

# MYBIKE

MEIN FAHRRADMAGAZIN

6-2019  
NOVEMBER/DEZEMBER

Deutschland 4,90 €

Österreich 5,60 € Schweiz 8,90 CHF  
Belgien 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**



## NEUHEITEN 2020

- Cargobike neu gedacht
- Reifen aus Löwenzahnwurzeln

## SCHON GEFAHREN

6 neue Touren-  
Pedelects

## SCHICK & PRAKTISCH

13 Fahrradricksäcke  
für den Alltag

## OBERRHEIN

Genussreise zwischen  
Kaiserstuhl und Vogesen

## NORWEGEN

Traumtour durch Fjorde  
und Schären

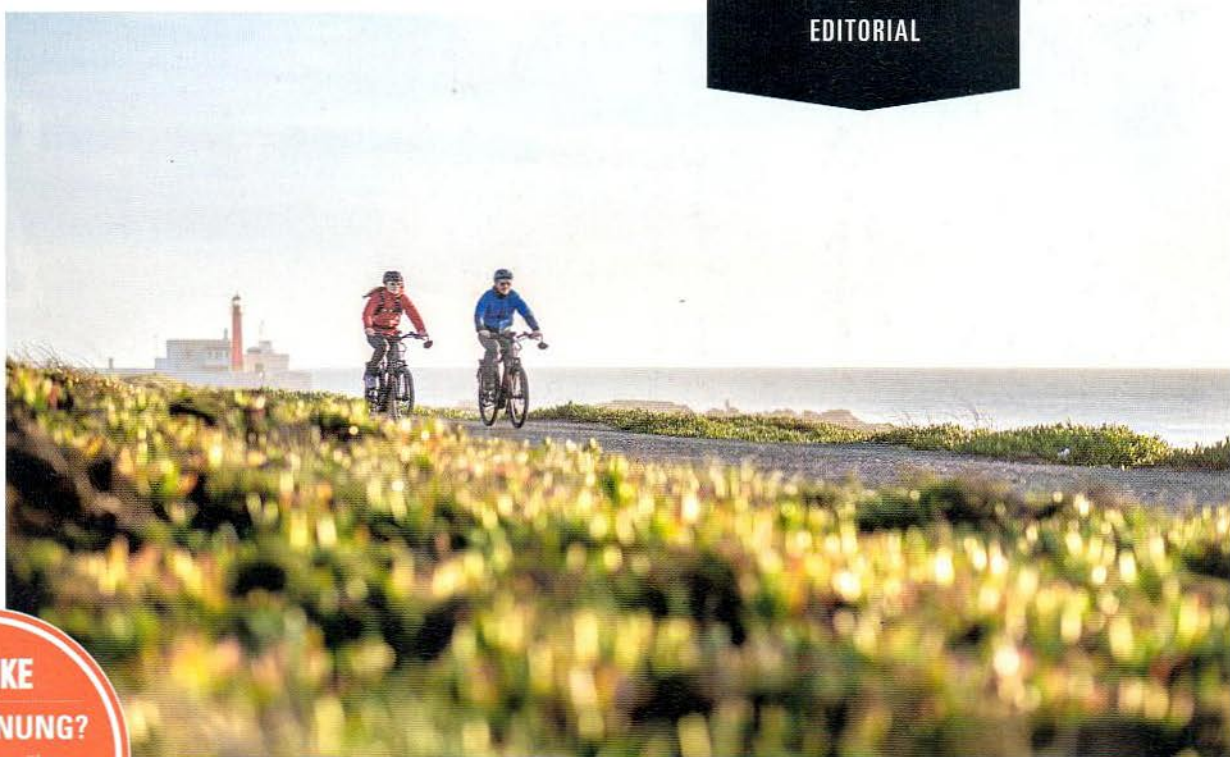
**SERIE  
NEUE  
E-MOTOREN**

Teil 1  
Bosch & Brose

# Zeitlos SCHÖN

## 8 Retro-Räder im Vergleichstest





MYBIKE

## IHRE MEINUNG?

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

## BUNTE VIelfALT

Liebe Leserinnen und Leser,

bevor die Fahrradsaison zumindest für ausgedehnte Urlaubstouren so langsam auf die Zielgerade einbiegt, möchte die MYBIKE-Redaktion Sie mit dem vielfältigen Themen-Mix und Touren-Angebot dieser Ausgabe nochmal anstupsen und die Lust am Radeln wach halten. Besonders dazu angetan sind unsere großen Reisereportagen über Norwegen und die Region Oberrhein sowie die Touren-Tipps für Naturlandschaften quer durch Deutschland.

Sollten Sie zur Spezies der wetterfesten Ganzjahrespedaleure zählen, die auch in Herbst und Winter nicht aufs Radfahren verzichten wollen,

könnte Sie der Test praktischer und schicker Rucksäcke für Radler sowie patenter Regenosen interessieren, mit denen die Fahrt ins Büro zum lässigen Frischlufterlebnis ohne nassen Hintern wird. Oder steht Ihnen der Sinn nach einem neuen Rad im neuen Jahr, egal ob mit oder ohne Motor? Erste Tests von 2020er-Modellen finden Sie in diesem Heft ebenso wie einen detaillierten Vergleich neuer Pedelec-Antriebe. Sie sehen: MYBIKE kümmert sich mit Hingabe um wirklich alle Facetten des Radfahrens.

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.

## MYBIKE-TOURENPORTAL

Um unseren Lesern den kostenlosen Download von GPS-Daten zu ermöglichen, haben wir bisher mit dem Tourenportal GPSies kooperiert. Nach dessen kurzfristigem Verkauf arbeiten wir derzeit an einer neuen Lösung, um diesen Service weiterhin bieten zu können. Wir bitten um Verständnis, sollte es in der Übergangszeit zu Verzögerungen oder Problemen beim Download kommen.



Ach, wie schön! Jenseits von Retro-Ramsch liegt die Welt zeitloser Schönheit. Acht Räder für Stilbewusste im Test

## FAHRRÄDER & ZUBEHÖR

### 14 NEUHEITEN

Klare Trends und erste Testfahrten: Räder und Zubehör des Jahrgangs 2020

### 22 SERIE: NEUE ANTRIEBE

Erste Folge: drei neue Motoren von Bosch und Brose in Testlabor und Fahrpraxis

### 26 TESTCENTER

Ausprobiert: neue Teile und ein Faltrad im Praxistest der Redaktion

### 28 ZEITLOSE RÄDER

Sechzigerjahre? Achtziger? Schon immer? Acht zeitgenössische Räder ohne optisches Verfallsdatum im MYBIKE-Test

### 40 EINZELTESTS

Vom Carbon-Tiefensteiger bis zum Pedal-SUV: vier Pedelects der neuesten Generation

### 60 RUCKSÄCKE

Wochenmarkt statt Matterhorn, Laptop statt Klettergurt: 13 schicke Rucksäcke im Vergleich

### 66 ALLTAGS-REGENHOSEN

Schauer beim Shoppen? Vier Regenosen zum schnellen An- und Ausziehen



60

#### Urbane Rucksäcke

Comeback in neuem Look: Rucksäcke waren schon immer praktisch. Jetzt sind sie auch schön

98

Im Süden des Nordens: 350 prachtvoll harte Kilometer an der norwegischen Südküste

## MOBILITÄT & VERKEHR

### 48 CARGOBIKE STATT AUTO

Eine Familie, zwei Monate Selbstversuch: Wo ersetzt das Lasten-Pedelec den Pkw?

### 72 PSYCHOTEST

Abgefragt und ausgewertet: Kennen Sie die Verkehrsregeln für Radler?

## GESUNDHEIT & FITNESS

### 54 FITNESS-NEWS

Form konservieren im Fitnessstudio: die besten Übungen abseits der Hantelbänke

### 56 YOGA FÜR RADFAHRER

Gymnastik mit Tiefgang: wie Sonnengruß und Atemübungen auch Radlern helfen

## REISE & TOUREN

### 84 NATURLANDSCHAFTEN

Sechsmal Deutschland, sechsmal großartig: Panoramatouren von Wattenmeer bis Hunsrück-moor, von Heide bis Hainbuche

### 90 OBERRHEIN

Genusstouren im Frühherbst: unterwegs zwischen Elsass und Markgräflerland

### 98 SÜDNORWEGEN

Klingt flach, ist aber hammerhart: Der Nordsee-Küstenradweg erfordert Kletterqualitäten – oder einen ausreichend großen Akku

### 106 STÄDTETOUREN

Mehr sehen im Sattel: Europas schönste Städte fürs Sightseeing per Rad

## RUBRIKEN

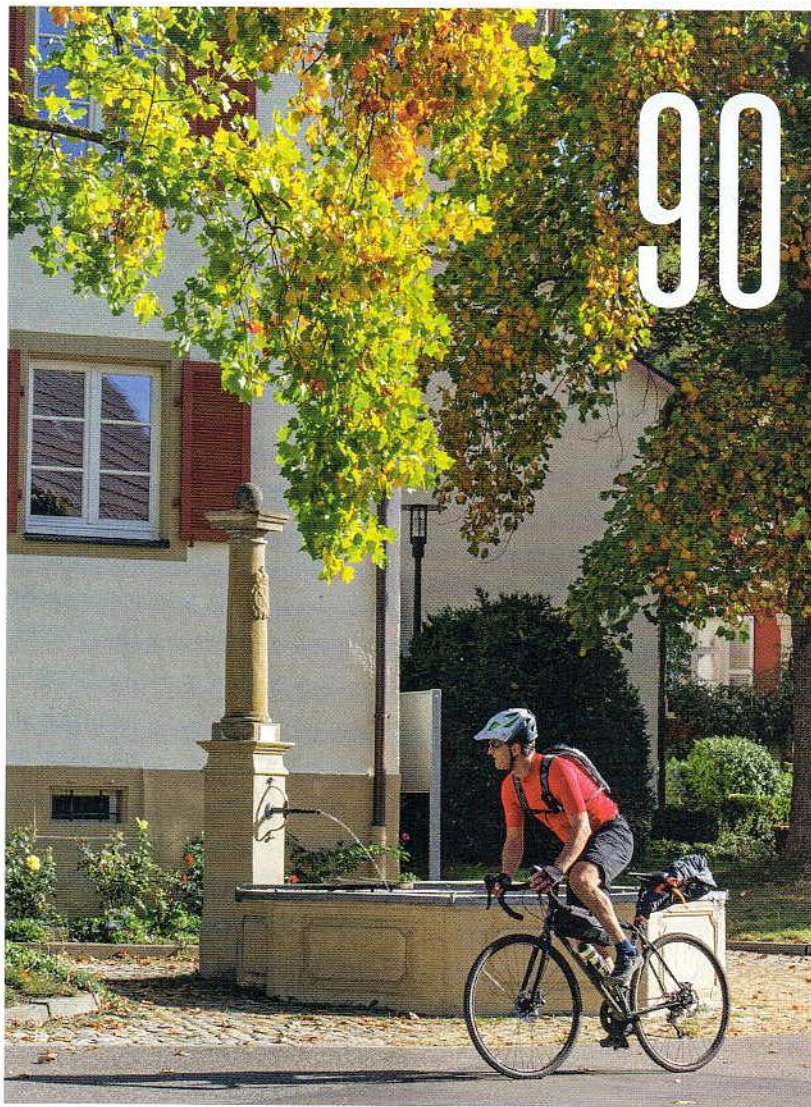
03 Editorial

06 Magazin

74 Das mach ich selbst

112 Nachgefragt

114 Vorschau/Impressum



# 90

Rheiner Genuss in Etappen: die Weinregion zwischen Schwarzwald und Elsass

# 14

**NEUHEITEN 2020 HERBST IST ERNTEZEIT:**  
DIE HIGHLIGHTS DER MESSEN UND  
PRÄSENTATIONEN, EINGESAMMELT UND  
AUSGEWERTET VON DER MYBIKE-REDAKTION



# 40

Markantes mit  
Motor: vier  
charakterstarke  
2020er-Pedelecs  
im Einzeltest



# DIE LIEBLINGE DER LESER

## DIE BEVORZUGTEN MARKEN

### FAHRRÄDER



### BEKLEIDUNG



### HELME



### GEPÄCKTASCHEN



GENAU 4.024 LESERINNEN UND LESER haben uns ihre Meinung gesagt – unter anderem zu ihren Ausgaben fürs Radfahren, zu ihren Radreisezielen und zu ihren Lieblingsmarken bei Fahrrädern und Zubehör. Viele Ergebnisse waren zu erwarten, manche Daten waren auch überraschend – etwa, dass nun Baden-Württemberg die bevorzugte Radreiseregion in Deutschland ist und den Dauersieger Bayern damit abgelöst hat. Eine Auswahl der Befragungsergebnisse findet sich auf diesen beiden Seiten. Die Sieger der beliebtesten Rad- und Zubehörmarken wurden auf der Eurobike-Messe geehrt. Beim traditionellen Branchentreff des Delius Klasing Verlages im Dornier Museum Friedrichshafen traf sich das Who is who der Fahrradwelt zum Get-together.

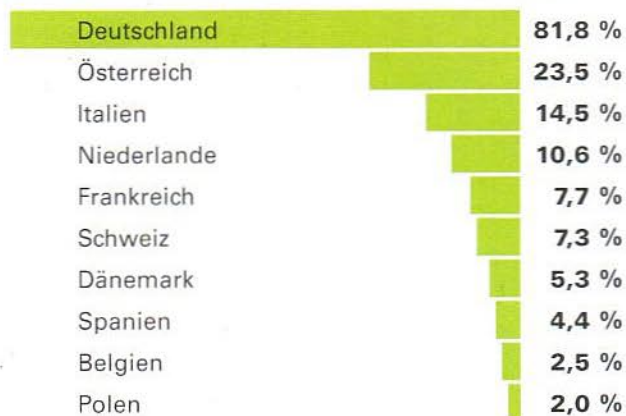


Die große Siegerehrung im Rahmen der Eurobike-Messe: die stv. Chefredakteurin von MYBIKE, Barbara Merz-Weigandt, mit den Vertretern von Stevens, Cube sowie Riese & Müller, den drei beliebtesten Fahrradmarken der MYBIKE-Leser

# RAD UND REISEN

Ausgaben, Kauforte und Reiseziele der MYBIKE-Leser

## DIE LIEBLINGS-RADREISELÄNDER



## DIE RADREISEZIELE IN DEUTSCHLAND



So viel haben MYBIKE-Leser für das Radfahren im vergangenen Jahr im Schnitt ausgegeben:

**Radreisen**  
**573 Euro**

**Zubehör**  
**312 Euro**

**Bekleidung**  
**161 Euro**

Das Tourenrad der Leser kostet im Durchschnitt  
**1.725 EURO**  
(2018: 1.627 EURO)

## ANREISE IN DEN RADURLAUB



## WO KAUFTE ICH WAS?



# SORGE UM DIE SICHERHEIT

Die aktuelle deutsche Unfallstatistik mag auf den ersten Blick positiv erscheinen: Die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr ist insgesamt gesunken. Sorge bereitet allerdings der Radverkehr. Die Summe der tödlich verunglückten Radfahrer ist zweistellig gestiegen. Grund sind vor allem Kollisionen mit Pkws und Lkws



## NEUE KONZEPTE SIND GEFRAGT

Immer mehr tödliche Radunfälle: TÜV, ADFC und Greenpeace fordern radikal-neue Verkehrspolitik

Marion Tiemann, Verkehrsexpertin bei Greenpeace: „Wenn das umweltfreundlichste Verkehrsmittel das gefährlichste ist, dann läuft in der Verkehrspolitik etwas grundlegend falsch.“ Der TÜV fordert deshalb ein schnelles, radikales Umdenken in der Verkehrspolitik mit technischen und vor allem auch stadtplanerischen Lösungen.

ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork: „Wir brauchen sofort mehr Tempo 30 in den Städten, schnelle Ausbauprogramme für geschützte Radwege an Hauptachsen und vor allem: geschützte Kreuzungen! Denn Kreuzungen sind die gefährlichsten Punkte für Radfahrerinnen und Radfahrer.“

Viel zu viele: Weiß gestrichene „Ghost-bikes“ am Straßenrand erinnern an tödlich verunglückte Radfahrer



Armin Herb,  
Redaktion  
MYBIKE

## KOMMENTAR

Ja, Radfahren macht Spaß – auch an einem kühlen Herbstmorgen. Zudem ist es umweltfreundlich, gesundheitsfördernd und preisgünstig. Wenn jedoch angesichts der Unfallzahlen und persönlicher Nahtoderfahrungen selbst leidenschaftliche Radpendler oft ängstlich in die Pedale treten oder gar das Fahrrad nur noch auf verkehrsfreien Waldwegen benutzen, dann besteht Handlungsbedarf. Liebe Politiker und Entscheider: Wir haben nicht nur Umwelt- und Energieprobleme, sondern auch ein Sicherheitsproblem – zumindest im Radverkehr. Wenn wir möglichst viele Mitmenschen zum Umstieg aufs Fahrrad bewegen wollen, so funktioniert das nur, wenn die Radler in spe sich auch rundum sicher fühlen dabei – ohne tägliche Angst um ihr Leben.

## RADWEG STATT FAHRBAHN

Wer die Fahrbahn benutzt und dies mit einem schlechten Zustand des Radweges zu rechtfertigen versucht, kann bei einem Unfall Beweisprobleme bekommen. Im vorliegenden Fall war der Radfahrer gestürzt, gegen einen parkenden Pkw geschleudert und hatte dadurch einen Schaden von rund 5.300 Euro verursacht, der vom Geschädigten mit Erfolg eingeklagt wurde. Der Radfahrer hatte behauptet, ein überholender Lkw habe ihn zu Fall gebracht. Das Landgericht Hamburg erklärte, dass der Beklagte vollumfänglich hafte, weil er gegen die Radwegebenutzungspflicht verstoßen habe. Die Haftung bestehe auch unabhängig davon, ob der Beklagte tatsächlich von einem Lkw gestreift wurde. Das Landgericht befand unter Hinweis auf Fotos, der Radweg sei in einem tadellosen und frei befahrbaren Zustand gewesen. Hätte er den Radweg benutzt, dann wäre er nicht wie behauptet von einem Lkw berührt worden. Eine Betriebsgefahr (mit der Folge einer eventuellen Mithaftung) sei von dem parkenden Fahrzeug nicht ausgegangen (LG Hamburg vom 30.8.2018 – 323 O 79/18).

## SCHULTERBLICK

Wer den Pkw-Führerschein gemacht hat, sollte es eigentlich wissen: vor dem Öffnen der Autotür immer über die Schulter nach hinten schauen, um Radfahrer oder andere Fahrzeuge zu sehen. Viele tun es leider nicht, weshalb viele Radler gegen sich plötzlich öffnende Autotüren fahren. Eine neue Kampagne inklusive Kurzfilm des Deutschen Verkehrsrates soll nun das Bewusstsein der Autofahrer schärfen: zuerst Schulterblick, dann der „holländische Griff“, d.h. die Autotür öffnen mit der Hand, die nicht der Tür am nächsten ist. [www.dvr.de/rad-sehen](http://www.dvr.de/rad-sehen)



## AIRBAG-WESTE



Die B'Safe-Idee von Helite stammt aus der Motorradbranche und soll auch das Fahrradfahren sicherer machen. Ein kleiner Computer in der Weste und ein Sensor am Sattel analysieren 1.000-fach in der Sekunde die Bewegung des Radfahrers. Bei einem Unfall löst schließlich der Airbag aus und soll vor schweren Verletzungen im Kopf-, Rücken- und Brustbereich schützen. Die Sicherheitsweste kostet 690 Euro. [www.helite.de](http://www.helite.de)

## LASTENRAD-SICHERHEIT

Für den Transport von Kindern und diversen Gütern ist das Lastenfahrrad eine Alternative zum Pkw. Die sichere Fortbewegung per Lastenrad ist jedoch anspruchsvoll. Deshalb veröffentlicht die Deutsche Verkehrswacht zusammen mit dem Lastenrad-Spezialisten Babboe die Broschüre „Lastenrad-Sicherheit“. Diese richtet sich vor allem an Eltern und Erzieher und gibt wertvolle Tipps für die sichere Fahrt mit Kindern. [www.deutsche-verkehrswacht.de](http://www.deutsche-verkehrswacht.de)



Mehr als

**10.000**

Gefahrenstellen auf deutschen Radwegen

Die Greenpeace-Radwegkarte macht es deutlich: Schlechte, zugeparkte oder fehlende Radwege gefährden Radfahrer. Die interaktive Karte zeigt mehr als 10.000 Gefahrenstellen, und es werden täglich mehr. Am zweithäufigsten gelistet sind für Radfahrer gefährliche Kreuzungen. [radwege.greenpeace.de](http://radwege.greenpeace.de)



# BÜCHER · BÜCHER · BÜCHER

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

## Tour de France

Normalerweise stehen bei der Tour de France die Fahrer im Mittelpunkt. Völlig im Hintergrund arbeiten jedoch Tag und Nacht zahllose Teams von Logistikern und Mechanikern daran, das Fahrerlager zu transportieren und aufzubauen, die Bikes auf Top-Niveau zu halten, sie penibel für jeden Fahrer zu justieren, zu reparieren, zu reinigen und am nächsten Morgen in Bestzustand wieder auf die Straße zu schicken. Der Autor hat den Tour-Tross mit den riesigen Team-Trucks genau unter die Lupe genommen und zeigt minutiös, was hinter den Kulissen eines Tour-Tags geschieht. Reich bebildert, gibt er interessante Einblicke in die Abläufe bei Reinigung, Reparatur und Wartung der Sieger-Maschinen. *Hinter den Kulissen*; Luke Edwardes-Evans; Delius Klasing; 208 Seiten; 24,90 Euro

## Weite Welt

Unterwegs zu Hause – das waren Imke und Ralph, ein Theologen-Paar aus Oberschwaben, für ganze zwei Jahre. Alles, was sie besaßen, passte in die Packtaschen zweier Räder, mit denen sie die Welt bereisten. So nah wie möglich bei den Menschen, der Natur, der Landschaft – auf fünf Kontinenten, in abgelegensten Regionen suchten sie, sich ein unverfälschtes Bild der Welt zu machen. Völlig ohne die Sicherheiten touristischer Infrastruktur ließen sie sich darauf ein, persönliche Kontakte zu knüpfen, auf Gastfreundschaft, „Fremdenfreundlichkeit“ und Offenheit zu vertrauen, und erlebten so ungewöhnlich intensive Begegnungen. Dabei ist das Fahrrad das ideale Vehikel: die richtige Reichweite, Geschwindigkeit und zuverlässig genug, auch größte Wegstrecken zu überwinden. *Von der Weite der Welt*;

Imke Frodermann, Ralph Lang; Butzon & Bercker; 256 Seiten; 20 Euro

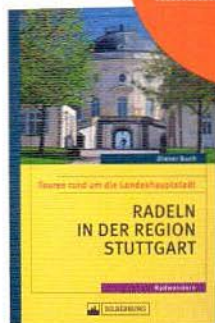


## Rad-Kalender

Der Grafiker und Designer Jürgen Isendyck befasst sich beruflich und privat seit Jahren mit seiner Passion Fahrrad. Insider schätzen dabei vor allem seine Hochglanz-Kalender. Einer von drei Neuen für das Jahr 2020 befasst sich dieses Mal mit besonderen Oldtimern. Das heißt, historische Fahrräder wie das Captain Gerard, eines der ersten Falträder, das von 1897 bis 1914 gebaut wurde. Oder das Schwinn Krate, das Kultrad der 70er-Jahre mit Bananensattel und Chopper-Lenker.

*Kalender Historische Fahrräder*; Jürgen Isendyck; radundbuch.de; 24 Euro

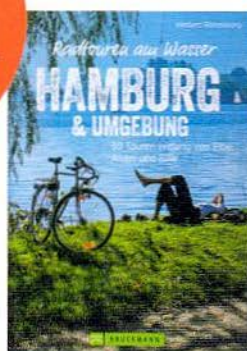
Karten und  
**RAD-GUIDES**



## STUTTGART

In Stuttgart radeln ist nicht so prickelnd, aber drumherum umso mehr. Dieter Bruck beschreibt 29 attraktive Strecken rund um die Landeshauptstadt – für alle vom Genussradler bis zum Sportler. Alle Touren sind per S-Bahn erreichbar.

*Radeln in der Region Stuttgart;*  
Dieter Bruck; Silberburg-Verlag;  
156 S.; 19,90 Euro



## HAMBURG

An Wasserläufen mangelt es nicht in Hamburg. Und an vielen führen schöne Radwege entlang – fernab des Autoverkehrs. 30 Touren an Elbe, Alster, Bille etc. beschreibt im Detail der Autor Herbert Rönneburg in seinem bildreichen Buch. Mit vielen Detailkarten und GPS-Tracks zum Download. *Radtouren am Wasser – Hamburg;* Herbert Rönneburg; Bruckmann; 158 S.; 19,99 Euro



## STEIERMARK

Eine lange, spannende Runde – nicht nur für Weinliebhaber. Das bikeline Radtourenbuch mit Karten im Maßstab 1:50.000 beschreibt detailliert die 404 km der Radtour durchs Weinland Steiermark – mit allen wichtigen Infos von GPS-Track über Höhenprofil bis Radverleih, Sehenswürdigkeiten und Unterkünften. *Weinland Steiermark Radtour;* Esterbauer; 140 S.; 14,90 Euro



## BERLIN

Den Titel sollte man nicht allzu wörtlich nehmen. Das reich bebilderte Buch beschreibt eben 25 nicht allzu lange Touren in und um Berlin – mit vielen Tipps zu Kultur, Badeplätzen und Einkehrmöglichkeiten. Die Tracks zu den Touren gibt's zum Download. *Radtouren für Langschläfer – Berlin;* Bruckmann; 158 S.; 19,99 Euro



# Stell' Dir vor, Dein Glück hat Pedale. Let's move.

Hol' Dir Dein Traum eBike! Jetzt mit 0%-Finanzierung.

- › Sonderfinanzierung 0% effektiver Jahreszins
- › Aktionszeitraum vom 14.09. bis 13.10.2019
- › Laufzeit: 30, 20 oder 10 Monatsraten

**0%**  
FINANZIERUNG\*  
AUF ALLE  
BIKES



Volles Zweirad-  
Programm:  
Harley-Davidson  
baut künftig  
auch E-Bikes

## VOM MOTORRAD ZUM E-BIKE

Selbst traditionelle Motorrad-Marken wollen sich der nachhaltigen Mobilität nicht verschließen und bauen deshalb künftig auch E-Bikes. Am meisten überrascht dabei die amerikanische Kultmarke Harley-Davidson, die erst kürzlich schon ein elektrisch angetriebenes Motorrad vorgestellt hatte. „Leicht, schnell und für jedermann leicht zu fahren“, lautet der Anspruch. Ob dabei allerdings die geplanten E-Bikes bzw. elektrischen Laufräder Iron E12 und E16 für Kinder eine so sinnvolle Innovation darstellen,

darüber streiten sich die Experten. In memoriam an die alte italienische Motorradmarke Parilla produziert Moto Parilla E-Bikes, die im Design doch sehr an heiße Straßenmaschinen erinnern. Die Carbon-Elektorräder aus Reggio Emilia, mit ihren dicken Reifen und überdimensionierten Scheibenbremsen gibt es in vier verschiedenen Versionen und diversen Farboptionen. [www.harley-davidson.com](http://www.harley-davidson.com) und [www.motoparilla.it](http://www.motoparilla.it)



Nicht nur für wilde  
Kerle: das neue  
E-Bike von Moto  
Parilla aus Italien

## EVENTS

... MESSEN ... RADTAGE ...  
KONGRESSE ... DEMOS ...

### 12.10.2019 STUTTGART

Kidical Mass (Rad-Demo: Auch Kinder wollen in der Stadt Rad fahren!)

### 19.10.2019 MÜNCHEN

Fahrrad-Codierung beim ADFC (auch in anderen Städten)

### 24.-26.10.2019 BERLIN

1. Nationale Radlogistik-Konferenz

### 25.10.2019 MEHRERE STÄDTE

Critical Mass (Fahrrad-Demo)



### 15.-16.11.2019 BERLIN

ADFC-Symposium und Bundeshauptversammlung

## DAS PEDELEC WIRD 20

Der Begriff Pedelec (Abkürzung für Pedal Electric Cycle) wurde 1999 von der Sprachwissenschaftlerin Susanne Brusch geschaffen, um Fahrräder mit automatischer Tretunterstützung deutlich von jenen mit per Gasgriff gesteuertem Antrieb zu unterscheiden. In diesen 20 Jahren erfuhr das Pedelec, das heute meist nur als E-Bike bezeichnet wird, stetig wachsenden Zuspruch: Während 1999 noch 5.000 Räder verkauft wurden, waren es 2018 schon eine Million.



Kompakter Stadtflitzer:  
Das Cube Compact Sport  
Hybrid hat alles, was ein  
Stadtrad braucht



# NEUHEITEN 2020

Die Radsaison 2020 steht vor der Tür und verspricht spannende Neuheiten. Wir haben uns schon mal umgesehen, sinnvolles Zubehör entdeckt und einige der neuen Räder schon gefahren

TEXTE Jochen Donner, Uli Frieß, Armin Herb, Thomas Musch, Jörg Spaniol

SCHON  
GEFAHREN



## CUBE COMPACT SPORT HYBRID

In den Städten liegen sie voll im Trend: Die kleinen Kompakträder sind eine moderne Version des Minirads, nur ohne dessen Nachteile. Wegen der kleinen Baugröße sind ihre Rahmen extra-steif, das macht die Räder sehr fahrstabil und sicher. Mit seinen kleinen 20-Zoll-Laufrädern ist das Cube nicht nur wendig und agil, auch die Abmessungen bleiben kompakt. So findet das flotte Pedelec überall einen Parkplatz. Damit der Miniflitzer auch zu Hause platzsparend abgestellt werden kann, lässt sich der Lenker mithilfe des Speedlifter-Vorbaus um 90 Grad drehen. Legt man dann noch die Klapp-Pedale an, ist das Pedelec nur noch etwa 30 Zentimeter breit. Die Ausrüstung des Cube ist sinnvoll gewählt: Neben einer 10-fach-Kettenschaltung und hydraulischen Scheibenbremsen hat das Rad sogar zwei Gepäckträger. Damit der steife Rahmen Fahrbahnunebenheiten nicht ungefiltert zum Fahrer durchleitet, rollt das Cube auf 62 Millimeter breiten Reifen. Sie können mit wenig Luftdruck gefahren werden und sorgen so für annehmbaren Komfort.

PREIS	2.599 Euro
RAHMEN	Alu
SCHALTUNG	Kette; Shimano Zee, 10-fach
MOTOR/AKKU	Bosch Performance/500 Wh
GEWICHT	23,1 Kilo
INFO	<a href="http://www.cube.eu">www.cube.eu</a>

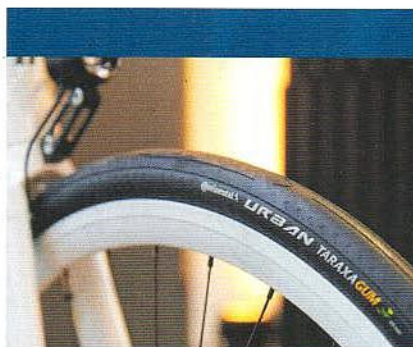


## VICTORIA E ADVENTURE 8.9

Nicht nur im Automobilsektor stark gefragt, auch als Pedelec werden SUVs immer beliebter. Das Victoria kombiniert breite Stollenreifen mit einer einstellbaren Federgabel und einem verwindungssteifen Wave-Rahmen. Die Ausstattung mit 11-fach-XT-Schaltwerk, Scheibenbremsen und Steckachse vorn ist auf einfachem MTB-Niveau. Das eAdventure fühlt sich auf Asphalt und abseits befestigter Wege wohl, besonders die Bereifung kann überzeugen. Wurzelwerk überrollen die Schwalbe Smart-Sam-Reifen souverän, sie geben in leichtem Gelände und auf Schotter viel Sicherheit. Das Victoria fährt sich sehr direkt und gut kontrollierbar, der kräftige E8000-Antrieb stammt aus Shimanos E-MTB Baukasten und überzeugt mit kräftigem Antritt.

Victoria SUV: macht Spaß auf Asphalt und Feld- und Waldwegen

PREIS	3.499 Euro
RAHMEN	Alu
SCHALTUNG	Kette; Shimano XT/XT, 11-fach
MOTOR/AKKU	Shimano E8000/504 Wh
GEWICHT	24,7 Kilo
INFO	<a href="http://www.victoria-fahrrad.de">www.victoria-fahrrad.de</a>



Die Gummi-Alternative: Fahrradreifen aus Löwenzahn-Kautschuk von Continental

## TARAXAGUM

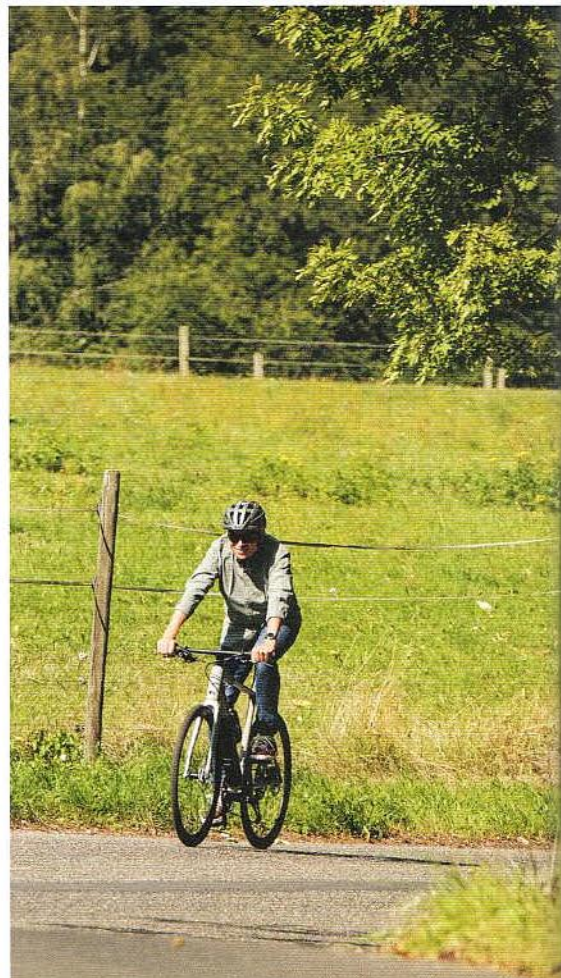
Urban Taraxagum nennt sich der erste in Serie gebaute Conti-Fahrradreifen aus „Löwenzahn-Kautschuk“. Der spezielle Löwenzahn wird im Rahmen eines Forschungsprojektes in Mecklenburg-Vorpommern angebaut. Das spart in erster Linie Transportwege und schafft neue Arbeitsplätze. [www.conti-fahrradreifen.de](http://www.conti-fahrradreifen.de)

SCHON  
GEFAHREN

## CANYON ROADLITE:ON

Canyon stellt das Roadlite:On als sportliches Fitnessbike auf die Räder – und integriert den feinen Fazua-Elektromotor als sanften Schieber mit 250-Wh-Akku. Das Rad ist mit knapp 15 Kilogramm leicht genug, um es auch jenseits der Abschaltgrenze des Motors von 25 km/h noch sportiv bewegen zu können. Der unhörbare Antrieb entkoppelt sich dann komplett vom Geschehen; ansonsten hilft er besonders am Berg dabei, ebenso exzessiv wie wohl dosiert Sport treiben zu können, ganz nach Wunsch und Unterstützungsstufe.

