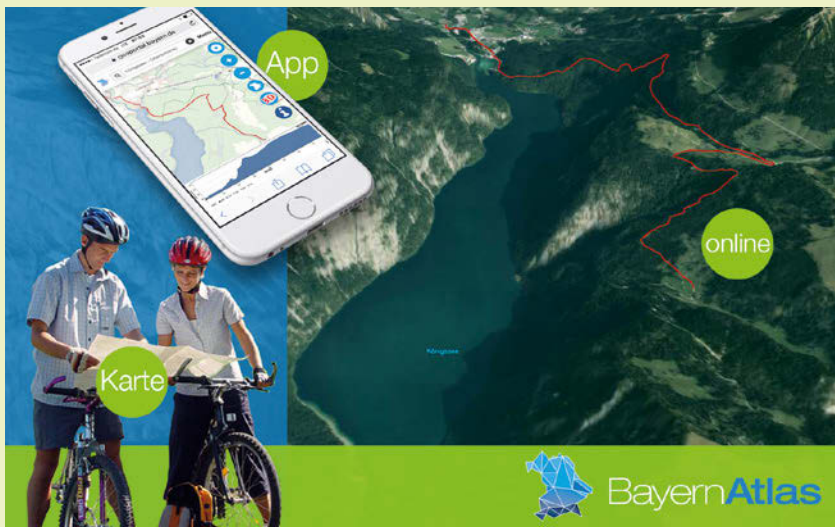
## Happy Family

Das Thema Familien-Radurlaub haben sich die Familienhotels Südtirol auf die Fahnen geschrieben. So bietet das Hotel Fameli in Olang zum Beispiel kostenlosen Bikeverleih für Erwachsene und Kinder und ein umfangreiches Angebot an leichten Radtouren ins Pustertal zum Pragser Wildsee, zur Burg Taufers oder zum Waldspielplatz mit Klettergarten in Niederdorf. Ganz entspannt zurück ins Hotel geht es mit der Pustertalbahn. [familienhotels.com](http://familienhotels.com), [fameli.it](http://fameli.it)



## RADLAND ITALIEN

Seit 2018 lebt die Schweizerin Doro Staub in Mailand. Als begeisterter Radlerin liegt ihr vor allem die Radinfrastruktur in ihrer neuen Heimat am Herzen. Sie beobachtet die politischen Entwicklungen und gibt persönliche Praxis- und Tourentipps in ihrem Reiseblog. Einfach mal reinklicken. [missmove.ch](http://missmove.ch)



## RUNDUM-PAKET

Die topografischen Karten der Bayerischen Vermessungsverwaltung (BVV) sind mittlerweile auch digital verfügbar. In Kombination mit der Papierkarte können Touren im digitalen Bayern-Atlas noch leichter geplant werden. Er bietet zusätzlich zur Übersicht an Regional- und Fernradwegen eine Anzeige des Höhenprofils und eine Messfunktion für Strecken. Unterwegs lässt sich die geplante Tour in der mobilen Version des Bayern-Atlas anzeigen und nachfahren. [www.bayernatlas.de](http://www.bayernatlas.de)



Wir sind auf der  
**EUROBIKE**  
Stand A4-101  
vom 4. - 7.9.2019!

# SENA

# R1 Smarter Fahrradhelm für beste Kommunikation während der Fahrt

-  Bluetooth 4.1
-  900 m Intercom
-  4-Wege Intercom
-  Fitness App kompatibel
-  integrierte Lautsprecher und Mikrofon




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

# R I D E C O N N E C T E D





Viel Meerblick, kaum Autos –  
im Süden der Isola di Sant’  
Antioco vor dem Sarrazenen-  
turm Torre Cannai

A woman and a young child are riding bicycles on a gravel path that runs along a rugged coastline. The woman, wearing a red helmet, a grey and black cycling jersey, and pink shorts, is riding a blue mountain bike. The child, wearing a colorful patterned helmet and a light blue shirt, is riding a red children's bike. In the background, a small, square stone tower sits atop a rocky sea stack in the middle of the blue sea. The sky is clear and blue, and the overall scene is bright and sunny.

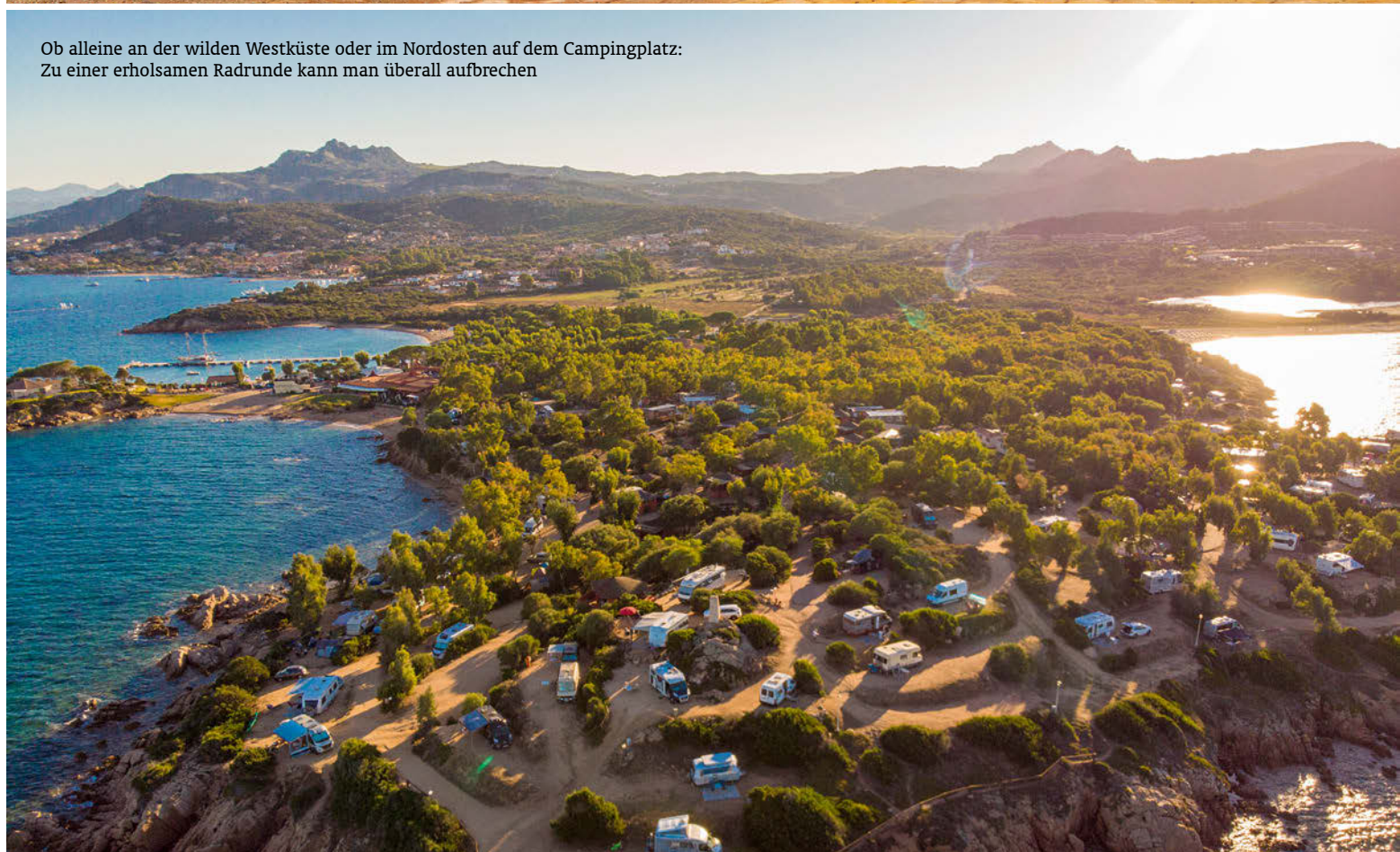
Kinder lieben Ferien! Eine Familienreise mit Camper, Bikes und Badesachen entlang der Westküste Sardinien in den größten Sandkasten Europas macht aber auch Eltern glücklich

TEXT und FOTOS Daniel Simon

# SCHÖNER WILDER WESTEN



Ob alleine an der wilden Westküste oder im Nordosten auf dem Campingplatz:  
Zu einer erholsamen Radrunde kann man überall aufbrechen



**KINDER WOLLEN ANS MEER**, Eltern auch – aber etwas Kultur, Sport und Erholung abseits touristischer Hotspots würden uns auch gefallen. Was viele Familien in langen Diskussionen erörtern, lösen wir ganz pragmatisch. Wir packen die E-Bikes samt Anhänger auf den Camper, bestücken den Stauraum mit Strandspielzeug und steuern eine Küstenregion oder Insel in Südeuropa an. Diesmal fällt unsere Wahl auf Sardinien. Viele Radreiseveranstalter haben die zweitgrößte Insel des Mittelmeers im Portfolio und bieten mehrtägige, organisierte Gruppen- oder Individualtouren von Ort zu Ort an. Da unser Wohnmobil als Basis dient, sind wir jedoch auf der Suche nach schönen Standorttouren, die wir mit unserer Tochter auf dem Mitläufer fahren können. Nachdem die Fähüberfahrt gebucht ist, bleiben uns noch ganze drei Monate für ausführliche Recherchen in topografischen Karten, Reiseführern und auf Google Earth. Wir erarbeiten uns fünf Touren, die wir gut verteilt während unserer geplanten Reiseroute auf der Nord- und Westseite in Angriff nehmen wollen.

3.000 Jahre wurden die Sarden fremdbestimmt. Die Insel wurde überfallen, belagert, erobert und annektiert. Aber immer haben sich die Bewohner gegen die fremden Herrscher aufgelehnt und erhoben. Erst 1948 bekam Sardinien als autonome Region Italiens einen Sonderstatus. Die aufgrund ihrer Geschichte so stolzen, aber gelassenen Sarden kämpfen auch heute noch weiter: gegen eine moderne Form der Belagerung – die baulichen Ausuferungen des Tourismus. 1989 hat das Regionalparlament ein Gesetz zur Eindämmung des touristischen Ausbaus erlassen. Wo andernorts Bettenburgen und Freizeitanlagen die Sicht aufs Meer versperren, finden sich auf Sardinien noch kilometerlange, einsame Küstenabschnitte. Nur die vielen beeindruckenden Sarazentürme, die strategisch an die Küsten gebaut wurden, fallen überall ins Auge.

Die wunderschöne, aber touristisch stark erschlossene Costa Smeralda im Nordosten lassen wir bereits am ersten Urlaubstag hinter uns. Zum Akklimatisieren stellen wir unser rollendes Zuhause in Aussichtslage über dem Meer auf den Campingplatz des Centro Vacanze Isuledda im kleinen Golfo di Arzachena. Bereits die erste Tour, die wir bei Isuledda starten, erfüllt alle unsere Erwartungen vom Radfahren auf Sardinien: entspannte Besuche der Nuraghen Albuicciu und La Prigiona bei Arzachena, mittags sardische Köstlichkeiten in einem kleinen Ristoro, eine Panora-



# 7.000

Nuraghen stehen verteilt über ganz Sardinien.

Die Nuraghenkultur von 1855 bis 238 v. Chr. hat die Insel nachhaltig geprägt.

Ob die ringförmig aus Steinblöcken gebauten Türme als Befestigungskomplexe, Kultstätten oder Grabanlagen genutzt wurden, ist bis heute nicht abschließend geklärt

mafahrt durch die Granitfelsen der Gallura mit Blicken auf die Insel Maddalena und hinüber nach Korsika. Zum Abschluss unserer Tour radeln wir an kleinen Sandbuchten vor klarem, azurblauem Wasser entlang.

Die hübschen Gassen der Altstadt von Alghero laden zum Bummeln ein. Der ein oder andere Souvenirshop wird uns dann doch zu viel, und wir sind die ersten Gäste im Ristorante Miques de Mirall auf der historischen Stadtmauer, wo neben sardischen auch katalanische Spezialitäten serviert werden. Die katalanische Mundart der Stadtbewohner rührt daher, dass die exponiert an der Westküste gelegene Stadt lange Zeit von Aragonien regiert und besiedelt wurde. Die breite Stadtmauer wird zur abendlichen Flaniermeile, Einheimische mischen sich mit Touristen und Liebespärchen; die romantischen Sonnenuntergänge sind legendär. Nördlich von Alghero erstrecken sich auf einer Landzunge der Naturschutzpark Porto Conte und das Meeresschutzgebiet von Capo Caccia. Über Sandpisten arbeiten wir uns mit den E-Bikes durch Pinienwälder zu einigen der vielen Aussichtspunkte auf den Klippen. Wieder auf Asphalt, aber mit genauso schöner Aussicht, führt uns der zweite Teil der Tour entlang des Naturhafens Porto Conte zum südlichsten Punkt der Landzunge, dem Capo Caccia. In der Nachmittagshitze steigen wir 654 spektakulär in die Steilküste gehauene Stufen zur Grotta di Nettuno hinunter. Sie zählt zu den schönsten Tropfsteinhöhlen des Mittelmeers. Trotz einer Führung durch die ganzjährig zehn Grad kühle Höhle ist





1

Der Hauptturm oder Mastio der Nuraghe La Prisgiona südlich von Arzachena. Die noch nicht vollständig ausgegrabene, eindrucksvolle Anlage besteht aus mehr als 90 Bauten

2

Nach der Mittagsrast mit lokalen Köstlichkeiten im Ristoro Li Muri bei Arzachena. Is Cuattru Morus, die vier Mauren der sardischen Flagge, wehen an vielen Orten Sardiniens

3

Abendliches Flanieren auf der historischen Stadtmauer von Alghero. Die im katalanisch-gotischen Stil erbaute Stadt zählt zu den schönsten Orten der Insel



3





Abfahrt vom Aussichtspunkt des Capo Caccia mit Blick auf die Cala della Calcina

man nach dem Wiederaufstieg über die Escala del Cabriol total verschwitzt. Zum Glück erwarten uns traumhafte Badebuchten auf der Rückfahrt.

Obgleich Inselbewohner, sind die Sarden keine Seeleute, sondern Bauern und Hirten. Da „übers Wasser nichts Gutes kam“, besiedelten die Bewohner das Landesinnere. Auch wir wollen nach ein paar Strandtagen die Bergwelt erkunden und machen uns auf den Weg zu einem einzigartigen Naturreservat. Wie ein Tafelberg erhebt sich die Giara di Gesturi über die Landschaft der Marmilla. Nach einer steilen Auffahrt radeln wir über das unbesiedelte Basaltplateau durch Korkeichenwälder und beobachten die kleinen Wildpferde, die an den „Pauli“ genannten Sümpfen grasen. Nachdem die weltweit einzigartige Pferderasse Is Quadeddus fast schon vom Aussterben bedroht war, wurden die Besitzer der Pferde – Bauern der umliegenden Dörfer – finanziell unterstützt. Später kaufte das Reservat die Herden, die seitdem wieder auf 600 Tiere anwachsen konnten. Nach der Abfahrt vom Plateau besichtigen wir die Nuraghe Su Nuraxi. Der größte freigelegte Nura-ghen-Komplex der Insel ist seit 1997 UNESCO-Weltkulturerbe. Durch engste Gänge über Steiltreppen gelangen die Besucher ins Innere der Festungsanlage. Was bei manchem Klaustrophobie hervorrufen mag, empfindet unsere Tochter als lustiges Abenteuer.

## Club der Alten

In den sardischen Bergdörfern leben die meisten Hundert-jährigen Europas. Die Universität von Sassari fand heraus: Alt werden jene, die hart arbeiten, dünn, zufrieden und gläubig sind. Zumindest drei der Argumente sprechen also für ausgedehnte Fahrradtouren über die Insel

Europas höchste Dünen und die feinsandigen Strände der Costa Verde, die ihren Namen von der Farbe des hiesigen Meeres hat, sind berühmt. Weniger bekannt ist, dass an der wilden Westküste ab Mitte des 19. Jahrhunderts an vielen Orten unter unmenschlichen Bedingungen Zink, Blei und Silber abgebaut wurden. Immerhin wurde im Küstenort Buggerru der erste Generalstreik Italiens ausgerufen. Nur über Pisten erreicht man mitten in der Dünenlandschaft an der Mündung des kleinen Rio Piscinas Sardinien's abgeschiedenstes Hotel sowie zwei Strandhütten, die im Sommer viele Badegäste versorgen. Im Herbst verirren sich nur noch wenige Urlauber hierher. Eine Gruppe Franzosen nutzt die Sandpisten als Spielwiese für ihre Geländewagen. Wir starten mit unseren Zweirädern zu einer ausgedehnten Rundtour über das Minendorf Ingurtosu und fahren auf Holperstraßen – vorbei an Förderruinen und Abraumhalden – zum Zentrum der ehemaligen Bergbaubindustrie nach Montevecchio. Der morbide Charme lässt erahnen, wie der Bergbau die Region ein Jahrhundert lang geprägt hat. Nach einer langen Abfahrt begegnen wir auf den letzten Kilometern wieder den Franzosen, und an einer Bachfurt müssen wir unsere Tour eine Weile unterbrechen, weil eine große Filmcrew gerade eine Szene dreht. Ganz so einsam ist der „Wilde Westen“ Sardinien's dann doch nicht.



1



2

1

In den Dünen von Piscinas zeugen Bahngleise und verwitterte Loren noch von den Bodenschätzen, die früher aus den Bergwerken von Ingurtosu und Gennamari an die Küste transportiert wurden

2

Erster Eindruck von Sardinien nach der Ankunft mit der Fähre: Sonnenaufgang im Golfo di Aranci

3

Rund 600 Wildpferde weiden auf dem Basaltplateau Giara di Gesturi an Tümpeln und in Korkeichenwäldern



3



## INFOS SARDINIEN

### ANREISE

Wer mit dem Auto oder Camper anreist, hat die Wahl zwischen mehreren Fährhäfen in Italien und Südfrankreich. Am schnellsten erreichen lassen sich aus Deutschland die Häfen von Genua und Livorno an der italienischen Riviera. Mehrere Fährgesellschaften bieten Überfahrten zu den sardischen Häfen Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Arbatax und Cagliari an. Es empfiehlt sich, früh zu buchen. Wir reisten komfortabel mit Corsica Ferries – Sardinia Ferries ([www.corsica-ferries.com](http://www.corsica-ferries.com)). **Tipp:** Nachtfahrt buchen! Man verliert keinen Urlaubstag und hat einen langen ersten Tag auf der Insel, um einen schönen Standort für die erste Zeit zu finden.

### SEHENSWERT

Einen guten Eindruck der Nuraghenkultur bekommt, wer die Nuraghe La Prisgiona bei Arzachena und die Nuraghe Su Nuraxi bei Barumini besucht; die Altstadt von Alghero mit ihrer imposanten Stadtmauer und den historischen Gassen; Costa Verde mit den Dünenlandschaften bei Torre dei Corsari und Piscinas; die wilden Pferde auf der Giara di Gesturi.

### ÜBERNACHTEN

Von einfachen bis luxuriösen Campingplätzen hat Sardinien alles zu bieten. Außerdem findet man viele schön gelegene Stellplätze, auf denen man gegen eine geringe Gebühr übernachten kann. Meist mit Dusche, WC und Frischwasser. Manche dieser Plätze liegen direkt an Traumstränden oder -buchten. Besonders schön: in Buggeru, Cala Domestica und in der Bucht des aufgelassenen Bergbaurdorfes Masua. Reisende ohne Wohnmobil finden außerhalb der Hauptsaison Unterkünfte in allen Preiskategorien.

### REISEZEIT

Die besten Monate für aktiven Urlaub sind April bis Juni und Oktober. Mit schulpflichtigen Kindern also Oster-, Pfingst- und Herbstferien. Juli und August sind zum Radfahren zu heiß. Im April und Oktober sind allerdings einige Unterkünfte und Campingplätze geschlossen.