PREIS	ab 2.699 Euro
RAHMEN	Aluminium
SCHALTUNG	Shimano
MOTOR/AKKU	Fazua Evation 1.0/250 WH
GEWICHT	ca. 15 Kilo
INFO	<a href="http://www.canyon.com">www.canyon.com</a>



E-Fahrspaß auf die leichte Art:  
Roadlite:On



Stylischer Sportler:  
Diamant Zouma Supreme+

## DIAMANT ZOUMA SUPREME+

Das Diamant Zouma ist erste Wahl für sportlich ambitionierte Fans stylischer Designbikes. Der Carbonrahmen ist erstklassig verarbeitet, Details wie der sauber an die Form des Steuerrohrs angepasste Vorbau zeugen von hohem konstruktiven Anspruch. Die Sitzposition ist sportlich gestreckt, die Breitreifen bieten ausreichend Fahrkomfort. Das Zouma lässt sich agil um enge Ecken zirkeln und am breiten Lenker gut kontrollieren. Der Antriebsstrang besteht aus dem potenten Bosch Performance CX und einer XT 12-fach-Schaltung. Die Supernova-Lichtanlage und Magura MT-501-Bremsen sind weitere Highlights der sehr hochwertigen Ausrüstung.

PREIS	5.999 Euro
RAHMEN	Carbon
SCHALTUNG	Kette; Shimano XT/XT, 12-fach
MOTOR/AKKU	Bosch Performance CX/625 Wh
GEWICHT	22,5 Kilo
INFO	<a href="http://www.diamantrad.com">www.diamantrad.com</a>

Lacuba Evo Lite:  
ein angenehm  
komfortables  
Alltags- und  
Tourenrad



SCHON  
GEFAHREN



## BULLS LACUBA EVO LITE 5 F BELT

Mit dem brandneuen Brose Drive T Mag, einem Gates-Riemen statt Kette und einer Nexus Getriebenahe hat das Lacuba einen wartungsarmen und beinahe unhörbaren Antriebsstrang. Der Brose hält sich in puncto Maximalleistung angenehm zurück, damit passt er perfekt zum komfortablen Damenrad. Eine Schaltunterbrechung hat der Motor nicht, die Nexus-Nabe wechselt ihre fünf Gänge, wenn auch etwas lautstark, jedoch selbst unter Last. Die sensible und gut einstellbare Federgabel bügelt auch größere Fahrbahnnunebenheiten glatt. Damit empfiehlt sich das Lacuba als gut ausgerüstetes Alltags- und Tourenrad.

PREIS	4.399 Euro
RAHMEN	Alu
SCHALTUNG	Nabe; Shimano Nexus, 5-fach
MOTOR/AKKU	Brose Drive T MAG/750 Wh
GEWICHT	22,3 Kilo
INFO	<a href="http://www.bulls.de">www.bulls.de</a>



Kalkhoff Endeavour: gut  
ausgerüstetes Alltagsrad,  
auch für schwere Fahrer

## KALKHOFF ENDEAVOUR 5.B XXL

Große und schwere Fahrer bekommen mit dem Kalkhoff Endeavour einen sicheren Begleiter. Das zulässige Gesamtgewicht des Kalkhoff von 170 Kilo ist beinahe schon ein Alleinstellungsmerkmal. Angesichts der hohen Tragfähigkeit sind die knapp 26 Kilo Radgewicht locker zu verschmerzen. Wer das Gewichtslimit ausreizt, freut sich über den aktuellen, kräftigen Bosch Performance-Antrieb mit 625-Wh-Akku. Die Kettenschaltung mit XT Schaltwerk verträgt sein maximales Drehmoment von 65 Nm locker und wechselt die zehn möglichen Gänge auch unter Last. Das Endeavour rollt wendig, agil und spurtreu. Mit dem breiten Lenker am kurzen, schön integrierten Vorbau läuft es jederzeit gut kontrollierbar. Einziger Kritikpunkt ist die Federgabel, sie erfüllt ihre Aufgabe nur unzureichend und lässt sich kaum einstellen. Davon abgesehen ist das Rad alltagstauglich ausgerüstet, Lichtanlage, Bremsen und Gepäckträger sind wertig und sinnvoll gewählt.

PREIS	3.499 Euro
RAHMEN	Alu
SCHALTUNG	Kette; Shimano Deore/XT, 10-fach
MOTOR/AKKU	Bosch Performance/625 Wh
GEWICHT	25,9 Kilo
INFO	<a href="http://www.kalkhoff-bikes.com">www.kalkhoff-bikes.com</a>



MOBIL &  
NACHHALTIG



## LASTKRAFT CAGO BIKE

Ein völlig neu durchdachtes Lastenrad präsentiert Franc Arnold von RTI-Sports und Gerrit Gaastra von Idworx unter dem Namen Lastkraft auf der Eurobike. Um eine voll recyclingfähige Box aus Formschaum herum entstand ein familientaugliches Transport-Pedelec mit zwei Kindersitzen, das durch seinen tiefergelegten Schwerpunkt mit kürzeren Kurbeln, Unterflur-Akkus und einer Seilzuglenkung kompakte, unproblematische Fahreigenschaften mit hoher passiver Sicherheit vereint. Erhältlich ab April 2020.

Die Ladebox aus neuartigem EPP-Schaum schützt Insassen und Fußgänger bei einem Aufprall

ANTRIEB Bosch Cargoline, Enviolo Automatiknabe  
GEWICHT 49 Kilo  
PREIS ca. 6.000 Euro  
INFO www.cagobike.com

## 3 FRAGEN & ANTWORTEN



Franc Arnold, 52 Jahre, Mit-Gründer Lastkraft GmbH

**Was macht das CaGo-Bike anders als andere Lastenräder?**

Wir haben das Lastenrad weitergedacht. Eine Verkehrswende kann nur mit neuen Lösungen für die Mikromobilität in den Städten gelingen. Dazu brauchen wir völlig neue Transport-Konzepte, die auch mehr aktive und passive Sicherheit und Nachhaltigkeit bieten.

**Welche Kernpunkte hat das CaGo-Konzept?**

Die Ladebox bietet zwei fest verankerten Kindersitzen mit Kopfstützen und Gurtsystem Platz. Die breiten Ränder der Box dienen bei einem Crash als Fußgänger-Schutz. Zudem ist das Formschaum-Material extrem leicht, stabil und zu 100 Prozent recyclingfähig.

**Wie fährt sich das CaGo mit Last?**

Die Fahreigenschaften profitieren vom generell tieferen Schwerpunkt und der wendigen Seilzug-Lenkung. Mit kürzeren Kurbeln, tieferem Tretlager und Unterflur-Akkus lässt es sich auch für Cargo-Novizen stabil und sicher fahren.



## DAUERLÄUFER

Die Firma Darn Tough aus Vermont in den USA ist Sockenspezialist und nicht ganz neu – aber neu im deutschsprachigen Raum. Das Besondere daran sind nicht nur die bequemen Rad- und Outdoor-Socken, sondern die lebenslange bzw. die in Deutschland gesetzlich erlaubten 40 Jahre Garantie. [www.darntough.com](http://www.darntough.com)



## ALGEN-FASER

Die Hälfte des Materiales für dieses weiche, nachhaltige Shirt stammt aus dem Meer. Es wird aus isländischen Seesalgen gewonnen. Der Rest ist aus Merino und etwas Elastan. [www.palgero.de](http://www.palgero.de)



Alltagstaugliches Transportrad: das neue Kombi von Yuba

## YUBA KOMBI

Das Kombi ist ein erschwingliches Lastenrad. Auf dem nur mäßig verlängerten Longtail finden zwei Kinder Platz, eine Reling dient als Haltegriff und Rutsch-Schutz. 24-Zoll-Laufräder machen das Kombi zu einem sehr kompakten Fahrrad. Dank moderatem Radstand fährt sich das Rad flink, wendig und ist einfacher zu verstauen und parken.

ZULADUNG 200 Kilo  
PREIS ab 999 Euro  
INFO www.yuba-europe.com



# bikeline

Radtourenbücher | Radkarten



## Rhein-Radweg 1

Von Andernach nach Basel

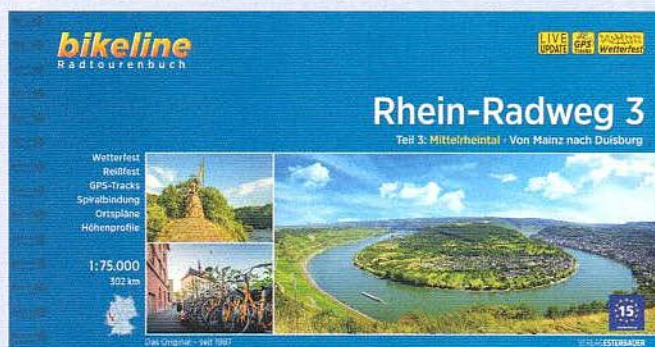
140 S., 11. Aufl. 2018, ISBN 978-3-85000-485-5, € 14,90



## Rhein-Radweg 2

Von Basel nach Mainz

180 S., 15. Aufl. 2018, ISBN 978-3-85000-448-0, € 14,90



## Rhein-Radweg 3

Mittelrheintal · Von Mainz nach Duisburg

140 S., 16. Aufl. 2017, ISBN 978-3-85000-661-3, € 14,90



## Rhein-Radweg 4

Niederrhein · Von Köln nach Hoek van Holland

140 S., 2. Aufl. 2018, ISBN 978-3-85000-671-2, € 14,90

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

# www.esterbauer.com

VERLAG ESTERBAUER

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

UNTERWEGS &  
DRAUSSEN



## STEVENS COURIER LITE

Flotte Alltagswege, aber auch der unbeschwerte Sonntagsausflug stehen gleichberechtigt im Lastenheft des neu konzipierten Courier Lite. Als universell verwendbares Fahrrad kommt das schlanke Rad mit Alu-Rahmen und -Gabel mit konischem Steuerrohr, wartungsarmer 8-Gang Nabenschaltung, Nabendynamo und 50-Lux-Scheinwerfer von Busch & Müller auf gerade einmal 14,6 Kilo Gesamtgewicht bei mittlerer Rahmengröße. Den Herrenrahmen gibt es bis Größe 61 cm, zwei Damenrahmen bis 54 und 56 cm.

GEWICHT 14,6 Kilo  
PREIS 1.099 Euro  
INFO [www.stevensbikes.de](http://www.stevensbikes.de)

Schlankes Rad zum schlanken Preis: Das neue Courier Lite kostet knapp 1.100 Euro



Lässiger Ami: Das Kona-Stadtrad glänzt in lila-grün changierendem Lack

## KONA DR. DEW

Schlicht und einfach: Mit seiner 1x12-Kettenschaltung von Sram glättet das Dr. Dew der US-Marke Kona alle denkbaren urbanen Hügel. Den Alurahmen gibt es in vier Größen, die retro-schicken 650B-Reifen sind fast fünf Zentimeter breit. Mit 1.000 Euro ist dieses leicht extravagante, schicke Topmodell der Kona-Stadträder nicht übertrieben teuer – auch wenn keine Beleuchtungsanlage montiert ist.

GEWICHT 12,2 Kilo  
PREIS 999 Euro  
INFO [www.konaworld.com](http://www.konaworld.com)



## ROSWHEEL

Mit der Eigenmarke Roswheel springt ein chinesischer Auftragsfertiger auf den Bikepacking-Trend auf. Interessant ist der angeschraubte Versteifungsbügel der Satteltasche, der die Last stabilisiert. [www.roswheel.com](http://www.roswheel.com)



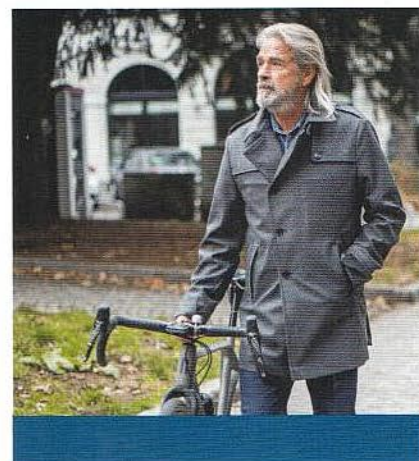
## SALSA

Die US-Marke Salsa ist ein großer Namen im Bikepacking. Auch hier stabilisiert ein geschraubtes Element die sonst sehr wackeligen Front-Gepäckrollen. [www.salsacycles.com](http://www.salsacycles.com)

## AMITY

Wetterschutz mit Stil – ohne Membran. Die neue deutsche Marke Amity hat ihre Wurzeln in der Herrenoberbekleidung. Als eifriger Radpendler kombinierte Gründer Wilhelm Beermann den klassischen Stil von Jackets und Kurzmänteln mit dem hochfunktionalen EtaProof-Baumwollgewebe aus der Schweiz. Die regendichten Jacken (ab 389 Euro) sollen durch dieses spezielle Material ein besonders textiles Tragegefühl und hohe Dampfdurchlässigkeit bieten.

[www.amity-fashion.de](http://www.amity-fashion.de)



# MÄCHTIG SCHUB FÜR 2020

Der Markt für Pedelec-Antriebe ist in Bewegung. Neue Hersteller stellen sich vor, die etablierten erneuern ihre Modellpalette. In den nächsten MYBIKE-Ausgaben stellen wir die wichtigsten neuen Pedelec-Motoren vor

**SERIE  
NEUE  
E-MOTOREN**

Teil 1  
**Bosch & Brose**

TEXT Uli Frieß FOTOS Daniel Simon





## FAHRTEST

Will man Pedelec-Motoren seriös beurteilen, kommt man um Fahrtests nicht herum. Denn nicht alles, was ein Antrieb kann, lässt sich auf einem Prüfstand abbilden und messen. Wie sensibel ein Antrieb auf den Pedaldruck reagiert, erfährt man nur während einer Testfahrt. Gleiches gilt fürs Ansprech- und Abschaltverhalten. Der Motor muss sanft und beherrschbar einsetzen und sollte beim Anfahren am Berg nicht erst nach einer halben Kurbelumdrehung anlaufen. Wenn man aufhört zu treten, muss der Motor sofort abschalten. Selbst ein kurzes Nachschieben kann gefährliche Situationen provozieren.

## PRÜFSTANDSTEST

Mit Tests auf unserem Rollenprüfstand haben wir den Motoren auf den Zahn gefühlt und gemessen, wie hoch ihre maximale Dauerleistung ist. Die unterscheidet sich deutlich von der Nennleistung von 250 Watt. Die Prüfstandsläufe haben zudem gezeigt, dass die Leistungsabgabe abhängig von der Trittfrequenz (Kadenz) bei den einzelnen Motoren mehr oder weniger stark differiert. Gemessen wurde bei 20 km/h und mit Kadenzen von rund 60, 70, 80 und 90 Umdrehungen pro Minute. Die Tretleistung des Fahrers haben wir mit 100, 130, 160, 190 und 200 Watt simuliert. Die Ergebnisse finden Sie in den Leistungskurven auf den Seiten 24 und 25. Daraus lässt sich neben dem für jeden Antrieb charakteristischen Leistungsanstieg auch ablesen, bei welcher Trittfrequenz und welcher Tretleistung ein Motor seine maximale Unterstützung liefert. Den Einfluss der Unterstützungsstufen auf die Motorleistung haben wir ebenfalls geprüft. Dazu wurde in jeder Unterstützungsstufe die maximale Leistungsabgabe bei 70 Kurbelumdrehungen pro Minute gemessen.

**DAS MODELLJAHR 2020 STARTET** mit einer Motoren-Offensive. Gleich mehrere Hersteller haben ihr Portfolio überarbeitet und gehen mit neuen Motormodellen in die Saison. Der Zeitpunkt kommt nicht von ungefähr: Etablierte Hersteller wie Bosch, Brose, Yamaha und andere sind mit ihren Antrieben schon mehrere Jahre präsent, neue Anbieter wie Bafang oder Sachs ringen um Marktanteile. Gleichzeitig verlangen Radhersteller und Kunden vermehrt nach Aggregaten für spezielle bzw. unterschiedliche Einsatzzwecke. Hatte ein Hersteller noch vor wenigen Jahren gerade mal einen Motor im Programm, sind es bei den Marktführern heute mindestens drei. Und weil die Konkurrenz nicht schläft, braucht es alle paar Jahre ein Update.

Tatsächlich haben sich Pedelec-Motoren über die Jahre deutlich weiterentwickelt. Sie sind spürbar effizienter geworden, laufruhiger und leiser, und ihre Leistung lässt sich heute viel sensibler und intuitiver nutzen.

Qualitativ gibt es unter den bekannten Herstellern kaum mehr Unterschiede, im Fahrverhalten differieren die Antriebe jedoch fühlbar. Weil der Gesetzgeber die Nennleistung von Pedelec-Motoren auf 250 Watt begrenzt, liegen die Unterschiede weniger in der maximalen Leistungsabgabe. Die ist zwar durch die Bank deutlich höher als die Nennleistung. Trotzdem lässt sich die Maximalleistung, die ein Antrieb über längere Zeit abgeben kann, nicht unbegrenzt ausreizen; bei den meisten Motoren liegt sie zwischen 450 und 550 Watt. Vielmehr unterscheiden sich die Motoren in der

Art und Weise, wie sie auf die Pedalkraft des Fahrers reagieren. Setzt ihre Kraft sanft ein, oder treiben sie das Pedelec schon bei geringer Pedalkraft ungestüm nach vorn? Wie schnell muss sich die Kurbel drehen und wie kräftig muss man treten, um dem Antrieb die maximale Kraft zu entlocken? Ganz wichtig: Stoppt der Antrieb nicht sofort, wenn man aufhört zu treten?

MYBIKE beleuchtet in den nächsten Ausgaben detailliert, wie sich die Motoren der aktuellen Generation verhalten. In diesem Heft beginnen wir mit drei neuen Motoren: zwei Modelle stammen von Bosch – Performance Line und Performance Line CX –, eines von Brose. Das Unternehmen, wie Bosch ein großer Automobilzulieferer, fertigt den neuen Drive T Mag wie alle seine Pedelec-Motoren in Berlin. Boschs neue Performance Line wurde für Alltags- und Trekkingräder entwickelt und zieht mit einem maximalen Drehmoment von 65 Nm (Newtonmeter) an der Kette. Gegenüber seinem Vorgänger ist der Antrieb deutlich leiser geworden. Der neue Performance Line CX ist mit maximal 75 Nm Drehmoment für Mountainbikes konzipiert. Auch er ist etwas leiser geworden und arbeitet in einem neuen, kleineren Magnesiumgehäuse. Ein neuer E-MTB-Modus macht den Wechsel der Unterstützungsstufe überflüssig. Broses Drive T Mag für Tourenräder läuft auch in einem Magnesiumgehäuse. Damit konnte der Antrieb 500 Gramm leichter und 15 Prozent kleiner werden als sein Vorgänger. Wie sich die drei neuen Motoren im Test schlagen, lesen Sie auf den folgenden Seiten.

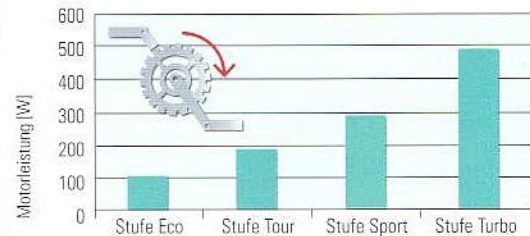
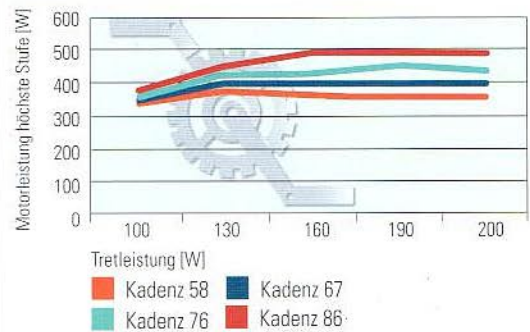
# BOSCH PERFORMANCE LINE



**+** kraftvoll, gleichermaßen progressive wie gleichmäßige Leistungsentfaltung, leise

**-** relativ groß

Mit diesem Motor bietet Bosch Trekkingradlern und sportlichen Pendlern ein Antriebssystem, das schon bei niedrigen Trittfrequenzen kraftvoll unterstützt und sich betont natürlich fährt. Der Antrieb stellt ein maximales Drehmoment von 65 Newtonmetern bereit und verstärkt die Trittkraft des Fahrers mit bis zu 300 Prozent. Der deutlichste Unterschied zum Vorgänger ist die Geräuschentwicklung; Der Antrieb ist sehr leise und laufruhig geworden. Dabei bleibt seine kraftvolle Leistungsentfaltung nur knapp hinter dem Performance CX zurück. Ansprech- und Abschaltverhalten sind, typisch für Bosch, untadelig, die vier Unterstützungsstufen gut differenziert.



Schon bei weniger als 100 Watt Tretleistung schiebt der Motor in allen Unterstützungsstufen mit gut 300 Watt an. Die Leistung steigt bis etwa 130 Watt Tretleistung progressiv an, bei hohen Kadenzen bis knapp 160 Watt, um anschließend gleich zu bleiben. Ideal für flottes Beschleunigen und Rollen mit gleichmäßiger Leistungsabgabe

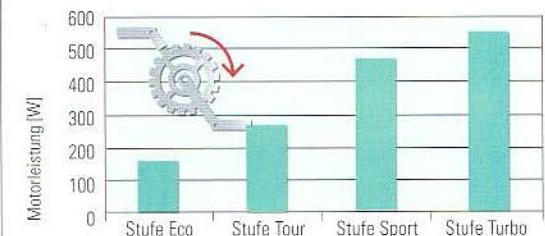
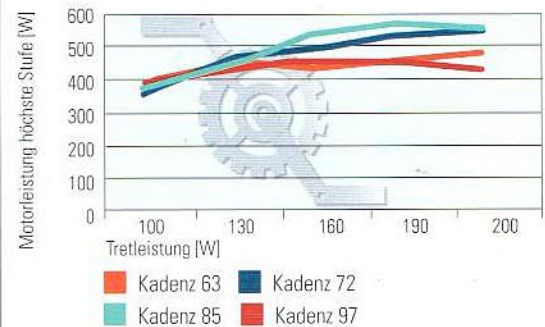
# BOSCH PERFORMANCE LINE CX



**+** sehr kraftvoll, progressive Leistungsentfaltung, leicht

**-** Laufgeräusch

Das aktuell stärkste Bosch-Aggregat. Ursprünglich wurde der Motor für Mountainbikes entwickelt. Weil aber viele Kunden Wert auf maximale Power legen, findet er sich auch an anderen Radgattungen, sogar an Tiefeinsteigern. Der Performance CX arbeitet in einem Magnesiumgehäuse und wiegt 2,9 Kilo, er ist 25 Prozent leichter als sein Vorgänger und nur noch halb so groß. Damit können die Kettenstreben kürzer werden, was vor allem das Fahrverhalten von E-MTBs verbessert. Der Motor liefert ein Drehmoment von maximal 75 Newtonmeter, unterstützt im Turbo-Modus mit bis zu 340 Prozent der Fahrerleistung. Der Motor agiert gewohnt sensibel, Ansprech- und Abschaltverhalten sind tadellos.



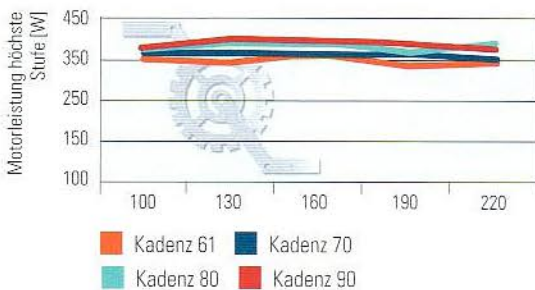
Sehr kraftvolle Leistungsentfaltung auf sehr hohem Niveau. Schon bei 100 Watt Tretleistung schiebt der Motor in allen Kadenzen mit knapp 400 Watt an. Mit steigender Tretkraft nimmt die Motorleistung dynamisch zu, bis bei mittleren Kadenzen etwa 550 Watt erreicht werden. Für sehr sportliche Fahrer

## BROSE DRIVE T MAG

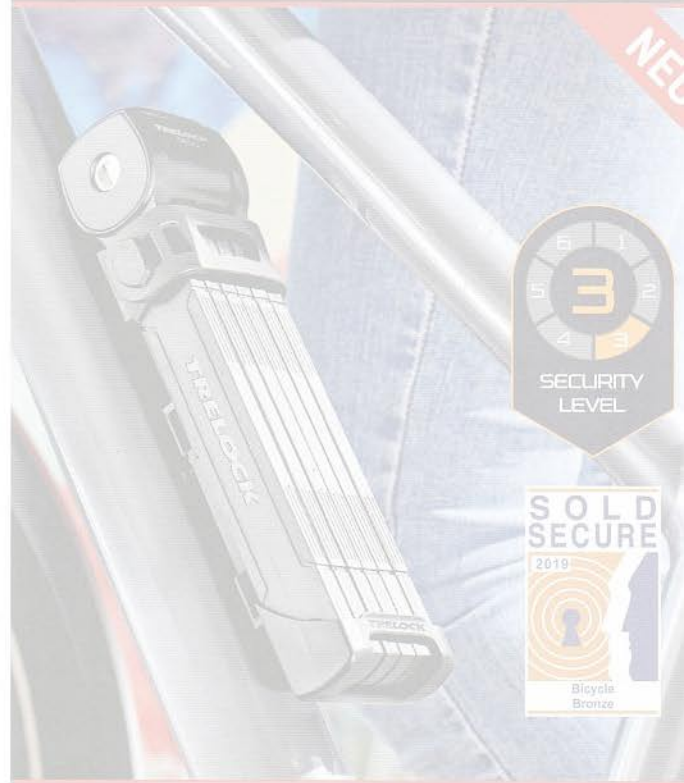


- + sehr laufruhig, sanfte Leistungsentfaltung
- wenig Anfahrleistung an Steigungen

Den Brose Drive T gibt es in einer Aluminium-Version und als T Mag mit Magnesiumgehäuse. Damit ist der Motor um etwa 500 Gramm leichter und 15 Prozent kleiner. Die T-Version wurde speziell für Trekkingbikes entwickelt und soll eine signifikant höhere Reichweite ermöglichen. Der Motor ist äußerst laufruhig und leise. Seine Kraft entfaltet er auf deutlich niedrigerem Niveau als die Top-Version S Mag. Für ausgedehnte Touren ist die Leistung absolut ausreichend, Trekkingradler werden seinen sehr sensiblen und laufruhigen Charakter schätzen. Einziger Kritikpunkt: etwas zu wenig Anfahrleistung am Berg.



Dem Brose ist es egal, mit welcher Kadenz und wie stark sein Fahrer in die Pedale tritt. Der Motor entfaltet seine Leistung äußerst gleichmäßig. Für sportlich orientierte Fahrer hat Brose stärkere Antriebe mit dynamischerer Charakteristik. Radler, die gerne ruhig, mit sanfter Kraft und gleichmäßiger Geschwindigkeit rollen, werden den Brose T Mag mögen



## 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

# AUSPROBIERT



## ZWEIFACH GEFALTET

Mit der neuen Serie BYB (Bring Your Bike) lanciert Faltradspezialist Tern eine neue Rahmenkonstruktion mit extrem geringem Packmaß. Mit Außenmaßen von etwa 35x56x80 Zentimeter ist das Volumen etwa 50 Prozent geringer als bei der hauseigenen Vergebaureihe – ein Top-Wert für ein Klapprad mit 20-Zoll-Laufrädern. Den Weg dahin ebnet Tern mit großem technischem Aufwand. So wird der Rahmen gleich zweifach gefaltet, der Umbau von Lenker und Sattelstütze erfordert die Bedienung mehrerer Schnellverschlüsse. Insgesamt neun Hebel wollen für das geringstmögliche Packmaß bedient werden, dann ergibt sich ein kompaktes, stabil auf den Gepäckträger-Rollen stehendes und gut zu schiebendes Paket. Für Pendler meist ausreichend ist eine Faltvariante mit nur vier Hebeln, bei der der Lenker als Deichsel ausgeklappt bleibt. Die Fahrstabilität ist für ein Faltrad sehr gut, die Ausstattung der 1.195 Euro teuren P8-Variante ist auf der robusten Seite. Unsere Einschätzung: Wenn minimales Packmaß und die Rolleigenschaften des gefalteten Rades Priorität haben, überzeugt das neue Bike. Muss das Rad nicht ganz so klein gefaltet werden, tun es die etwas preiswerteren Modelle. [www.ternbicycles.com](http://www.ternbicycles.com)

⊕ geringes Packmaß, sehr gute Fahr- und Schiebeeigenschaften

⊖ viele einzelne Faltschritte



Viele solide Schnellverschlüsse machen das BYB zu einem sehr kleinen, kompakten Paket. Der Aufwand dafür ist groß



## TEMPERIERT

Klean Kanteen ist vor allem durch robuste Edelstahl-Trinkflaschen bekannt. Mit der isolierenden Modellreihe TK Wide bringt die Marke jetzt eine bedingt flaschenhaltertaugliche Thermosflasche mit Trinkverschluss auf dem Markt. Die 0,6-Liter-Version (45 Euro, 450 Gramm) überzeugt durch einen wirklich dichten Verschluss und hochwertige Fertigung. Für den Flaschenhalter die unlackierte Version wählen.

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

⊕ sehr gute Qualität, Design

⊖ Pulverlack etwas kratzempfindlich



- + hautsympathische Stoffe, schnelltrocknend
- das Trikot ist für den legeren Look sehr sportlich geschnitten

## TRIKOT UND SHORTS VON MALOJA

# DEZENT SPORTLICH

Sportliche Tourenfahrer, die vielleicht sogar auf einem Gravelbike unterwegs sind, könnten Gefallen finden an dieser sportlich-legeren Kombi von Maloja. Die JonM.-Shorts ohne Einsatz bestehen aus einem sehr leichten, schnell trocknenden Stoff und sind gut geschnitten; obwohl nur von Knopf, Reißverschluss und elastischem Bund gehalten, sitzt die Hose perfekt und rutscht nicht herum. Maloja bietet zum Drunterziehen gepolsterte Shorts mit und ohne Träger an; das sommerlich leichte Trikot MotM. aus weichem, elastischem Stoff trägt sich ebenfalls sehr angenehm und ist mit durchgehendem Reißverschluss, laser-geschnittenen Ärmeln, drei Rückentaschen sowie Silikon-Print am Bund auch funktional auf der Höhe. Schwer beladen sollte man die Rückentaschen allerdings nicht, aufgrund des sehr elastischen Stoffs hängen sie dann unschön herunter. [www.maloja.de](http://www.maloja.de)

**Preise** Trikot 120, Hose 110 Euro **Größen** XS-XL

**Farben** Hose Braun, Gelb, Blau, Schwarz

**Trikot** Grau

## FINNENSTAHL

Urbane Radler schätzen derzeit Frontgepäckträger.

Ein besonders ansprechendes Exemplar zum Nachrüsten stellt die finnische Radmarke Pelago aus rostfreien Edelstahlröhrchen her. Der in Schwarz oder Silber erhältliche Träger hat eine Ladefläche von circa 31x33 Zentimetern, wiegt etwa ein Kilo und verträgt laut Hersteller eine Zuladung von 15 Kilo zentral oder 10 Kilo oben plus je eine 5 Kilo schwere Tasche an der Seite. Zugunsten der Lenksicherheit raten wir zu geringerer Nutzlast, doch die Machart und Qualität des 99 Euro teuren Trägers überzeugen. [www.pelagobicycles.com](http://www.pelagobicycles.com)



- + schlicht, funktional, solide
- In Deutschland nur per Versand erhältlich



## Sicher durch den Winter

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

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

**HP**  
VELOTECHNIK

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

# NICHT VON — GESTERN

Es gibt Fahrräder, die verweigern sich den schönen Maßstäben funktionaler Technik, sie wollen vor allem schön sein. Sind sie für den Radelalltag dennoch gut gerüstet? Acht reizvolle Stil-Interpretationen auf zwei Rädern im Vergleich

TEXT Jochen Donner







Lockere Gangart beherrschen  
die schönen Räder perfekt

**SCHÖNHEIT LIEGT** immer im Auge des Betrachters. Deshalb ist es auch so schwer, darüber zu streiten. Trotzdem herrscht oft weitgehende Einigkeit darüber, was gefällt: Gestaltungselemente aus einer Zeit, die mit ehrlichem Handwerk, solider Qualität und wenig entfremdeter Arbeit assoziiert wird, empfinden viele Betrachter als schön oder zumindest sympathisch.

Kein Wunder, dass Fahrräder im Trend liegen, die mit gestalterischen, teils auch funktionalen Zitate aus der Vergangenheit spielen. Das Hollandrad behauptet im Mix der Stile noch immer seine Rolle auf innerstädtischen Boulevards. Auch andere Fahrrad-Typen wie das elegante Mixte-Velo, der provokante Café Racer oder Omas Miele-Rad mit Schwanenhals-Rahmen sind nie ganz verschwunden. Einige Konzepte erleben sogar eine Renaissance – in Zeiten, in denen Radfahren boomt und der individuelle Ausdruck der eigenen Persönlichkeit ebenso viele Pluspunkte verschafft wie eine möglichst nachhaltige, emissionsfreie Fortbewegung. Es ist ja auch ein Statement, zu sagen: Ich fahre ganz gemütlich Rad. Das Leben ist schließlich schon hektisch genug.

Moderne Menschen fahren deshalb gerne alte Fahrräder, oder zumindest welche, die so aussehen. Als Retro-Radler kann man auf eine breite Auswahl an Stilen und Modellen zurückgreifen. Einige Hersteller, wie Diamant oder Batavus, sind seit mehr als hundert Jahren im Geschäft. Sie

Die mit den  
Stilen spielen:  
Formen und  
Proportionen  
stammen  
aus einer  
vergangenen  
Zeit

lehnen ihre Retro-Räder an eigene, historische Modelle an: Der weit geschwungene Hollandrahmen, mit langem Radstand und strikt aufrechter, sogar hecklastiger Sitzposition war auch vor 50 Jahren schon so zu haben. Ein Mantelschoner am Hinterrad, die Rücktrittnabe mit drei Gängen, der stark angewinkelte Lenker – was damals gut war, muss heute nicht schlecht sein. Diamant etwa hat einen Schwanenhals-Rahmen aus eigener Produktion von 1912 in Aluminium nachgebildet. Der geschweifte Lenker, cremefarbene Ballonreifen, polierte Schutzbleche aus Edelstahl, der verchromte Scheinwerfer, all das könnte ebenfalls von damals stammen. Tut es zwar nicht, denn moderne Technik hat ja ihre Vorteile. Aber man muss es ihr ja nicht sofort ansehen. Andere greifen alte Stilvorlagen auf und bauen eigene Retro-Modelle mit modernen oder äußerlich auf alt getrimmten Zutaten. Das Bergamont ist ein Beispiel dafür. Auch hier kommt ein moderner, geschweißter Alu-Rahmen zum Einsatz, Reifen, Licht und Spiralfeder-Sattel sind sorgfältig ausgesucht, um das Bild abzurunden. Eigene Tradition steckt jedoch wenig darin: So alt ist die Firma schlicht noch nicht. Aber auch der selbstbewusste Auftritt mit einer Mischung aus alt und neu, mit eigener Handschrift, bringt interessante Räder hervor: Dazu zählen das Creme mit seinem hübsch gemachten, schlanken Stahlrahmen, Riemenantrieb, Scheibenbremsen und aggressiver

„Eisdielenrenner“-Optik. Oder das „Fixie mit zwei Gängen“, das Halbrenner-Fan Christoph Madl unter seiner Marke Brenner Cycles mit handverlesenen Komponenten aufbaut. Oder Retrovelo, die eigene Gestaltungselemente wie eine ganz charakteristische Gabel entwickelt und als einer der ersten Hersteller konsequent auf Ballonreifen für das kultivierte Stadtrad gesetzt haben.