### LITERATUR

**Sardinien Mobile Touring Highlights** – unterwegs auf den schönsten Reiserouten, [www.rau-verlag.de](http://www.rau-verlag.de), 18,90 Euro.

**Baedeker Sardinien**, inkl. Straßenkarte 1:200.000, [www.baedeker.com](http://www.baedeker.com), 22,99 Euro.

**park4night**, kostenlose App zum Auffinden geeigneter Übernachtungsplätze mit dem Wohnmobil. Die Bezahlversion für 1,99 Euro Monatsabo oder 9,99 Euro Jahresabo lässt sich auch offline nutzen.

### TOUREN\*

**Tour 1** Genussrunde um die Stadt Arzachena mit Besuch der Nuraghen Albucciu und La Prisgiona und des Gigantengrabes Coddue Vecchiu sowie Fahrt entlang des Golfo di Arzachena mit Bademöglichkeiten an kleinen Stränden (46 km, 722 hm).

**Tour 2** Auf Pisten zu den Traumbuchten beim Torre del Porticciolo und Aussichtsfahrt zum Leuchtturm von Capo Caccia mit Abstieg über 654 Felsenstufen hinunter zur Grotta di Nettuno (52 km, 631 hm).

**Tour 3** Korkeichenwälder, Zistrosen, Wassertümpel und wilde Pferde – Rundtour über die Hochebene Giara di Gesturi und Besichtigung der eindrucksvollen Nuraghe di Barumini Su Nuraxi (31 km, 526 hm).

**Tour 4** Eindrucksvolle Runde von den Dünen bei Piscinas an der wilden Costa Verde zu den aufgelassenen Bergwerks-Siedlungen von Ingurtosu und Montevecchio (48 km, 983 hm).

**Tour 5** Einsame Schleife auf Asphalt und Schotter zu kleinen Buchten auf der Halbinsel Sant'Antioco (33 km, 507 hm).



\* rot: Fahrradtouren, orange: Wohnmobil-Route



Die GPS-Daten zum Download, eine detaillierte Karte und noch mehr Bilder gibt es unter **[mybike-magazin.de](http://mybike-magazin.de)**, Webcode #6675

# IM GRÜNEN BEREICH

Das Grüne Band Europa zieht sich vom Eismeer im Norden Norwegens bis zum Schwarzen Meer an der Grenze zur Türkei. Besonders schön radelt es sich entlang des ehemaligen Grenzstreifens im Dreiländereck bei Haidmühle im Bayerischen Wald

TEXT Sylvia Lischer FOTOS Gerhard Eisenschink



Verschiedene Radstrecken queren im Bereich des Grenzkammes zwischen Deutschland und Tschechien den Iron Curtain Trail



Die Natur hat sich die  
ehemaligen Grenzanlagen des  
Eisernen Vorhangs  
zurückerobert

**DAS RADWEG-SCHILD** „Iron Curtain Trail“ (Eiserner-Vorhang-Trail) taucht auf. Dann geht es an der Weinstube „Schmugglerklaus“ vorbei in Richtung deutsch-tschechische Grenze. Haidmühle, vom Bund Naturschutz in Bayern (BN) zur „ersten Modellgemeinde am Grünen Band Europas“ gekürt, ist ein guter Ausgangspunkt für die Erkundung des Grünen Bandes – ein einzigartiges Natur- und Kulturerbe. Der mit seltenen Pflanzen und Tieren bestückte Grünstreifen zieht sich auf rund 12.500 Kilometer Länge entlang des ehemaligen Eisernen Vorhangs, der einst Ost- und Westeuropa voneinander trennte.

Nur rund zwei Kilometer liegen zwischen der Ortschaft Haidmühle und dem deutsch-tschechischen Grenzübergang bei Nové Údolí. Mit dem Rad geht es entspannt durch eine idyllische Wiesenlandschaft und über ein Bächlein entlang des Grenzverlaufs. Drüben, auf tschechischer Seite, wartet ein uriger Kiosk in einem ausrangierten Eisenbahnwaggon. Radfahrer und Wanderer belagern den Wirtsgarten, Vögel trällern, Schmetterlinge gaukeln über Blumenwiesen. Dass es hier nicht immer so bunt und fröhlich herging, zeigt sich ein paar Pedalumdrehungen weiter, am Hotel Nové Údolí. Gleich gegenüber von Hollywoodschaukel und Liegestühlen baut sich ein Wachturm nebst Panzersperren und Stacheldraht auf – zum Freilichtmuseum umfunktionierte Relikte aus der Zeit des Kalten Krieges. Hinter Nové Údolí geht es bergauf durch eine alte Baumallee. Knorrige Ahornbäume säumen

Mehr als  
**12.500**  
Kilometer lang ist das  
Grüne Band Europa.  
Es verläuft auf dem  
Ex-Grenzstreifen des  
Eisernen Vorhangs,  
der Ost- und West-  
europa rund 40 Jahre  
voneinander trennte,  
[www.europeangreen-belt.org](http://www.europeangreen-belt.org)

den Weg, hier und da trifft der Blick auf Waldweiden mit vereinzelt stattlichen Bäumen. Eine Parklandschaft, wie man sie in Deutschland nur selten sieht. All dies ist Teil des Nationalparks Šumava, des mit rund 680 Quadratkilometern größten Nationalparks der Tschechischen Republik. Hier, in den Höhenlagen des Böhmerwald-Grenzgebirges, gibt es Bäche, geheimnisvolle Moore, steinerne Meere und versteckte Seen. Mit Bergen wie Špičák (1021 m) und Dreisesselberg (1333 m) schwingt sich der Grenz-kamm über die Tausend-Meter-Marke empor.

Erstaunlich, dass in den Höhen dieses stattlichen Mittelgebirges ein bequem zu fahrender Radweg verläuft: entlang des Schwarzenberg-schen Schwemmkanals. Der Kanal beginnt am Rosenauer Stauweiher nordöstlich des Dreises-selberges, führt über die Europäische Haupt-wasserscheide am Ružovský vrch (Rosenhügel, 939 m), quert die tschechisch-österreichische Grenze und führt bei Haslach in die Große Mühl, die bald darauf in die Donau mündet. Ende des 18. Jahrhunderts gebaut, diente der von 27 Bächen und einem See gespeiste Kanal bis ins 20. Jahrhundert als Transportweg für Holzstämme. Der Radweg verläuft auf der historischen Begleit-trasse des Kanals, meist mit leichtem Gefälle. Es gibt nur wenige kurze Gegenanstiege in den Bereichen, in denen der Radweg den Lauf des Schwemmkanals verlässt. Vor lauter Genuss-radeln entlang des Schwarzenberg-schen Schwemmkanals lässt sich leicht vergessen, dass



Grenzübergang bei Schwarzenberg von Tschechien nach Österreich auf der Dreiländertour

die Dreiländer-Rundtour insgesamt gut tausend Höhenmeter aufweist. Einer der knackigen Anstiege führt hinauf zum Grenzkamm, ein anderer schließt sich nach rasanter Abfahrt vom Grenzkamm hinab nach Schwarzenberg in Österreich unmittelbar an und führt erneut hinauf in die Höhen des Böhmerwaldgebirges. Die letzten Kilometer verlaufen dann wieder entspannt durch den Wald und über den auf einer Ex-Bahntrasse verlaufenden Adalbert-Stifter-Radweg zurück nach Haidmühle.

Die zweite Runde, eine Zweiländertour, führt entlang des Grünen Bandes mal in Deutschland, mal in Tschechien zum Nationalpark Bayerischer Wald – dem ältesten Nationalpark Deutschlands. Fast fünfzig Jahre alt, bildet er gemeinsam mit dem sich anschließenden Nationalpark Šumava das größte zusammenhängende Waldgebiet Mitteleuropas. Ausgehend von Haidmühle, führt die Tour über Nové Údolí und Strážný zunächst nach Bučina, wo sich anhand der alten, zum Freilichtmuseum umfunktionierten Grenzanlagen beobachten lässt, wie sich die Natur die vom Eisernen Vorhang gezeichnete Landschaft zurückerobert.

Wo einst der Eiserne Vorhang jegliche Verbindung kappte, wuseln heutzutage Wanderer und Radfahrer auf gut markierten, grenzüberschreitenden Wegen hin und her. Die Radroute zurück nach Haidmühle führt eine Weile auf dem Goldenen Steig entlang, auf dem im Mittelalter Salz über Passau nach Böhmen transportiert wurde. Neben Händlern nutzten einst Siedler, Könige und Pilger das beschwerliche Wegenetz über das Grenzgebirge. Nicht ahnend, dass hier einmal bunte Drahtesel hin- und hersausen würden.

In den Nationalparks Bayerischer Wald und Šumava (CZ) tummeln sich seltene und vom Aussterben bedrohte Tier- und Pflanzenarten, darunter Luchs, Auerhuhn und Wald-Soldanelle



## INFOS KURZTRIP

### ALLGEMEINE INFO

Tourismusverband Ostbayern e.V., Tel. 0941-585390, [www.ostbayern-tourismus.de](http://www.ostbayern-tourismus.de)

### UNTERKUNFT

Haidmühle ist die erste Modellgemeinde am Grünen Band Europa. Mittendrin liegt das Hotel Gasthof Strohmaier, in dem man gut schlafen und essen kann. Kirchbergstr. 25, 94145 Haidmühle, Tel. 08556-490, [www.hotel-haidmuehle.de](http://www.hotel-haidmuehle.de) (DZ mit Frühstück ab 36 Euro pro Person (ab drei Tagen Aufenthalt), Halbpension 15 Euro.

### ESSENSTIPPS

Urig: Kiosk in einem stillgelegten Waggon im Bahnhof von Nové Údolí (nur bei schönem Wetter geöffnet), Tische und Stühle zum Draußensitzen. Tipp: Sehenswertes kleines Eisenbahn-Museum in drei weiteren stillgelegten Waggonen.

### PEDELEC-VERLEIH

Die Tourist-Info Haidmühle verfügt über vier neue E-Bikes der Marke Cube zum Ausleihen. Tel. 08556-9726320, [www.haidmuehle.eu](http://www.haidmuehle.eu)

### KARTEN/INFOS

Wander- und Radtourenkarte WK 262 (Böhmerwald, Mühlviertel, Moldaustausee) von Freytag & Berndt, Maßstab 1:50.000, 9,90 Euro.

Kompass Wander- und Radtourenkarte Böhmerwald, Šumava (zwei Karten), Maßstab 1:50.000, 11,99 Euro.

Eine gute digitale Übersichtskarte für Wanderer und Radler findet man unter [www.haidmuehle.eu](http://www.haidmuehle.eu) Infos über den Iron Curtain Trail (Eurovelo 13): [www.eurovelo13.com](http://www.eurovelo13.com)

Der Nationalpark Bayerischer Wald präsentiert sich unter [www.nationalpark-bayerischer-wald.bayern.de](http://www.nationalpark-bayerischer-wald.bayern.de), der Nationalpark Šumava (CZ) unter [www.npsumava.cz/de/](http://www.npsumava.cz/de/), das Grüne Band unter [www.bund.net/gruenes-band](http://www.bund.net/gruenes-band) und [www.europeangreenbelt.org](http://www.europeangreenbelt.org)

## TOUR 1

### ZWEILÄNDERTOUR

60 km, 1.160 Hm, maximale Steigung 10 %  
Oberfläche: größtenteils fein geschotterte Forststraßen

Mit sehr schönen Ausblicken auf Wälder und Berge führt diese Tour rund um den deutsch-tschechischen Grenzkamm. Über den Grenzübergang Nové Údolí gleich hinter Haidmühle nach Tschechien und links auf die „Cyklotrasa 1023“, der man über den Grenzort Strážný weiter in Richtung Kvilda folgt. In Bučina Grenzübertritt in den Nationalpark Bayerischer Wald. Von der einsamen Fahrstraße Richtung Finsterau links ab zur Hammerklause, die als wunderschöner See im Wald liegt. Links nach Hinterfirmiansreut und wieder auf die Forststraße, die erst in Philippsreut aus den tiefen Wäldern auftaucht. Über Bischofsreut und Auersbergs nach Haidmühle.

## TOUR 2

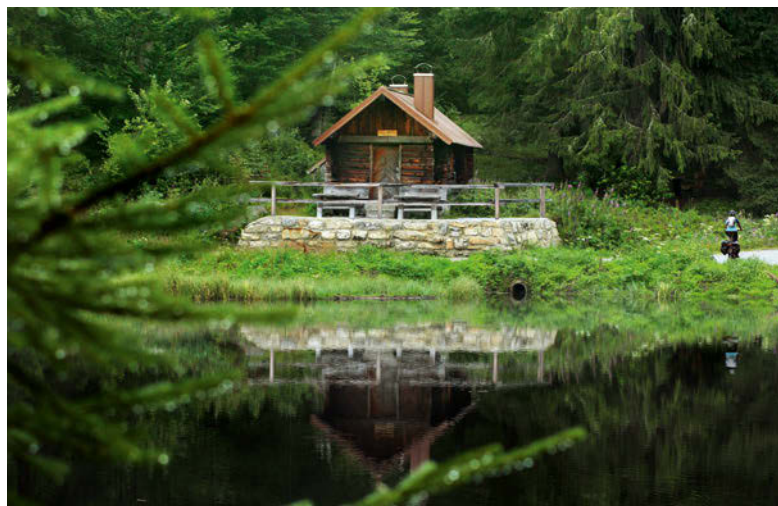
### DREILÄNDERTOUR

53 km, 995 Hm, maximale Steigung 20 %  
Oberfläche: größtenteils fein geschotterte Forststraßen

Über die Grenze ins tschechische Nové Údolí, bergauf durch alte Baumalleen auf der Route 1023 zum Schwarzenbergschen Schwemmkanal, dem man fast völlig eben mitten durch den dichten Wald folgt. Man passiert Jelený Vrchy mit einem – nicht zugänglichen – Tunnel des Kanals und fährt Richtung Nova Pec (Abstecher zum Moldaustausee möglich). Die Hauptroute führt vor dem Abstecher nach Nova Pec steil hoch zum Grenzkamm und hinüber nach Österreich. Lange Abfahrt nach Schwarzenberg und langer, steiler Gegenanstieg nach Oberschwarzenberg. Ab Frauenberg führt der Adalbert-Stifter-Bahnradweg bequem nach Haidmühle zurück.

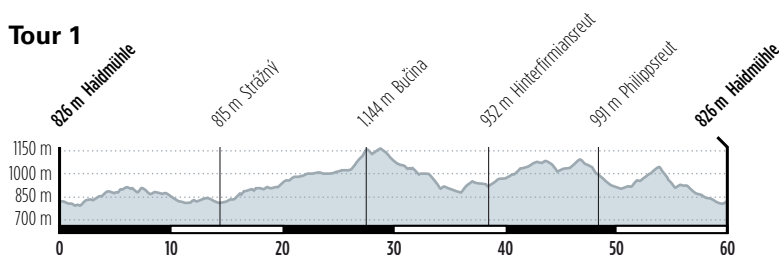


Die GPS-Daten zum Download,  
eine detaillierte Karte und noch mehr Bilder  
gibt es unter **mybike-magazin.de**,  
**Webcode #6679**

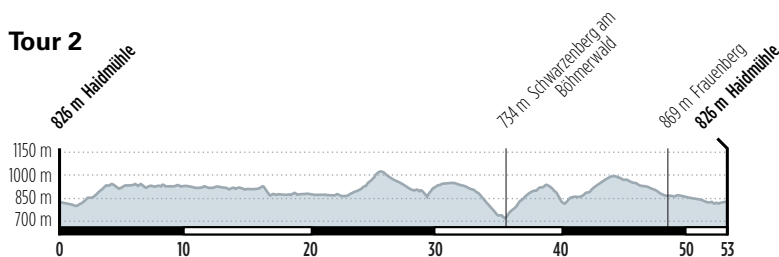


Die Nordrunde führt vorbei an der idyllischen Hammerklause im Nationalpark Bayerischer Wald

#### Tour 1



#### Tour 2



# FAMILIE AUF TOUR

Radvergnügen für Groß und Klein bedeutet spannende Stopps in der Natur, interessante Museen sowie kindgerechte Bade- und Rastplätze – die sechs MYBIKE-Familientouren bieten alles davon

TEXT Armin Herb



Die GPS-Daten zum Download gibt es unter [mybike-magazin.de](http://mybike-magazin.de)

**NOK-ROUTE**

Webcode #6682

**SIEBEN-SEEN-RUNDE**

Webcode #6681

**KINZIGTAL**

Webcode #6684

**MÖHNETAL-RADWEG**

Webcode #6686

**WANDLITZ**

Webcode #6688

**FELDWIES**

Webcode #6690





Nord-Ostsee-Kanal:  
Radeln und große  
Schiffe gucken

# Von Meer zu Meer

## Die NOK-Route in Schleswig-Holstein

„Pötte kieken“ – Schiffe schauen zählt zu den Hauptattraktionen am Nord-Ostsee-Kanal. Mehr als hundert Ozeanriesen wählen täglich die Abkürzung zwischen Nord- und Ostsee. Wer mit der Familie die kompletten 325 Kilometer abradeln möchte, hat schon eine ausgewachsene Radreise vor sich. Aber auch in kürzeren Etappen lohnt der flache Kanalweg durch das reizvolle Hinterland Schleswig-Holsteins. Interessant machen die Route zudem die Schleusenanlagen, Tunnel und insgesamt zehn Brücken und 14 (kostenlose) Kanalfähren, darunter die weltberühmte Schwebefähre in Rendsburg. Außerdem liegen stattliche Herrenhäuser und Landgüter am Weg.

### ANREISE

Start-/Zielorte sind die Schleusen Kiel-Holtenau oder Brunsbüttel, gut erreichbar von den Bahnhöfen Kiel bzw. Burg/Dithmarschen.

### TOUR-KOMBINATIONEN

Elbe-Radweg, Nordseeküsten-Radweg, Ostseeküsten-Radweg, Eider-Treene-Sorge-Radweg, Ochsenweg

### EINKEHRTIPPS

Brauer's Aalkate in Rade, [www.brauers-aalkate.de](http://www.brauers-aalkate.de)  
Schiffer-Café Kiel-Holtenau, [www.schiffercafe-kiel.de](http://www.schiffercafe-kiel.de)  
Landgasthof Lindenkrug in Großkönigsförde, [www.lindenkrug.eu](http://www.lindenkrug.eu)

### ÜBERNACHTEN

Familien-Tipps: Heu-Herberge Beldorf, [www.heuherberge-beldorf.de](http://www.heuherberge-beldorf.de), und Hüttendorf Freizeitbad Brunsbüttel, [www.freizeitbad-brunsbuettel.de](http://www.freizeitbad-brunsbuettel.de), Kanal-Meisterei in Osterrönfeld, [www.kanal-meisterei.de](http://www.kanal-meisterei.de); weitere Adressen unter [www.radlerquartiere.de](http://www.radlerquartiere.de)