Überhaupt: Stahl scheint das Material der Stunde zu sein. Nichts stärkt den Eindruck ehrwürdiger Rahmenqualität so sehr wie die heutzutage schon ungewohnt schlanken Rohre eines Stahlrahmens. Durchmesser von weniger als 30 Millimetern am Oberrohr, knappe zwei oder drei Millimeter mehr am stark belasteten Unter- oder Steuerrohr lassen aus heutiger Sicht ahnen, wie es damals um die Rahmensteifigkeit beim Freihändigfahren, Abbiege-Zeichen-Geben oder mit Gepäck am Heckträger bestellt war: Spürbare seitliche Verwindungen laufen in Wellen durch das Gefährt. Insbesondere bei Trapez-, Mixte- und Holland-Rahmen, aber auch bei Schwanenhals-Rahmen aus Aluminium mit tiefem Durchstieg machen sich die Steifigkeitsverluste bei Lastwechseln, Bergab-Schussfahrten oder beim Überfahren unerwarteter Bodenunebenheiten durch Verwindung zwischen Lenker und Sattel bemerkbar. Deshalb sind insbesondere Damenrahmen, die nach althergebrachtem Konzept gebaut sind, nach heutigen Maßstäben in Sachen Fahrsicherheit nicht mehr auf der Höhe der Zeit. Folglich sind solche Retro-Modelle guten Gewissens ausschließlich für entspanntes, vorausschauendes Fahren mit moderatem Tempo im Flachen zu empfehlen. Für Steigungen, höhere Geschwindigkeiten, das Fahren bei Dunkelheit und die Zuladung von mehr als etwa fünf Kilogramm Gepäck finden sich sinnvollere Räder – übrigens auch für schwere Fahrer. Es gibt zwar auch verwindungssteife Räder dieses Typs, aber diese wiederum fallen unverhältnismäßig schwer aus. Die 21 Kilo des Cortina machen das Rad schwerfällig im Antritt und bergauf; regelmäßige in den Keller tragen möchte man es auch nicht. Auch fallen die Rollenbremsen von Shimano, die zwar witterungsfest und wartungsarm sind, durch ihre geringe Bremskraft unangenehm auf: Im Gefälle von zehn Prozent verzögern sie nur marginal. Für das schwere Rad wären breitere Reifen sinnvoll: So ließe sich bei dem hohem Gewicht ein wenig mehr Fahrkomfort erzielen. Doch die 47-Millimeter-Pneus benötigen hohen Druck, um nicht durchzuschlagen und rollen deshalb holperiger als nötig. Die hochwertigeren Ballon-



## GENAU BETRACHTET



**1** Das Cockpit am Creme blitz blank poliert in der Sonne. Glänzende Schutzbleche, Kurbeln, Scheinwerfer oder Gepäckträger prägen das Testfeld

**2** Nicht locker lassen: Schräge Ausfallenden lassen das Hinterrad beim Kette spannen leicht verkanten. Am Bergamont stoppen Blechstreben die Achsschrauben

**3** Retrovelo kann auch modern: Der leichte Nabendynamo und die wetterfeste, starke Scheibenbremse sind absolut zeitgemäß

**4** Bloß keine Panne: Zum Ausbau des Hinterrads benötigt man an Hollandrädern bis zu vier Werkzeuge. Und viel Zeit

**5** Dezent: Am Brenner sitzen rote LEDs direkt in der Sattelstütze. So bleibt das (Akku-) Rücklicht tagsüber unsichtbar

**6** Klangstark: Die Klingel am Diamant tönt kraftvoll und sieht aus wie von damals

Reifen an Bergamont, Brenner, Diamant und Retrovelo machen vor, wie es besser geht: Sie sind relativ leicht, trotzdem robust und mit Drücken ab 3,5 Bar sicher, flott und kommod zu fahren. Einen anderen Weg geht Creme Cycles: Das Ristretto gibt sich als alltagstauglich getuntas Bahnrad. Als solches will es flott gefahren werden, schmale Rennrad-ähnliche Pneus und eine geduckte Sitzposition verlangen vom Fahrer Komfort-Verzicht zugunsten eines heldenhaften Auftritts. Bei beiden Hollandrädern, aber auch am Bergamont, Brenner, Diamant und Green's fällt eine gewisse Disharmonie in der Lenkung auf. Diese Bikes platzieren ihre Fahrer mäßig bis stark aufrecht, die Griffe der geschweiften oder stark abgewinkelten Lenker ragen deshalb weit in Richtung Sattel. Dadurch wandert die Handposition zum Drehpunkt der Gabel oder bleibt noch dahinter. Zusammen mit der Vorbiegung der Gabel und dem so nach vorne verlagerten Aufstandspunkt des Vorderreifens erzeugt dies den Effekt eines geschobenen Vorderrads. Und das wiederum tendiert dazu, beim Vorwärtsrollen seitlich einzuschlagen. So fährt man bei gerader Fahrtrichtung eine permanente Schlangenlinie: Der Radler muss der Tendenz seines Vorderrads zum Lenkeinschlag ständig entgegenwirken. Daran muss man sich gewöhnen. Da Arme und Hände durch die aufrechte Sitzhaltung völlig entlastet sind, fehlt auch hier die beruhigende Stabilisierung durch mehr Abstützung am Lenker. Ins-



Auf breiten Reifen lässt es sich komfortabel rollen

gesamt macht das die Lenkung eher unpräzise und gleichzeitig nervös – ein Effekt, dem man am besten mit gemächlicher Gangart begegnet. Das unterstreichen auch die Schaltungen der Räder: Magere zwei Gänge an Brenner und Retrovelo, drei am klassischen Hollandrad, eng abgestimmte sieben an den Schwanenhals-Rädern und am Transport-Holländer definieren einen engen Aktionsradius: Bergauf wird's zäh.

So werfen die zeitlosen Rad-Konzepte vor allem Auftritt und Ausstrahlung in die Waagschale: Es sind sympathische Räder, die zum Flanieren, Spazierenfahren und Genießen einladen. Hier machen sie eine gute Figur. Und da sind Steifigkeitswerte auch mal vollkommen egal.



## DIE NOTEN IM VERGLEICH

MODELL	KOMFORT	FAHR SICHERHEIT	ANTRIEB	PRAXIS	SERVICE	GESAMTNOTE
GEWICHTUNG IN %	10	50	20	15	5	100
Batavus	3,1	3,7	4,8	3,9	3,3	3,9
Bergamont	2,8	2,9	3,9	3,3	3,3	3,4
Brenner	2,3	3,2	4,8	3,1	5,0	3,5
Cortina	3,1	3,1	3,9	3,5	3,5	3,3
Creme	3,3	1,7	2,5	2,9	2,5	2,2
Cortina	2,8	3,7	3,9	3,0	1,0	3,4
	3,0	3,8	2,5	3,2	3,3	3,4
	2,2	1,5	4,8	2,9	3,6	2,6

Die Testräder liegen in den Bewertungen teils sehr weit auseinander. Das liegt daran, dass ihre einzige Gemeinsamkeit das Spiel mit Stilelementen von gestern ist. In Einsatzbereich, technischen Eigenschaften, Qualität und Nutzwert unterscheiden sie sich ebenso stark wie im Preis. Die Noten geben das jeweils erreichte Niveau absolut wieder: Schwache Bremsen, trübe Beleuchtung, unbequeme Sättel, eine kippelige Lenkung, geringe Gang-Übersetzungen oder hohes Gesamtgewicht und kurze Gewährleistungsfrist ziehen die Noten nach unten.

## SCHÖNER SCHEIN

Zugunsten stimmiger Optik machen viele Hersteller Kompromisse. Nicht alle Lösungen können jedoch auch technisch überzeugen

Wer schön sein will, muss leiden. Wer sich vom Stil der Räder in diesem Test betören lässt, muss sich mit dieser Volksweisheit gelegentlich auseinandersetzen: Den platten Hinterreifen eines Hollandrads selbst zu reparieren, kann eine tagesfüllende Beschäftigung werden. Die Rücktritt-Bremse ist ein weiteres Beispiel: Sie funktioniert zwar wartungsfrei und bei jeder Witterung, doch ihre Nachteile sind vielfältig: Die optimale Pedalstellung beim Anfahren oder in Kurven lässt sich mangels Freilauf nicht in jeder Fahrsituation erzielen. Reelle Bremswirkung entwickelt die Rücktrittbremse nur bei waagerechter Kurbelstellung. Dann jedoch lässt sich die Bremskraft kaum dosieren, das Hinterrad blockiert schnell und rutscht. Auf langem Gefälle wird die Bremse heiß, ihre Wirkung lässt rapide nach. Auch Shimanos wetterfeste Rollerbrakes sind fast wartungsfrei, doch bremsen auch sie nur in der Ebene zufriedenstellend. Zudem haben sie Spiel im Stand, was sich als Bremsstottern bemerkbar machen kann. Auch die V-Brakes im Testfeld fielen durch mangelnde Justierbarkeit und nachlassende Wirkung bei Nässe auf. Schein-

werfer in Retro-Optik können durchweg nicht mit dem aktuellen Stand der Technik mithalten: Sie flackern teils sehr lange, die Schalter sind unexakt und klapperig, die Leuchtkegel fallen durch geringe Lichtausbeute und Helligkeit oder sogar irritierende Lichtbrechung am Rand auf. Die Räder sind durchweg vergleichsweise schwer: Stahl- oder Aluminiumrohre von geringer Qualität mit dicken Wandstärken prägen die billigeren Modelle. Dass teils auch Stahl für Kurbeln oder Schutzbleche und Gepäckträger verwendet wird, treibt das Gewicht zusätzlich in die Höhe. Radeln mit Rädern um die 20 Kilo ist einfach nicht mehr leicht und luftig. Als Fazit lässt sich sagen, dass alle Radmodelle im Testfeld zum entspannten Dahinrollen in der Ebene prima geeignet sind. Stadt oder Land, Teerstraße oder Kiesweg, Tag oder Nacht, Nässe oder Trockenheit – all dies bleibt beherrschbar, solange man vorausschauend und behutsam unterwegs ist. Für schnelle Gangart, zügiges Vorwärtskommen, gröbere Strecken oder starke Steigungen und richtig schlechtes Wetter sind die hübschen Retro-Bikes nicht die richtigen Räder.

# SO VIELSEITIG WIE DAS RADFAHREN.

EIN GESCHENK,  
DAS GUT ANKOMMT.



MYBIKE  
DIGITAL  
FÜR NUR 5,- €

## IHRE VORTEILE

- Jede Ausgabe bequem ins Haus
- Gutschein zum Überreichen
- 6 Hefte für nur 24,90 €\*  
– Geschenk für den Besteller

Mehr unter [abo.mybike-magazin.de/02189b](http://abo.mybike-magazin.de/02189b)



BUCH „TREKKING BIKE“\*\*



BUCH „E-BIKE“\*\*

## JETZT ABO SICHERN

Einfach online unter [abo.mybike-magazin.de/02189b](http://abo.mybike-magazin.de/02189b)  
oder per Telefon unter +49 (0) 521-55 99 55.

Falls Sie telefonisch bestellen, geben Sie bitte die Aktionsnummer 02189 an.



\* Gilt bei Lieferung in Deutschland, Ausland: 33,90 €.  
\*\* Lieferung nur solange der Vorrat reicht.

## BATAVUS OLD DUTCH

## 3-GANG NABENSCHALTUNG

MYBIKE  
3,9  
ausreichendPREIS **569 Euro**

RAHMEN Stahl, gemufft/geschweißt

GABEL Stahl, geschweißt; Rollerbrake

SCHALTUNG Shimano Nexus 3,

44:21 Zähne; Drehgriff; Kette KMC

BREMSEN Shimano Rollerbrake, Rücktritt

REIFEN CST Classic Tradition 40-635

www.batavus.de



## EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

+ wartungsarme Technik, gewöhnungsbedürftige, aber dann brauchbare Fahreigenschaften

- sehr geringe Rahmensteifigkeit, Hinterrad-Ausbau extrem umständlich, nur zwei Größen

## SITZPOSITION

aufrecht

sportlich

Rahmengrößen in cm: Damen 50/56

Gewicht Testrad 21,7 kg zulässiges Gesamtgewicht 120 kg

Pur und unverfälscht lässt sich mit dem Batavus das „Erlebnis Hollandrad“ erfahren. Andries Gaastra gründete diese Firma 1904 in Heerenveen – und eine Dynastie künftiger Fahrradproduzenten gleich mit: sowohl Koga als auch Idworx gehen auf diesen Gaastra zurück. Das Old Dutch könnte fast auch aus Andries' Zeit stammen. Der typische Rahmen aus schlanken Stahlrohren wird mit Muffen zusammengehalten und ist, wie zu erwarten, im Lenkkopf überhaupt nicht verwindungssteif. Dennoch lässt sich das Rad, mit etwas Übung genüsslich bewegen, solange es nur geradeaus geht und sich kein Berg in den Weg stellt. Der wäre per Dreigang-Nabe sowieso nur schiebend zu bewältigen. Die besondere Geometrie erfordert permanent leichtes Gegenlenken zur Korrektur der slalomartigen Fahrlinie. Geradezu in Stehhaltung nimmt der Radler Platz auf dem üppig gepolsterten Sattel und stemmt die Beine abwechselnd nach unten; Hände und Arme bleiben völlig locker und entlastet.

## BERGAMONT SUMMerville N7

## 7-GANG NABENSCHALTUNG

MYBIKE  
3,4  
befriedigendPREIS **749 Euro**

RAHMEN Alu, geschweißt

GABEL Stahl, geschweißt; V-Brake

SCHALTUNG Shimano Nexus 7,

38:19 Zähne; Drehgriff; Kette KMC

BREMSEN Tektro V-Brakes

REIFEN Schwalbe Big Ben 50-622

www.bergamont.de



## EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

+ stimmige Optik, gemütliche Fahreigenschaften, leichtes Handling

- geringe Steifigkeit am Lenkkopf, scharfkantige Stellschrauben/ Bremsgriff, diffuses Leuchtfeld

## SITZPOSITION

aufrecht

sportlich

Rahmengrößen in cm: Damen 44/48/52

Gewicht Testrad 17,9 kg zulässiges Gesamtgewicht 125 kg

Das wuchtige Bergamont rollt souverän und satt über städtisches Terrain, egal, ob Asphalt, Pflaster oder ungeteerte Wege. Dabei lenkt sich das Rad überraschend leichtgängig, stabil und harmonisch, bremst kraftvoll und bleibt, dank fetter Reifen und gut konturiertem Sattel mit Spiralfedern, immer komfortabel. Da fast das gesamte Körpergewicht auf dem Sattel ruht, ergibt sich eine aufrechte, aber hecklastige Sitzposition – Fahrbahnstöße gehen direkt aufs Steißbein. Davon fangen die Spiralfedern des breiten, doch angenehm straffen Sattels immerhin einiges wieder ab. Dem Diamant sehr ähnlich, sitzt man auf dem Bergamont einen Tick aufrechter, bei kürzerer Sattel-Lenker-Distanz und geringfügig höherem Cockpit. Die wartungsarme Nexus-7-Schalt-nabe limitiert an Steigungen, es bleibt meist nur der relativ lang über-setzte erste Gang dafür übrig. Die Frontleuchte irritiert durch ihr schmales Leuchtfeld im Zentrum und starke, strahlenförmige Streulicht-Reflexe.

PREIS	<b>1.190 Euro</b>
RAHMEN	Stahl gemufft, gelötet
GABEL	Stahl gemufft, gelötet
SCHALTUNG	SRAM Automatik, 2-Gang-Fliehkraft-Schaltung; 42:22 Zähne
BREMSEN	Sturmey Archer X-FD Trommelbremse, Rücktritt
REIFEN	Schwalbe Fat Frank 50-622 www.brennercycles.de

## EINSATZBEREICH

City	<input type="checkbox"/>
Ausflug	<input type="checkbox"/>
Reise	<input type="checkbox"/>
Offroad	<input type="checkbox"/>

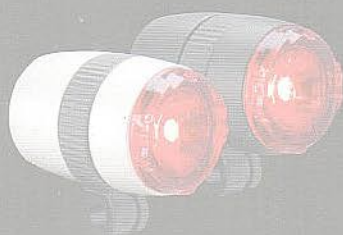
**+** laufruhiges, bequemes Fahrverhalten, reizvolles, originelles Konzept, sehr hochwertige Komponenten

**-** nur eine Rahmengröße, nur noch ca. 20 Stück erhältlich



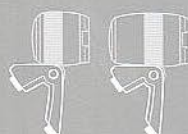
Wie weit es kommen kann, wenn Liebhaberei sich professionalisiert, zeigt das Brenner Milan. Der Regensburger Fixiefahrer Christoph Mandl rief seine Marke Brenner Cycles ins Leben, um damit (vorerst) genau 50 eigenwillige Räder unter die Leute zu bringen. Mit feinem Stahlrahmen aus einer italienischen Manufaktur, reduzierter Ausstattung und nur zwei Gängen der Automatik-Nabe von SRAM sowie Leder-Sattel und -Griffen fasziniert das Milan. Seine lang geschwungene Gabel, dicke Ballonreifen, der ungewöhnliche, schmale Porteur-Lenker und ein leichter, lang gebauter Rahmen erzeugen ein souveränes Fahrgefühl mit komfortablem, leichtem Lauf. Die Trommelbremse vorn und Rücktritt hinten verzögern in der Ebene ausreichend stark, die Automatiknabe legt, fliehkraftgesteuert, bei 18 km/h ihren zweiten, längeren Gang ein und das Milan saust leichtfüßig dahin. Auf dieses Rad muss man sich ganz einlassen – was man angesichts seiner Originalität aber gerne tut!

# KLEIN. KLEINER. µ.



Originalgröße

**Das kleinste, straßen zugelassene Rücklicht. µ [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

## CORTINA U4 TRANSPORT

## 7-GANG NABENSCHALTUNG

MYBIKE  
3,3  
befriedigend

PREIS	<b>799 Euro</b>
RAHMEN	Alu, geschweißt
GABEL	Stahl, geschweißt; Rollerbrake
SCHALTUNG	Shimano Nexus 7, 42:20 Zähne; Drehgriff; Kette KMC
BREMSEN	Shimano C3000 Rollerbrakes
REIFEN	CST Cortina Canberra 47-622
<a href="http://www.cortinafahrrad.de">www.cortinafahrrad.de</a>	

## EINSATZBEREICH

City	<input type="checkbox"/>
Ausflug	<input type="checkbox"/>
Reise	<input type="checkbox"/>
Offroad	<input type="checkbox"/>

+ Lenkungsblockierer im Stand, fahrstabil auch mit Beladung, sichere Fahreigenschaften

- schmale, unkomfortable Reifen, kippelige Lenkung, Radausbau sehr aufwendig



## SITZPOSITION

aufrecht

sportlich

Rahmengrößen in cm: Herren 50/56/61/65; Damen: 50/57/61

Gewicht Testrad 21,4 kg zulässiges Gesamtgewicht 120 kg

Schwer ist leicht was, sagt der Bayer. Das gilt in diesem Fall auch für das neue Cortina U4 aus dem niederländischen Zwolle: Die mehr als 21 Kilo des stählernen Transportrads hebt man nicht gern über Treppen. Doch sitzt man einmal im Sattel, beeindruckt der leichte Lauf und die guten Rolleigenschaften um so mehr. Das zweite Oberrohr versteift den Rahmen, Zuladung auf den Trägern (25 Kilo hinten, 10 vorne) nimmt das U4 stoisch und ohne Schwächen hin. Auch unbeladen braucht man Kraft am Lenker. Der breite, stark gewinkelte Lenker macht das Rad gut beherrschbar und lässt sich in engeren Kurven gerade noch vor dem Körper vorbeidrehen. Man sitzt aufrecht und, absolut holländisch, mit entlasteten Armen und Händen. Mit sieben Gängen kommt man relativ weit, jedoch nur in der Ebene. Auch die Rollerbrakes sind nicht direkt bergtauglich. Als solides, günstiges Cityrad mit authentischem Holland-Look kann das U4 punkten.

## CREME CYCLES RISTRETTO THUNDER

## 8-GANG NABENSCHALTUNG

MYBIKE  
2,2  
gut

PREIS	<b>1.759 Euro</b>
RAHMEN	Stahl, geschweißt
GABEL	Alu, geschweißt; Disc
SCHALTUNG	Shimano Nexus 8, 46:24 Zähne; Drehgriff; Gates CDN Riemen
BREMSEN	Shimano BR-M315 Disc
REIFEN	Conti Contact Speed 32-622
<a href="http://www.sports-nut.de">www.sports-nut.de</a>	

## EINSATZBEREICH

City	<input type="checkbox"/>
Ausflug	<input type="checkbox"/>
Reise	<input type="checkbox"/>
Offroad	<input type="checkbox"/>

+ schneller Antritt, leiser Lauf, Top-Lichtanlage, wartungsarme Ausstattung

- gelegentlich Fußkontakt zur Schutzblechstrebe vorn, vertikal sehr hart, Montage Licht vorn



## SITZPOSITION

aufrecht

sportlich

Rahmengrößen: Herren S/M/L

Gewicht Testrad 13,8 kg zulässiges Gesamtgewicht 100 kg

Ein Ristretto ist ein Espresso, feiner gemahlen und mit halber Menge Wasser, sozusagen eine pure Koffein-Injektion. So in etwa darf man sich die Idee vorstellen, die das Ristretto verfolgt. Die Sitzposition wird durch das stark tiefer gelegte Cockpit zwar sportlich, aber nicht gestreckt. Denn der schmale, gebogene Lenker rückt dem Radler ein wenig entgegen. So kommt eine etwas nervöse Lenkung zustande, die auf gerader Strecke häufige, kleinste Korrekturen erfordert. Dazu ist das Ristretto dank langem Hinterbau relativ lafruhig, aber richtig schnell, weil leicht und durch die rennradähnlichen Laufräder flink im Antritt. Die kräftigen Scheibenbremsen sind deshalb eine gute Idee, das Tag-fahrlicht (schalterlos, immer an) eigentlich auch – wäre die Supernova-Leuchte nicht so nah am Vorderrad montiert. Dreck und Nässe vom Reifen tun dem Scheinwerfer langfristig nicht gut. Doch mit diesem Café Racer fällt man auf jeden Fall auf, auch ohne Licht.

## DIAMANT TOPAS DELUXE

7-GANG NABENSCHALTUNG

MYBIKE  
3,4  
befriedigend

PREIS	<b>799 Euro</b>
RAHMEN	Alu, geschweißt
GABEL	Stahl, geschweißt; V-Brake
SCHALTUNG	Shimano Nexus 7, 38:19 Zähne; Drehgriff; Kette KMC
BREMSEN	Tektro V-Brake, Rücktritt
REIFEN	Schwalbe Fat Frank 50-622
<a href="http://www.diamantrad.com">www.diamantrad.com</a>	

### EINSATZBEREICH

City	<input type="checkbox"/>
Ausflug	<input type="checkbox"/>
Reise	<input type="checkbox"/>
Offroad	<input type="checkbox"/>

- + ansprechendes Fahrverhalten, stimmige Optik, kräftige Klingel
- geringe Seitensteifigkeit im Lenkkopf, zu weicher Sattel



Diamant hat eine lange Historie als Fahrradhersteller: Seit 1885 baut das deutsche Unternehmen Alltags-Velos und konnte auch zahllose sportliche Erfolge einheimen. Das Topas steht ganz in dieser Tradition: Sein eleganter Schwanenhals-Rahmen orientiert sich an einem Vorbild aus dem Jahr 1912 und fährt sich sehr bequem. Dies auch, weil das Oberrohrmaß nicht zu kurz, der Radstand nicht zu lang ausfällt. So bleibt das Fahrverhalten lebendig und nicht zu träge. Allerdings können der tiefe Durchstieg und das tief geschwungene Oberrohr nur geringe Seitensteifigkeit bieten – bei schnellerer, kurviger Fahrt werden Verwindungen zwischen Sattel und Lenker spürbar. Von der unpraktischen Rücktrittbremse, der etwas schwammigen V-Brake vorn und der eher groben Übersetzungen der Nexus 7 sollte man sich bei moderatem Alltags-einsatz nicht ärgern lassen – dafür ist die konsequent umgesetzte, geschmackvolle Optik viel zu schön.

## THE ULTIMATE URBAN E-MOBILITY.



### THE COOPER E DISC

Das elektrifizierte Cooper E ist das perfekte Pendler- und Stadtrad. Leicht, elegant und auf den ersten Blick nicht als E-Bike zu erkennen. Und dabei ganz schön clever: Der vollintegrierte Hinterradnabenmotor versteckt Motor und Akku, welcher dank Kers-Technologie während der Fahrt wieder geladen werden kann – ein Hybrid-Antrieb mit Reichweitengarantie.



COOPER BIKES

## GREEN'S BRADFORD

## 8-GANG NABENSCHALTUNG

MYBIKE  
3,4  
befriedigend

PREIS	<b>900 Euro</b>
RAHMEN	Stahl, geschweißt/gemufft
GABEL	Stahl, gemufft; V-Brake
SCHALTUNG	Shimano Nexus 8, 42:20 Zähne; Drehgriff; Kette KMC
BREMSEN	Shimano V-Brakes
REIFEN	CST Classic Tradition 37-622
<a href="http://www.greens-bikes.de">www.greens-bikes.de</a>	



## EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

+ geschmackvolle Optik, vielseitige Nabenschaltung, solide V-Brakes

- schwer, geringe Steifigkeit am Lenkkopf, kippelige Lenkung, Stütze nicht verdrehsicher klemmbar, nur zwei Größen

## SITZPOSITION

aufrecht

sportlich

Rahmengrößen in cm: Herren 55/60; Damen 49/53

Gewicht Testrad 15,7 kg zulässiges Gesamtgewicht 120 kg

Britischer Name, deutscher Hersteller, französische Tradition: Das hübsche Bradford erinnert an Marken wie Moto-bécane oder Peugeot. Die hatten vor rund 40 Jahren sportlich-elegante Mixte-Rahmen mit filigranen Doppel-Oberrohren gebaut, die verstrebt sind und bis zur Hinterachse durchlaufen. Dies sollte bei niedrigerem Durchstieg am Damen-Rahmen die Steifigkeit erhöhen. Was am Bradford, wie bei seinen Vorläufern, nur bedingt gelingt: Mit (beherrschbarer) seitlicher Verwindung bei Lastwechseln muss man leben. Die Rahmenverarbeitung lässt etwas zu wünschen übrig, insbesondere verhinderte die massive, obere Sitzrohrmuffe eine verdrehsichere Klemmung der Sattelstütze. Die Lenkung fühlt sich wenig harmonisch an und untersteuert in Kurven. Shimano-V-Brakes bremsen sicher, die Achtfach-Nabe liefert breit gefächerte Übersetzungen. Materialien wie Edelstahl, Chrom, Alu und Leder machen das Bradford zum Kurzstreckler mit viel Chic.

## RETROVELO LOUIS

## 2-GANG TRETLAGERSCHALTUNG

MYBIKE  
2,6  
befriedigend

PREIS	<b>2.780 Euro</b>
RAHMEN	Stahl, gelötet
GABEL	Stahl, Disc
SCHALTUNG	Schlumpf Speed Drive Tretlagergetriebe, Übersetzung 1:1,65; 38:23 Zähne; Haberstock-Riemen
BREMSEN	TRP Spyre, mechanische Disc
REIFEN	WTB Horizon 47-584
<a href="http://www.retrovelo.de">www.retrovelo.de</a>	



## EINSATZBEREICH

City	
Ausflug	
Reise	
Offroad	

+ ausgewogene Sitzposition, souveränes Fahrverhalten, unkonventionelle, aber hochwertige, langlebige Ausstattung

- teuer, nur eine Größe

## SITZPOSITION

aufrecht

sportlich

Rahmengrößen in cm: Herren 56

Gewicht Testrad 14,9 kg zulässiges Gesamtgewicht 175 kg

In einer eigenen Liga spielt das neueste Modell von Retrovelo. Die Leipziger Manufaktur betont ihre bevorzugte Stilistik schon im Namen: alltagstaugliche, solide Räder mit klarer Linie. Inhaber Frank Patitz hat das Louis um den ungewöhnlichen Haberstock-Zahnriemen und die hochwertige Zweigang-Tretlagerschaltung des Schweizerischen Tüftlers Schlumpf herum entwickelt. Man wählt einen von zwei Gängen, indem man mit der Ferse das jeweils überstehende Ende der Kurbelachse nach links oder rechts verschiebt – was geübt sein will, aber problemlos funktioniert. Das Rad fährt sich fabelhaft, sicher und geschmeidig. Dazu setzt Retrovelo ganz unideologisch auf moderne, durchaus teure Technik wie Scheibenbremsen, stabile Felgen, leichte Ballonreifen oder einen leistungsstarken Nabendynamo – Qualität zählt hier mindestens so viel wie die Optik. Das Louis ist ein gelungenes Beispiel für die Vermählung von Sein und Schein.

# VIER FÜR ALLE FÄLLE

Viele Pedelects sind mittlerweile austauschbar geworden. Doch abseits des Mainstreams gibt es Alternativen: bemerkenswerte Räder mit Nutzwert und Spaßpotenzial. MYBIKE stellt vier von ihnen vor

TEXT Uli Frieß FOTOS Daniel Simon

SPECIALIZED

TURBO VADO 5.0



Will flott bewegt werden: das Turbo Vado von Specialized mit potentem Brose-Antrieb

## SPASS MUSS SEIN

Mit tourentauglicher Geometrie und potentem Antrieb ist das Vado eine gute Wahl für Liebhaber sportlicher Allrounder

**SPORTLICH UND FLOTT** geht auch ohne Carbon. Beim Turbo Vado legte Specialized den Fokus weniger auf Leichtbau, wichtiger war den Konstrukteuren eine sportliche und dennoch bequeme Rahmengeometrie. Die nicht zu gestreckte Sitzposition ist durchaus tourentauglich, die Hände ruhen nur wenig belastet auf ordentlichen Ergo-griffen. Dass der Rahmen des Specialized gehörig steif geraten ist, verwundert angesichts der Dimensionen des Unterrohrs nicht. Auch beim Vado dürfte die voluminöse Form des Vierkant-Bauteils nicht in erster Linie der Funktion geschuldet sein, sondern eher einem integrativen Ansatz folgen. Denn das Unterrohr verkleidet neben dem großen 600-Wh-Akku auch den Antrieb.



1 Minimalistisch: LED-Rücklicht von Supernova



2

2 Klein und übersichtlich: das gelungene Bedienteil des Brose-Motors



3

3 Aufgeräumt: Zug- und Kabelführung in den Rahmen am Steuerrohr

Deshalb ist das Vado auf den ersten Blick nicht als Pedelec zu erkennen. Das liegt vor allem auch am akustisch sehr zurückhaltenden Antrieb. Hinter der langen firmeninternen Bezeichnung des Aggregats verbirgt sich ein aktueller Brose Drive S. Dessen sanftes und intuitives Ansprechen auf den Muskel-Input des Fahrers ist eine Klasse für sich. Dass der Motor das nicht wirklich leichte Specialized schon in der mittleren Unterstützungsstufe – es gibt deren drei – in Nullkommanichts an die Abschaltgrenze schiebt, unterstreicht den sportlichen Charakter des Vado. Sehr gut gelungen ist den Brose-Ingenieuren die sanfte Leistungsrücknahme an der Abschaltgrenze zwischen 25 und 27 km/h. Das ist auch gut so, denn Vado-Fahrer pendeln auf freier Bahn ständig um diese Grenze herum. Abbruptes Abschalten und wieder Einsetzen des Antriebs wäre eine echte Spaßbremse für das flotte Specialized. Das Pedelec ist äußerst agil, es reagiert mit steifem Rahmen und stabilem Vorbau sehr direkt auf Impulse am breiten Lenker. Eine 15-Millimeter-Steckachse in der Gabel unterstützt das gut kontrollierbare Fahrverhalten zusätzlich. Die Gabel selbst liefert die einzigen Kritikpunkte am Specialized. Ihre 50 Millimeter Federweg mögen auf ungepflegtem Asphalt und gemäßigttem Kopfsteinpflaster gerade

noch ausreichenden Fahrkomfort bieten, mit kleinen Schlaglöchern und Fahrbahnkanten ist sie jedoch schon überfordert. Zudem lässt sie sich nur sehr begrenzt einstellen.

Ausrüstungsseitig kann das Specialized mit sehr stabilen Schutzblechen aus Aluminiumprofilen punkten. Am Vorderrad ist der Radschutz sehr weit nach unten gezogen – das ist gut gegen Spritzwasser an den Füßen und am Rahmen. Gute Straßenausleuchtung bei Nacht garantiert eine Supernova-Lichtanlage, Bremsanlage und Schaltwerk stammen aus Shimanos XT-Baukasten. Gut gefallen hat uns das kleine, unauffällige Bedieninstrument für den Antrieb. Es lässt sich selbst mit Handschuhen fehlerfrei und intuitiv bedienen. Das nicht demontierbare Display sitzt auf dem Vorbau und informiert den Fahrer über alle relevanten Fahrdaten. Selbst bei ausgewiesenen Tourenrädern nicht selbstverständlich: Am Unterrohr lässt sich ein Flaschenhalter anbringen. Die gute Verarbeitung des Specialized sowie die hochwertige Ausrüstung rechtfertigen den hohen Preis. Dennoch würde dem Rad eine wertigere Federgabel gut stehen.

PREIS	<b>3.999 Euro</b>
RAHMEN	Alu
GABEL	SR Suntour NCX E25, 50 mm
SCHALTUNG	Shimano SLX/XT; 11-fach
MOTOR/AKKU	Specialized 1.3, Custom Rx Street-tuned Motor (Brose Drive S)/600 Wh
GEWICHT	23,7 Kilo
ZUL. GESAMTGEWICHT	112,5 Kilo
INFO	<a href="http://www.specialized.com">www.specialized.com</a>

+ kraftvoller, sensibler Antrieb, bequeme Sitzposition, agiles Fahrverhalten

– schwache Federgabel



Simplon Chenoa:  
aufwendig gemachter  
und langlebiger  
Alltagsbegleiter

SIMPLON

CHENOA BOSCH CX

## FÜR JEDEN TAG

Wave-Rahmen aus Carbon sind rar. Simplon kombiniert das edle Bauteil mit hochwertiger Ausrüstung und packt viel Know-how in den Tiefeinsteiger

**WIE SINNVOLL** ist ein Wave-Rahmen aus Carbon? Der Werkstoff macht Räder leicht und – richtig verarbeitet – Rahmen steif und gleichzeitig bequem. Deshalb sei all jenen, die trotz Vollausstattung, großem Akku und Mittelmotortechnik Wert auf ein vergleichsweise leichtes Pedelec legen, ein Blick auf das Simplon Chenoa ans Herz gelegt. Denn trotz stattlicher 20 Kilo Kampfgewicht gehört es zu den leichtesten Unisex-Pedelecs auf dem Markt. Mit der Wahl des leichten Werkstoffs für Rahmen und Gabel musste Simplon keine Kompromisse bei der Sicherheit eingehen. Das voluminöse Zentralrohr verleiht dem Rahmen die nötige Festigkeit und beherbergt gleichzeitig den neuen Bosch Powertube Akku mit üppigen 625 Wh

Energieinhalt. Der bequeme Sattel ruht auf einer Stütze, die ebenfalls aus Carbon gefertigt ist. Sie kann in vertikaler Richtung geringfügig nachgeben und so harte Stöße etwas abfedern. Im Zusammenspiel mit der voluminösen Bereifung, dem bequem gekröpften Lenker und der relativ aufrechten Sitzposition fährt sich das Simplon trotz des steifen Rahmens auch ohne Federgabel durchaus komfortabel. Die Energie von Fahrer und Antrieb setzt das Chenoa effektiv in Vortrieb um. Für ein Rad mit Wave-Rahmen bleibt es auch in schnellen Kurven stabil in der vorgegebenen Spur und lässt sich exakt steuern.