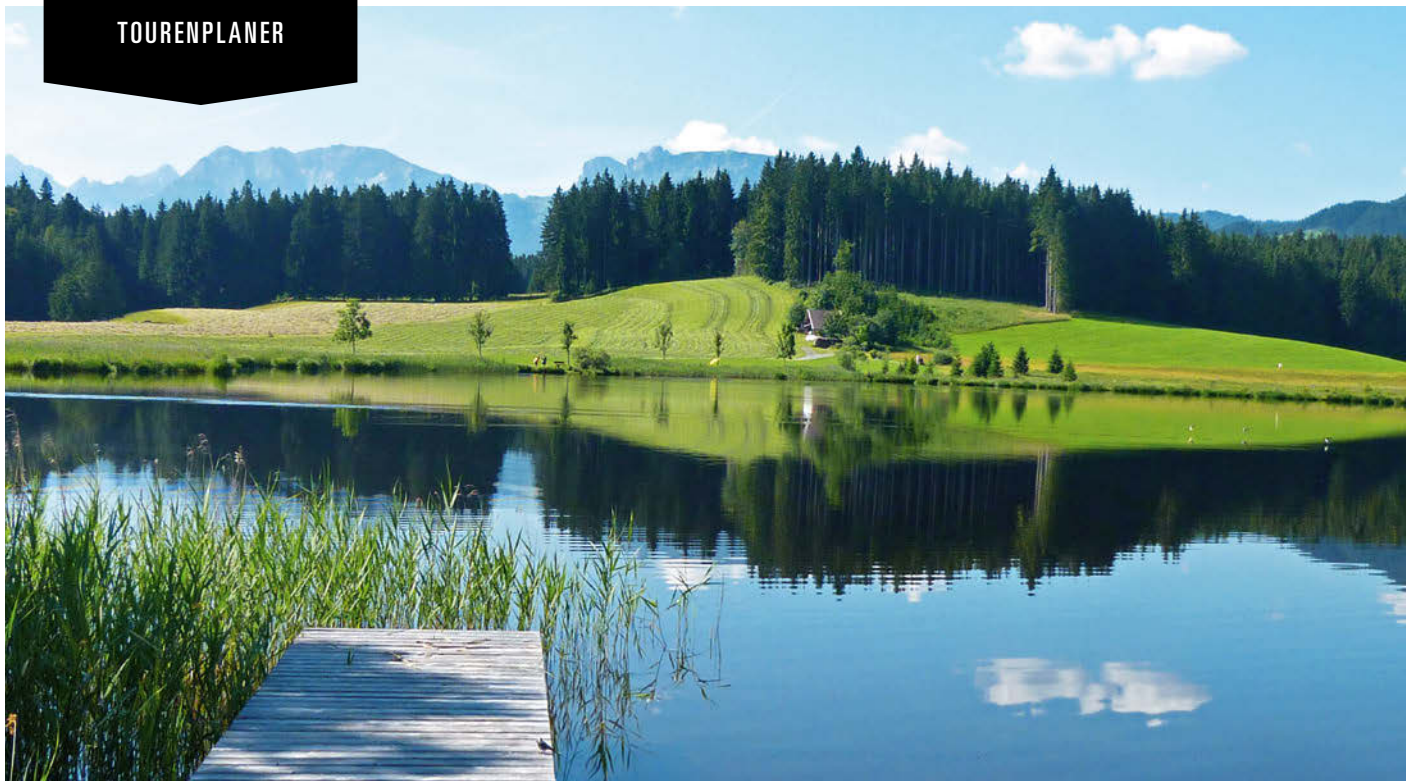
### LITERATUR/KARTEN

Bikeline-Radtourenbuch „Nord-Ostsee-Kanal-Route“ 1:50.000, 100 Seiten, 13,90 Euro

### WEITERE INFOS

[www.nok-sh.de](http://www.nok-sh.de), [www.tinok.de](http://www.tinok.de)





Weiher und kleine Seen prägen die Landschaft rund um Nesselwang – und natürlich die Kulisse der Allgäuer Alpen

# Radeln und Baden im Allgäu

## Nesselwanger Sieben-Seen-Runde

Die Bezeichnung „Seen“ ist vielleicht etwas hoch gegriffen. Es handelt sich bei den sieben Gewässern rund um Nesselwang eher um idyllische Weiher, und so heißen sie auch meistens, wie der Trollweiher, Kögelweiher, Neuweiher und der Luimooser Weiher. Auf jeden Fall führt die 23-Kilometer-Runde ohne große Steigungen vor grandiosem Bergpanorama durch intakte Natur im Allgäuer

Alpenvorland, so auch durch das Vogelschutzgebiet Wertachdurchbruch und das Fauna-Flora-Habitat am Attlesee. Für eine zünftige Pause warten kleine, gemütliche Jausenstationen. Und wenn sich Groß und Klein beim Radeln noch nicht genügend ausgetobt haben, geht es im Anschluss ins Alpspitz-Bade-Center Nesselwang, wo man auch kostenfrei parken kann.

### ANREISE

Los geht's am Willkommensplatz bei der Kirche in Nesselwang. Mit der Bahn ist Nesselwang gut aus Richtung Kempten und Pfronten zu erreichen.

### TOUR-KOMBINATIONEN

Wertach-Radweg, Radrunde Allgäu, Bodensee-Königssee-Radweg; weitere Tourtips unter [www.nesselwang.de](http://www.nesselwang.de)

### EINKEHRTIPPS

Jausenstation Green-Vieh-Alp am Attlesee 14, Seeterrasse Goldhasen am Schwaltenweiher in Rückholz

### ÜBERNACHTEN

Brauerei-Gasthof Hotel Post in Nesselwang, [www.hotel-post-nesselwang.de](http://www.hotel-post-nesselwang.de)  
Explorer-Hotel Neuschwanstein in Nesselwang, [www.explorer-hotels.com](http://www.explorer-hotels.com)

### LITERATUR/KARTEN

Bikeline-Radkarte „Allgäu“, 1:75.000  
Publicpress Wander- und Radkarte „Allgäu – Pfronten, Füssen, Marktoberdorf“, 1:35.000

### WEITERE INFOS

[www.nesselwang.de](http://www.nesselwang.de)



# Idyllisches Schwarzwaldtal

## Familienradweg Kinzigtal

Das ist die richtige Strecke für ein langes, erlebnisreiches Wochenende – einmal quer durch den mittleren Schwarzwald: 90 Kilometer bei gerade mal 300 Höhenmetern. Ein Tipp vorneweg: Wer mit kleineren Kindern oder Anhänger unterwegs ist, startet besser erst in Alpirsbach statt in Freudenstadt, dann geht es nur flach dahin oder bergab. Unterwegs wartet viel Abwechslung: geheimnisvolle Burgruinen, ein Museum für Mathematik und Mineralien, ein Besucherbergwerk, historische Schwarzwaldhäuser, ein Flößerpark, außerdem eine Sommerrodelbahn, diverse Abenteuerspielplätze, Tiergehege und Freibäder. Und falls mal jemand unterwegs schwächelt: An 17 Bahnhöfen besteht die Möglichkeit, auf die begleitende Bahnlinie umzusteigen.

Berühmt für seine Kirche und den Kreuzgang: Kloster Alpirsbach

Der Vogtsbauernhof in Gutach zeigt das Schwarzwaldleben von einst



### ANREISE

Startorte sind Freudenstadt bzw. Alpirsbach, Ziel ist in Gengenbach bzw. Offenburg. Alle Orte sind auch gut per Bahn zu erreichen.

### TOUR-KOMBINATIONEN

Naturpark-Radweg Schwarzwald Mitte/Nord, Rheintal-Radweg

### EINKEHRTIPPS

Gasthaus zur Kanone in Haslach, [www.gasthaus-kanone.de](http://www.gasthaus-kanone.de)

### ÜBERNACHTEN

Hotel Teuchelwald in Freudenstadt, [www.hotel-teuchelwald.de](http://www.hotel-teuchelwald.de)

Kurgarten-Hotel in Wolfach, [www.kurgarten-hotel.de](http://www.kurgarten-hotel.de)  
Landgasthof Rebstock in Gengenbach-Fußbach, [www.rebstock-fussbach.de](http://www.rebstock-fussbach.de)

### LITERATUR/KARTEN

Kompass-Karte WK880 „Kinzigtal, Schramberg“, 1:25.000  
Kompass-Fahrradkarte Nr. 3108 „Mittlerer Schwarzwald“, 1:70.000

### WEITERE INFOS

[www.schwarzwald-tourismus.info](http://www.schwarzwald-tourismus.info),  
[www.schwarzwald-kinzigtal.info](http://www.schwarzwald-kinzigtal.info)



Start zur Möhnetal-Tour:  
der historische Marktplatz  
in Brilon, der waldreichsten  
Gemeinde Deutschlands

### ANREISE

Der Startort Brilon und der Zielort Arnsberg-Neheim sind gut per Bahn via Hagen und Dortmund zu erreichen. Entlang des Radwegs verkehren auch diverse Fahrradbusse, [www.rlg-online.de](http://www.rlg-online.de)

### TOUR-KOMBINATIONEN

GeoRadroute Ruhr-Eder, Ruhrtal-Radweg; weitere Touren in der Umgebung unter [www.moehnetalradweg.de/MoehnetalRadweg](http://www.moehnetalradweg.de/MoehnetalRadweg)

### EINKEHRTIPPS

Torhaus Möhnesee am Möhnesee, [www.torhaus-moehnesee.de](http://www.torhaus-moehnesee.de)

### ÜBERNACHTEN

Landgasthof Gruß in Brilon, [landgasthof-gruss.de](http://landgasthof-gruss.de)  
Strandhof Möhnesee in Möhnesee, [www.strandhof-moehnesee.de](http://www.strandhof-moehnesee.de)  
Pemü-Hotel in Arnsberg-Neheim, [www.pemu-arnsberg.de](http://www.pemu-arnsberg.de)

### LITERATUR/KARTEN

BVA-Verlag ADFC-Regionalkarte „Sauerland“ (mit Knotenpunktsystem), 1:75.000  
ADFC-Radausflugsführer „Alte Bahntrassen im Sauerland“, 1:50.000  
Kostenloser Flyer mit Übersichtskarte (auch als PDF) bei Sauerland Tourismus

### WEITERE INFOS

[www.moehnetalradweg.de](http://www.moehnetalradweg.de),  
[www.sauerland.com](http://www.sauerland.com)

# Sauerland ohne Steigungen

## Der Möhnetal-Radweg

Zurück zur Natur: Durch das Projekt „Möhne Life“ wurden Teile der Flussauen renaturiert. Talwiesen und lichte Auwälder werden für viele Tier- und Pflanzenarten der Mittelgebirgstäler wieder hergestellt. Im Rahmen von „Möhne Life“ wurden zudem 13 Rast- und Informationspunkte entlang des Radwegs angelegt. Und das alles lässt sich in Ruhe erleben, denn weite Teile des Möhnetal-Radwegs verlaufen quasi steigungsfrei auf einer

ehemaligen Bahntrasse. Das landschaftliche Highlight ist der Möhnesee, einer der größten Stauseen in Nordrhein-Westfalen. Die Radroute führt sowohl an seinem Süd- als auch an seinem Nordufer entlang. Außerdem ermöglicht die wuchtige, mehr als hundert Jahre alte Staumauer einen tollen Blick über den See. Ein Tipp zur Tourplanung: Familien sollten die 69 Kilometer lange Strecke auf zwei Radtage verteilen.



# SO VIELSEITIG WIE DAS RADFAHREN.

WER LIEST,  
ERFÄHRT MEHR...

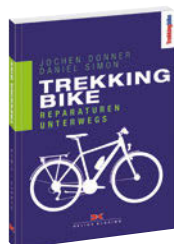
## IHRE VORTEILE

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

## IHR GESCHENK

Wählen Sie Ihr  
Begrüßungsgeschenk

Weitere attraktive Geschenke finden Sie unter:  
[abo.mybike-magazin.de/01817b](http://abo.mybike-magazin.de/01817b)



BUCH „TREKKINGBIKE  
REPARATUREN UNTERWEGS“



BUCH „E-BIKE  
REPARATUREN UNTERWEGS“



MYBIKE-RADREISE-  
SONDERHEFT 2019



E-BIKE-KATALOG 2019



**MYBIKE  
DIGITAL**  
FÜR  
NUR **2,- €**

## JETZT ABO SICHERN

Ganz einfach online unter [abo.mybike-magazin.de/01817b](http://abo.mybike-magazin.de/01817b)  
oder per Telefon unter +49 (0) 521-559955.

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



# Pack die Badehose ein!

Kleine Familientour durch  
Wandlitz in Brandenburg

Schon vor hundert Jahren liebten es die Berliner, mit der Bahn nach Norden zum Baden und Fischessen an die Seen im Barnimer Land zu fahren. Heute bringen die Besucher nach Wandlitz auch gerne ihr Fahrrad mit. Unsere Genussstour startet am Bahnhof Wandlitz in Richtung Liepnitzsee. Zwischen Wandlitzer See und Liepnitz liegt übrigens auch die Wasserscheide zwischen Elbe und Oder, also zwischen Nordsee und Ostsee. Wer keinen GPS-Track benutzt, braucht sich für diese 21-Kilometer-Tour nur die Knotenpunkte 58 – 31 – 30 – 01 – 15 – 16 – 36 zu notieren und entsprechend der Reihenfolge anzufahren. Die Barnimer Seen-Region ist exzellent mit Wegweisern und Knotenpunktsystem beschildert. Die kleine Familientour durch Mischwälder und sanft welliges Gebiet endet übrigens am Bahnhof Wandlitzsee. Wer mit dem Auto angereist ist: Es sind nur 1,5 Kilometer zurück zum Bahnhof Wandlitz.

## ANREISE

Startort ist der Bahnhof Wandlitz.

## TOUR-KOMBINATIONEN

Radfernweg Berlin-Usedom;  
viele weitere Tagestouren im  
Barnimer Land (siehe weitere Infos)

## ÜBERNACHTEN

Hotel Seeschloss in Wandlitz-  
Lanke, [www.seeschloss-lanke.de](http://www.seeschloss-lanke.de)  
Hotel Jägerheim in Wandlitz-Lanke,  
[www.hotel-am-liepnitzsee.de](http://www.hotel-am-liepnitzsee.de)

## EINKEHRTIPPS

Restaurant Fischerstube in  
Stolzenhagen, [www.fischerstube.info](http://www.fischerstube.info)

## LITERATUR/KARTEN

Dr. Barthel Radwander- und  
Wanderkarte „Naturpark Barnim,  
Wandlitzer See und Umgebung“,  
1:35.000

## WEITERE INFOS

[www.barnimerland.de/de/radfahren/  
radtouren.html](http://www.barnimerland.de/de/radfahren/radtouren.html)



Schon vor hundert  
Jahren beliebte Badeziele  
der Berliner: der  
Liepnitzsee und der  
Wandlitzsee

# DER TIPP FÜR IHREN PERFEKTEN SOMMERURLAUB!

Alle Top-Radrouten zum Download auf  
[rad.burgenland.info](http://rad.burgenland.info)

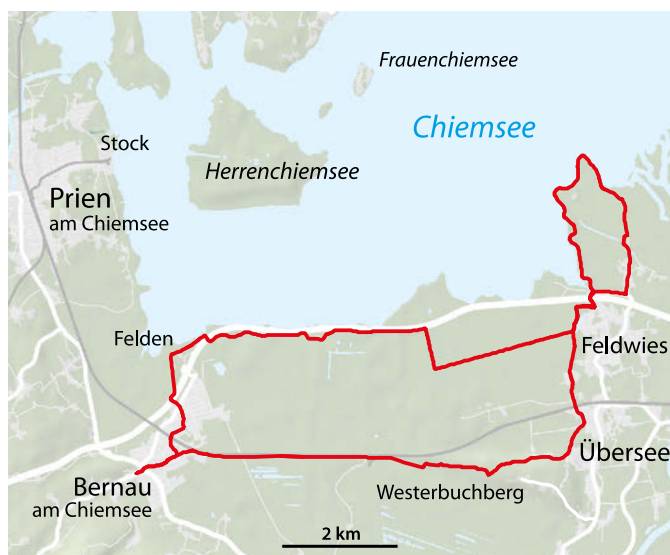
Genießen Sie den ADFC-zertifizierten  
Neusiedler See Radweg!



# Bayern ohne Berge

## Genussradtour Feldwies am südlichen Chiemsee

Seeufer, Schilf, Enten, urige Dörfer, Alpenpanorama – an dieser Route stört kaum etwas die Oberbayernidylle, höchstens an ein paar Stellen der Verkehrslärm der Autobahn. Es geht flach dahin am „Bayerischen Meer“ (80 Höhenmeter auf 31 Kilometer) vorbei am Schilfgürtel zur Halbinsel Feldwies mit der Nikolauskapelle. Im Hinterland zwischen Übersee und Bernau windet sich der Radweg durch die weite Moorlandschaft am Fuße der ersten Alpenberge. Wer sich näher darüber informieren möchte, kann einen Stopp im Museum Torfbahnhof einlegen. Kinder tendieren hier wohl eher zu einer ausgiebigen Planschpause im Naturstrandbad Feldwies-Übersee oder im Strandbad Chiemseepark. Und danach geht's zur Stärkung zum Chiemsee-Steckerlfisch gleich in der Nähe, etwa zu Braxei's Fischhütte oder zur Fischerei Minholz.



In Übersee ist auch abends was los:  
Man trifft sich am See zum Feiern

### ANREISE

Startort ist das Tourismusbüro in Bernau, alternativ das Strandbad Chiemseepark in Bernau-Felden. Erreichbar mit der Regionalbahn Meridian von München nach Bernau.

### TOUR-KOMBINATIONEN

Bodensee-Königssee-Radweg, Chiemsee-Radweg; viele weitere Tagestouren in dieser Chiemsee-Region (siehe weitere Infos)

### EINKEHRTIPPS

Fischerei Lackerschmid (Braxei's Fischhütte) und Fischerei Minholz in der Birkenallee in Bernau-Felden

### ÜBERNACHTEN

Yachthotel Chiemsee in Prien, [www.yachthotel.de](http://www.yachthotel.de)  
Gasthof Haus Waldesruh in Übersee, [www.waldesruh-chiemsee.de](http://www.waldesruh-chiemsee.de)

### LITERATUR/KARTEN

Kompass-Karte WK10 „Chiemsee – Chiemgauer Alpen“, 1:50.000. Die kostenfreie Radkarte Chiemgau, 1:75.000, gibt's bei den Tourist Infos oder zum Download unter [www.chiemsee-chiemgau.info/radkarte-chiemgau](http://www.chiemsee-chiemgau.info/radkarte-chiemgau)

### WEITERE INFOS

[www.bernau-am-chiemsee.de/media/touren](http://www.bernau-am-chiemsee.de/media/touren),  
[www.chiemsee-chiemgau.info](http://www.chiemsee-chiemgau.info)

# Alter Drahtesel oder Mountainbike?

Hätten Sie vor 3 Jahren Fox-Factory-Aktien für 2.000 Euro gekauft, wären diese heute **10.000 Euro** wert.



**Nutzen Sie Ihre Chancen. Holen Sie mehr für sich heraus.  
Lesen Sie jetzt DER AKTIONÄR.**

[www.deraktionaer.de](http://www.deraktionaer.de)

Die Ruhr bei Blankenstein,  
einem der schönsten  
Abschnitte des Ruhrtals



Duisburg-Meiderich:  
einst Hüttenwerk, heute  
Landschaftspark

# GRÜNES REVIER

Industrienatur: Im Ruhrgebiet erobert die Natur die vormals industriell genutzten Flächen zurück. Die „Route der Industriekultur“ verknüpft Natur, Großstadt und die Monumente der Industriegeschichte zu einer überraschend abwechslungsreichen Radreise

TEXT Patrick Kunkel FOTOS Martin Kirchner

**BERGBAU, SCHWERINDUSTRIE** und die Luft so übel, dass die Sonne kaum durchkommt. Alles Vergangenheit im Ruhrgebiet. Leider, möchte man meinen, denn ein wenig atmosphärischen Lichtschutz könnten wir gerade gut gebrauchen. Die Sonne heizt uns ordentlich ein, als wir mit den voll bepackten Gravelbikes über die Erzbahntrasse zwischen Bochum und Gelsenkirchen pedalieren.

Die alte Trasse der Bergbaubahn aus dem 19. Jahrhundert wurde vor Jahren schon zum Radweg umgestaltet. Links tiefgrünes Buschwerk, rechts dichter Wald. Wo früher die Güterzüge ratternd Rohstoffe zu den großen Fabriken schleppten, hört man heute nur Vogelgezwitscher und das Rauschen der Blätter im Wind.