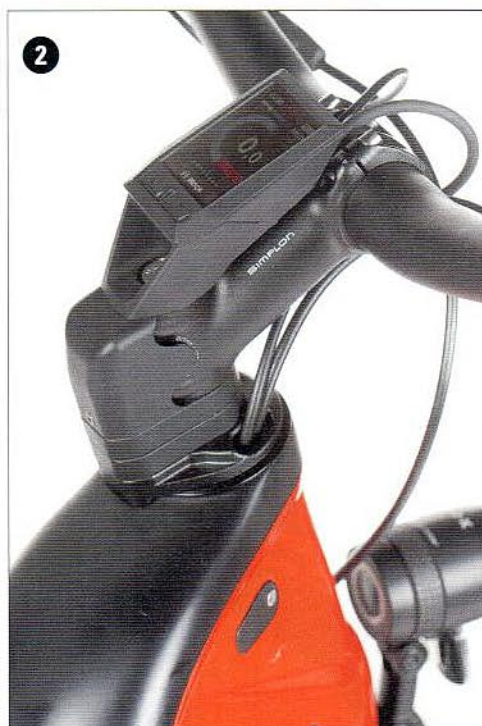
### HOCHWERTIG UND LANGLEBIG

Für maximalen Vortrieb sitzt ein aktueller Bosch Performance CX im Rahmenknoten. Das stärkste Bosch-Aggregat schiebt das Simplon bei Bedarf mächtig nach vorn, ist über den Pedaldruck jedoch gut kontrollierbar. Pedelec-Neulinge sollten die höchste Unterstützungsstufe für die ersten Kilometer und Ampelstopps trotzdem meiden. Sehr gut gefallen hat uns die Verarbeitung des Tief-einsteigers aus Vorarlberg. Durchdachte Details wie der passend zum Steuerrohr verkleidete Vorbau und die unauffällige, aber technisch anspruchsvolle Zugeinführung in den Rahmen an der Oberseite des Steuerrohrs, zeugen von hohem konstruktivem Anspruch. Sollte Simplon zukünftig ein Chenoa mit Riemenantrieb anbieten, gibt's für die Montage des Riemens ein Rahmens Schloss in der rechten Sitzstrebe. Stabil und alltagstauglich, aber leider selten an einem Rad zu sehen: Die steifen Schutzbleche aus Alublech-Profilen sind resistent gegen Verbiegen und Verwinden und klappern nicht. Shimanos XT-Scheibenbremsanlage und das XT-Schaltwerk stehen für beste und dauerhafte Funktion, der Gepäckträger ist stabil und packtaschentauglich. Ein breiteres Modell mit mehr Auflagefläche und Spanngummis oder Federklappe würde dem alltagsorientierten Tiefeinsteiger jedoch besser stehen. An unserem Testrad waren das Kiox Motor-Bedieninstrument und Display von Bosch verbaut, Simplon bietet das Rad jedoch mit vier weiteren Bosch-Displays an. Wem der rote Rahmen nicht gefällt, der kann das Pedelec auch in Weiß oder Blau ordern. Fazit: Das Chenoa Bosch CX Uni ist ein gelungener, hochwertig ausgerüsteter und deshalb langlebiger Alltagsbegleiter für die ganze Familie.



1

**1** Rahmens Schloss in der Sitzstrebe: ermöglicht die Montage eines Carbonriemens statt der Kette



2

**2** Optisch sauber integriert: Kiox Display, verkleideter Vorbau und Zugeinführung ins Steuerrohr



3

**3** Eine stabile Strebe sichert das Schutzblech am Vorderrad

PREIS	<b>4.699 Euro</b>
RAHMEN	Carbon
GABEL	Starr, Carbon
SCHALTUNG	Shimano XT, 11-fach
MOTOR/AKKU	Bosch Performance CX/625 Wh
GEWICHT	20,6 Kilo
ZUL. GESAMTGEWICHT	140 Kilo
INFO	<a href="http://www.simplon.com">www.simplon.com</a>

+ kräftiger Antrieb leicht, wertig verarbeitet

- schmaler Gepäckträger

## BOZENER CARBON

Ein innovatives Unternehmen aus Südtirol baut Pedelecs für Individualisten. Das Pure überzeugt nicht nur optisch

LEAOS

PURE



Kantig und innovativ:  
Das futuristisch  
anmutende Leaos  
entsteht in Südtirol

**NOCH EIN TIEFEINSTEIGER** aus Carbon:

Das Leaos Pure unterscheidet sich jedoch wesentlich vom Simplon Chenoa. Der Monocoque-Rahmen des Leaos besteht durchgängig aus flächigen Carbonelementen, rund ist nur das Steuerrohr. Die Kettenstreben sind aus großvolumigen Carbon-Kastenprofilen. Sie sind so stark dimensioniert, dass auf Sitzstreben verzichtet werden kann. Das Hinterrad mutet deshalb beinahe schwebend an, wie abgekoppelt vom übrigen Rahmenverbund. Dieser konstruktive Aufbau bestimmt maßgeblich die futuristische Anmutung des Pedelecs. Schade nur, dass die kleine Strebe, die den Gepäckträger am Sitzrohr abstützt, den offenen Eindruck unterbricht. Davon abgesehen wirkt das Pure aufgeräumt und clean. Der Akku steckt im kastenförmigen Zentralrohr, der Antrieb im verkleideten Rahmenknoten.

Der Verbund aus Rahmen und Gabel ist sehr steif, das Leaos erlaubt sich in puncto Sicherheit keine Schwächen. Dazu passt auch die zuverlässige Shimano Deore Scheibenbremsanlage. Sie ist gut dosierbar und stoppt das 23 Kilo schwere Rad zuverlässig auch aus schneller Fahrt. Eine Steckachse in der Vorderradnabe verbessert die sicheren und gut kontrollierbaren Fahreigenschaften weiter. Das Pure ist wendig und zeigt keine Flattertendenzen. Sehr komfortabel ist der Antriebsstrang mit seiner Kombination aus Brose-Drive-System, Enviolo-Automatic-Nabe und Gates-



**1** Enviolo-Automatic-Nabe und Gates-Riemen statt Kette: maximal komfortabler Antriebsstrang

**2** Massive Kettenstreben aus Rechteck-Kastenprofilen machen die Sitzstreben überflüssig

**3** Mächtiges Display mit großen Ziffern: Ablesen leicht gemacht



PREIS	<b>4.990 Euro</b>
RAHMEN	Carbon Monocoque
GABEL	Starr, Carbon
SCHALTUNG	Enviolo Automatic
MOTOR/AKKU	Brose Drive S/500 Wh
GEWICHT	23,5 Kilo
ZUL. GESAMTGEWICHT	115 Kilo
INFO	<a href="http://www.leaos.com">www.leaos.com</a>

**+** steifer Rahmen, komfortabler Antriebsstrang, großes Display

**-** zu schmale Schutzbleche

Riemen. Der Brose reagiert äußerst sensibel auf den Pedaldruck, entwickelt darüber hinaus viel Power und ist akustisch kaum wahrnehmbar. Das zugehörige Display wurde sehr groß gewählt und ist mit extra großen Ziffern sehr gut ablesbar.

### INNOVATIV UND DURCHDACHT

Das Enviolo-Getriebe passt die Übersetzung per Drehgriff am Lenker stufenlos an den Fahrwunsch an. Im Automatik-Modus hält es eine vorgegebene Trittfrequenz unabhängig von der Geschwindigkeit konstant. Weil ein Gates-Riemen den Antrieb mit der Nabe verbindet, arbeitet der Antriebsstrang beinahe geräuschlos und wartungsarm. Gut zur komfortablen Ausrichtung des Pure passen die 62 Millimeter breiten Schwalbe Super-Moto-Reifen, sie sorgen für ein Mindestmaß an Dämpfung. Wer es noch bequemer haben möchte, kann das Pedelec mit einer Rock Shox Gold-RL-Luftfedergabel ordern. Leider sind die Schutzbleche für die Reifendimension etwas zu schmal gewählt. Sie überdecken die Laufräder zwar gerade so auf ganzer Breite, jedoch ohne den nötigen Überstand, um Spritzwasser effektiv abzuleiten. Das Leaos Pure ist ein durchdachtes und technisch innovatives Pedelec mit ungewöhnlicher Optik. Es empfiehlt sich für die Stadt und kleine Radausflüge.

NOX CYCLES

HYBRID XC TOUR

# ÜBER STOCK UND STEIN

Deutsch-österreichisches Feingefühl: Pedelects von Nox Cycles entstehen in Berlin und im Zillertal. Ihre Gene sind unverkennbar alpin



Massiver Tourer  
mit E-MTB-Anleihen:  
Das Nox Hybrid XC  
fühlt sich abseits  
von Straßen  
besonders wohl

**PROTZT DAS NOX HYBRID** nur mit extra breiten Schlappen, oder ist es der in Alu gegossene Traum für wilde Abenteuer-Touren? Eine ausgiebige Probefahrt bringt Licht ins Dunkel. Schon optisch kann der Crossover-Tourer die Abstammung vom Mountainbike nicht leugnen. Verlässt man die Straße und begibt sich auf unbefestigtes Gelände, zeigt das Nox unmissverständlich, wo es hingehört. Es belohnt den Reiter mit hohem Fahrkomfort, sicherer Traktion auf losem Untergrund, viel Motorpower und hohem Spaßpotential.

Das Rezept dafür ist einfach: Man nehme einen Hardtail-Rahmen mit MTB-tauglicher Gabel mit 130 Millimetern Federweg und 2,6 Zoll breiten Stollenreifen; dazu Schutzbleche, Lichtanlage, Gepäckträger und Ständer. Fertig ist der Extra-tourer für ausgedehnte Ausflüge und Abenteuer-routen abseits befestigter Pfade. Das Nox fühlt sich auf Feld-, Wald- und Wiesenwegen wie zu Hause. Auch mit Mehrtagesgepäck auf dem Träger kann man mit dem Nox abseits der Straße viel Spaß haben. Wurzelwerk und grobe Löcher



**1** Gut einstellbare Luftfedergabel mit 130 Millimeter Federweg: findet sich sonst nur an Mountainbikes



**2** Vierkolben-Bremsanlage von Magura: stoppt zuverlässig und gut dosierbar



**3** Lupine Frontscheinwerfer: lichtstark und mit automatischem Tagfahrlicht



**4** Stabiler Träger mit Packtaschenstreben: gut gerüstet für Mehrtagestouren

im Untergrund bügelt die geländetaugliche Gabel souverän glatt, die breiten Stollenschlappen liefern den nötigen Komfort – auch im Hinterbau. Wichtiger noch: Auf losem Untergrund rollen sie sicher und mit gutem Grip. Überraschend ist, dass das Nox auch auf Asphalt eine gute Figur abgibt. Die Conti Cross-King-Bereifung läuft dort widerstandsarm und wird auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht zu laut. Bordsteinkanten und Schlaglöcher lassen das Fahrwerk kalt, das Pedelec gibt sich sicher und gut beherrschbar. In schnell gefahrenen Kurven auf Asphalt lässt der Grip der Contis allerdings spürbar nach. Wer nur ab und zu asphaltierte Straßen verlässt, findet dafür sicher andere, tauglichere Tourenpedelecs. Denn auch ausrüstungsseitig ist das Nox eher MTB als Straßentourer. Mit SRAM GX-Eagle-Schaltwerk sowie 12-fach-Kassette mit einem 50er als kleinstem Ritzel, sind steile Anstiege selbst mit leer gefahrenem Akku noch machbar. Die Magura MT5-Vierkolben-Bremsanlage bremst das Rad bergab sicher wieder ein.

PREIS	<b>4.499 Euro</b>
RAHMEN	Alu
GABEL	Rock Shox 35, 130 mm
SCHALTUNG	SRAM GX Eagle, 12-fach
MOTOR	Brose Drive S Mag
GEWICHT	25,4 Kilo
ZUL. GESAMTGEWICHT	125 Kilo
INFO	<a href="http://www.noxcycles.com">www.noxcycles.com</a>

- + potenter Antrieb, tolle Federgabel, hochwertig ausgerüstet
- relativ schwer

Als potentes Kraftpaket mit Steherqualitäten entpuppt sich der Antrieb. Der Brose Drive S Mag passt sehr gut zum Offroad-Charakter des Hybrid XC Tour. Leider sind die Taster zum Wechseln der Unterstützungsstufe seitlich und nicht sehr ergonomisch am Bedieninstrument platziert; wer gerade nicht hinsieht, greift leicht daneben. Toll fanden wir den Lupine-Scheinwerfer, er leuchtet den Fahrweg breit und hell aus. Das Nox Hybrid XC ist gut verarbeitet, Züge und Kabel sind weitgehend im Rahmen verlegt, die Ausrüstung ist wertig und für den Offroad-Einsatz optimiert. Wer einen Tourer sucht, dessen Stärken abseits befestigter Straßen liegen, findet im Nox Hybrid XC Tour einen passenden Begleiter.



# ALLTAGS- LASTER

Kann das Cargo-Pedelec eine echte Alternative zum Familienauto sein? Unsere Testerfamilie hat's ausprobiert – mit einem Packster 40 im Münchner Stadtgebiet

TEXT Matthias Fischer FOTOS Daniel Simon

**WAS EIN AUTOERSATZ** im Alltag können muss, klingt erst einmal recht übersichtlich. Uns war besonders wichtig, unsere dreijährige Tochter täglich komfortabel transportieren zu können, sowie Platz für den Einkauf und eine entspannte Alternative für den Arbeitsweg zu haben. Das Packster 40 von Riese & Müller verspricht trotz seiner für einen Tieflader recht kompakten Abmessungen sehr flexibel nutzbar zu sein. Meine Frau, unsere kleine Tochter und ich waren gespannt, ob der Transporter unseren Erwartungen gerecht würde. Der erste Eindruck fiel jedenfalls sehr positiv aus. Beim täglichen Weg in die Kinderkrippe, seit unserem Umzug immerhin etwa sechs Kilometer pro Fahrt, wird mir schnell bewusst: Wir sind nicht mehr Teil des morgendlichen automobilen Berufsverkehrs mit seinem unvermeidlichen Stau und Stress. Was für eine Erleichterung! Über Park-, Wald- und Feldwege können wir zum größten Teil fern der Autokolonnen zur Kinderkrippe fahren. Die Umwelt zu entlasten ist dabei ein schönes Gefühl, die Nerven zu schonen unmittelbarer Nutzen. Der Motor unterstützt flüssig, und das Packster fährt sich sehr agil, fast wie ein normales Fahrrad. In wenigen Minuten hat man sich an Fahrverhalten und Abmessungen gewöhnt. Überrascht hat uns, dass sich die Fahreigenschaften des Rades kaum ändern, wenn es beladen ist.

Als Einkaufsplattform macht die Kinderbox ebenfalls eine gute Figur. Zwei Getränkekisten passen locker rein

### KOMFORTABLER TRANSPORTER

Weil das Cabrio-Verdeck bei gutem Wetter zum Fahrer hin offen ist, hat man den kleinen Passagier während der Fahrt jederzeit gut im Blick. Egal, ob man sich unterhält oder nur aus dem Augenwinkel beobachtet – die Nähe ist angenehm, viel schöner als mit Kinderanhänger oder gar im Auto. Auch mein Fahrgast hat sichtlich Spaß an der Sache. Vor Wind und Sonne weitgehend geschützt, sieht es in der Box richtig gemütlich aus. Fahrer und Passagier freuen sich über die wirksame Federgabel, und die gefederte Parallelogramm-Sattelstütze bietet selbst auf grobem Schotter viel Komfort.

### FLEXIBLE ROUTENWAHL

An der Krippe angekommen, fahren wir direkt bis vor die Eingangstür. Ich genieße diesen logistischen Vorteil sehr. Die zeitraubende Suche nach einem Parkplatz entfällt, auch auf den Verkehr und abgestellte Autos müssen wir viel weniger achten. Zudem sind wir durchschnittlich nur etwa zehn Minuten länger unterwegs als mit dem Auto.

Dank der zwei Akkus mit je 500 Wattstunden ist auch die Weiterfahrt zur Arbeit kein Problem. Über die Reichweite muss man sich keine Gedanken machen, 100 Kilometer sind in der zweithöchsten Unterstützungstufe locker drin. Mit ordentlich Zug auf der Kette geht's nun etwas schneller weiter; meine Geschwindigkeit pendelt sich an der Abschaltgrenze des Antriebs bei 25 km/h ein. Ich fühle mich pudelwohl und empfinde es als neue Lebensqualität, mich radelnd durch die Natur zu bewegen. Es mag kitschig klingen, aber ich freue mich über jeden Hasen, der über den Weg hoppelt, spüre den Wind, rieche den Kartoffelacker und genieße die Freiheit, neue Routen auszuprobieren; ruhige Wege möglichst ohne Verkehr, selbst mitten in der Stadt. Auf dem inzwischen optimierten Arbeitsweg liegen neben einer Bahnschranke nur drei Ampeln; mit dem Auto wären es 18. Mit einer zusätzlichen und ausreichend langen Kette für das rahmenfeste Abus-Schloss ist das Packster nach dem Abstellen schnell an einem Laternenmast vor meiner Arbeitsstelle gesichert. Ein

## PRO & CONTRA LASTENRAD

Vor allem in der Stadt ist das Lastenrad eine sinnvolle Alternative zum Auto. Wo kann der Transporter punkten und wo nicht?

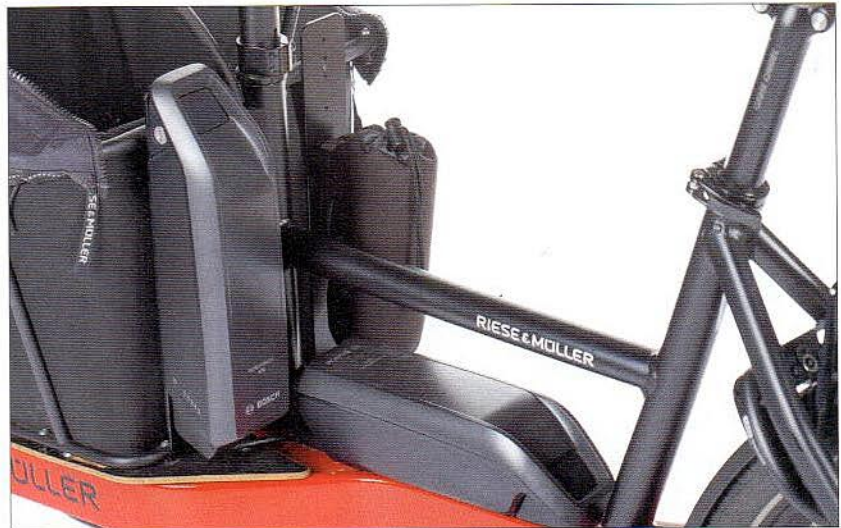
- + geringer Platzbedarf, deutlich mehr Wegoptionen, in der Regel keine Staugefahr, geringe Betriebskosten, geringe Reparaturkosten
- geringere Transportkapazität, schlechtere Allwetter-Eigenschaften, eingeschränkte Wintertauglichkeit



## GENAU BETRACHTET



Die Federgabel ist ein deutlicher Gewinn für den Fahrkomfort – besonders zu empfehlen, wenn Kinder transportiert werden



Die beiden Akkus liefern zusammen 1.000 Wattstunden Energie. Die Sorge um eine zu geringe Reichweite ist hier unbegründet



Am optionalen Gepäckträger lassen sich Packtaschen anbringen. Damit erhöht sich die Transportkapazität deutlich



Carry-System mit Kindersitz: Die Personierung ist am Rahmen befestigt und schützt vor Wind und Wetter. Zusätzlich vergrößert sie das Gepäckvolumen nach oben



Klare Sache: Vorne in der Kiste macht das Mitfahren mehr Spaß als hinten im Anhänger

## FLOTT UND SPORTLICH

Frontlader lassen sich auch schwer beladen noch sehr dynamisch fahren. Von allen Transportradvarianten sind sie die sportlichsten. Wo liegen ihre Stärken und Schwächen?

- ➕ sichere Fahrt dank tiefem Schwerpunkt, sehr spurtreu und sicher in Kurven, beim Rangieren und in langsamer Fahrt kippstabil
- ➖ ziemlich lang, Vorderrad beim Fahren nicht im Blickfeld des Fahrers, verzögertes Einlenken

Klick, und die Kette ist fest, dazu braucht es nicht mal den Schlüssel. Zum Aufsperrten natürlich schon. Das wird mir schmerzlich bewusst, als ich einmal den Schlüssel zu Hause vergesse und den langen Heimweg zu Fuß antreten muss.

### UNTER DACH UND FACH

Auf dem Rad führt mein Heimweg am Supermarkt vorbei. Zum Glück ist unser Packster mit einem Gepäckträger ausgestattet, an den wir zwei große Packtaschen hängen können. Ohne diesen Träger, der als Sonderausstattung geordert werden muss, wäre der Transport des abendlichen Einkaufs nicht möglich. Es hieße, sich zwischen Kind und Einkauf zu entscheiden. Tatsächlich hat sich unsere Tochter schon über eine kleine Tasche im begrenzten Fußraum beschwert. Die Box zwischen Fahrer und Vorderrad ist zwar nicht groß, dafür aber gut und sicher für den Kindertransport ausgerüstet. Neben einem bequemen Kindersitz mit Sicherheitsgurten gibt es ein fest verbautes, regendichtes Cabriodach. Im offenen und aufgerollten Zustand fällt es kaum auf, klappert und wackelt nicht. Geschlossen

hält es die Nässe von oben zuverlässig ab, Kind oder Einkauf kommen trocken ans Ziel. Wir haben daher auch bei widrigen Wetterverhältnissen das Packster bevorzugt, das Auto blieb stehen. Leider wird die maximale Größe des Kindes durch das Dach auf etwa 110 Zentimeter begrenzt. Ohne diesen zusätzlichen Aufbau und Regenschutz können auch größere Kinder transportiert werden. In die Kinderbox zu klettern, ist übrigens nicht ganz ungefährlich. Auf schiefem Untergrund oder wenn von der Seite Kraft einwirkt, beispielsweise, wenn jemand am Lenker zieht oder sich festhält, steht das Rad nicht hundertprozentig sicher auf dem Zweibeinständer. Wir haben unsere Tochter sicherheitshalber stets hinein- und wieder herausgehoben.

### AUTOERSATZ MIT SPASS

Als Stellplatz nutzen wir unsere Garage. Dort können die Akkus am Rad bleiben und beide gleichzeitig geladen werden. Bei der Wahl des Stellplatzes sollte man den großen Wendekreis und die Länge des Transporters berücksichtigen. Mit 40 Kilo Leergewicht braucht das Packster zudem einen ebenerdig erreichbaren Abstellplatz. Gut gefällt uns die Rahmengengeometrie, sie passt sowohl für mich mit 1,84 Metern Körpergröße als auch für meine Frau mit 1,69 Metern – im Alltag ein schöner Mehrwert.

Unser Fazit: Wir haben das Auto nicht vermisst. Nahezu alle Strecken sind in ähnlicher Zeit zu bewältigen. Der Fahrspaß ist um ein Vielfaches höher. Dass auch die Routenvielfalt deutlich größer ist, ist insbesondere beim Kindertransport von Vorteil. Auf die aktuellen Wetterbedingungen haben wir uns jeweils eingestellt – wie sich das Packster im Winter bewähren würde, wissen wir natürlich nicht. Es steht zu vermuten, dass bei Schnee- und Eisglätte ein einspuriges Lastenrad beim sicheren Kindertransport an seine Grenzen kommt. Die Gepäckträgervariante mit Seitentaschen ist multifunktional nutzbar, Kind und Einkauf finden ihren Platz. Für Familien mit einem Kind ist das Packster 40 bestens geeignet. Das Packster 60 bietet zwei Kindern, das Packster 80 sogar drei Kids Platz. Mit den zwei Akkus, die zusammen 1.000 Wattstunden Energie bereitsellen, sind auch längere Strecken gut zu schaffen. Der Transporter fährt sich sehr komfortabel und macht viel Spaß, unsere Tochter fährt immer gerne mit. Das Packster 40 ergänzt unseren Fuhrpark jedenfalls toll. Schade, dass wir ihn wieder abgeben müssen.

In der Stadt bewältigt ein Cargo-Pedelec nahezu alle Strecken ähnlich schnell wie das Auto. Der Fahrspaß ist mit dem Rad allerdings bedeutend höher



## RIESE & MÜLLER PACKSTER 40

### TESTBASIS

**Dauer** zwei Monate

**Gefahrene Distanz** 800 Kilometer, ca. 14 Kilometer pro Tag

**Einsatz** Kindertransport, Lebensmitteleinkauf, Fahrten von und zum Arbeitsplatz

### UMBAUTEN UND DEFEKTE

Nach 275 Kilometern waren die Gleitbuchsen der Gabel ausgeschlagen, sie wurde von Riese & Müller ausgetauscht. Zu Testbeginn wurde am hinteren Schutzblech ein Spritzschutz aus Kunststoff angebracht.

Wünschenswert wären Ergogriffe mit Lenkerhörnchen zur Entlastung der Hände.

### ZUBEHÖR

Für das Packster 40 gibt es je nach Einsatzzweck sinnvolles Zubehör und passende Aufbauten:

Transport-Box, Carry-System mit Kindersitz, Handschuhfach, Kindersitz, Persenning, Dual Battery (2 x 500 Wh-Akkus), Schloss mit Zusatzkette, Gepäckträger

PREIS	<b>6.518 Euro</b>
GEWICHT	40 Kilo
ZUL. GESAMTGEWICHT	160 Kilo
LÄNGE/BREITE	227/62 cm
ANTRIEB/AKKU	Bosch Performance CX/ 500 oder 1.000 Wh
RAHMEN	Alu
GABEL	Suntour XCM 32, 20", 70 mm
SCHALTUNG	Envio 380 R & M Custom
BREMSEN	Disc, Tektro Auriga Comp HD-500
REIFEN	Schwalbe Big Ben Plus; v: 55-406, h: 55-559
INFO	<a href="http://www.r-m.de">www.r-m.de</a>



Arm- statt Beinpower: Mit manchen Bewegungsformen im Studio mögen Radfahrer erst mal fremdeln ...

TEXT Stefanie Weinberger

## WILLKOMMEN IM CLUB?!

**SIE SIND NICHT GERADE EIN FAN** der Studioatmosphäre in typischen Muckibuden? Wobei die meisten ihr Image als Treffpunkt für Eisenfresser und Anabolikamonster längst abgelegt haben, und sich zu Dienstleistungsanbietern im Sinne der Körper- und Fitnesskultur gewandelt haben. Fest steht: Auch für Outdoorsportler bieten Studios unzählige Möglichkeiten, entweder die Form über die kühle Jahreszeit zu retten, oder auch an typischen Schwachstellen wie dem Rücken zu arbeiten. Oder an der Bewegungskoordination, die Radfahrer oft vernachlässigen. Klar, die Vorstellung, die Beine im Salsa-Takt zu bewegen statt sie um die Tretlagerachse kreisen zu lassen, mag erst mal befremdlich anmuten. Doch für den Kopf ist das zur Abwechslung nur gut und steigert die Lust aufs Radeln in der kommenden Saison. Gut für den Geist sind auch Kurse wie Yoga (siehe Artikel Seite 56 ff.). Aber auch reines Krafttraining an Geräten ergibt Sinn; wichtig wäre hier allerdings ein Trainingsplan, damit auch die individuellen Schwachstellen ins Blickfeld rücken. In den meisten Studios ist eine Trainingsberatung in gewissem Umfang im Preis enthalten, am besten nachfragen! Wer lieber Gruppenkurse ausprobiert: hier unsere Tipps.

### Spinning/Indoor-Cycling

- + Erhalt der Ausdauer beim Radfahren, Schulung des runden Tritts, Abwechslung zum Fahren auf der Straße, Unterhaltung
- keine grundsätzliche Änderung der Bewegungsform, Gefahr der Über- oder Fehlbelastung durch zu treibende Beats und Gruppenzwang

### „Hot Iron“, „Bodypump“ usw. (Hanteltraining in der Gruppe)

- + Gutes, je nach Gewicht unterschiedlich anstrengendes Training der beim Radfahren oft vernachlässigten Körperzonen wie Rumpf und Arme sowie Kraftausdauer der Beine
- Vor allem, falls zu viel Gewicht aufgelegt wird, Gefahr von Überlastung oder Verletzungen (auf die korrekte Ausführung der Übungen und Körperhaltung achten!)

### Funktionelles Training, Zirkeltraining, HIIT

- + Sehr effiziente Verbesserung der allgemeinen Athletik, Kraft und Rumpfstabilität; teils sehr intensiv und anspruchsvoll; Förderung der Fettverbrennung

- Bei zu anstrengenden Übungen und komplexen Bewegungsabläufen ist Vorsicht angebracht; Programm möglichst auf die persönlichen Schwachstellen abstimmen

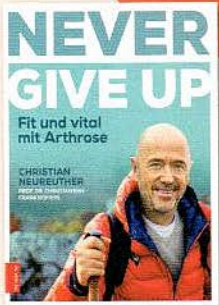
### Schlingen- oder Suspension-Training (TRX etc.)

- + Beim Wechsel von statischer Anspannung und dynamischen Bewegungen wird vor allem die Koordination in der Muskulatur geübt, und die tiefer liegenden und kleineren Muskeln werden aktiviert
- Ungeübte können sich verletzen oder ungünstig belasten; Vorsicht besonders beim Training mit Umlenkrolle!

### Tanzbasierte Kurse (Zumba, Salsation etc.)

- + Bringt gute Laune und Abwechslung, verbessert Koordination und Beweglichkeit, aber auch die Ausdauer in gewissem Umfang
- Wer sich länger nicht mehr zu Musik bewegt hat, dürfte sich am Anfang schwer tun und vielleicht den Spaß verlieren. Vorsicht bei Sprüngen oder ausgefallenen Bewegungen

## BUCH-TIPP



### SPORT TROTZ ARTHROSE

Der ehemalige Profi-Skirennläufer Christian Neureuther leidet heute unter Gelenkverschleiß (Arthrose), will sich aber dadurch trotzdem nicht von einem aktiven Leben mit viel Bewegung abhalten lassen. Wie das funktionieren kann, erörtert er zusammen mit dem Innsbrucker Unfallchirurgen Professor Christian Fink und dem Medizintechniker Frank Bömers in seinem neu erschienenen Buch „Never give up!“.

Menschen mit Arthrose können sich aus den gezeigten Übungen ein persönliches Bewegungsprogramm zusammenstellen, oder beispielsweise einen Selbsttest machen, der zeigt, ob sie operiert werden sollten oder nicht. Ein Schwerpunkt liegt – fast schon ein wenig aufdringlich – immer wieder auf dem Thema Motivation und Lebensfreude trotz Verschleißerscheinungen, illustriert anhand von Fallbeispielen. Nicht zuletzt soll jeder seine persönlich ideale Anti-Arthrose-Sportart finden. Für Radfahrer dürfte diese Frage auch ohne das Buch schon beantwortet sein, denn zweifellos ist die Bewegung auf dem Rad vor allem in leichten Gängen ein sehr guter Gelenksport, speziell für die Knie.

*Christian Neureuther, Dr. Christian Fink, Frank Bömers: Never give up!, Fit und vital mit Arthrose, 176 Seiten, 25 Euro*



### STUDIE ZU TRAININGSZEITEN

## MORGENSTUND HAT ZUCKER IM MUND

Wann ist es am besten sich zu bewegen, wenn man abnehmen will? Dieser Frage gingen dänische Wissenschaftler in einer aktuellen Untersuchung nach, indem sie Labormäuse entweder zu Beginn oder zum Ende ihrer aktiven Tageszeit – im Fall der Mäuse ist es die Nacht – im Laufrad „Sport machen“ ließen. Morgens (übertragen auf den Menschen) zeigte sich, dass die Bewegung besonders gute Voraussetzungen für den Fett- und Zuckerstoffwechsel schafft. Alle, die speziell die Fettverbrennung trainieren wollen, oder auch Diabetiker, bei denen die Zellen Zucker nicht mehr so gut aufnehmen, könnten

also vom Frühsport profitieren. Doch auch der Abend hat als Zeitpunkt für Bewegung seine Vorteile: Hier kam heraus, dass die Wirkungen auf den Energieumsatz besonders lange anhalten, also eine Art Nachbrenneffekt über die anschließende Ruhephase hinweg entsteht. Wer also vor allem abnehmen will, kann sich getrost auch abends aufs Rad schwingen oder anders betätigen – nur sollte er danach natürlich nicht kurz vor dem Schlafengehen viel Kalorien in sich hineinschaufeln. Grund für die unterschiedlichen Wirkungen des Sports ist wohl der zirkadiane Rhythmus (s. Lexikon unten).

### WAS HEISST EIGENTLICH ...

## ZIRKADIAN?

Das Wort zirkadian bedeutet so viel wie „um den Tag herum“. Sehr viele Körpervorgänge und teilweise auch das Verhalten richten sich nach einem etwa 24 Stunden dauernden Rhythmus, gesteuert von der inneren Uhr. Wichtiger Taktgeber ist dabei der Wechsel von hell und dunkel, der in der heutigen Zeit durch elektrisches Licht und digitale Geräte oft gestört wird. Auf Dauer kann das krank machen. Auch Sport kann je nach Tageszeit unterschiedliche Effekte haben, etwa bei der Fettverbrennung.



# OOOOHMMM ... !

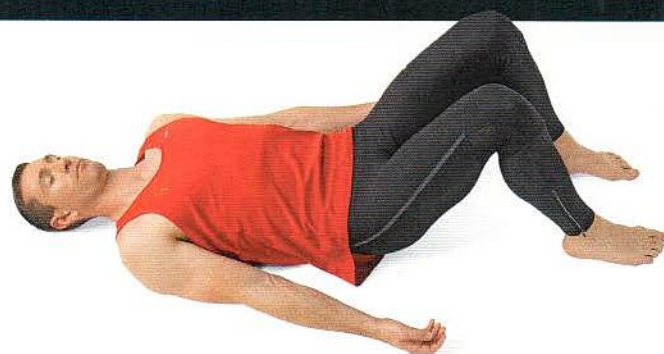
TEXT Stefanie Weinberger

Yoga ist nur was für Asketen, Fakire, Erleuchtete oder Sinnsuchende, die sich in teils aberwitzigen Stellungen auf der Matte verrenken? Irrtum! Auch für Radfahrer bietet die Jahrtausende alte indische Lehre viele nützliche Übungen, die einen Versuch wert sind

**YOGA UND RADFAHREN** – die meisten stellen da erst mal keine direkte Verbindung her. Oder haben gleich viele Einwände: Yoga sei ihnen, die schließlich gerne schnell vorwärts kommen wollen, zu statisch und zu langatmig. Oder sie seien sowieso nicht beweglich genug, um die Übungen korrekt und schmerzfrei auszuführen. Manchmal wird sogar vor Verletzungsgefahren gewarnt, etwa Nervenzerrungen durch zu extreme Positionen. Oder Yoga sei zu spirituell, eher eine Art Religion als Sport ...

Ganz von der Hand zu weisen sind solche Einwände nicht. Doch gute Anleitung und sanftes, schrittweises Vorgehen vorausgesetzt, können gerade Radfahrer, bei denen Muskelgruppen oft verkürzt oder verspannt sind, von den beweglichkeitsfördernden Positionen profitieren. Oder der ständig in alle möglichen Richtungen drängende Geist: Yoga wirkt auch auf der mentalen Ebene, es zentriert, reduziert Stress und entspannt – Wirkungen, die auch in der westlichen Medizin längst wissenschaftlich anerkannt sind.

Also nichts wie los in den nächsten Yoga-Kurs? Oder genügen auch ein Buch oder Videos aus dem Internet? Allgemein raten Experten, gerade am Anfang auf eine präzise Anleitung zu achten und sich einen gut ausgebildeten Lehrer oder Lehrerin zu suchen. Der oder die korrigiert während der Stunden und Übungsausführung auch mal die Körperhaltung. Oder er/sie stimmt die Übungen gleich auf besondere Probleme oder



Anforderungen des Übenden ab. Für einen ersten Versuch allerdings bieten sich auch ohne Kurs Basis-Übungsfolgen wie der Sonnengruß an: Dabei kann man, zumindest mit etwas Körpergefühl, nicht allzu viel falsch machen.