Immerhin: Ganz nah, jenseits des Dickichts, liegt das Industriedenkmal der Zeche Zollverein, einst größte und leistungsstärkste Steinkohlenzeche der Welt. Damals bliesen die Schloten der Bergbauindustrie Millionen Tonnen Staub, Asche, Ruß und Schwefeldioxid in die Luft. Heute spannt

sich tiefblauer Himmel über dem vor Jahren größten Bergbaurevier Europas.

An einer Weggabelung, die früher mal eine Eisenbahnweiche war, steht ein Kiosk. Auf dem Tresen der Erzbahnbude ein Glas mit Keksen, daneben eine Luftpumpe. Auf der Karte stehen Buletten, Flaschenbier, Kaffee und Kuchen, dazu Flickzeug, neue Schläuche und – natürlich – Kettenöl. Hinter der Theke grinst Julian Biederbick freundlich und reicht einen Pappteller mit heißen Frikadellen und Senf. Vor zehn Jahren hatte sein Chef Holger die Idee, direkt an Knotenpunkt 46 des Radroutennetzes im Ruhrgebiet eine Trinkhalle für Radler zu errichten. Volltreffer, der

Das Angebot für Radfahrer im Ruhrgebiet wird stetig ausgebaut. Dazu gehören nicht nur imposante Radwegbauten, sondern auch alternative Übernachtungsmöglichkeiten wie die Betonröhren im Bernepark



# 1.200 KM

Radrouten auf der Route der Industriekultur verbinden die wichtigsten Industriedenkmäler und Panoramen der Metropole Ruhr miteinander. Ein modernes Knotenpunktsystem nach niederländischem Vorbild erleichtert die Tourenplanung: [www.route-industriekultur.ruhr](http://www.route-industriekultur.ruhr)



Laden läuft. „Es sind jedes Jahr mehr Radler unterwegs“, sagt Julian, „hier in Bochum gibt es eine richtige Fahrradkultur, weil alle zur Arbeit fahren und wieder zurück.“ Das geht inzwischen im Ruhrgebiet: Radfahren, ohne sich in Lebensgefahr zu bringen. Alte Bahntrassen, Uferwege von Kanälen und entlang der beiden Flüsse Ruhr und Emscher wurden als Radrouten hergerichtet und bilden seither ein immer dichter werdendes Netz aus ruhigen Wegen, fernab von Autos und Verkehrslärm.

Außerdem gibt es seit Neuestem ein Knotenpunktsystem nach niederländischem Vorbild: „Leider gibt es auch wahnsinnig viele Vollidioten, die die neuen Schilder beschmieren oder gleich abmontieren“, schimpft Julian. Wer sich nicht auskennt, braucht also im Ruhrgebiet nach wie vor einen Plan B – eine gute Karte oder das Outdoor-Navi am Lenker.

Für Einheimische gilt das freilich nicht. Dirk etwa, ein 60 Jahre alter Radler, verkündet stolz: „Ich bin seit zehn Jahren Stammgast in der Erzbahnbude, und als Radler möchte ich nicht woanders hin wie ins Revier. Dat is’ so schön hier. Du fährst von einer Stadt in die andere, ohne

dass du das mitbekommst. Ist ja eh alles grün inzwischen.“ Im vorigen Jahr machte die letzte Steinkohlezeche im Ruhrpott dicht, der ehemalige Bergbaukumpel ist schon ein paar Jahre früher verrentet worden. Als Ruheständler dreht er mit dem E-Bike seine täglichen Runden: „Morgens von Bochum ins Grüne an den Baldeneysee. Und auf dem Rückweg trinke ich dann ein Kaffschen hier“, grinst er – und ist sicher: „Dat explodiert, dat Radfahren. Es werden immer mehr.“

Drei Tage zuvor: Wir starten mitten in Essen. Unser Plan: In vier Tagesetappen wollen wir der Route der Industriekultur per Rad folgen, einem Themenradweg, der eher ein Netz von Wegoptionen bereithält und mehr als 700 Kilometer umfasst. Schon nach wenigen Kilometern Stadtverkehr fädeln wir auf den Ruhrtal-Radweg ein – und von Industrie ist nicht mal ansatzweise mehr etwas zu sehen. Nur das ferne Hintergrundrauschen der Autobahn erinnert daran, dass wir uns

## RS 1

101 Kilometer sollen Radfahrer einmal auf dem kreuzungsfreien Radschnellweg RS 1 von Duisburg nach Hamm zurücklegen können. Zwischen Mülheim und Essen ist ein erstes, sechs Kilometer langes Teilstück fertiggestellt. Nicht schön, aber schnell

in einem der am dichtesten besiedelten Ballungszentren Europas befinden.

Auch die Ruhr, die dem Gebiet ihren Namen gab, entspricht so gar nicht dem Bild des besseren Abwasserkanals, das vielen noch heute in den Sinn kommt. Der Fluss ist ein grünes Idyll. Träge wälzt sich das Wasser durch das Flussbett, wir pedalieren durch dichten Wald am Uferweg. So viel unerwartete Natur überrascht: „Fast so grün wie zu Hause im Schwarzwald“, sage ich noch zu Martin, als dann doch die Industriekultur zurückschlägt – ein bisschen jedenfalls: Die Villa Hügel, der mondäne Landsitz von Industriebaron Alfred Krupp, überragt die grünen Höhenzüge am jenseitigen Ufer. Keine Schornsteine, aber immerhin: Die Familie Krupp und der von ihr gegründete Konzern prägten schließlich die industrielle Erschließung des Reviers maßgeblich.

Erst etliche Kilometer weiter, in Oberhausen und vor allem in Duisburg, bekommen wir rich-





Die schwingende Spiralbrücke soll einem über das Wasser geworfenen Seil ähneln



Der Kontrast aus Industriekultur und Naturidylle prägt das Radrevier Ruhr. Die Erzbahnbrücke direkt am Radweg ist beliebter Radlerstopp

tige Industrie aus der Nähe zu Gesicht. Kein Wunder: Nirgendwo im Ruhrgebiet ist die Stahlindustrie noch so präsent wie in der Stadt am Rhein, Duisburg ist Europas größter Stahlstandort. Die riesigen Becken des Duisburger Hafens tauchen vor uns auf. Wir rollen entlang rauchender Schloten von Thyssen-Krupp über den Rheindamm. Eine stattliche Schafherde gras auf den grünen Uferwiesen. Schäfer Peter Wolter kam mit seinen zwei Hütehunden und 400 Schafen vor ein paar Tagen aus Mönchengladbach gezogen. „Den Sommer über bleiben wir auf dem Rheindamm, und im Winter ziehen wir auf die abgeernteten Felder.“

Stahlkrise und Zechensterben läuteten seit den 50er-Jahren den Niedergang der Industrie im Ruhrgebiet ein. Seither arbeitet die Region am Übergang in ein postindustrielles Zeitalter – was

auch über Kultur und Architektur sichtbar werden soll. Beispielhaft dafür steht der 180 Hektar große Landschaftspark Duisburg-Nord, den wir über den Emscher-Radweg erreichen.

Den Kern des Areals bildet die 1985 stillgelegte Meidericher Eisenhütte. Wir rollen unter riesigen verrosteten Rohrleitungen und vorbei an alten Klinkerbauten. Seit dem Jahr 2000 steht das ganze Areal unter Denkmalschutz. Die alten Industriehallen beherbergen heute Ausstellungsräume oder eine Kletterschule und sind ein Freizeitparadies für Anwohner und Touristen. Im Gasometer etwa befindet sich Europas größtes künstliches Tauchsportzentrum, wir steigen auf den alten Hochofen 5 und genießen eine geniale Aussicht über die Landschaft.

Kann eine Radreise zu alten Hochöfen erholend sein? Und wie!

Von 1877 bis 2000  
wurde auf der Zeche  
Ewald in Herten, dem  
tiefsten Bergbau-  
schacht des Reviers,  
Steinkohle gefördert





# INFOS RUHRGEBIET

## TOURENCHARAKTER

Ein dichtes Netz überwiegend asphaltierter Radwege durchzieht das grüne Radrevier Ruhr. Auf umgestalteten Werksbahntrassen, Uferwegen von Flüssen und Kanälen oder ruhigen Landstraßen führt unsere Runde meist fernab vom Autoverkehr durch das einstige Industriegebiet. Auch die Radstrecken durch die Großstädte sind ruhig. Längere Anstiege sind kaum zu bewältigen. Gut 1.600 Höhenmeter summieren sich auf der 350 Kilometer langen Gesamtstrecke, die wir in vier Etappen aufgeteilt haben.

## ANREISE

Nach Essen-HBF bequem mit der Bahn (ab Frankfurt/Main zwei Stunden per ICE).