Und wie sieht es mit der spirituellen Seite aus? Ursprünglich ist Yoga ein umfassendes System der indischen Philosophie, und keine Sportart. In Form eines achstufigen Weges – von dem nur einer das körperliche Üben ist – soll nicht weniger als ein höherer Bewusstseinszustand erreicht werden. Unter anderem mithilfe von Meditation, Atemübungen, Askese, einer Veränderung der Haltung zu sich selbst und der Welt gegenüber. Ist es also in Ordnung, davon nur die Körperübungen als eine Art Ausgleichsgymnastik herauszunehmen? Diese Frage muss letztlich jeder für sich selbst beantworten. Schaut man sich den Erfolg der „verwestlichten“ Yoga-Stile an, liegt es nahe, dass auch das rein körperliche Üben seinen Zweck erfüllt – ganz abtrennbar sind Geist und Seele dabei ohnehin nicht.

## DIE RICHTIGE ATMUNG (PRANAYAMA)

Die bewusste Atemkontrolle sowie spezielle Atemübungen sind außer den Asanas (Körperübungen) ein weiterer wesentlicher Bestandteil des Yoga. Entweder als ein extra Abschnitt während einer Yogalektion, oder als genau definierte Ein- und Ausatmung während der Übungen.

Radfahrer können von einer verbesserten Atemtechnik auch auf dem Rad profitieren: Wird der Atem tiefer und effizienter, verbessert sich die Leistung. Oder der bewusst beobachtete Atem gibt Rückmeldung über die Belastung und das richtige Tempo.

## ÜBUNGEN: SONNENGRUSS FÜR RADFAHRER

**1. Rückbeuge im Stehen**

Mit einer Einatmung führen Sie im Stand (Füße eng zusammen) die Arme seitlich im Bogen etwa auf Schulterhöhe nach hinten und gehen Sie dabei in eine leichte Rückbeuge.

**2. Vorwärtsbeuge im Stehen**

Mit der Ausatmung gehen Sie langsam mit leicht gebeugten Knien in eine Vorwärtsbeuge, bis die Fingerspitzen die Außenseiten der Füße erreichen.

**3. 90-Grad-Dehnung**

Mit der Einatmung richten Sie sich leicht auf, sodass der Rücken lang und gerade ist und der Körper etwa einen rechten Winkel bildet, die Hände liegen auf den Knien.

**4. Ausfallschritt**

Mit der Ausatmung setzen Sie den linken Fuß in einem weiten Ausfallschritt zurück.

**5. Hohe Planke (Brett)**

Mit der Einatmung legen Sie die Hände nun mit gespreizten Fingern flach auf den Boden und stellen auch das rechte Bein nach hinten. Halten Sie den Körper in einer geraden Linie, Bauch angespannt.



## »WER BEWEGLICHER IST, SITZT BESSER AUF DEM RAD«

Luisa Tschan verbindet beim Radsport-Reiseanbieter Philipps Bike Team auf Mallorca ihre beiden Leidenschaften: Radfahren und Yoga. Einige Wochen im Jahr erteilt sie abends nach den Touren Yoga-Lektionen, die speziell auf die Bedürfnisse und Themen von Radfahrern abgestimmt sind. Wir haben sie gefragt, inwiefern Radfahren und Yoga zusammenpassen – und wo vielleicht auch nicht ...

**MYBIKE** *Yoga und Radfahren sind zwei sehr unterschiedliche Welten. Weshalb gehen sie doch zusammen?*

LUIZA TSCHAN Radfahren hat als Ausdauersport zwar viele positive Effekte, aber die Haltung dabei kann Probleme verursachen: Die Hüften sind überwiegend gebeugt, der obere Rücken ist rund, das Genick überstreckt, die Schultern sind nach vorne gerichtet. Das alles kann dazu führen, dass sich die Muskeln verspannen und verkürzen. Und da gibt es viele Yoga-Übungen, die eben genau in die entgegengesetzte Bewegungsrichtung wirken: also die Hüften dehnen und öffnen, den Rücken und die Schultern mal nach hinten beugen anstatt nach vorne, und den Nacken wiederum nach unten. Auch die

für die Beweglichkeit und Schmerzfähigkeit wichtigen Faszien werden dabei gedehnt. Yoga ist also als Ergänzung ideal.

**Was entgegnest du den Zweiflern, die erst gar nicht in die Yogastunde kommen, weil sie meinen, es wäre sowieso nichts für sie?**

Gerade Männer und sehr leistungsorientierte Fahrer tun sich hier oft schwer. Sie glauben zum Beispiel, Yoga mache sie unruhig, oder sie seien zu steif. Können sie sich dann doch zu einer Probestunde durchringen, merken sie, dass sie auch hier ins Schwitzen kommen können. Und dass der Bewegungsradius vielleicht klein ist, sich aber nach und nach erweitern lässt und das sehr gut tut – das spürt man später auch auf dem Rad. Wenn man

beweglicher ist, sitzt man da einfach besser drauf.

**Wo sind aber doch Grenzen oder Gefahren?**

Wie überall schadet auch beim Yoga zu viel Ehrgeiz – der aber gerade bei Radsportlern durchaus verbreitet ist. Viele schielen auf die Matte des Nachbarn oder wollen gleich genauso geschmeidig in die Position gleiten wie der Lehrer. Das ist natürlich meist unrealistisch, macht aber auch nichts! Yoga ist kein Leistungssport, das wäre ein Missverständnis. Man sollte lernen, in seinen Körper und sein Inneres hineinzuspüren, und die Dinge, die einfach nicht oder noch nicht gehen, weglassen, ohne sich dabei minderwertig zu fühlen oder gar zu schämen.

Die Übungsserie Sonnengruß (Namaskara) kommt ursprünglich aus dem Ashtanga-Yoga, wo es eine kleinere Serie A und eine etwas erweiterte Serie B gibt. Auch heute bauen fast alle Yoga-Stile diese Asana-Abfolge als umfassende Aufwärmübungen oder Grundgerüst für die gesamte Yogalektion mit ein. Der Sonnengruß steigert die allgemeine Flexibilität, stärkt und dehnt Rücken, hintere Oberschenkel, Hüftbeuger, Schultern, Bauch und Arme



#### 6. Niedrige Planke (Leichter Liegestütz)

Mit der Ausatmung beugen Sie die Arme und senken den Körper in weiterhin gestreckter Haltung Richtung Boden ab, soweit Sie es von der Kraft her schaffen, ohne ins Hohlkreuz zu sinken.

#### 7. Kobra

Mit der Einatmung legen Sie sich kurz auf dem Boden ab, richten den Oberkörper leicht auf, der Blick geht nach vorn (Kopf nicht in den Nacken legen). Die Hände drücken nur leicht auf den Boden, die Kraft kommt aus dem unteren Rücken.

#### 8. Herabschauender Hund

Mit der Ausatmung schieben Sie das Gesäß erst nach hinten, dann nach oben, Hände und Füße am Boden. Arme/Rücken und Beine sollten gestreckt einen rechten Winkel bilden. Beine evtl. abwechselnd bewegen.

#### 9. Ausfallschritt

Mit der Einatmung setzen Sie nun ein Bein wieder nach vorne zwischen die Hände (hierfür ist gute Bauchmuskulatur hilfreich, eventuell mit einer Hand nachhelfen), sodass Sie in den hohen Ausfallschritt zurückkehren.

#### 10. Gerader Stand (Bergstellung)

Kommen Sie nun mit einer Ausatmung zurück in den aufrechten Stand und führen Sie die Arme seitlich neben den Körper. Wiederholen Sie die gesamte Abfolge mehrmals in ruhigem Atemfluss.

## REGENERATION MIT YOGA

Falls die Zeit nicht für eine Übungsserie reicht, kann bei regenerativen Haltungen (mind. 3 Minuten) alle Anspannung aus einzelnen Bereichen oder dem gesamten Körper weichen. Hilfsmittel wie ein zusammengerolltes Handtuch, Kissen oder eine Decke sowie warme Kleidung können Effekt und Entspannung verstärken

#### KINDESHALTUNG

Lassen Sie in dieser Position das Gewicht zunehmend nach hinten in Richtung Fersen und nach unten sinken, strecken Sie Arme und Rücken weit nach vorne-unten aus. Stirn sanft auf dem Boden ablegen. Arme können auch hinten neben dem Körper liegen, wodurch ein noch geborgeneres Gefühl entsteht.

#### UMKEHRHALTUNG AN DER WAND

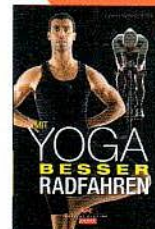
Diese Haltung lässt angestaute Flüssigkeit aus den Unterschenkeln abfließen, dehnt sanft die hinteren Oberschenkel und entlastet den unteren Rücken. Geht auch mit (rechtwinklig) auf einem Stuhl - abgelegten Beinen.

#### SHAVASANA

Liegeposition über mehrere Minuten zur völligen Tiefenentspannung am Ende jeder Yogapraxis, manchmal auch am Anfang. Die Handflächen sind üblicherweise nach oben gerichtet, die Beine leicht geöffnet, die Füße fallen locker zur Seite. Nun soll sich die Energie (Prana) gleichmäßig im gesamten Körper verteilen.



#### BUCH-TIPP



Noch mehr speziell auf Radfahrer ausgerichtete Yoga-Übungen mit genauer Beschreibung gibt es in dem Buch „Mit Yoga besser Radfahren“, Delius Klasing Verlag, 19,90 Euro



# HUCKEPACK

Fashion goes function – auch beim täglichen Transport in der Stadt. Und was macht das Tragen leichter als ein schicker, praktischer Rucksack? Vor allem, wenn er sich noch am Fahrrad befestigen lässt. 13 Modelle im MYBIKE-Vergleich

TEXT Armin Herb FOTOS Daniel Simon

**DER RUCKSACK ZÄHLT** zu den ältesten Gebrauchsgegenständen und Transportgeräten der Menschheit. Eine Kraxe als Urform des Rucksacks wurde sogar beim „Ötzi“ gefunden, der mehr als 5.000 Jahre alten Gletschermumie aus der Jungsteinzeit. Bei Wanderern, Bergsteigern und Mountainbikern ist das Gepäckstück längst Standard. Und da mittlerweile sogar die Fashionwelt den Rucksack entdeckt hat, dürfen sich auch Stadt- und Business-Radler über ein sehr breites Angebot an Modellen freuen – von puristisch und praktisch über edel bis extra cool. Da die Auswahl schier unüberschaubar ist, hat sich die MYBIKE-Redaktion 13 aktuelle Rucksackvarianten genauer angesehen.

Wer das für sich passende Modell sucht, sollte sich zuvor ein paar Fragen zu Einsatzzweck und Anwendung stellen:

- In puncto Größe und Volumen: Was möchte ich mit dem Rucksack transportieren?
- In puncto Tragekomfort und Gewicht: Wie lange Strecken möchte ich damit fahren – eventuell am Wochenende auf Tour gehen? Brauche ich einen Rucksack mit Tragesystem?
- In puncto Aussehen und Ausstattung: Wie viel Wert lege ich auf Design und detaillierte Organisation mittels Innen- und Außentaschen sowie kleiner Fächer?

Beim Thema Wetterschutz muss man sich nicht so viele Gedanken machen, da die meisten Modelle eine Regenhülle integrieren oder gleich aus wasserdichtem Material gefertigt sind.

Apropos Rucksackbefestigung am Rad – in der Regel am Gepäckträger: Das ist schon eine praktische Lösung! Vor allem, wer gerne mit dem Fahrrad zum Einkaufen fährt oder auf eine Mehrtagestour, freut sich über eine Entlastung des Rückens.

Das eine Modell, das alles kann und jedem gefällt, gibt es bei den urbanen Radrucksäcken nicht und kann es auch kaum geben. Allerdings sind so manche Modelle für bestimmte Einsatzzwecke schon sehr ausgereift: beispielsweise der wasserdichte, multifunktionale Ortlieb Vario, der Osprey Radial als touren- und reise-taugliches Modell oder der edle Brooks Sparkhill für anspruchsvolle Businessradler.



Lastenteilung: Modelle wie der Haberland Sporty RT 2000 können auch am Gepäckträger befestigt werden

## 1 CHROME

### URBAN EX 18 ROLLTOP

Ein klassischer, kleiner Messenger-Rucksack: spartanisch ausgestattet, aber ziemlich robust und wasserdicht. Der Rollverschluss erlaubt einen schnellen Zugriff auf das große Hauptfach. Träger und Polsterung eignen sich auch für mittellange Touren.

PREIS	<b>140 Euro</b>
GEWICHT/VOLUMEN	780 g/18 Liter
GRÖSSE	41 x 28 x 15 cm
MATERIAL	Polyester-Polyamid-Gewebe
AUSSTATTUNG	Außentasche, Brustgurt, Tragegriffe, Innenfächer, Schlüsselclip
FARBEN	Schwarz; Rot/Schwarz; Braun/Schwarz
INFO	<a href="http://www.chromeindustries.com">www.chromeindustries.com</a>

+ wasserdicht, robust, zusätzlich praktische Tragegriffe

- wenig Taschen und Fächer

## 2 BROOKS

### SPARKHILL BACKPACK

Die edle Alternative zum Aktenkoffer. Brooks kennt sich eben aus mit feinem Fahrradzubehör. Ein gelungener Business-Rucksack für kurze Pendlerstrecken. Bei längeren Fahrten könnte es am Rücken etwas warm werden.

PREIS	<b>190 Euro</b>
GEWICHT/VOLUMEN	1.150 g/22 Liter
GRÖSSE	32 x 14 x 50 cm
MATERIAL	Nylon, Cordura
AUSSTATTUNG	gepolstertes Laptop-Fach mit seitlichem Zugriff, Tasche für Trinkflasche, Brustgurt, Geheimpfach
FARBEN	Schwarz
INFO	<a href="http://www.brooksengland.com">www.brooksengland.com</a>

+ wasserdicht, gute Verarbeitung

- vergleichsweise teuer

## 3 OSPREY

### RADIAL

Der fast perfekte Allround-Rucksack für Stadt, Land, Freizeit. Auffallend sind das durchdachte Tragesystem mit guter Belüftung am Rücken und das Innengestell, damit der Rucksack im Stehen nicht umfällt. Wermutstropfen ist nur das etwas hohe Gewicht.

PREIS	<b>170 Euro</b>
GEWICHT/VOLUMEN	1.500 g/34 Liter (komprimierbar)
GRÖSSE	52 x 35 x 30 cm
MATERIAL	Nylon
AUSSTATTUNG	gepolstertes Laptop- und Tablet-Fach, belüftete Rückenplatte, Regenülle, Sonnenbrillenfach, Kickstand-Ständer, Schlüsselclip, Brustgurt mit Signalpfeife, abnehmbarer Hüftgurt, Helmbefestigung
FARBEN	Orange, Schwarz
INFO	<a href="http://www.ospreyurope.com/de_de">www.ospreyurope.com/de_de</a>

+ touren- und reisetauglich, Tragekomfort, selbststehend, gute Detaillösungen

- relativ teuer und schwer

Ein guter Rad-rucksack muss nicht nach Wandern oder Mountainbiken aussehen

2

6/19  
MYBIKE  
BUSINESS-  
TIPP

1

3

6/19  
MYBIKE  
TIPP  
ALLROUND

## 4 NORCO

### PORTREE

#### RUCKSACK-TASCHE

Das Norco-Modell erhielt in diesem Jahr gleich drei Preise für seine Optik und die praktische Mehrfachverwendung als Rucksack, Gepäcktasche am Rad und Schultertasche.

PREIS **102,95 Euro**

GEWICHT/VOLUMEN 1.250 g/16 Liter

GRÖSSE 38 x 36 x 13 cm

MATERIAL Nylon in Textilstuktur

AUSSTATTUNG abnehmbare Träger, gepolstertes Laptop-Fach, Klickfix-Befestigungsschiene, Regenhülle, großes Hauptfach, Reflektoren

FARBEN Grau

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

+ Design, als Rucksack und Schultertasche zu tragen, selbst stehend durch Bodenplatte

– am Rücken auf Dauer etwas unbequem

## 5 JACK WOLFSKIN

### HALO 24 PACK

Leicht, preiswert und relativ komfortabel am Rücken. Der Halo Pack richtet sich an sportliche Stadtradtler, die keinen großen Anspruch an detaillierte Innenausstattung stellen. Der breite Hüftgurt und der Brustgurt gewähren einen guten Sitz ohne Wackeln beim Fahren.

PREIS **79 Euro**

GEWICHT/VOLUMEN 800 g/24 Liter

GRÖSSE 53 x 28 x 20 cm

MATERIAL Polyester (PFC-frei), Polyethylen

AUSSTATTUNG Regenhülle, Brustgurt mit Signalpfeife, breiter Hüftgurt, großes Hauptfach, Öffnung für Trinksystem, Rollverschluss

FARBEN Gelb, Schwarz, Blau, Orange

INFO [www.jack-wolfskin.de](http://www.jack-wolfskin.de)

+ leicht, tourentauglich, Tragekomfort, Preis

– etwas spartanisch ausgestattet



## 6 RIXEN KAUL

### FREEPACK CITY

Kompakt und elegant – für Stadtradtler, die etwas weniger transportieren müssen. Per Klickfix-Adapter lässt sich der Freepack schnell am Lenker oder an der Sattelstütze befestigen.

PREIS **91,95 Euro**

GEWICHT/VOLUMEN 1.100 g/18 Liter

GRÖSSE 38 x 26 x 15 cm

MATERIAL Nylon mit PU-Beschichtung

AUSSTATTUNG Regenhülle, großes Hauptfach, mehrere Außentaschen, Platte für Klickfix-Adapter, Trageschlaufe

FARBEN Grau

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

+ selbststehend

– dünne Träger



Sehr praktisch ist eine Möglichkeit zur Befestigung am Gepäckträger

## 7 ORTLIEB

### VARIO

Wasserdichte, robuste Gepäcktasche und Messenger-Rucksack mit Rollverschluss in einem. Das relativ komfortable Tragesystem lässt sich mit wenigen Handgriffen abklippen und im Tascheninneren verstauen.

PREIS	<b>139,99 Euro</b>
GEWICHT/VOLUMEN	1.300 g/23 Liter
GRÖSSE	50 x 28 x 20 cm
MATERIAL	Nylon
AUSSTATTUNG	2 Außentaschen (nicht wasserdicht), abnehmbarer Hüftgurt, Innentasche, Reflektoren, Quicklock-Befestigung (2.1 oder 3.1) für Gepäckträger
FARBEN	Schwarz, Blau, Grün, Rot
INFO	<a href="http://www.ortlieb.com">www.ortlieb.com</a>

+ wasserdicht, geräumig, robust, gute Verarbeitung, reisetauglich

- wenige Zusatzfächer

## 8 GREGORY

### ANODE

Ein Allrounder in bewährtem Design mit viel Platz und Fächern – vom gepolsterten Laptop-Fach bis zu Organizer und Außentaschen für Trinkflasche und mehr. Auch praktisch auf Reisen und Ausflügen.

PREIS	<b>90 Euro</b>
GEWICHT/VOLUMEN	795 g/30 Liter
GRÖSSE	24 x 49 x 29 cm
MATERIAL	Polyester (innen), Nylon (außen)
AUSSTATTUNG	gepolstertes Laptop-Fach, zwei Außentaschen, großes Hauptfach, Organizer, viele Innenfächer, Helmhalterung, Brustgurt, Blinklichthalterung
FARBEN	Blau, Rot
INFO	<a href="http://eu.gregorypacks.com/de-de/">eu.gregorypacks.com/de-de/</a>

+ Tragekomfort, reise- und tourentauglich

- keine Regenhülle

## 9 EVOC

### MISSION 22L

Der leichte, schicke Allrounder in sanftem Retro-Design, gemacht für den täglichen Einsatz – für Büro, Shopping oder auch für die kleine Tour. Ausreichend Taschen, Fächer und Organizer bringen Ordnung in den Rucksack.

PREIS	<b>94,95 Euro</b>
GEWICHT/VOLUMEN	600 g/22 Liter
GRÖSSE	42 x 25 x 15 cm
MATERIAL	Polyester mit PU-Beschichtung
AUSSTATTUNG	gepolstertes Laptop-Fach, drei Außentaschen, großes Hauptfach, Organizer
FARBEN	Schwarz, Rot, Blau, Beige
INFO	<a href="http://www.evocsports.com/de">www.evocsports.com/de</a>

+ sehr leicht, tourentauglich

- ohne Brust- und Hüftgurt, keine Regenhülle

## 10 VAUDE

### CYCLE 22

Mit zwei Handgriffen verwandelt sich der Cycle 22 von der Gepäcktasche zum Rucksack. Die Tragevorrichtung eignet sich vor allem für kürzere Strecken, wofür sie bei diesem Pendler-Modell auch gedacht ist. Auch mit mehr Volumen erhältlich.

PREIS	<b>100 Euro</b>
GEWICHT/VOLUMEN	1.135 g/22 Liter
GRÖSSE	44 x 33 x 19 cm
MATERIAL	Polyester mit PU-Beschichtung; Polyamid (Futter)
AUSSTATTUNG	entnehmbare Regenhülle, verstaubares Befestigungssystem, gepolstertes Laptop-Fach, RV-Außentasche, großes Hauptfach, Blinklichthalter
FARBEN	Schwarz, Blau, Braun
INFO	<a href="http://www.vaude.com">www.vaude.com</a>

+ touren- und reisetauglich

- einfache Träger ohne Brust- und Hüftgurt



10



11



12



13

## 12 HABERLAND

### SPORTY RT 2000

Das Urban-Modell mit Dreifach-Verwendung: als Gepäcktasche am Rad, als Rucksack und als Schultertasche – und das alles in praktischem, geschmackvollem Design.

PREIS **99,95 Euro**

GEWICHT/VOLUMEN 1.250 g/16 Liter

GRÖSSE 32 x 13 x 40 cm

MATERIAL Polyester

AUSSTATTUNG großes RV-

Hauptfach, Karabinerhaken,

RV-Außenfach, Innenfächer für Tablet,

Handy etc., Schlüsselanhänger,

Flaschenhalter, Netzfach,

Reflexstreifen, Schultergurt, Tragegriff,

Klickfix-Kompaktschiene

FARBEN Schwarz

INFO [www.haberland.de](http://www.haberland.de)

+ stylisch und praktisch

- kein Brust- oder Hüftgurt

## 13 NEW LOOKS

### VARO BACKPACK 22 L

Einfach ausgestattet, aber robust und wasserdicht: Der Messenger-Rucksack mit Rollverschluss hat abnehmbare Träger und lässt sich mit wenigen Handgriffen als Gepäcktasche am Fahrrad befestigen.

PREIS **115,95 Euro**

GEWICHT/VOLUMEN 1.330 g/22 Liter

GRÖSSE 29 x 50 x 15 cm

MATERIAL Nylon

AUSSTATTUNG ausknöpfbares

Laptop-Fach, Rollverschluss,

Racktime-Befestigungsschiene,

zwei Mesh-Außenaschen,

Reflektoren, abnehmbare Trageriemen,

Brustgurt, abnehmbarer Hüftgurt

FARBEN Schwarz

INFO [newlooks.nl/de](http://newlooks.nl/de)

+ wasserdicht

- Befestigungsschiene stört leicht am oberen Rücken

## 11 DEUTER

### GIGA SL

Die Giga-Serie zählt zu den bewährten Klassikern unter den Business-Rucksäcken. Vor allem der Tragekomfort und die durchdachten Fächer lassen kaum Wünsche offen. Oder doch: Ein etwas breiterer Hüftgurt und eine Regenhülle wie beim Modell Giga Bike sollte Standard sein.

PREIS **90 Euro**

GEWICHT/VOLUMEN 850 g/28 Liter

GRÖSSE 48 x 32 x 18 cm

MATERIAL Polyester mit

PU-Beschichtung

AUSSTATTUNG Brustgurt,

abnehmbarer Bauchgurt, gepolstertes

Laptop-Fach, diverse Innentaschen und

-fächer, Organizer, abnehmbarer Schlüssel-Clip

FARBEN fünf Farbdesigns

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

+ Tragekomfort, viele Fächer und Taschen

- Regenhülle nur beim Modell Giga Bike

# SONDERSCHICHT

Kein Mut zur Marktlücke: Regenhosen für die Radtour gibt es reichlich. Doch Alltagsradler mit ihren anderen Anforderungen bleiben allzu oft im Regen stehen. Jenseits des schnell gezückten Regenschirms ist das Angebot überschaubar. Fünf Kandidaten für schauerliche Arbeitswege im Test

TEXT Jörg Spaniol

**WAS SIND SCHON** „60 Prozent Niederschlagswahrscheinlichkeit“, wenn man morgens bei klarem Himmelblau ins Büro radelt? Jedenfalls kein Grund, den stickigen Bus zu nehmen – denkt man, bis dann auf dem Heimweg zehn Liter Wasser pro Quadratmeter auf den Radler herabstürzen. Dann klebt die klamme Jeans am Bein, und das Feierabend-Shopping ist mit nasser Hose auch gestrichen.

Das statistische Risiko, am selben Tag ausgerechnet auf den zweimal 30 Minuten Alltagsweg gründlich geduscht zu werden, ist hierzulande eher gering, und so bleiben einem die

wenigen Male umso deutlicher in Erinnerung. Doch selbst wenn im Schrank eine solide Regen hose für die Radreise liegt – im Alltagsgepäck fehlt sie meistens. Ein Grund für ihren seltenen Einsatz dürfte das meist miserable Handling sein: Die Zeit zwischen den ersten dicken Tropfen und dem prasseln- den Schauer füllt der Regenhosen-Nutzer mit einem grotesken Stolpertanz, gefesselt von verdrehten Hosenbeinen und steckenbleibenden Schuhen. Im Stehen und ohne die Schuhe auszu- ziehen, lassen sich die wenigsten Regenhosen rasch über die Zivilkleidung ziehen. Wenn über- haupt, haben Rad-Regenhosen nur kurze Reiß- verschlüsse an den Beinen.

Einen schnelleren Schichtwechsel versprechen Modelle aus dem Bergsport. Das müssen sie auch, denn wer mit Steigeisen oder Ski im Steil- hang steht, kann nicht mal eben die Schuhe ausziehen, wenn das Mistwetter anrollt. Die ent- sprechenden Überhosen haben deshalb bein- lange, üblicherweise am Bund teilbare Reißver- schlüsse. Für anspruchsvolle Outdoor-Sportler gibt es viele solcher Hosen, doch ihre Preise lie- gen deutlich über unserem 200-Euro-Limit.

Nur fünf Muster aller Klassen kamen deshalb in die Endauswahl. Neben zwei Modellen mit teilbaren Reißverschlüssen (von Jack Wolfskin





und Vaude) lieferten die Regenschutz-Profis von Gore und der Sportdiscounter Decathlon sowie die niederländischen Tüftler von Rainlegs ihre Vorschläge zum Regenschutz für Radpendler. Die technische Bandbreite ist immens, die Preisspanne ebenso – sie reicht von 26 bis 200 Euro.

Am Ende des Praxistests überrascht das Ergebnis: Weil es im Kurzzeit-Einsatz auf dem Heimweg nicht auf höchstmöglichen Dampfdurchlass und maximalen Schutz ankommt, steht auch die einfach nur wasserdichte 26-Euro-Hose von Decathlon gut da, während die technisch hochwertige und radgerecht eng geschnittene Gore-Hose beim Umziehen mit Zivilschuhen Minuspunkte einfährt. Mit 30 oder 40 Zentime-

ter längeren Reißverschlüssen wäre sie mutmaßlich Testsieger. Die beiden Bergsport-Modelle überzeugen beim Anziehen, sind als Nothelfer im Stadtverkehr in Gewicht und Packmaß aber einigermaßen üppig. Interessante Alternative: Die für kürzere Strecken derzeit beste Immer-dabei-Lösung ist gar keine Hose. Die sogenannten Rainlegs mögen seltsam aussehen, doch der schnell angelegte Schutz für Oberschenkel und Knie ist preiswert, klein und leicht. Und damit kann er wirklich immer dabei sein – während die superdichten Regenhosen wieder mal zu Hause liegen.

## SO TESTET MYBIKE

Im MYBIKE-Labor warten mehrere standardisierte, an EU-Prüfnormen angelehnte Tests auf Regenschutzkleidung. So testen wir die Imprägnierung im Neuzustand sowie nach mehreren Wäschen. Dabei wird auch die Haltbarkeit der Nahtversiegelung untersucht. Anschließend simuliert eine Prüfmaschine eine Wassersäule von 3.000 Millimetern an verschiedenen Stellen des Textils. Die Ergebnisse dieser und weiterer Tests werden nach Punktetabellen bewertet. Im vorliegenden Testfeld haben wir die Labortests jedoch nur orientierend ins Ergebnis einbezogen: Aufgrund der großen konstruktiven Unterschiede der Testmuster ist ein Vergleich der Laborwerte nur ein Teilergebnis. Zudem zeigte keines der Muster im Labor gravierende Schwächen, die in diesem Einsatzbereich entscheidend wären. Entscheidend für die Beurteilung war daher letztlich der Praxistest.



### DECATHLON

#### CITY 900

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

#### Preis / Gewicht

25,99 Euro / 300 Gramm

**Besonderheiten** Packbeutel, Fußabdeckungen, Tascheneingriffe, Reflexmaterial, elastischer Bund

**Fazit** Wasserdichte, sehr günstige Hose ohne Dampfdurchgang. Die integrierten Schuhabdeckungen sind etwas umständlich überzuziehen. Der Reißverschluss reicht nur bis zum Knie, doch die Hosenbeine sind weit. Dadurch lässt sich die Hose auch über die Schuhe anzuziehen. Kein rad-spezifischer Schnitt, aber für den gelegentlichen Einsatz absolut ausreichend.



### GOREWEAR

#### ACTIVE TRAIL

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

#### Preis / Gewicht

199,95 Euro / 190 Gramm

**Besonderheiten** Schlüsseltasche, Schnürzug, Reflexprint, Beinweite verstellbar

**Fazit** Die federleichte, schlank und trotzdem bewegungsfreundlich geschnittene Hose aus Gore-Tex wäre für längere Pendlerstrecken technisch perfekt – mit längeren Reißverschlüssen. Mit Reißverschlüssen bis unters Knie eignet sie sich vor allem für Radsportler, die ganz bewusst bei Sauwetter unterwegs sind. Schnelles Anziehen unterwegs ist je nach Schuhen schwierig.



### RAINLEGS

#### RAINLEGS BASIC

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

#### Preis / Gewicht

32,50 Euro / 145 Gramm

**Besonderheiten** Auch in Reflex- und Thermo-Ausführung erhältlich

**Fazit** Die Rainlegs treten aufgrund ihrer Konstruktion in einer eigenen Liga an – und sie überzeugen in der Praxis. Kleines Packmaß, mit Steckschnallen und zwei Klettverschlüssen leicht anzuziehen, ausreichender Schutz ohne Hitzestau: Für ein paar Kilometer im Alltagsverkehr und bei mäßigem Regen gibt es derzeit nichts Besseres.



VAUDE

FLUID FULL-ZIP

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

**Preis / Gewicht**

90 Euro / 450 Gramm

**Besonderheiten** Teilbarer Reißverschluss, verstellbare Beinweite, Netzfutter, Reflexprint

**Fazit** Vaudes eher voluminös zu verpackende Hose überzeugt mit einem durchgehenden Reißverschluss, der das Anziehen erleichtert. Sie ist weit und wenig radspezifisch geschnitten, aber am Unterschenkel per Klett anzupassen. Vielleicht zu viel Hose für den Stadtverkehr, aber sicher ein Tipp für Radurlauber in nassen Gegenden.



JACK WOLFSKIN

KANUKA RIDGE PANTS

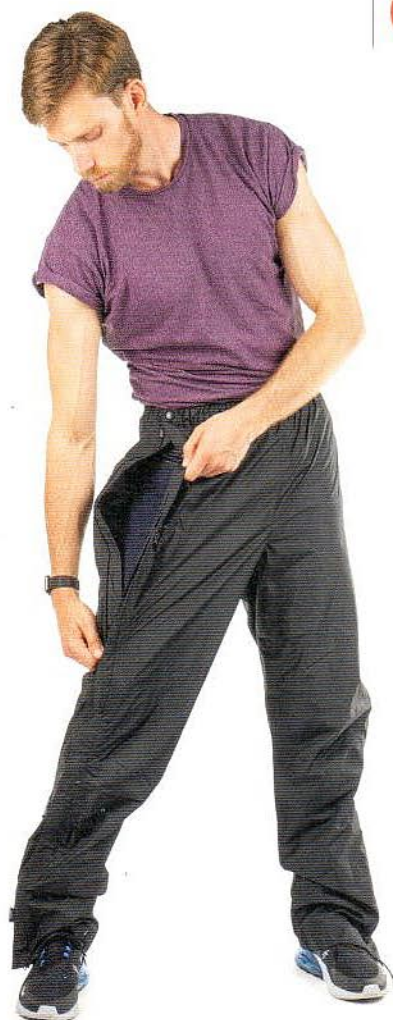
[www.jack-wolfskin.com](http://www.jack-wolfskin.com)

**Preis / Gewicht**

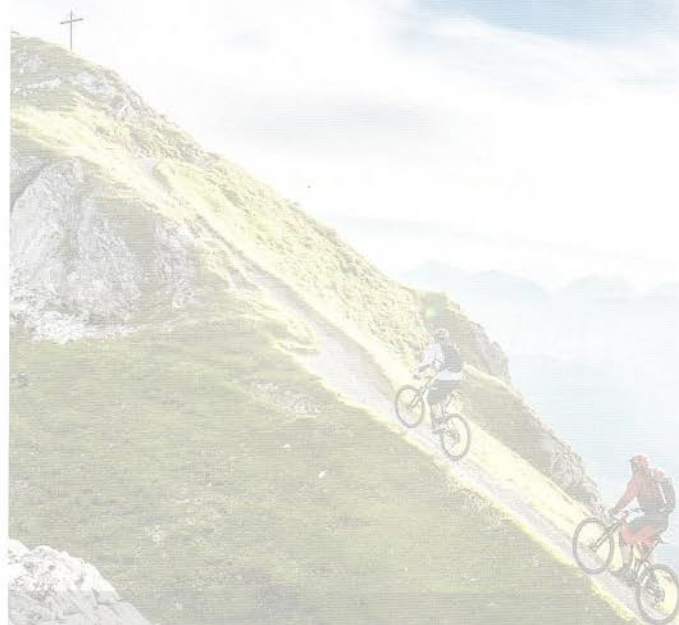
199,95 Euro / 470 Gramm

**Besonderheiten** Teilbarer Reißverschluss, Reflexprint, verstellbarer Bund, Verstärkungen an der Beininnenseite

**Fazit** Die gut verarbeitete Dreilagigen-Hose aus dem Trekkingbereich lässt sich prima anziehen und schützt überzeugend vor Nässe. Im Rad-Einsatz wären jedoch ein vorgeformter Schnitt und unten eng zu stellende Hosenbeine wünschenswert. Ohne Hosenklammern droht Kettenkontakt. So glänzt die robuste Kanuka-Hose eher als Multitalent denn als Rad-Regenhose.



# BIKEN OHNE LIMIT



► AB 8.10. IM HANDEL!

Oder gleich im Abo!

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



# RAMBO ODER STREBER?

Immer mehr Menschen bewegen sich täglich auf der Straße. Ohne Regeln und deren Befolgung drohen dabei ernste Unfälle. Aber wer kennt die Vorschriften schon ganz genau? Unser Psychotest: zehn Regel-Fragen für Radler – und was die Antworten über den Menschen am Lenker aussagen

TEXT Jörg Spaniol

## 1. Wie ist der Scheinwerfer an Ihrem Rad justiert?

- A** Jedes Mal anders, denn ich verwende ein Akku-Blinklicht, das nur bei Bedarf am Lenker ist. Hauptsache, ich werde gesehen.
- B** Mein Scheinwerfer strahlt waagrecht nach vorne. So reicht das Licht am weitesten und niemand kann mich übersehen.
- C** Die Mitte des Lichtkegels trifft etwa zehn Meter vor dem Rad auf die Straße.

## 2. Sie sind mit dem Leihrad unterwegs und lassen sich vom Handy navigieren. Wie ist das zulässig?

- A** Ich stecke das Telefon in die Tasche und vertraue den Ansagen im Kopfhörer.
- B** Ich nehme das Telefon in die Hand und halte ab und zu an, um den Weg zu kontrollieren.
- C** Ich spanne es mit einem Gummiring auf den Vorbau und beobachte es während der Fahrt aus dem Augenwinkel.

## 3. Wie benutzen Sie als Radfahrer einen Zebrastreifen?

- A** Ich fahre in Schrittgeschwindigkeit (maximal etwa 8 km/h) über die Straße.
- B** Der Zebrastreifen schützt mich nur als Fußgänger. Um die Straße zu überqueren, steige ich ab und schiebe.
- C** An innerstädtischen Zebrastreifen sind Autofahrer generell verpflichtet, für schwächere Verkehrsteilnehmer anzuhalten. Ich suche Blickkontakt zum Autofahrer und fahre weiter.

## 4. Sie fahren in eine deutlich ausgeschilderte „Fahrradstraße“. Ein Auto kommt entgegen. Was dürfen Sie erwarten?

- A** Dass der Fahrer langsam weiterfährt.
- B** Dass der Fahrer den Rückwärtsgang einlegt und die Fahrradstraße verlässt, denn ein Auto hat dort nichts verloren.
- C** Dass er notfalls an die Seite fährt und mir Platz macht. Er darf mich weder gefährden noch behindern.

**5. Sie fahren auf dem Radweg einer Vorfahrtsstraße. Eine rote Ampel zwingt die Autos zum Anhalten. Die Fußgänger haben Grün und queren die Straße. Wie verhalten Sie sich?**

**A** Wenn die Ampel direkt an der Fahrbahn links vom Radweg steht, gilt sie nur für die Autos. Der Radweg hat weiterhin Vorfahrt. Ich warne gegebenenfalls mit der Klingel und fahre weiter.

**B** Die Auto-Ampel gilt grundsätzlich auch für den begleitenden Radweg. Ich halte an und warte – ganz egal, ob Fußgänger queren.

**C** Ich verlangsame die Fahrt und lasse etwaigen Fußgängern den Vortritt.

**6. An einer roten Ampel ohne Radweg stauen sich die Autos. Wo warten Sie mit dem Fahrrad?**

**A** Wenn Platz ist, fahre ich vorsichtig rechts an der Warteschlange vorbei und stelle mich ganz vorne hin, um bei Grün gleich losfahren zu können.

**B** Ich überhole die Schlange links und schere rechts ein, wenn sie sich in Bewegung setzt oder Gegenverkehr kommt.

**C** Radfahrer sind genauso wartepflichtig wie Autos. Ich stelle mich in Fahrbahnmitte hinten an.

**7. Sie sind auf dem Radweg zügig unterwegs. Vor Ihnen fährt ein Schüler mit Kopfhörern Schlangenlinien. Was tun?**

**A** Ich suche die Lücke und fahre möglichst rasch rechts oder links vorbei. Wer keine Zeit zu reagieren hat, macht auch keine Fehler.

**B** Ich klinge mehrmals, rufe laut „Hallo“ und bleibe dahinter, bis er endlich rechts rüberzieht. Dann überhole ich ihn links.

**C** Ich warte eine Lücke im Autoverkehr ab, überhole auf der Straße und schere vor ihm wieder ein.

**8. Auf dem Radweg liegt knöchelhoch Schnee, während Straße und Gehweg geräumt sind. Was tun?**

**A** Ich fahre auf dem Gehweg.

**B** Ich fahre da, wo die Verhältnisse am besten sind.

**C** Ich fahre auf der Straße.

**9. Sie fahren auf eine Kreuzung zu und wollen rechts abbiegen. Die Ampel zeigt für Rechtsabbieger Grün. Wie geben Sie Handzeichen?**

**A** Kurz vor der Kreuzung strecke ich ein paar Sekunden lang die Hand raus. Dann bremsen ich mit beiden Händen am Lenker ab und fahre um die Kurve.

**B** Weil ich als Rechtsabbieger Grün habe, gebe ich kein Handzeichen.

**C** Ich strecke vor und während des Abbiegevorgangs, bis etwa zum Scheitelpunkt der Kurve, die rechte Hand aus.

**10. Sie begleiten radelnde Kinder auf ihrem Weg in die Grundschule. Wer fährt wo?**

**A** Wir fahren gemeinsam in Schrittgeschwindigkeit auf dem Gehweg.

**B** Wir fahren gemeinsam auf dem Radweg. Ich halte mich ständig links neben ihnen, damit sie nicht auf die Straße fahren.

**C** Die Kinder fahren auf dem Gehweg, ich fahre da, wo Platz ist und ich niemanden gefährde oder behindere. Das kann auf dem Gehweg sein oder auf der Straße.

So ist's Recht: Kreuzen Sie die zutreffende Lösung an. Für jede rechtlich korrekte Antwort gibt es drei Punkte, ansonsten zwei oder nur einen. Die Summe der Punkte kennzeichnet Ihren Radler-Typ.

**3 Punkte** 1C, 2A und C, 3B, 4C, 5B, 6A, 7B, 8C, 9A, 10A und C  
**2 Punkte** 1A, 2A, 3C, 4C, 5B, 6C, 8A, 9C  
**1 Punkt** 1B, 2C, 3A, 4B, 5A, 6A, 7B, 8B, 9B, 10B und C

## ERGEBNIS

**10–15 Punkte** Sind Sie ganz sicher, dass Ihre Eltern Sie nicht „Donald“ oder „Vladimir“ nennen wollten? Jedenfalls klingt da einiges nach „Radler first“ und „Weil ich es kann!“. Unser Tipp: Diskutieren Sie Ihr Regelverständnis mal mit befreundeten jungen Eltern, mit älteren Fußgängern oder mit Autofahrern. Nicht, weil die es wirklich besser wüssten. Sondern einfach, um ein Gefühl für mögliche andere Sichtweisen zu entwickeln, bevor es kracht.

**15–25 Punkte** Dürften wir mal einen kritischen Blick in Ihre Steuererklärung werfen? Ist da eventuell ein Bewirtungsbeleg vom Pizza-Essen mit der Freundin dabei, oder ein „häusliches Arbeitszimmer“, in dem sich der ebay-Krempel stapelt? Sie pflegen eine pragmatische Grundhaltung, bei der sich das gewissenhafte „eigentlich müsste man ...“ mit dem orientierenden Polizei-Suchblick an der roten Ampel mischt. Das erfordert einen wachen Verstand und eine gewisse Risikobereitschaft – auch wenn es meistens gutgeht.

**25–30 Punkte** Herr Lehrer, im Klo brennt das Licht, aber ich hab's schon ausgemacht.“ Hatten Sie auch so einen in der Klasse? Puh, Null-Fehler-Typen können anstrengend sein. Andererseits ist jemand, der sich so gut auskennt und entsprechend verhält, ein absolut begrüßenswerter Botschafter für den Radverkehr.

# DAS MACH ICH SELBST!

Schnellspann-Achsen sind eine clevere Methode, die Laufräder sicher im Rahmen zu verankern und sie doch ohne großen Aufwand und völlig ohne Werkzeug schnell ausbauen zu können. Worauf Sie bei Bedienung, Ein- und Ausbau achten müssen, hat MYBIKE hier zusammengefasst

TEXT Jochen Donner

## DARUM GEHT'S

Rennfahrer Tullio Campagnolo hat um 1930 die Exzenter-Spannachse erfunden, weil er schneller die Übersetzung wechseln wollte. Damals hatte ein Hinterrad zwei Ritzel: links und rechts der Achse. Beim Schließen der Schnellspann-Achse übt ein exzentrisch gelagerter Handhebel eine definierte Spannung auf die Stahlachse in der Radnabe aus. Dadurch entsteht zwischen den Kontermuttern der Nabe und den Ausfallenden eine hohe Klemmkraft, die das Laufrad sicher fixiert.

## SO GEHEN SIE VOR

Der Handhebel darf sich nur mit relativ hohem Kraftaufwand öffnen und schließen lassen. Dabei stellt man bei geöffneter Klemmung die Gegenmutter durch Drehen so ein, dass sich der Spannhebel gerade noch von Hand öffnen und schließen lässt. Es braucht oft ein paar Versuche, bis man die optimale Vorspannung gefunden hat. Achten Sie darauf, dass Exzenter und Gegenmutter ohne Verkanten in den Aussparungen der Ausfallenden und vorn in der Ausfallsicherung sitzen. Die vordere Spannachse müssen Sie stets einige Umdrehungen weiter aufschrauben, um das Vorderrad entnehmen zu können.

## PRAXIS-TIPPS

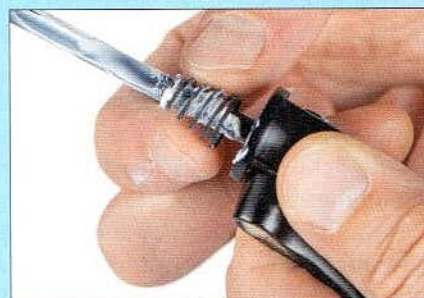
Bauen Sie Spannachsen mindestens einmal jährlich aus, um sie zu reinigen und zu schmieren. Der Spannhebel lässt sich geschmeidiger und mit geringerem Kraftaufwand bedienen, wenn er frei von Schmutzpartikeln und Rost ist. Überprüfen Sie die Spannkraft vor allem bei Scheibenbremsen häufiger, da hier besonders hohe Kraftmomente einseitig auf die Achsen wirken. Legen Sie die geschlossenen Hebel so an, dass sie sich nicht durch Hängenbleiben öffnen können.



Nach dem Öffnen des Schnellspannhebels müssen Sie die Gegenmutter am Vorderrad so weit aufdrehen, dass beide Endstücke über die Vertiefungen der Ausfallsicherung ragen. Erst dann kann man das Laufrad entnehmen. Beim Einbau müssen Sie die passende Vorspannung neu herstellen.



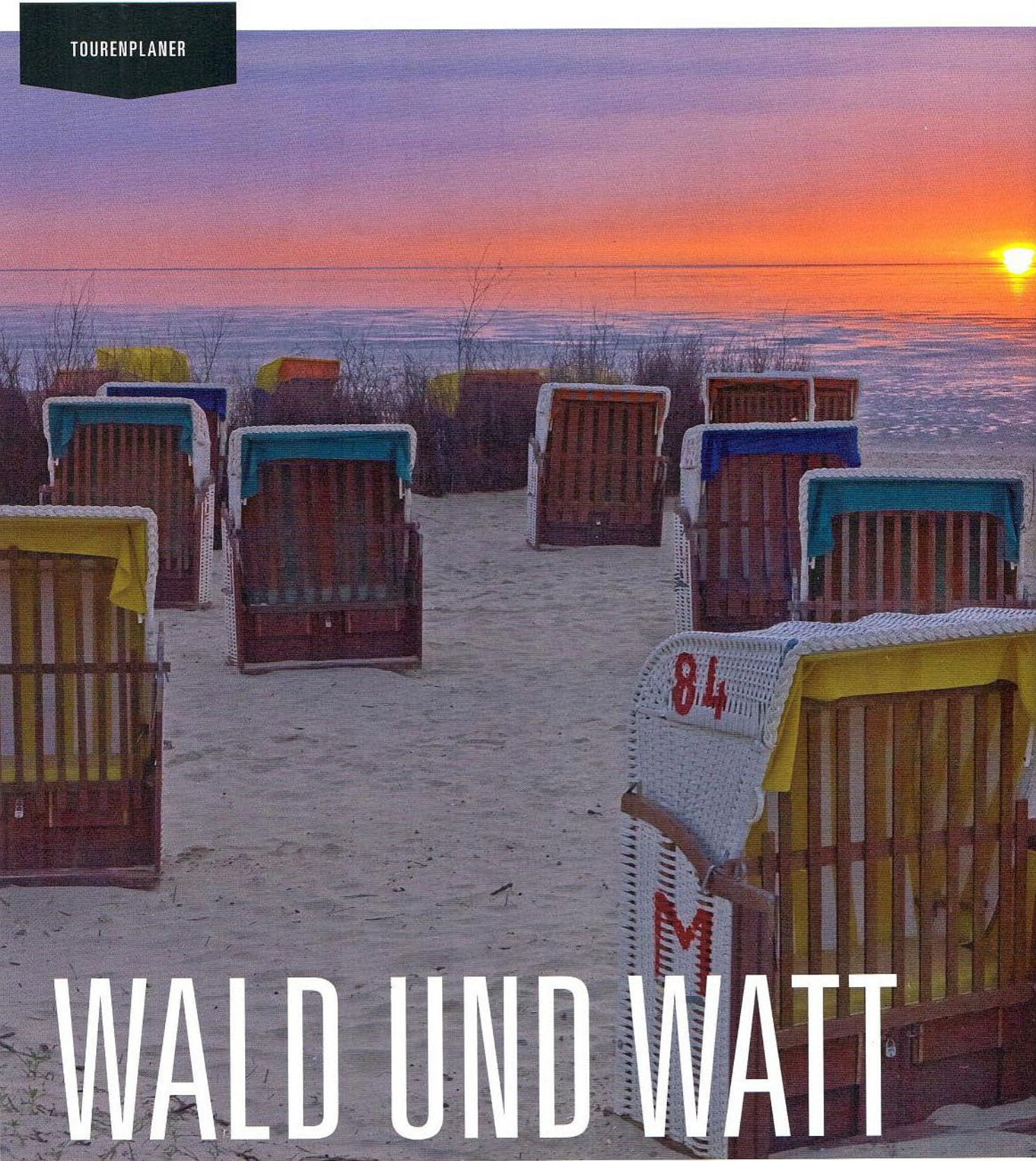
Reinigen Sie einmal im Jahr Achse, Exzenter, Gewinde und Gegenmutter mit einem öligen Tuch. Fetten Sie die Achsoberfläche, um Kontaktkorrosion zur Nabe zu vermeiden. Geben Sie einen Tropfen zähes Öl ins Innere des Exzenter-Mechanismus.



Beide Distanzfedern müssen mit ihrer breiten Basis jeweils nach außen zum Exzenter und der Gegenmutter zeigen. Sie zentrieren die Spannachse in der Hohlachse der Nabe.



Wenden Sie zum Schließen des Spannhebels soviel Kraft auf, dass kurzfristig ein Abdruck am Handballen zurückbleibt. Der Handhebel wird über den Exzenter-Totpunkt bis zum Anschlag nach innen gedrückt. Richten Sie ihn so aus, dass er auch bei Streifkontakt nicht versehentlich aufgerissen werden kann.



# WALD UND WATT

Geheimnisvolle Moore, uralte Buchenwälder, die Weite des Wattenmeers – deutsche Naturlandschaften sind spannender, als viele denken. Vor allem, wenn man sie mit dem Fahrrad oder E-Bike erfahren kann

# VOM TEUFELSMOOR ZUM WATTENMEER

Radwege zwischen Weser, Elbe und Nordseeküste

Wümme, Hamme, Oste, Geeste, Lune, Jade und Hunte – diese Namen sollte man sich merken. Das sind die Flüsse, an denen sich die flachen Radstrecken entlangwinden. Die Routen mit dem Kiebitz-Logo durch viel unberührte Naturlandschaft summieren sich auf 444 Kilometer, genug für eine lange Radreise. Aber es warten auch Alternativrouten, die sich für einen Wochenendtrip empfehlen, wie z. B. die Küstentour von Bremerhaven nach Cuxhaven. Zweifellos zu den Highlights zählen das Teufelsmoor mit dem Künstlerdorf Worpswede sowie das UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer an der Nordseeküste. Einen Kulturstopp sollte man unbedingt in Bremens Altstadt, in der Hansestadt Stade oder am Klimahaus in Bremerhaven einlegen.

## ANREISE

Viele Orte am Radweg sind per Bahn gut zu erreichen, wie etwa Bremen, Osterholz-Scharmbeck, Bremervörde, Stade, Cuxhaven und Bremerhaven.

## TOUR-KOMBINATIONEN

Elberadweg, Weserradweg,

Nordseeküsten-Radweg, Radfernweg Hamburg-Bremen

## SEHENSWERT

Altstadt von Bremen; Weltnaturerbe Wattenmeer; Bremerhaven; Nordseeheilbad Cuxhaven; Künstlerdorf Worpswede; Hansestadt Stade

## RADFREUNDLICH ÜBERNACHTEN

Hotel Muschelgrund in Cuxhaven, [www.muschelgrund.de](http://www.muschelgrund.de)  
Kiek in Hotel Zur Einkehr in Stade, [www.hotelzureinkehr.de](http://www.hotelzureinkehr.de)  
Hotel Buchenhof in Worpswede, [www.hotel-buchenhof.de](http://www.hotel-buchenhof.de)  
Gut Hörne in Kehdingen, [www.guthoerne.de](http://www.guthoerne.de)

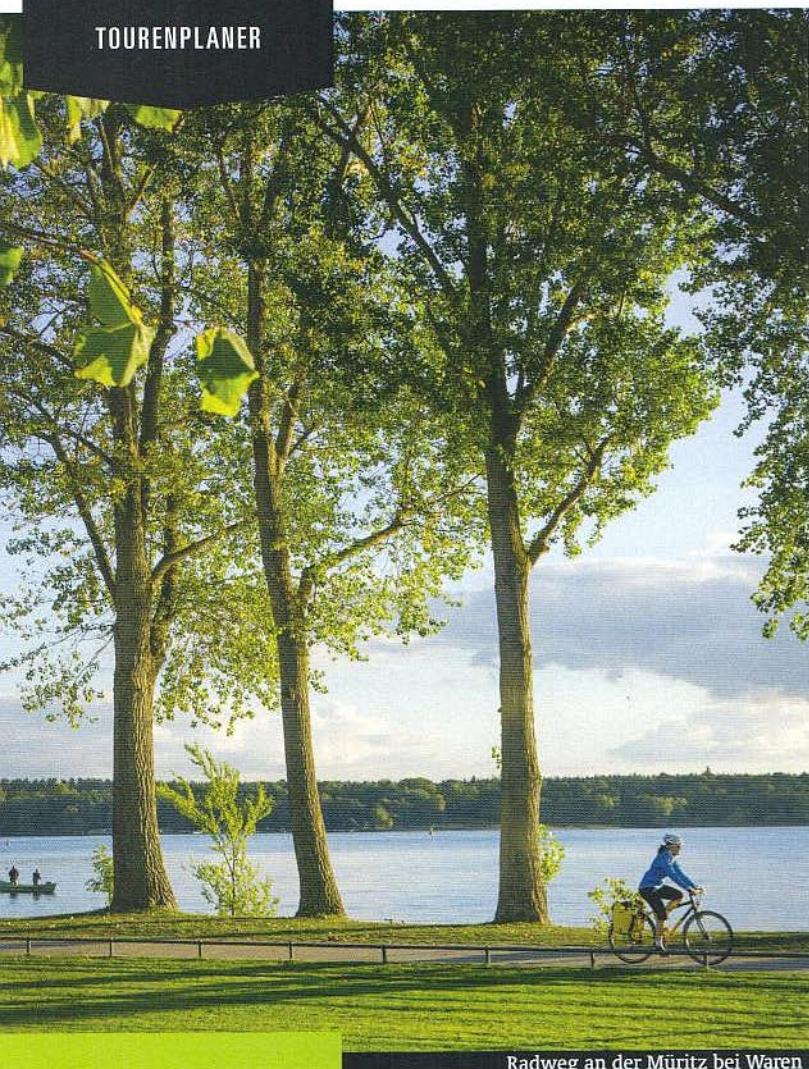
## LITERATUR/KARTEN

BVA-Spiralo-Radwanderkarte 1:75.000 „Vom Teufelsmoor zum Wattenmeer“; Broschüre „Vom Teufelsmoor zum Wattenmeer“, kostenlos beim Tourismusbüro

## WEITERE INFOS

[www.teufelsmoor-wattenmeer.de](http://www.teufelsmoor-wattenmeer.de)





Radweg an der Müritz bei Waren

## RUND UM DEUTSCHLANDS GRÖSSTEN BINNENSEE

Müritz-Radrundweg in  
Mecklenburg-Vorpommern

Von der Altstadt Warens führt der Weg quasi direkt in den Müritz-Nationalpark. Gut beschildert und familienfreundlich zeigt sich die steigungsarme Rundtour auf der gesamten 88 Kilometer langen Strecke über Vipperow bzw. auf der 112-Kilometer-Route über Lärz, Krümmel und Priborn. Für die kurze oder lange Tour entscheiden muss man sich am Ortsausgang von Rechlin. Man fährt meist auf gut befestigten Kies- und Sandwegen. Unterwegs lohnt sich immer wieder interessante Stopps an den Aussichtsplattformen an den Seeufern oder im Nationalparkdorf Boek mit dem Gutshaus. Wer im Sommer unterwegs ist, freut sich zudem über die Bademöglichkeiten, etwa am Bolter Ufer der Müritz. Auch das Westufer hat seine Reize, vor allem die ufernahen Passagen bis zur Sietower Bucht.



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

**TEUFELSMOOR**  
WEBCODE #6709

**MÜRITZ**  
WEBCODE #6710

**SCHWARZWALD**  
Webcode #6711

**RUWER-HOCHWALD**  
WEBCODE #6712

**ILMENAU**  
WEBCODE #6713

**NATIONALPARK  
HAINICH**  
WEBCODE #6714

### ANREISE

Idealer Startort der Runde ist Waren, das Heilbad und der alte Hafen an der Müritz, direkt an der Bahnlinie Berlin – Rostock.

### TOUR-KOMBINATION

Mecklenburgischer Seen-Radweg, Eiszeit-Route, Radweg Berlin – Kopenhagen, Havel-Radweg, Elbe-Müritz-Rundweg

### SEHENSWERT

Müritzeum-Erlebniszentrum in Waren; Oktagonkirche Ludorf; Stadthafen Waren; Käflingsberg-Aussichtsturm; Luftfahrt-museum Rechlin

### RADFREUNDLICH ÜBERNACHTEN

Nationalparkhotel Kranichrast

in Kargow-Schwarzenhof, [www.nationalparkhotel-kranichrast.de](http://www.nationalparkhotel-kranichrast.de)  
Flair Seehotel Zielow in Ludorf-Zielow, [seehotel-zielow.de](http://seehotel-zielow.de)  
Strandhotel & Restaurant Mirow, [www.strandhotel-mirow.de](http://www.strandhotel-mirow.de)

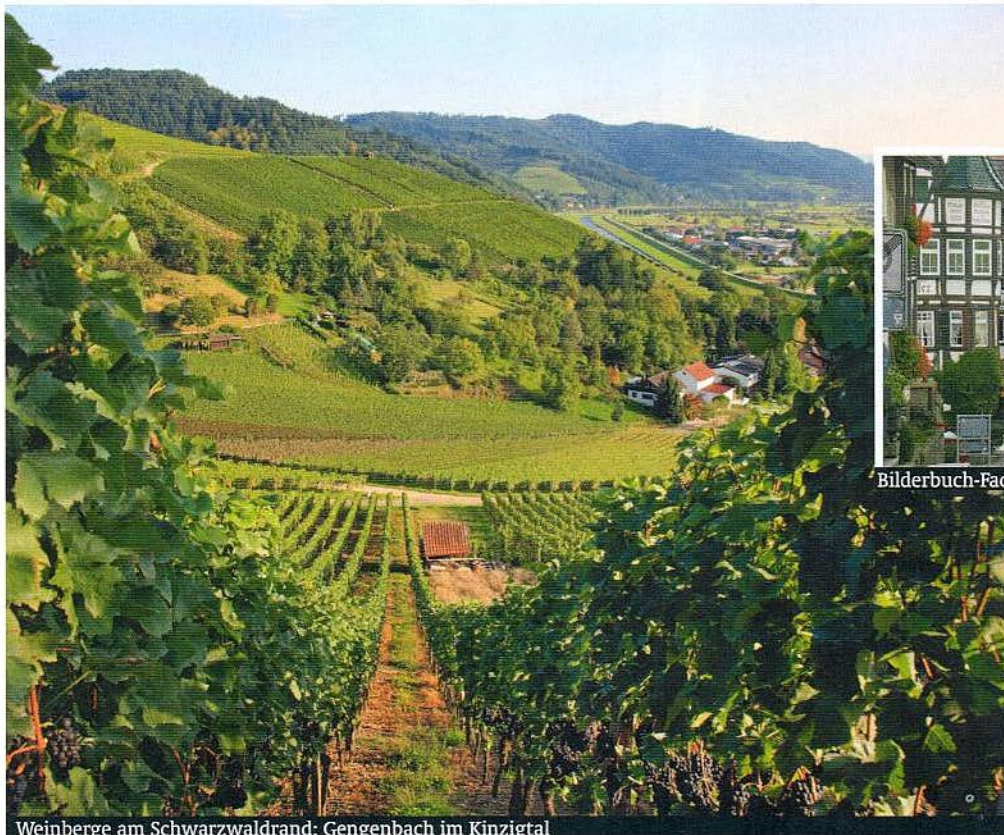
### LITERATUR/KARTEN

Klemmer Verlag Rad- und Wanderkarte „Rund um die Müritz“, 1:50.000; Bikeline-Radtourenbuch „Radregion Mecklenburgische Seen“, 1:75.000

### WEITERE INFOS

[www.mueritz-radrundweg.de](http://www.mueritz-radrundweg.de);  
[www.auf-nach-mv.de/radweg-mueritz-rundweg](http://www.auf-nach-mv.de/radweg-mueritz-rundweg);  
[www.waren-tourismus.de](http://www.waren-tourismus.de)





Weinberge am Schwarzwaldrand: Gengenbach im Kinzigtal



Bilderbuch-Fachwerk in Schiltach

## MEHR ALS KUCKUCKSUHR UND KIRSCHTORTE

Naturpark-Radweg im mittleren und nördlichen Schwarzwald

Deutschlands größter Naturpark und bekanntestes Mittelgebirge ist Schauplatz dieser abwechslungsreichen Mehrtagesrunde durch Weinreben, Streuobstwiesen und dunkle Wälder. Ein ideales Terrain für Sportler, E-Biker, Naturliebhaber und Gernesser. Nicht nur an den bergigen Strecken warten ausreichend „Tankstellen“ für E-Biker. Meist liegen diese bei den Gasthäusern, wo man auf köstliche Weise seine leer gefahrenen Energiespeicher wieder füllen kann. Immerhin gilt der Nordschwarzwald auch als Gourmetregion, nicht nur wegen der vielen Sternelokale. Kulturfreunde sollten Pausen an der Kunsthalle Baden-Baden, am Kloster Alpirsbach und an den Schwarzwaldhöfen im Kinzigtal einplanen. Kenner empfehlen, sich für die 262 Kilometer lange Schwarzwaldschleife insgesamt vier bis fünf Tage Zeit zu nehmen.



### ANREISE

Viele Orte am Radweg liegen an Bahnstrecken. Gut zu erreichende Startorte sind z. B. Baden-Baden und Freudenstadt.

### TOUR-KOMBINATIONEN

Rheintal-Radweg, Enztal-Radweg, Veloroute Rhin, Nagoldtal-Weg, Tour de Murg, Schwarzwald-Panorama-Radweg

### EINKEHRTIPP

„Schmeck den Schwarzwald“; die 50 Naturpark-Wirte bringen regionale Spezialitäten auf den Teller, [www.naturparkwirte.de](http://www.naturparkwirte.de)

### RADFREUNDLICH ÜBERNACHTEN

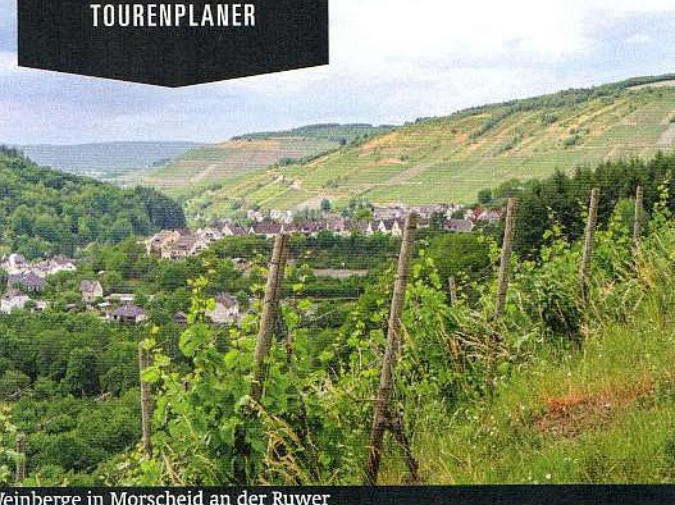
Hotel Adler in Freudenstadt, [www.adler-fds.de](http://www.adler-fds.de)  
Hotel Sarbacher in Gernsbach-Kaltenbronn, [www.hotel-sarbacher.de](http://www.hotel-sarbacher.de)  
Gasthof zur Traube in Bühl-Eisen-  
tal, [www.traube-gasthof.de](http://www.traube-gasthof.de)

### LITERATUR/KARTEN

Bikeline-Radtourenbuch 1:50.000  
„Naturpark-Radweg Schwarzwald Mitte/Nord“;  
Broschüre „Naturpark-Radweg“ mit Übersichtskarte und Adresse (gedruckt oder als PDF kostenlos beim Tourismusbüro)

### WEITERE INFOS

[www.naturpark-radweg.de](http://www.naturpark-radweg.de);  
[naturparkschwarzwald.de](http://naturparkschwarzwald.de)



Weinberge in Morscheid an der Ruwer

## MÜHLEN UND MOORE

### Ruwer-Hochwald-Radweg durch den Hunsrück

Es geht sanft am Fluss entlang durchs enge Tal der Ruwer, die auch für ihre exzellenten Weinlagen bekannt ist. Die Trasse der ehemaligen Hochwaldbahn steigt auf knapp 50 Kilometern selten mit mehr als einem Prozent und ist asphaltiert. So kann sich der Radwanderer ganz auf die stille Landschaft konzentrieren, vor allem zwischen Waldrach und Niederkell. Malerische Mühlen und trutzige Burgen, Stiftshöfe und pittoreske Dorfkirchen haben hier die Jahrhunderte überdauert.

#### ANREISE

Die Start- und Zielorte Trier (Ortsteil Ruwer) und Hermeskeil sind gut mit der Bahn zu erreichen.

#### TOUR-KOMBINATION

Moselradweg, Kylltal-Radweg, Radweg Naturpark Saar-Hunsrück, Hunsrück-Radweg, Primsradweg

#### SEHENSWERT

Dampflok-museum Hermeskeil; Hochwaldmuseum Hermeskeil; Burgruine Sommerau; Besucherbergwerk Fell; Weingut Maximin in Grünhaus

#### RADFREUNDLICH ÜBERNACHTEN

Hotel Brasserie Typisch in Kell am See, [www.hoteltypisch.com](http://www.hoteltypisch.com); Hotel Klosterschenke in Trier-Pfalzel, [www.hotel-klosterschenke.de](http://www.hotel-klosterschenke.de)

LITERATUR/KARTEN  
Interaktive Karte zum Radweg auf [www.outdooractive.com](http://www.outdooractive.com)

#### LITERATUR/KARTEN

Interaktive Karte zum Radweg auf [www.outdooractive.com](http://www.outdooractive.com)

#### WEITERE INFOS

[www.ruwer-hochwald-radweg.de](http://www.ruwer-hochwald-radweg.de); [www.hermeskeil.de](http://www.hermeskeil.de)



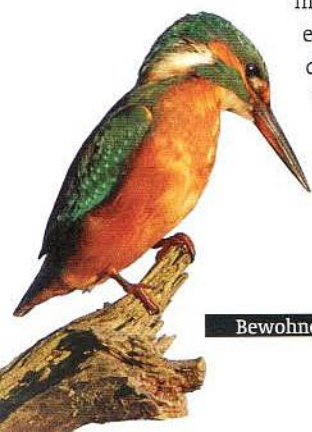
## ILMENAURADWEG

Bei Fischotter und Eisvogel

Die Ilmenau ist der bedeutendste Fluss in der Lüneburger Heide. Rund 120 Kilometer führt der Naturerlebnisradweg von den Quellbächen im Landkreis Uelzen bis zur Elbmündung im Hamburger Umland. Weil die Ilmenau Lebensraum für viele seltene Tier- und Pflanzenarten ist, wurde sie zum europäischen Flora-Fauna-Habitat ernannt. Mehr als 30 familienfreundliche Informationstafeln weisen auf die Besonderheiten des Naturschutzgebietes hin und klären Fragen wie:

Was ist ein Auwald? Warum brütet hier der Eisvogel? Ilmenau-Radler entdecken unterwegs nicht nur die Heimat von Fischotter & Co.

Von der Klosteranlage über mächtige Wasserburgen bis zu einer der größten Sonnenuhren Europas hält die Region allerlei Sehenswertes bereit.



Bewohner im Auwald: der Eisvogel



#### ANREISE

Viele Orte am Radweg liegen an der Bahnstrecke Hamburg – Uelzen – Hannover, wie z. B. der Startort Bad Bodenteich sowie Winsen, Bardowick, Lüneburg, Bad Bevensen, Suderburg und Wieren.

#### TOUR-KOMBINATION

Luhe-Radweg, Heide-Radweg, Elberadweg

#### SEHENSWERT

Burgmuseum in Bad Bodenteich; Museumsdorf Hösseringen; Kloster Medingen; Hansestadt Lüneburg

#### RADFREUNDLICH ÜBERNACHTEN

Landhaus zur Aue in Bad Bevensen, [www.hotel-landhaus-bad-bevensen.de](http://www.hotel-landhaus-bad-bevensen.de); Hotel zum Roten Tore in Lüneburg, [www.zumrotentor.de](http://www.zumrotentor.de)

#### LITERATUR/KARTEN

BVA-Spiralo-Fahrradkarte „Ilmenauradweg“ 1:50.000

#### WEITERE INFOS

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



Märchenkulisse: Buchenwald im Hainich

## FASZINATION BUCHENWÄLDER

Mit dem Rad durch den Nationalpark Hainich

Ein großer Teil des Nationalparks Hainich unweit von Eisenach sind angehende Buchen-Urwälder. Auf mehr als 50 Kilometern befestigter Wege können auch Radfahrer in dieses Naturphänomen eintauchen. Die wichtigste Strecke ist der Nationalpark-Rundweg über 25 Kilometer. Die Gelbe Route von Creuzburg nach Bad Langensalza und die Rote Route von Mühlhausen treffen im Herzen des Nationalparks aufeinander. Mehrere Radwege verbinden diese Routen mit weiteren Ausflugszielen, z. B. dem Mittelpunkt Deutschlands oder der Vogelschutzwarte in Seebach.

### ANREISE

Die Welterberegion Wartburg-Hainich ist gut an das Bahnnetz angebunden, vor allem die Bahnhöfe Eisenach, Bad Langensalza und Mühlhausen.