## SEHENSWERT

**Landschaftspark Duisburg-Nord** Dort verbinden sich Industriekultur, Natur und ein faszinierendes Lichtspektakel zu einer einmaligen Parklandschaft. Im Zentrum steht das stillgelegte Thyssen-Hochofenwerk Duisburg-Meiderich. [www.landschaftspark.de](http://www.landschaftspark.de)

**Zeche Zollern, Dortmund** Das Jugendstilportal der Maschinenhalle sowie das Innere der einstigen Zeche stellen heute eine Ikone der Industriekultur dar. [www.lwl.org/industriemuseum](http://www.lwl.org/industriemuseum)

**UNESCO-Welterbe Zollverein, Essen** Die schönste Zeche der Welt. Auf 100 Hektar vereint das einst größte Steinkohlebergwerk Europas Kultur und Kulinarik, Design und

Architektur, Handwerk und Kreativwirtschaft. Gelände stets begehbar, Öffnungszeiten der verschiedenen Museen unter [www.zollverein.de](http://www.zollverein.de)

## UNTERKUNFT

**Essen** Hotel an der Gruga. Mitten in Essen gelegen, aber dennoch schön ruhig. DZ/F 94 Euro. [www.wbw-hotels.de/de/grugahotel](http://www.wbw-hotels.de/de/grugahotel)

**Bottrop** Im Bernepark dienen mit Bett und Strom ausgestattete Betonröhren als alternative Übernachtungsmöglichkeit. Abendessen im benachbarten „Restaurant im Maschinenhaus“, Frühstück bei „Gabi's Büdchen“ um die Ecke. [www.bernepark.de](http://www.bernepark.de)

**Dortmund** Hotel Königshof, beste Innenstadtlage, ruhige, schöne Zimmer. DZ/F ab 119 Euro. [www.hotel-koenigshof.com](http://www.hotel-koenigshof.com)

**Herdecke** Ringhotel Zweibrücker Hof, großes, aber ruhiges Haus direkt am Ruhrtal-Radweg. DZ/F ab 99 Euro. [www.riepe.com/herdecke](http://www.riepe.com/herdecke)

## ESSEN

**Dortmund** reichlich Bier und saisonale Ruhrpottküche in Hövels Hausbrauerei. [www.hoevels-hausbrauerei.de](http://www.hoevels-hausbrauerei.de)

**Herdecke** Korkenzieher, Weinlokal mit einfachen Speisen. [www.korkenzieher-herdecke.de](http://www.korkenzieher-herdecke.de)

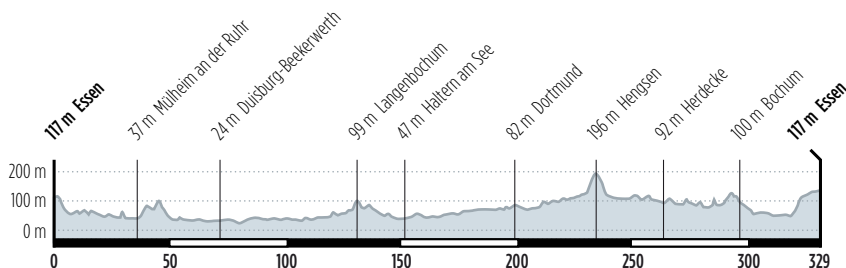
**Gelsenkirchen** Holgers Erzbahnbude, kultiger Kiosk für durstige Radler. Leckere Currywurst mitten im Grünen. Offen von 10 bis 21 Uhr.

## KARTEN/LITERATUR

Kartenset „radrevier.ruhr“: guter Überblick und Detailreichtum, Maßstab 1:35.000, 19,95 Euro, Infos und Bestellung: [www.radrevier.ruhr](http://www.radrevier.ruhr)

## RAD-SERVICE

Essen: Bike'n Service, Rüttenscheider Str. 188, Tel. 0201/94672544, [www.bikenservice.de](http://www.bikenservice.de)



Die GPS-Daten zum Download, eine detaillierte Karte und noch mehr Bilder gibt es unter [mybike-magazin.de](http://mybike-magazin.de), Webcode #6677

# »ICH HÖRE EINFACH AUF, ZU TRETEN«

Lenny (6) und Jonah (8) haben Radreisen unternommen, von denen viele Erwachsene träumen. Ihre bislang längste Tour führte vom Allgäu nach Barcelona. 1.600 Kilometer in vier Wochen. Die beiden Profis wissen, wie Radtouren aussehen sollten, damit sie Kindern Spaß machen

INTERVIEW und FOTO Angelika Urbach



Lenny (li.) und Jonah Zwick wohnen im Allgäu und erobern auf Radtouren mit ihrer Familie ganz Europa

**MYBIKE** *Ihr seid mit eurer Familie nach Barcelona geradelt. Wer kam denn auf diese Idee?*

LENNY Der Vorschlag kam von Papa. Und dann hat die ganze Familie abgestimmt. Ich war dafür, weil ich endlich mal weiter weg fahren wollte als unsere bisherigen Touren nach Köln, Grado und Venedig.

JONAH Barcelona hat einen tollen Fußballclub, und ich wollte das Stadion besichtigen. Deshalb habe ich dafür gestimmt.

**Wie groß ist eure Familie, und wie seid ihr auf Tour unterwegs?**

LENNY Wir sind zu sechst: Mama, Papa, Ida (13), Benedikt (11), Jonah und ich. Papa und Jonah fahren auf unserem Tandem, mein Rad hängt mit dem „FollowMe“ hinten dran. Mama, Ida und Benedikt fahren auf ihren eigenen Rädern. Jeder transportiert Packtaschen. Auf der Tour nach Barcelona hing an Mamas Rad ein Anhänger für unsere Essensvorräte.

**Wie viele Kilometer fahrt ihr am Tag?**

LENNY Je nach Wind und Gelände zwischen 60 und 100.

**Wo schlaft ihr?**

JONAH Auf dem Campingplatz und manchmal im Hotel. Die erste Nacht im Zelt ist für alle immer besonders spannend. Eher selten gehen wir auch in den Garten zu Leuten, die bei „Warm Showers“ eingetragen sind. Das ist eine Plattform im Internet für Menschen, die mit dem Rad reisen.

**Was gefällt euch an Radreisen besonders gut?**

JONAH Ich mag die Abwechslung durch unterschiedliche Landschaften. Am San-Bernardino-Pass lag im August Schnee auf den Bergspitzen, das war super.

LENNY Das Beste ist, wenn man leichten Rückenwind hat und bergab fährt. Wenn wir bergauf treten, dann freue ich mich die ganze Zeit aufs Runterfahren.

**Was passiert, wenn eines von euch Kindern unterwegs müde wird?**

LENNY Da passiert gar nichts, ich höre einfach auf, zu treten.

JONAH Wenn meine älteren Geschwister eine Pause brauchen, dann tausche ich mit ihnen. Sie bekommen meinen Platz auf dem Tandem, und ich übernehme ihr Rad. Mama und Papa nennen das unser rotierendes System. Hinter Papa kann sich jeder mal ausruhen. Ihm ist es egal, wie stark er treten muss. Er will vor allem vorankommen.

**Stört euch das manchmal?**

LENNY Nein. Nur dann, wenn wir alle Pause machen wollen, aber noch mehrere Kilometer bis zu einem geeigneten Platz fahren müssen.

**Was macht Radtouren spannend für Kinder?**

JONAH Tiere und andere Dinge am Wegrand. Ich mag es sehr, wenn wir an Fußballstadien vorbeikommen. Und natürlich ein Ziel, das einen wirklich interessiert.

LENNY Nudeln und anderes gutes Essen, gute Campingplätze mit Spielgeräten und einem Pool.

**Wo würdet ihr gerne mal hinfahren?**

LENNY Ans Tote Meer. Da lege ich mich dann rein und muss mich nicht mehr bewegen.

JONAH Nach Brasilien.

• Bilder von der Radreise sehen Sie auf Instagram: **6Zwicks**

# bikeline

Radtourenbücher | Radkarten



## Adriabike

Von Tarvisio über Triest und Venedig nach Ravenna - durch die slowenischen Alpen und entlang der Oberen Adria

160 S., 1. Aufl. 2019, ISBN 978-3-85000-758-0, € 15,90



## Kattegattleden

Entlang der schwedischen Westküste von Helsingborg nach Göteborg

132 S., 1. Aufl. 2019, ISBN 978-3-85000-716-0, € 14,90

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

# [www.esterbauer.com](http://www.esterbauer.com)

VERLAGESTERBAUER

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

## MYBIKE 6

ab 9. Oktober 2019  
im Handel



## REISE

## OBERRRHEIN

Nördlich des Bodensees rahmen Weinberge Deutschlands mächtigsten Strom. Vier Genuss-Etappen durch Kaiserstuhl, Markgräfler Land und Elsass

## RUCKSÄCKE

## STADTFEIN

Nicht kaputt zu kriegen: Der Alltagsrucksack galt lange als „uncool“. Jetzt ist er zurück in der Stadt – so praktisch wie immer, doch lässiger designet

## KLASSISCHE RÄDER

## ZEITLOS

Schönheiten im Test: Klassiker wie das „Hollandrad“ ersetzen Technikmoden durch Haltung

## NEUE MOTOREN

## ANTRIEBSSTARK

Unterschätzte Kraftpakete: Motoren bestimmen den Charakter eines E-Bikes. Vier neue Treibsätze im Test



## 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

7. August 2019, 2. Jahrgang, Heft 5/2019

## 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 (verantw.)

**STV. CHEFREDAKTEURIN** Barbara Merz-Weigandt

**BILDREDAKTION** Dipl.-Ing. (FH) Wolfgang Papp

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

**STÄNDIGE FREIE MITARBEITER** Jochen Donner (Test), Uli Frieß (Test), Uwe Geißler (Foto, Reportage), Armin Herb (Reise, Zubehör, Magazin), Marion Linszen (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

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 BAHNHOFSSBUCHHANDEL**  
MZV GmbH & Co. KG, Unterschleißheim  
Karsten Reißner, Tel. 089/31 90 61 46, [www.mzv.de](http://www.mzv.de)

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

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

ISSN-Nr. 2569-0434

Im Delius Klasing Verlag erscheinen außerdem

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

# Weck den Mann in Dir!



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

*selber machen*-Leser  
Alexander Graef  
aus Siegen



Oder Testabo mit Prämie  
bestellen unter  
[www.selbermachen.de/abo](http://www.selbermachen.de/abo)

# In der Natur unterwegs.

- auf dem Bodenseeradweg die Weinberge erkunden -

im Bild: Kellermeister Jochen Sahler

## Der Bodenseeradweg

An den Rebhängen des Winzervereins Hagnau reifen außergewöhnliche Weine. Die 273 km Uferstrecke sind ein Paradies für Radler! Machen Sie Pause beim Winzerverein Hagnau und probieren Sie unsere Weine.

Winzerverein Hagnau eG  
Strandbadstraße 7  
88709 Hagnau

## Sommerbrise

1x Hagnauer Burgstall MT „Felchen“ trocken  
1x Hagnauer Burgstall Spätburgunder  
Rosé trocken  
1x See Blanc Secco trocken

Bestellnummer 848  
Service-Hotline: +49 75 32 / 10 30

[www.hagnauer.org](http://www.hagnauer.org)

Frei Haus Code: 0107



19,90  
Euro  
frei Haus

Für unsere Radler:  
Frei Haus  
bestellen