### TOUR-KOMBINATIONEN

Unstrut-Radweg, Unstrut-Werra-Radweg, Werra-Radweg

### SEHENSWERT

Baumkronenpfad Thiemsburg;  
Wildkatzenhof Hütscheroda;  
Vogelschutzwarte in Seebach

### RADFREUNDLICH ÜBERNACHTEN

Landgasthof Alter Bahnhof in Heyerode, [www.landgasthof-hainich.de](http://www.landgasthof-hainich.de); Hotel zum Herrenhaus in Hørselberg-Hainich, [www.hotel-zumherrenhaus.de](http://www.hotel-zumherrenhaus.de)

### LITERATUR/KARTEN

Flyer „Radfahren im Nationalpark Hainich“ im Tourismusbüro

### WEITERE INFOS

[www.nationalpark-hainich.de](http://www.nationalpark-hainich.de);  
[www.kultur-liebt-natur.de](http://www.kultur-liebt-natur.de)



Foto: Mauritius

# KINDER LEICHT



€ 24,90 [D]

ISBN 978-3-667-11576-8

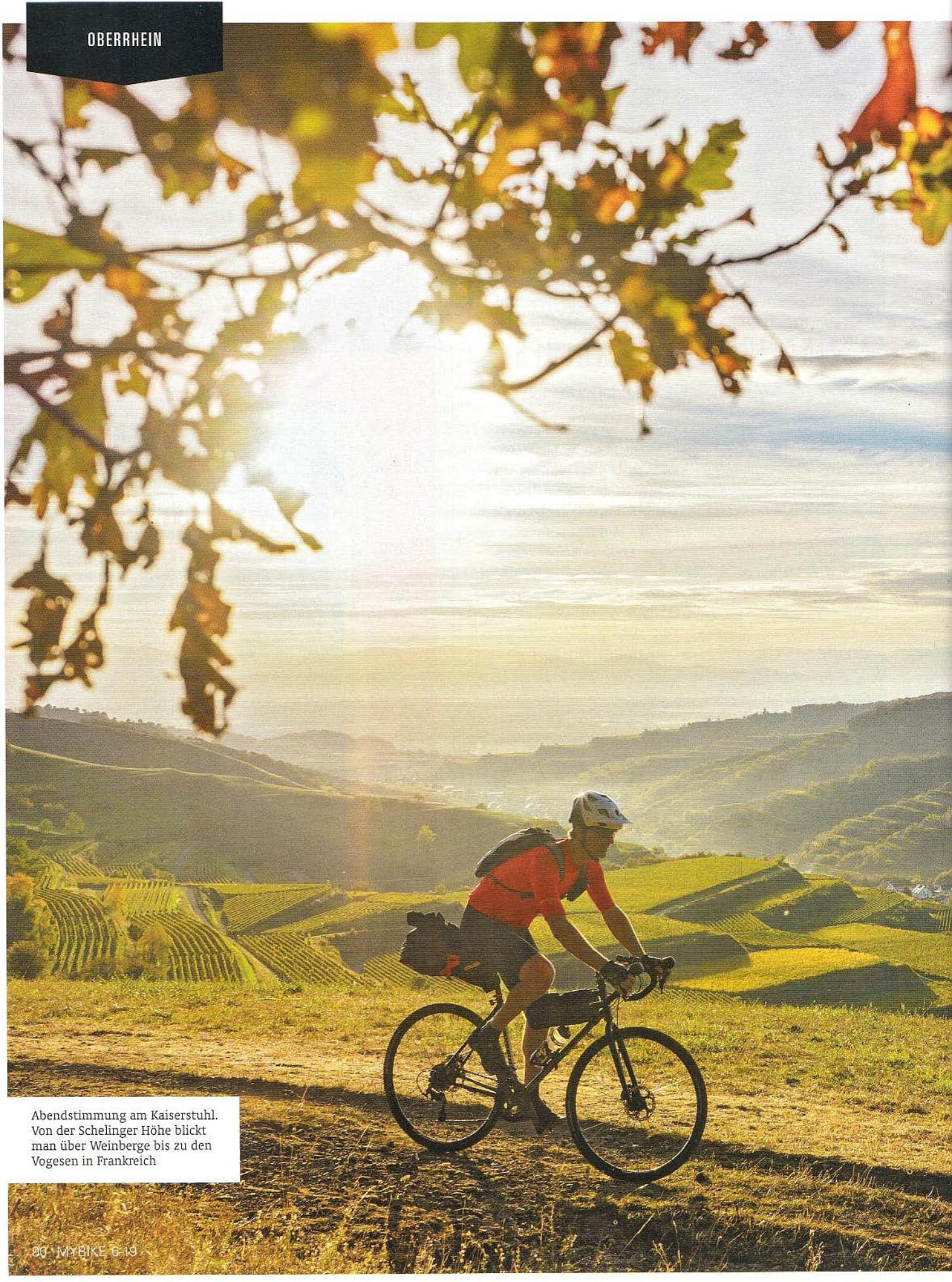
- Hardtail oder Fully? So finden Sie das richtige Mountainbike für Ihr Kind
- Fahrradbekleidung und Ausrüstung für das Bike
- Fahrtechnik-Übungen – Schritt für Schritt in Foto-Sequenzen erklärt
- Wo finde ich die besten Kindertrails und -parks in Österreich, Deutschland und der Schweiz?



[www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)



ELIUS KLASING



Abendstimmung am Kaiserstuhl.  
Von der Schelinger Höhe blickt  
man über Weinberge bis zu den  
Vogesen in Frankreich



# IM GELOBTEN LAND

Am südlichen Oberrhein herrscht ein ideales Klima – für den Weinbau ebenso wie für Radreisende. Verkehrsarme Traumstraßen schlängeln sich von Weinberg zu Weinberg. Berauschend ist das nicht nur auf dem Rad

TEXT Patrick Kunkel FOTOS Martin Kirchner

**FRÜHMORGENS AM KAISERSTUHL**, die Etappe hat noch gar nicht richtig begonnen, da steigen wir wieder aus dem Sattel. Weinprobe. So läuft das hier, in Deutschlands wärmstem und kleinstem Mittelgebirge.

Arno Landerer steht vor einem riesigen Weinfass und lächelt beseelt. „Sokrates vom Kaiserstuhl“ hat ihn mal einer genannt. Landerer – weißhaariger Winzer und Poet – sei weise wie der griechische Philosoph und zudem erfüllt von einer sokratischen Liebe zu Weinfässern. Was offensichtlich ist. 25.000 Liter Kaiserstühler Spätburgunder schwappen hinter ihm zwischen den Eichenplanken. Das größte genutzte Weinfass Südbadens steht hier, im Keller des Winzervereins Oberrotweil. Landerer war lange Zeit dessen Vorsitzender: „Alle paar Jahre wird das Fass gereinigt. Wenn man dann durch das enge Loch kriecht und sich drinnen das Lampenlicht in den Weinkristallen bricht – das ist eine metaphysische Erfahrung.“

Mit der Linken streicht er sachte über das risige Holz, mit rechts führt er ein Gläschen des feinen Roten zu den Lippen: „Die Gärung, das ist das Wunder des Planeten“, deklamiert Landerer und zeigt uns dann riesige Edelstahlbehälter, die bis unter die Decke ragen, mehr als zehn Meter hoch. Eine Kathedrale des Weins: „Wir laufen durch eine halbe Million Liter Spätburgunder“, erklärt der Winzer, 220 Winzerfamilien liefern ihre Trauben in der Kooperative ab, die diesjährige Lese sei bereits abgeschlossen.

## WEIN ZUM FRÜHSTÜCK

„Das wird ein zauberhaftes Weinjahr, ich kann mich an keine Lese mit so hoher Qualität erinnern“, sagt Landerer. Allerdings sei der Klimawandel inzwischen greifbar. Was am Oberrhein bedeutet: noch mehr Sonne als sowieso schon. „Mittlerweile herbsten wir einen Monat früher. Die Reben sind bislang gut klargekommen, wir Winzer aber nicht. Wenn du im Rhythmus der Natur aufwächst, gibt das unendliche Sicherheit. Mit den Verirrungen des Klimas gerät man als Winzer aus dem Takt.“

Wir aber auch: Frühmorgens vor der Radtour schon Spätburgunder probieren ist nicht die beste Idee. Immerhin fühlen wir uns beschwingt, als wir wieder auf die Bikes steigen. Nur die Beine sind schwer. Ich grinse: Genau so hatten wir uns



Nicht nur Wein allein: Markgräflerland und Kaiserstuhl sind der Obstgarten des südlichen Oberrheintals

## KAISERSTUHL

Wie eine Insel ragt das Mini-Mittelgebirge zwischen Vogesen und Schwarzwald aus der Oberrheinebene. Der einstige Vulkan mit dem 557 Meter hohen Totenkopf als höchstem Gipfel gilt als wärmste Region Deutschlands. Das ausgesprochen sonnige und milde Klima ist ideal für den Weinbau. Terrasierte Weinberge mit meist verkehrsarmen Sträßchen und asphaltierten Weinbergwegen machen den Kaiserstuhl zu einem Traum für Radler



das ja vorgestellt. Eine Rundtour in drei Etappen durch die schönsten Weinregionen am südlichen Oberrhein, Markgräflerland, Kaiserstuhl, dann rüber nach Frankreich ins Elsass und zurück. Dazwischen: Aussichten genießen, Wein probieren. Gut essen. Ach ja: und Rad fahren.

Das bereitet gerade Mühe: Generationen von Kaiserstühler Winzern haben mit ihren Karren und später mit Traktoren steile Hohlwege in die abschüssigen Hänge aus Löß gefräst. Seit der Römerzeit wird hier Weinbau betrieben. Die Rampen sind zwar asphaltiert, aber gehen dennoch richtig in die Beine. Doch hinter jeder Biegung ziehen uns die weiten Blicke in ihren Bann. Im Westen wälzt der Rheinstrom durch das fruchtbare Talmosaik aus Obstplantagen, Feldern und kleinen Dörfchen. Aus dem fernen Morgendunst ragen die dunklen Silhouetten der Vogesen in Frankreich – die üppig grünen Weinhänge des Elsass sind unser Tagesziel.

Doch wir kämpfen noch mit der Hitze in den Weinterrassen auf deutscher Seite: Grillen zirpen in den Böschungen, Smaragdeidechsen sonnen sich auf warmen Steinen. „Der Kaiserstuhl liegt wie eine Insel im Oberrheingraben zwischen Schwarzwald und Vogesen“, hatte uns Andrea Köngeter am Tag zuvor erklärt. Die Kaiserstühlerin ist Inhaberin eines Bike-Reiseveranstalters und hatte uns ein Stück des Weges begleitet. Das Gebirge entstand aufgrund vulkanischer Aktivitäten in der Oberrheinebene. „Es ist überschaubar, aber mich faszinieren die vielen unterschiedlichen Naturräume, die auf diesem kleinen Gebiet ganz nah beieinander liegen. Die Rebterrassen, die Weiden, die Wälder sind ja eine vom Menschen geschaffene Kulturlandschaft.“

Kathedrale des Weins:  
In der Kaiserstühler Winzer-  
genossenschaft lagert eine  
halbe Million Liter Rotwein





1 Steinig, aber idyllisch: elsässischer Weinbergsweg hinauf zum Bollenberg, im Hintergrund das Dorf Westhalten. Auf der anderen Seite hätte es einen Asphaltweg gegeben

2 Eguisheim, typisch Elsass: Fachwerkhäuser, enge Gässchen – und natürlich ein Weingeschäft neben dem anderen

3 Winzer machen nicht nur Wein, viele produzieren auch Hochprozentiges, so wie die Obstbrände von Benoit Meyer im Elsass



Ganz ähnlich sieht es auch im Markgräflerland aus, wo wir am Tag zuvor gestartet waren. Dort, wo der Schwarzwald auf die Rheinebene trifft, erheben sich sanft geschwungene Weinberge so weit das Auge reicht. „Was uns vom Kaiserstuhl trennt“, sagt Winzerin Andrea Engel aus Müllheim: „Wir haben den Gutedel!“ Die Rebsorte ist rund 5.000 Jahre alt und für die Markgräfler ein guter Grund, stolz zu sein, denn in Deutschlands einzigem nennenswertem Anbaugebiet gedeihen mehr als 1.000 Hektar. Auch die Böden sind anders als am vulkanischen Kaiserstuhl. Man schmeckt das, denn der Gutedel hat den großen Vorzug, dass er seinen Geschmack weniger von der Traube als vielmehr von der Bodenbeschaffenheit und dem Mikroklima einer Lage erhält. „Bei uns regnet es auch mehr als am Kaiserstuhl“, sagt die Winzerin, die seit Jahren schon auf naturnahen Weinbau setzt. „Der Gutedel braucht eine gewisse Feuchtigkeit, dieses Jahr war es bereits grenzwertig trocken.“

### IN DER HITZE DES VULKANS

Für Außenstehende sind solche Differenzen relativ: Das Markgräflerland wird wegen seiner reizvollen Landschaft und des milden Klimas regelmäßig „Toskana Deutschlands“ genannt, der Freiburger Reiseautor Wolfgang Abel nennt seine Heimatregion schlicht: „das gelobte Land.“ Für uns Reiseradler ist der kleine Winkel ein Traum: „Hier folgen Straßen der Landschaft, nicht umgekehrt“, beschreibt es Abel. Auf kleinen, geteerten Wirtschaftswegen ohne Verkehr und den typischen Hohlwegen durchqueren wir die Gegend südlich von Freiburg an einem halben Tag, ehe wir abends die Schelinger Höhe am Kaiserstuhl erklimmen, von dort die gestaffelt angeordneten Rebterrassen im goldenen Abendlicht bestaunen und dann trotz fortgeschrittener Stunde im kurzen Shirt bergab rauschen – so warm ist es noch im einstigen Vulkan.

Auch am Tag darauf bretzelt die Sonne vom strahlend blauen Himmel. Statt kleinteiliger Felder und Obstplantagen dominieren jedoch öde, kilometerlange Maisfelder die französische Rheinseite. Erst als wir am Mittag die Weinbaugebiete des Elsass erreichen, wird die Strecke landschaftlich deutlich attraktiver, wir müssen aber auch kräftiger in die Pedale treten. Über 100 Kilometer erstrecken sich die hügeligen Weinberge des Elsass am Fuße der Vogesen: Wir pedalieren durch charmante kleine Winzerdörfer, die oft noch geprägt sind von farbenprächtigen, uralten Fachwerkbauten und stattlichen Bauernhöfen.

### DIE RÖMER WAREN'S

Egal ob Kaiserstuhl, Markgräflerland oder Elsass:

Vor mehr als

# 2.000

Jahren brachten sie die ersten Reben in die heutigen Weinbaugebiete am südlichen Oberrhein. Kein Wunder, die Hügel dies- und jenseits des Rheins sind sonnenverwöhnt, das Elsass etwa weist die geringsten Niederschlagsmengen in Frankreich auf. Auf deutscher Seite verursachen die warmen Südwestwinde, die durch die Burgundische Pforte ins Land strömen, und eine überdurchschnittlich hohe Sonnenscheindauer von mehr als 1.700 Stunden im Jahr das ideale Weinbauklima



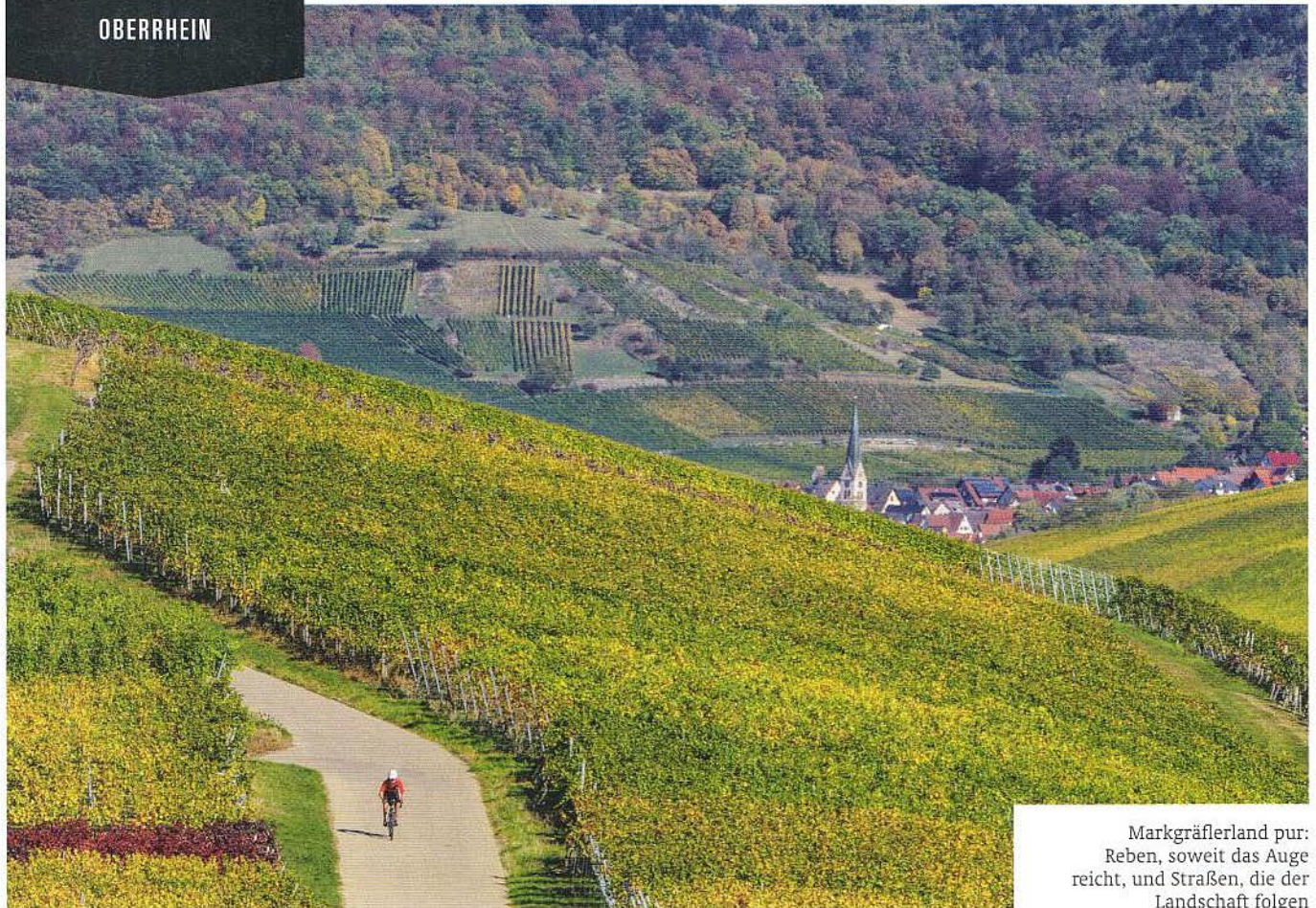
## ELSASS

Wie Kaiserstuhl und Markgräflerland blickt die sonnige Region am Fuße der Vogesen auf eine lange Weinbautradition zurück. Schon im Mittelalter wurde in rund 160 Orten Wein angebaut. In verträumten elsässischen Fachwerkdörfern findet man neben reichlich Weinbautradition eine bodenständige bis feine Gastronomie – und zwischen den Orten gut ausgebaute Radrouten

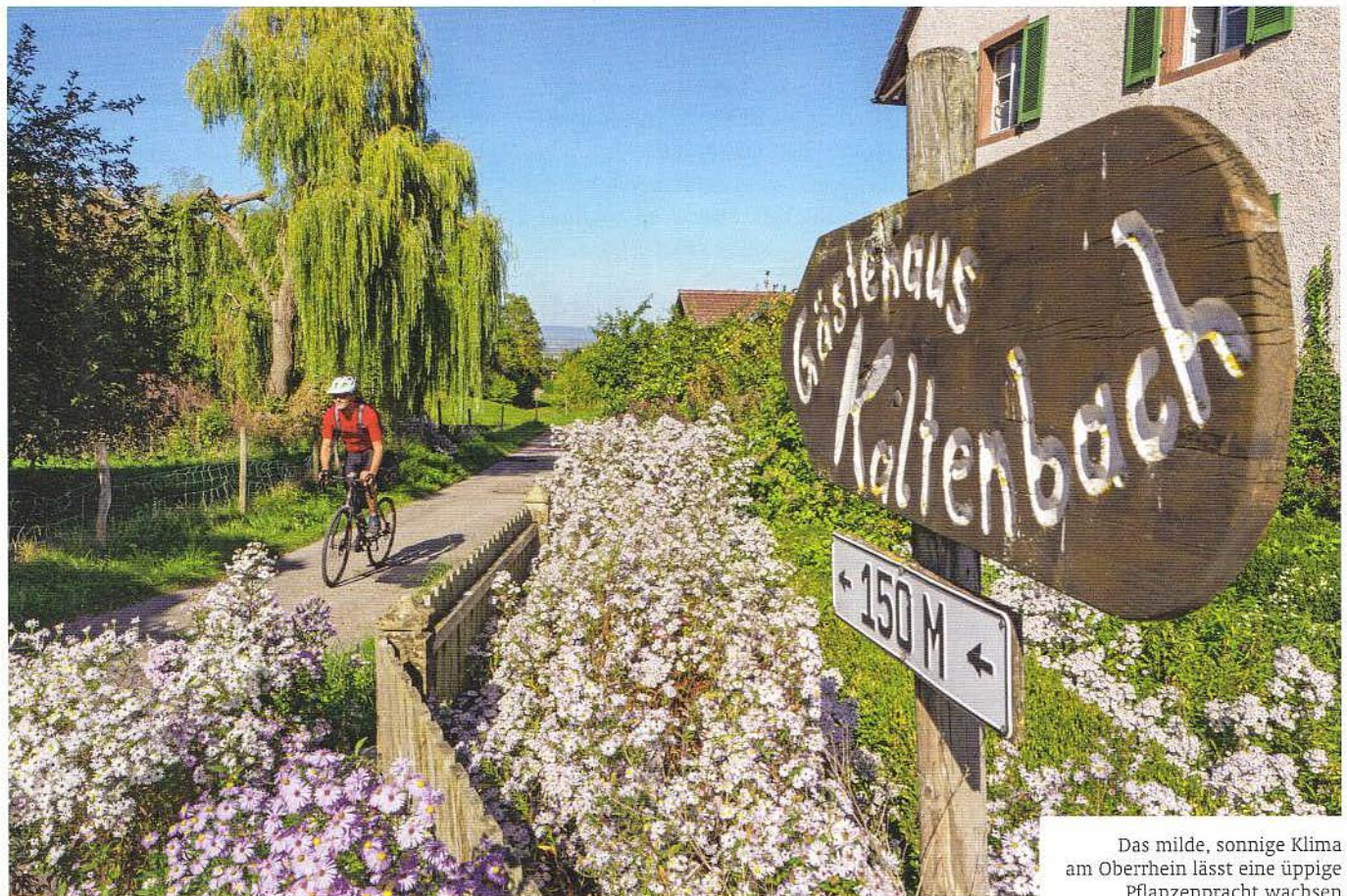
Auf der Spitze des Bollenbergs bei Westhalten bewirtschaftet Benoît Meyer in dritter Generation das gleichnamige Weingut. Wir haben uns den steinigsten Weg hinauf zwischen den Reben gesucht, es rumpelt arg, doch der Blick ins Tal mit dem idyllischen Weindorf im Hintergrund stimmt uns wieder milde; oben dann die weiten Ausblicke auf den jetzt ganz fernen Schwarzwald. Sogar die Alpenspitzen sehen wir in der klaren Luft.

Am nächsten Morgen: Im Keller des 39-jährigen Winzers blubbert der junge Wein in den Fässern. Noch ist es gärender Traubensaft – in einem knappen halben Jahr edler Wein. Wie auf deutscher Seite sind auch im Elsass die meisten Reben bereits abgeerntet – viel früher als sonst: „Voriges Jahr waren wir um die Zeit noch mitten in der Ernte.“ Auch Meyer beschäftigt das Klima. Das Wetter sei unvorhersehbarer geworden. „Bei uns hat es dieses Jahr vergleichsweise viel geregnet, sodass die Hitze für eine gute Ernte gesorgt hat. Doch in anderen Teilen des Elsass ist der Wein nahezu eingegangen.“ Sorge bereitet ihm ein neuer Schädling: die Rebzikade, die mit dem warmen Klima aus Südeuropa einwandert und dort bereits tote Reben hinterließ.

Meyer entkorkt eine Flasche Riesling. Schon wieder ein Gläschen direkt nach dem Frühstück? Sei's drum. Bei einer Radreise durch Weingebiete versetzen uns eben nicht nur die aufregend schönen Strecken in entspannte Stimmung und gute Laune.



Markgräflerland pur:  
Reben, soweit das Auge  
reicht, und Straßen, die der  
Landschaft folgen



Das milde, sonnige Klima  
am Oberrhein lässt eine üppige  
Pflanzenpracht wachsen



# INFOS SÜDLICHER OBERRHEIN

## BESTE REISEZEIT

Die Radsaison am südlichen Oberrhein beginnt bereits Anfang, Mitte April und dauert bis Ende Oktober. Im Sommer kann es in den Weinbergen sehr heiß werden. Besonders reizvoll sind die Weinregionen im Spätsommer und Herbst rund um die Lese – und wenn sich das Laub verfärbt.

## SPRACHE

Das Elsass wechselte mehrmals die politische Zugehörigkeit. Nach dem ersten Weltkrieg gehört es endgültig zu Frankreich. Traditionell werden dies- und jenseits des Rheins alemannische Dialekte gesprochen. Heute ist das Elsässerditsch nur noch wenigen jungen Leuten geläufig.

## ÜBERNACHTEN

Oberrotweil: Landhaus Trautwein. Ruhiges Frühstückshotel am Ortsrand. DZ/F 95 Euro. [www.landhaustrautwein.de](http://www.landhaustrautwein.de)  
Müllheim: Hotel Altes Spital. Stilvoll saniertes Gebäude mitten im Ort und dennoch ruhig. DZ/F 98 Euro. [www.spitalhotel.de](http://www.spitalhotel.de)  
Westhalten: Hotel du Bollenberg. Großes Hotel, aber sehr schön auf dem Weinberg gelegen. DZ/F ab 85 Euro. [www.hoteldubollenberg.com](http://www.hoteldubollenberg.com)

## ESSEN UND TRINKEN

Ob Sternegastronomie, traditionelle Wirtschaft oder einfache Vesperstube: Es empfiehlt sich in jedem Fall, dazu die örtlichen Weine zu probieren. Die Vielfalt der Rebsorten ist beeindruckend. Grau- und Weißburgunder (Pinot gris und blanc) sowie Spätburgunder (Pinot Noir) werden in allen drei Regionen kultiviert.  
Oberrotweil: Gasthaus zum Kaiserstuhl. Sehr gute, gehobene Kaiserstühler Küche. [www.gasthaus-zum-kaiserstuhl.de](http://www.gasthaus-zum-kaiserstuhl.de)  
Bollenberg: Auberge au Vieux Pressoir. Elsässische Sterneküche. [www.bollenberg.com](http://www.bollenberg.com)  
Alternative: Caveau in Orschwihr. Erst Weinbergsspaziergang, dann traditionell elsässisch speisen. [www.caveau-orschwihr.com](http://www.caveau-orschwihr.com)  
Müllheim: Winzerhaus. Badische und saisonale Küche. Einfach, gut, nettes Ambiente. [www.winzerhaus-muellheim.de](http://www.winzerhaus-muellheim.de)

## SEHENSWERT

Cave Schoenheitz, Wihr-au-Val (ca. 7 km Abstecher ins Munsterthal): Hier wird jede einzelne Traube noch per Hand geerntet. Der traditionelle Winzer bietet auch deutschsprachige Weinproben und Führungen an. [www.vins-schoenheitz.fr](http://www.vins-schoenheitz.fr)

## KARTEN

Freizeitkarten Baden-Württemberg des LGL: „Freiburg im Breisgau, Kaiserstuhl“ und „Lörrach“, 1:50.000, 7,90 Euro. <https://shop.lgl-bw.de>  
„Radkarte Elsass Süd“, 1:75.000, Bikeline, 7,90 Euro

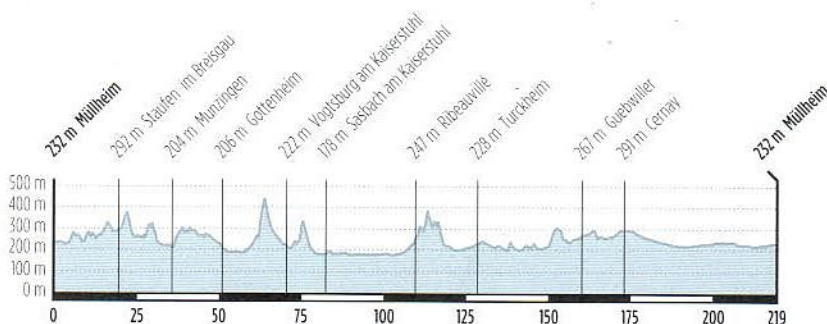
## LITERATUR

Wolfgang Abel, „Markgräflerland. Ein Gang durchs gelobte Land“ und „Kaiserstuhl. Streifzüge

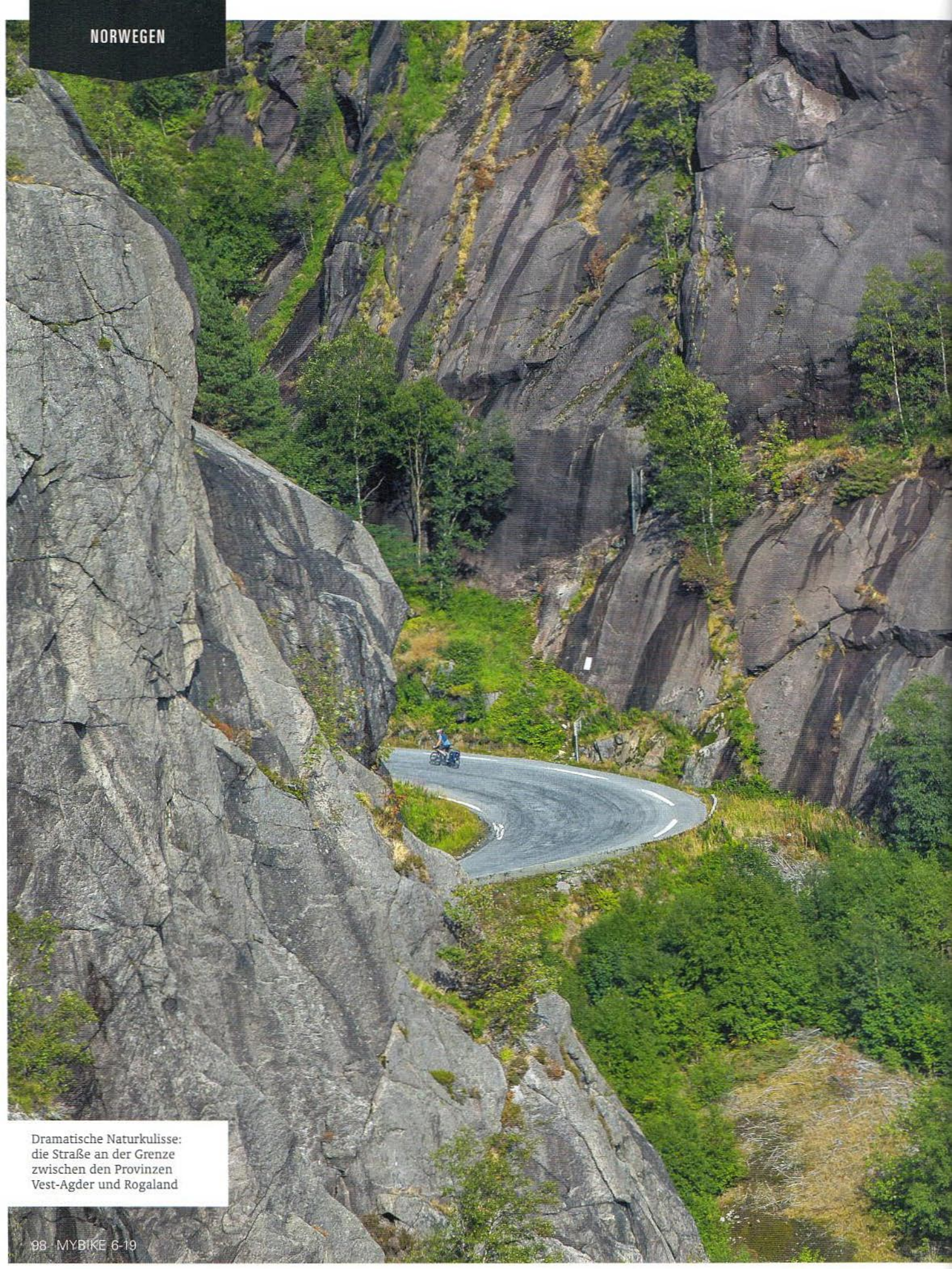
zwischen Rebstock und Himmelburg“, je 23 Euro, [www.oaseverlag.de](http://www.oaseverlag.de)  
Reiseführer „Elsass“, von Antje und Gunter Schwab. Detaillierter, sorgsam recherchierter Reiseführer mit Tiefgang. Michael Müller Verlag, 21,90 Euro

## INFOS

[www.naturgarten-kaiserstuhl.de](http://www.naturgarten-kaiserstuhl.de)  
[www.tourismus-elsass.com](http://www.tourismus-elsass.com)  
[www.markgraefler-land.com](http://www.markgraefler-land.com)



Die GPS-Daten zum Download, eine detaillierte Karte und noch mehr Bilder gibt es unter [mybike-magazin.de](http://mybike-magazin.de), Webcode #6707



Dramatische Naturkulisse:  
die Straße an der Grenze  
zwischen den Provinzen  
Vest-Agder und Rogaland



# FREILUFTLEBEN

Die Radreise zwischen Stavanger und Kristiansand auf dem norwegischen Teil des Nordseeküsten-Radwegs ist wunderschön, aber auch hammerhart. Auf unserer Nordsjøvegen-Tour entlang der traumhaften Küste mit ihren Fjorden und unzähligen Schären warten 350 Kilometer rund 6.000 Höhenmeter

TEXT: Sven Bremer · FOTOS: Henning Angerer



Der Jøssingfjord gräbt sich in die umliegenden Felsen (oben); die rauhe Küste bei Mandal, Norwegens südlichster Stadt



**AM LETZTEN ABEND** unserer Reise schickte uns Erik aus Kristiansand eine SMS mit einem Smiley und der Nachricht, dass unsere Fähre nicht fahren würde. Ja, schrieb er noch, Norwegens Natur könne „really rough“, also „wirklich rau“, sein. Dann schickte er noch einen extra grinsenden Smiley hinterher und fügte hinzu. „Aber so ein Trip kann ja auch eine tolle, neue Erfahrung sein!“ Ich konnte Erik nicht sofort antworten. Seine Nachricht kam zu einem Zeitpunkt, als es bei uns in der Nähe von Mandal an Norwegens Südküste gerade regnete. Aber es regnete nicht einfach vom Himmel herunter, der Regen peitschte waagerecht durch die Luft, die Boote im kleinen Hafen von Tregde hüpften wie Flummis an ihren Stegen herum. Das mit dem waagerechten Regen hatte seine Ursache in dem Sturm, der gerade an der Küste aufzog. Und aufgrund dieses Sturms war auch unsere Fährfahrt zurück nach Dänemark abgesagt worden.

Aber Erik hatte Recht. Unsere Tour auf dem Nordsjøvegen, dem norwegischen Part des Nordseeküsten-Radwegs, war sowohl „rough“ als auch eine tolle, neue Erfahrung. Eine Erfahrung, wie die Norweger sie lieben. „Friluftsliv“ heißt das hier oben, wörtlich übersetzt „Freiluftleben“, sinngemäß am besten übersetzt mit „In-der-Natur-aktiv-sein“. Und verdammt ja, wir waren in der Natur aktiv auf diesem fantastischen, aber auch extrem anspruchsvollen Fernradweg.

Der Trip auf dem Nordsjøvegen ist eine ganz wunderbare Friluftsliv-Reise durch eine höchst abwechslungsreiche Landschaft. Der Küstenradweg im Süden Norwegens verdient sich seinen Namen redlich, denn die Strecke führt häufig direkt am Wasser entlang, bietet fantastische Ausblicke über die Nordsee. Zum Start führt die Route durch welliges Bauernland, dann muss sie zwangsläufig Umwege ins Hinterland machen, führt an tief eingeschnittenen Fjorden entlang, vorbei an unzähligen Seen und schließlich entlang einer Bilderbuchküste mit unzähligen von Schären und den so typischen roten Holzhäusern auf dem nackten Fels.

Der norwegische Part des Nordseeküsten-Radwegs ist etwas mehr als tausend Kilometer lang und führt von Moss – südlich von Oslo – bis nach Bergen an der Westküste des Landes bzw. umgekehrt. Wir haben uns den rund 350 Kilometer langen Streckenabschnitt von Stavanger nach Kristiansand ausgesucht. Man sagt von der Südküste, dass es die lieblichste Region dieses



Regenkleidung muss auf einer Norwegen-Reise ins Gepäck

# 1

Der Nordsjøvegen ist mit einem dunkelroten Schild und der Nummer 1 gekennzeichnet. Er ist Teil des insgesamt rund 6.000 Kilometer langen Nordseeküsten-Radwegs, die ausgeschilderte Strecke in Norwegen ist rund 1.000 Kilometer lang und führt südlich von Oslo an der Süd- und Südwestküste bis nach Bergen

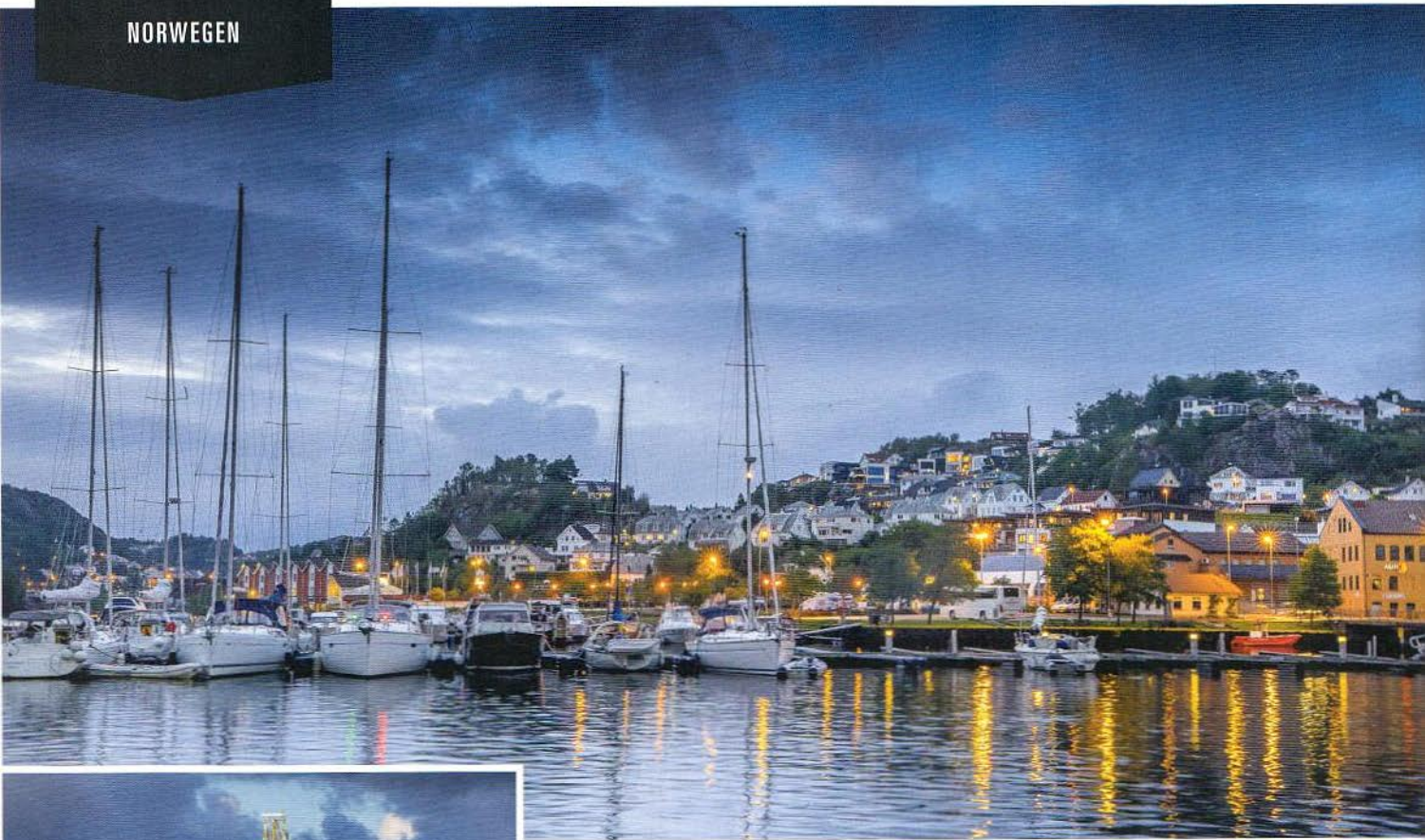
rauen und abenteuerlichen Norwegens sei. Die Region mit dem mildesten Klima, die Region mit den schönsten Sandstränden und den hübschesten Städtchen.

Und der Prospekt zum Radweg verspricht: „Die Reise wird zu einem Erlebnis an sich und gibt Körper und Geist neue Energie.“ Ja, so kann man das vielleicht langfristig sehen – das hoffe ich zumindest mal. Kurzfristig jedoch raubt dieser Küstenradweg einem als Radler erst einmal jegliche Energie. Anders gesagt: Wir sind jeden Abend glücklich und zufrieden, aber auch fix und fertig ins Bett gefallen. Denn auf den 350 Kilometern sind fast 6.000 Höhenmeter zu bewältigen; „really rough“, um es mit Erik zu sagen!

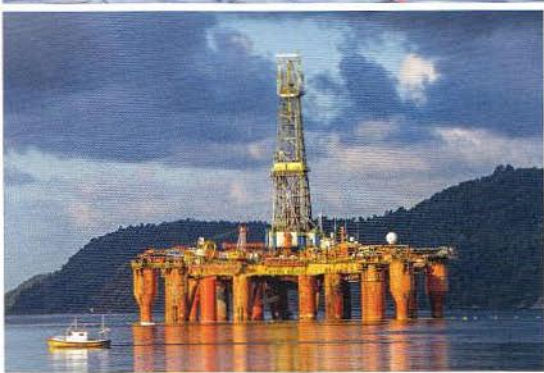
## FASZINIERENDE MONDLANDSCHAFT

Dabei ging es doch so sanft und gemütlich los. Die Küstenregion des Rogalands südlich von Stavanger nennt sich Jaeren und ist alles andere als das, was man sich unter typisch norwegisch vorstellt. Es ist ein allenfalls leicht gewelltes Bauernland, die Kornkammer des Landes, die Kinderstube für Tausende von Rindern. Der Nordseeküsten-Radweg führt hier häufig über winzige Sträßchen, die von kleinen Steinwällen gesäumt werden, was an mediterrane Gegenden oder auch an Großbritannien erinnert. Das Wetter erinnert leider nach ein paar Kilometern sehr viel mehr an England als ans Mittelmeer – es regnet in Strömen.

Und es regnet immer noch, als wir hinter Ognå in den UNESCO Global Magma Geopark



Abendstimmung: Die Regenwolken verziehen sich rechtzeitig zur blauen Stunde am Hafen von Egersund



Industrie-Charme: die Bohrinself im Rosfjord. Der Hauptgrund für Norwegens Reichtum sind seine Erdölvorkommen



Radler-Romantik: verdiente Pause an einem der zahlreichen Seen im Magma-Geopark

hineinfahren. „Hier schaut's ja aus wie auf dem Mond“, sagt Mitradler Henning und hat damit voll ins Schwarze getroffen. Der Magma-Geopark ist nicht nur für Geowissenschaftler ein absolutes Highlight. Geprägt ist diese Landschaft durch so genannte Anorthosite. Das wiederum ist ein Gesteinstyp, der auch in bestimmten Regionen des Mondes vorkommt und dort die primäre Mondkruste bildet. Hier in Norwegen entstand diese Landschaft vor fast einer Milliarde Jahren. Große Mengen an Lava in riesigen unterirdischen Magmakammern kühlten über die Zeit ab, das Magma kristallisierte zu eben jenem Anorthosit und wurde nach der jüngsten Eiszeit vor gut 10.000 Jahren schließlich freigelegt. So weit, so geowissenschaftlich. Für Radler ist die Landschaft einfach nur ein Traum – und die Strecke gleichzeitig ein Alptraum.

Die Norweger sind ja ziemlich gut in vielen Dingen: Im Skilanglauf und im Skifahren, im Ölbohren und Ölfinden, im Umweltschutz und in der Wettervorhersage. Aber bei der Planung und dem Bau von Radwegen müssen sie noch ein bisschen zulegen. Hinter Ognå wird man auf dem Nordseeküsten-Radweg auf den Vesterlandske Hovedvej geleitet – weg von der großen Küstenstraße. Angelegt wurde der Hovedvej 1840 als Hauptverbindung zwischen Stavanger und Oslo, 1941 wurde er für den Autoverkehr gesperrt und 1994 schließlich wurden Teile für Radler auf dem Nordseeküsten-Radweg reaktiviert. Der Weg führt zwischen den mächtigen Granitfelsen in karger Heidelandschaft entlang; mal sind die Steine nackt, mal moosbewachsen, mal sind sie rund, dann wieder kommen sie in den verrücktesten Formen daher.

Links und rechts des Hovedvej stehen Birken um die zahlreichen kleinen Moorseen herum, das Wollgras wiegt sich in der Brise, die von der nahen Nordsee herüberweht. Es könnte kaum schöner sein – wenn die Steigungen nicht so ekelig wären. Es ist ja ein feiner Zug, dass die norwegischen Radweg-Konstrukteure einen von der Landstraße fernhalten wollen. Doch in diesem Fall gehört es eindeutig in die Kategorie: „gut gemeint ist das Gegenteil von gut.“ Die Vielzahl brutaler Steigungen über 20 Prozent – und das auch noch auf losem Schotter – ziehen einem den Zahn. Im Hotel in Egersund krieche ich auf dem Zahnfleisch in mein Zimmer.

Der Weg am nächsten Morgen führt weiter durch diese verrückte Felsenlandschaft. An den zahlreichen Seen versuchen Angler ihr Glück. Die

## Entlang des Weges

findet man immer wieder Schilder mit der Aufschrift „Syklist Velkommen“.

Diese verwirren leider oft, weil man sie für einen Richtungshinweis hält – aber sie führen zu privaten Unterkünften, die deutlich günstiger sind als die Hotels



Strecke von Egersund nach Flekkefjord hat es ebenfalls in sich: Die Anstiege sind nicht so steil, dafür machen wir auf gerade einmal 75 Kilometern gut 1.500 Höhenmeter. „Really rough!“ Was uns tröstet, ist die fantastische Kulisse. Zum Mittagessen sind wir in Sogndalstrand, dem wohl schönsten Städtchen entlang der Strecke. Seit 2005 ist der komplette Ort, einst wichtiger Seehafen, unter Denkmalschutz gestellt – als einziger Ort in ganz Norwegen. Die meisten der traditionellen Holzhäuser hier in Südnorwegen sind übrigens weiß gestrichen, das typische Rot ist zumeist den Schuppen und Bootshäusern vorbehalten. Eli Laupstad Omland hat das Kleinod vor mehr als 25 Jahren entdeckt, auf Anhieb ihr Herz verloren und betreibt hier das Kulturhotel. Sie sagt: „Der Ort war fast ausgestorben, viele Gebäude waren verfallen. Ich freue mich jeden Tag aufs Neue, dass hier wieder Leben in der Bude ist.“

### LOHNENDE UMWEGE

Wir nehmen einen Lunch bei ihr im Restaurant – und den Kaffee mit ans Wasser, wo wir den Lachsen dabei zuschauen, wie sie auf dem Weg zu ihren Laichplätzen im Flüsschen Sokna wie verrückt aus dem Wasser springen. Bei Åna Sira verlassen wir das Rogaland. Das Hinterland der Küste in der Region Vest-Agder präsentiert sich zunächst wild und dramatisch. In Serpentinaen führt die Strecke erneut durch eine einsame Felslandschaft. Spätestens ab dem hübschen und zum Teil von Holländern errichteten Ort Flekkefjord wird die Landschaft abseits der Küste walreicher. Und hinter dem Rosfjord bei Lyngdal präsentiert sich die Küste schließlich so, wie ich sie mir vorgestellt – oder aus einem Urlaub vor fast 40 Jahren in Erinnerung – hatte. Tief eingeschnittene Fjorde mit steilen Felswänden über dem kristallklaren Wasser stellen sich uns in den Weg. Mit dem Rad muss man bisweilen beachtliche Umwege machen, weil die Brücken und Tunneln nur für Autos zugelassen sind; Umwege allerdings, die so schön sind, dass man sie gern in Kauf nimmt.

Ab Mandal, der „Perle des Sørlands“ wird die Landschaft dann tatsächlicher lieblicher, am Meer macht sich Bullerbü-Stimmung breit. In unzähligen Kurven schlängelt sich die Straße zumeist am Wasser, an Bilderbuchbuchten und



Radler unter sich: freundliche Begegnung bei Birkeland; Bilderbuch-Norwegen am Rekefjord (unten)



Minifjorden sowie unzähligen von Schären entlang – diesen kleinen Felsinseln im Meer, ehe die Route gut 20 Kilometer vor unserem Ziel noch einmal ins Hinterland führt. Die Unwetterwarnung erwies sich übrigens als ziemlich ungenau, obwohl die norwegischen Wetterfrösche die weltweit Besten sein sollen. Auf den letzten Kilometern unserer Tour auf dem Nordsjøvegen strahlt die Sonne, Sturm und Regen hatten schon in der Nacht zuvor eingesetzt. Der Fahrplan war dennoch komplett durcheinander geraten und beim stundenlangen Warten auf den Katamaran zurück nach Hirtshals lese ich einen Text über den Nordsjøvegen, den wir gerade bewältigt hatten. Einen Text, den auch unser Kumpel Erik hätte schreiben können. Denn da steht: „Es gibt keinen Grund, sich entlang dieser Nordseestraße zu langweilen. Etwas wird passieren. Immer.“



Die GPS-Daten zum Download, eine detaillierte Karte und noch mehr Bilder gibt es unter **mybike-magazin.de, Webcode #6708**



## INFOS NORWEGEN

### BESTE REISEZEIT

Mitte Juni bis Mitte August

Die Temperaturen bei dem höchst wechselhaften Wetter schaffen es in der Regel auch im Hochsommer nur selten über 25 Grad.

### ANREISE

**AUTO & FÄHRE:** Empfehlenswert ist die Anreise mit Auto und Fähre. Die komfortabelste Lösung dürfte die Fahrt mit der Fjordline ([www.fjordline.com](http://www.fjordline.com)) oder der Colorline ([www.colorline.de](http://www.colorline.de)) von Hirtshals im Norden Dänemarks nach Stavanger sein (Fahrzeit ca. 10 Std.). 65 Euro pro Person (Fahrrad 50 Euro). Die rund zweieinhalbstündige Rückfahrt mit dem Katamaran von Kristiansand nach Hirtshals kostet 15 Euro pro Person (Fahrrad: 28 Euro).

**BAHN:** Umweltfreundlich aber umständlich. Ab Hamburg im besten Fall 25 Stunden. Angenehmer ist die Kombi mit Fähre (Kiel-Oslo) und Zug. Von Oslo bis Stavanger sind es mit der Sørlandsbanen ca. 7 Stunden. ([www.bahn.de](http://www.bahn.de) oder [www.nsb.no](http://www.nsb.no)).

**FLUGZEUG:** Die Lufthansa (bzw. Star Alliance, SAS) fliegt ab mehreren deutschen Airports direkt oder mit Zwischenstopp in Kopenhagen nach Stavanger-Sola. Infos zum Fahrradtransport unter [www.lufthansa.de](http://www.lufthansa.de).

### GELD

Zahlungsmittel in Norwegen ist die Norwegische Krone (NOK) bzw. die Øre. Die Preise für Lebensmittel sind im Vergleich zu Deutschland um 20 bis 30 Prozent höher, für Alkohol und Zigaretten muss man mindestens das Doppelte berappen.

### SEHENSWERT

Einen Umweg wert sind die Leuchttürme, etwa die Obrestad Fyrstasjon südlich von Orrestranda oder das Lista Fyr unweit von Farsund – und sowieso das Lindesnes Fyr am südlichsten Punkt des Landes. Sognedalstrand ist der vielleicht hübscheste Ort entlang der Strecke, Stavangers Altstadt gilt als eine der schönsten Norwegens.



Die neue norwegische Küche:  
frisch und raffiniert zubereitet

## ESSEN UND TRINKEN

Norwegen ist nicht berühmt für seine Küche, aber Fisch ist fast immer absolut frisch, egal ob Dorsch, Lachs oder Heilbutt, das Gemüse ebenfalls. Unterwegs findet man den einen oder anderen Imbiss, der fiskekaker oder fiskeboller (Fischfrikadellen) anbietet. Und wenn man schon mal in Skandinavien ist und auf Fleisch steht, sollte man ein Elchsteak oder einen Elchbraten probieren; ebenfalls gut sind die zahlreichen Würste aus Elchfleisch. Übrigens – nicht verwirren lassen: Das Abendessen heißt in Norwegen „middag“, während das Mittagessen wie im Englischen als „lunch“ bezeichnet wird.

## UNTERKUNFT

Egersund: Grand Hotel Egersund,  
DZ ab ca. 150 Euro,  
[www.grand-egersund.no](http://www.grand-egersund.no)  
Sogndalstrand: Sogndalstrand Kulturhotell,  
DZ ab ca. 170 Euro,  
[www.sogndalstrand-kulturhotell.no](http://www.sogndalstrand-kulturhotell.no)  
Flekkefjord: Grand Hotell Flekkefjord,  
DZ ab ca. 130 Euro, [www.grand-hotell.no](http://www.grand-hotell.no)  
Lyngdal: Rosfjord Strandhotell,  
DZ ab ca. 140 Euro, [www.rosfjord.no](http://www.rosfjord.no)  
Tregde: Tregdeferie, DZ ab 120 Euro, Hytter für  
2 Pers. ab 90 Euro, [www.tregdeferie.no](http://www.tregdeferie.no)

## KARTEN

Vor einigen Jahren gab es den Verlauf des Nordseeküsten-Radwegs noch in Form einer Faltkarte, dann wurde dieses Print-Produkt Opfer der Digitalisierung. Wer nicht digital unterwegs sein will, kommt ganz gut mit den Nordeca-Regionalkarten Stavanger, Egersund, Farsund und Kristiansand (Maßstab: 1:50.000) zurecht. Zu bestellen bei [www.dntbutikken.no](http://www.dntbutikken.no)

## INFORMATIONEN

Norwegisches Fremdenverkehrsamt/  
Innovation Norway Hamburg,  
Tel. 0180/5001548, [www.visitnorway.com](http://www.visitnorway.com)

## FAHRRAD-SERVICE

Bei Hope Active kann man E-Bikes leihen. Kostenpunkt für das Scott E-Sub Active Unisex sind 599 NOK pro Tag (ca. 60 Euro) Das Bike kann für ca. 100 Euro an den Airport in Stavanger oder das Fähr-Terminal geliefert werden. Die Abholung vom Endpunkt der Route (zum Beispiel in Kristiansand) schlägt dann noch mal mit 999 NOK zu Buche (ca. 100 Euro) Hope Sykkelshop Jørpeland [www.facebook.com/hopesykkelshop/](http://www.facebook.com/hopesykkelshop/)

Sola: Sykkelcenteret, Tel. +47/45291000, [www.sykkelcenteret.no](http://www.sykkelcenteret.no)

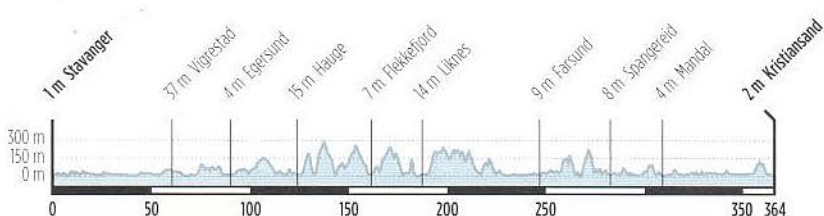
Egersund: Tengesdal sport AS,  
Tel. +47/51491268,

[www.tengesdalsport.no](http://www.tengesdalsport.no)

E-Bike-Ladestationen entlang des Nordseeküsten-Radwegs sind noch Mangelware. Zur Sicherheit Ersatz-Akku mitnehmen. Denn durch die teils heftigen Steigungen saugt sich der Akku tagsüber deutlich schneller leer als man denkt.

## LITERATUR

Michael-Müller-Verlag, Südnorwegen,  
20,90 Euro  
DuMont Reise-Taschenbuch Norwegen,  
Der Süden, 17,99 Euro



# PHOTO-BIKE + SAUNA-CYCLE

Sightseeing per Rad liegt im Trend.  
Es müssen aber nicht immer nur die Highlights sein.  
Hier die etwas anderen Stadt-Touren

TEXT Armin Herb

Schöner  
schwitzen:  
Helsinki ist  
hip und  
modern,  
aber auch  
sehr tradi-  
tionell, vor  
allem beim  
Thema  
Sauna

## WIEN

### GO GREEN E-FATBIKE-TOUR

Das „grüne“ Wien steht auf dem Programm. Denn Österreichs Hauptstadt hat neben prunkvollen Palästen, Kirchen und Museen noch vieles mehr zu bieten. Nach einer kurzen E-Bike-Schulung geht es auf dicken Reifen den Donaukanal entlang und steil hinauf durch Weinberge zum Wiener Hausberg, dem aussichtsreichen Kahlenberg. Zurück führt die grüne Tour durchs malerische Nußdorf, über die Donauinsel und zum Finale durch den Prater.

► **INFO** ca. 4 Stunden, ab Franz-Josefs-Kai 45, 59 Euro, [www.viennaexplorer.com/de/touren/go-green-e-fatbike-tour-vienna/](http://www.viennaexplorer.com/de/touren/go-green-e-fatbike-tour-vienna/)



Vom Prater hinaus ins Grüne: auf dicken Reifen durch die Wiener Weinberge

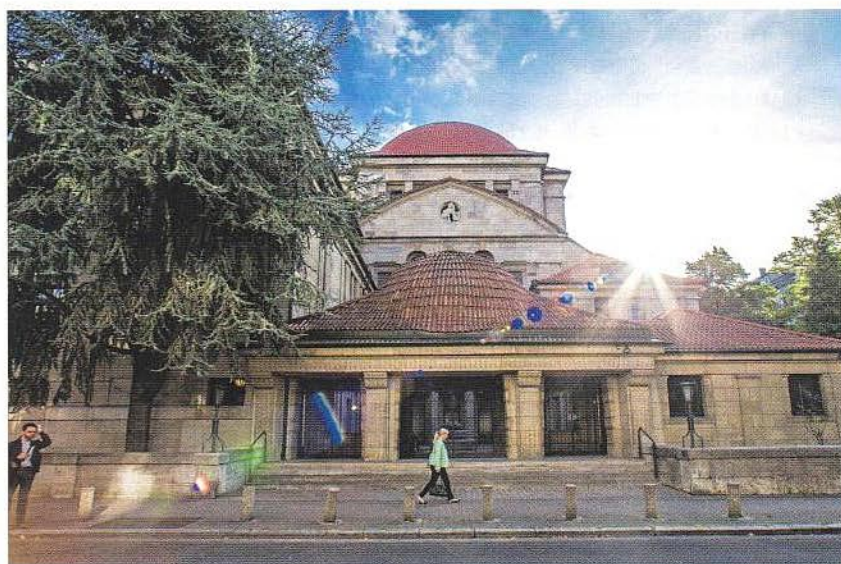
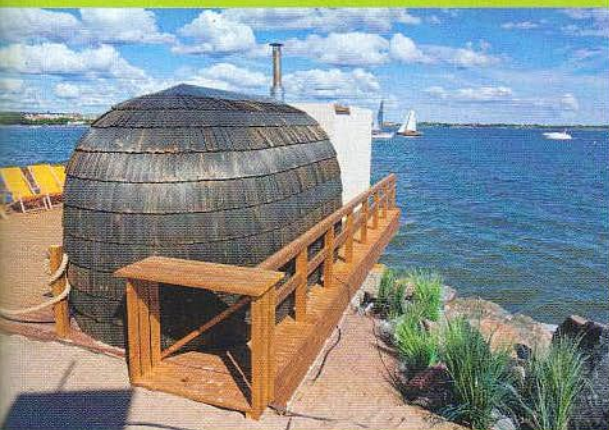
## HELSINKI

### SUNSET SAUNA CYCLE

Sind die Finnen wirklich so sauna-verrückt oder ist das ein Klischee? Diese Tour gibt einen Einblick: Bei Sonnenuntergang radelt man durch das hippe Kallio im Osten der Hauptstadt Helsinki, durch das historische Kruunuhaka und das moderne Merihaka. Es geht über Inseln und durch Grünoasen. Und natürlich gehört auch ein Saunagang in einer der berühmten öffentlichen Saunen zum Tourprogramm.

► **INFO** 3 Stunden, ab Santakatu in Ruoholahti  
[www.biketourshelsinki.com/de/tours/sunset-sauna-cycle/](http://www.biketourshelsinki.com/de/tours/sunset-sauna-cycle/)

Fotos: Imago (2), Lubitz, Mauritius Images



Westend-Synagoge: geschichtsträchtiger Stopp beim Sightseeing in Frankfurt.

## FRANKFURT

### JÜDISCHES FRANKFURT

Bereits seit Mitte des 12. Jahrhunderts ist jüdisches Leben in der Hessen-Metropole dokumentiert. Heute finden sich noch zahlreiche Spuren im Stadtbild Frankfurts. Die Tour führt unter anderem zum alten jüdischen Friedhof, zu Resten des Ghettos und zur Synagoge im Westend. Außerdem erzählt der Guide interessante Geschichten und Anekdoten über jüdische Mitbürger, die hier lebten und wirkten.

► **INFO** ca. 3 Stunden, Mindestteilnehmerzahl 8 Personen, 34 Euro, Leihfahrrad 5 Euro, Start in der Martin-May-Str. 7, [www.frankfurtbiketour.com/de/thementouren-frankfurt/](http://www.frankfurtbiketour.com/de/thementouren-frankfurt/)



Heimspiel: Die Band U2  
im Croke Park

## DUBLIN

## AUF DEN SPUREN VON U2

Irlands berühmteste Rockband stammt aus der Hauptstadt. Die zweistündige U2-Bike-Tour führt zu den Stätten ihres Werdegangs: zur Schule, aus der Paul David Hewson alias Bono geflogen ist; zum Laden, dem Bono seinen Namen zu verdanken hat; zum Projects Art Centre, wo sie ihren Manager trafen; zum bandeigenen Hanover Studio in den Docklands; zum Grand Canal, wo das Cover von „October“ aufgenommen wurde. Und natürlich zum The Clarence Hotel, in Besitz von Bono und The Edge, mit der Octagon Bar, einem Szenetreff in Dublin. Ein Tipp für Dublin-Einsteiger: Die Tour führt auch an Highlights wie Dublin Castle und der Guinness-Brauerei vorbei.

► **INFO** täglich ab Drury Street, 40 Euro

[www.seedublinbybike.ie/tours/details/79928/biking-tour-of-u2s-dublin/](http://www.seedublinbybike.ie/tours/details/79928/biking-tour-of-u2s-dublin/)

## BERLIN

STREETART  
BERLIN

Graffiti und viel mehr – die dreieinhalbstündige Tour widmet sich der alternativen Berliner Kunstszene jenseits von Museen und Galerien. Eine Szene, die



Graffiti statt Grau: Streetart in Berlin

sich quasi täglich ändert. Wo und wieso entwickeln sich Kunst und Kreativität in der Hauptstadt? Egal ob in Kreuzberg oder in Mitte, jedes Stück Brachland und jede Hauswand können zur Ausstellungsfläche werden. Vom klassischen Graffiti bis zum Urban Farming stehen unzählige Projekte auf dem Programm.

► **INFO** Freitag/Samstag, 15 Uhr, 24 Euro m. Leihrad ab Kulturbrauerei Prenzlauer Berg, [www.berlinonbike.de/radtouren/streetart-berlin](http://www.berlinonbike.de/radtouren/streetart-berlin)

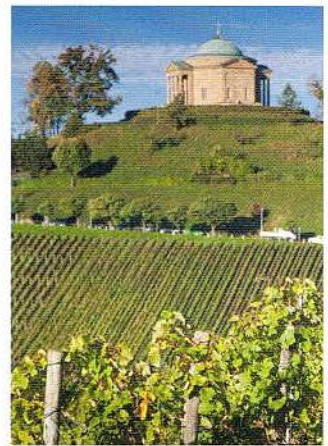
## FREIBURG



## GREEN-CITY-STADTFÜHRUNG

Die Stadt im Breisgau aus der ökologischen Perspektive. Mit dem Rad geht es in verschiedene Stadtteile. Spannend wird es im Quartier Vauban, der Green City auf dem Gelände einer ehemaligen französischen Kaserne. Das Viertel ist komplett autofrei und bezieht seine Energie aus Solaranlagen.

► **INFO** 2 Stunden, 140 Euro für 4-Personen-Gruppe inkl. Leihrad, [www.freiburg-aktiv.de/sf-rad.htm](http://www.freiburg-aktiv.de/sf-rad.htm)



Illustres Ziel: königliche Grabkapelle auf dem Württemberg

## STUTTGART

## WEINBERGE

Die Schwaben-Metropole hat nicht nur Cannstatter Wasen, Wilhelma und Schloss zu bieten. Nein, sie ist auch umgeben von Weinbergen. Per Rad oder besser per E-Bike – es wird bergig! – geht es am Neckar entlang zur Weinbaumanufaktur Untertürkheim, danach hinauf zur Rotenbergkapelle mit Rundblick und wieder hinab zum Weinort Uhlbach. Stopps an diversen Weingütern und in einer uralten Besenwirtschaft zählen selbstverständlich auch zum Programm.

► **INFO** 4 Stunden, 20 km, ab Radhaus Ost am Stöckachplatz [www.stuttgart-by-bike.com/tour/stuttgarter-weinberge/](http://www.stuttgart-by-bike.com/tour/stuttgarter-weinberge/)

Ein Stadtteil nur mit alternativer Energie: das Quartier Vauban



Mit dem Rad zum Arc de Triomphe

## PARIS

### TOUR-DE-FRANCE-TOUR

Diesen Termin sollte man sich notieren, denn diese Tour findet nur einmal im Jahr Ende Juli statt, und zwar früh am Morgen am Finaltag der Tour de France. Viele berühmte Plätze und Gebäude liegen am Weg – etwa Eiffelturm, Louvre, Triumphbogen und Place de la Concorde. Es gibt auch eine Pause mit Café au lait und Croissants. Aber der absolute Höhepunkt ist die Fahrt über die gesperrten Champs-Élysées, wo die letzten Vorbereitungen für den Einzug der Rennrad-Stars der Tour de France getroffen werden.

► **INFO** 2 Stunden, Start ab 24, Rue Edgar Faure, 65 Euro, [www.fattiretours.com/paris/tours/paris-tour-de-france-bike-ride](http://www.fattiretours.com/paris/tours/paris-tour-de-france-bike-ride)



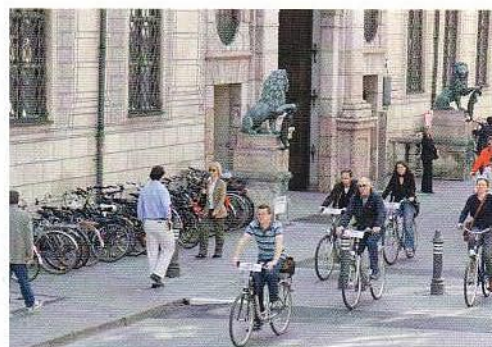
Griechischer Kaffee mit Baklava

## ATHEN

### ATHENS RIVIERA

Griechenlands hektische Hauptstadt per Rad zu entdecken zählt sicherlich zu den spannenderen Unternehmungen. Genauso spannend, aber etwas erfrischender ist die Fahrt von der Innenstadt (Plaka) hinaus ans Mittelmeer zu Sandstränden und den Marinas der Luxusjachten in Flisvos. Es geht durch die sehenswerten Stadtteile Petralona, Kallithea und Moschato. Ein Highlight ist unterwegs das Stavros Niarchos Foundation Cultural Center, ein Meisterwerk moderner Architektur. Ziel ist die Marina von Alimos. Es bleibt dabei noch genug Zeit, um bei einem griechischen Kaffee lokales Gebäck zu probieren.

► **INFO** 4 bis 5 Stunden, 28 km, ab/bis Athanasiou Diakou Str. (Nähe U-Bahn Akropolis), 38 Euro (10 Euro Aufpreis für E-Bike) [www.athensbybike.gr/athens-coastal-tour/](http://www.athensbybike.gr/athens-coastal-tour/)



München: auf dem Weg zu versteckten Plätzen

## MÜNCHEN

### MÜNCHEN FÜR MÜNCHNER

Natürlich kennen auch München-Besucher meist bereits das Glockenspiel am Marienplatz, das Siegestor oder das Maximilianeum. Aber wie steht es mit Wurmeck, Affenturm und Brezenreiter? Die kennen selbst viele Münchner nicht. Deshalb richtet sich diese Stadttour auch explizit an Einheimische und erfahrene Besucher. Der Guide erzählt wenig bekannte Geschichten und Anekdoten aus der Stadtgeschichte und führt seine Radgruppe zu versteckten Plätzen, an denen auch alteingesessene Münchner noch nie gewesen sind.

► **INFO** 2 bis 3 Stunden, rund 15 km, ab Marienplatz, nur in der Gruppe buchbar (max. 8 Personen) [www.spurwechsel-muenchen.de/produkt/muenchen-fuer-muenchner/](http://www.spurwechsel-muenchen.de/produkt/muenchen-fuer-muenchner/)

**Miranda**  
The European Bike Fundamentals.

Carbon fiber  
ebike cranks

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

COMPETE 2020



Amsterdam  
muss man  
per Rad  
entdecken

## BARCELONA



Kakteengarten am Mont Juïc

## PHOTOBIKE: MONT JUÏC/GOTIC TOUR

In Zeiten von Instagram sind Alfredos Stadttouren auf dem E-Bike heiß begehrt. Der Fotograf führt seine Gäste genau dorthin, wo sie die spannendsten Aufnahmen machen können. Und dafür nimmt er sich auch die nötige Zeit. Die Mont-Juïc-Tour hat natürlich den gleichnamigen Stadtberg im Programm, genauso wie Port Vell, das Olympische Dorf und das Gotische Viertel.

► **INFO** 4 Stunden, ab Calle Cervantes 5, 65 Euro, [www.photobiketourbarcelona.com](http://www.photobiketourbarcelona.com)

Stadtschloss  
Münster



## MÜNSTER

## AUF SCHLÖSSERTOUR

Warum gibt es gerade in und um Münster so viele Schlösser und Wasserburgen? Die Antwort darauf geben die versierten Stadtführer. Schon in der Innenstadt Münsters warten zwei beeindruckende Schlossanlagen, bevor es hinausgeht ins Grüne zum Barockschloss Haus Rüschhaus und zur Burg Hülshoff, Geburtsort der Dichterin Annette von Droste-Hülshoff. Kaffeepause ist im Burgturm.

► **INFO** 3 Stunden, 20 km, ab Picassoplatz, ab 12 Euro (auch längere Touren möglich), [www.muensterradguide.de/schlösser-tour-münster.html](http://www.muensterradguide.de/schlösser-tour-münster.html)

## AMSTERDAM

## ANNE-FRANK-TOUR

Im Amsterdamer Rivierenbuurt (Kanalviertel) ist Anne Frank aufgewachsen, das jüdische Mädchen, das durch ihr Tagebuch weltberühmt wurde. Die Radroute für Geschichtsinteressierte führt an der Amstel entlang und stoppt an diversen Holocaust-Mahnmalen, zudem an der Buchhandlung, in der der Vater Otto Frank das Tagebuch für seine Tochter kaufte. Am Merwedeplein erläutert der Guide nochmals en detail das Leben von Anne Frank und ihr Verstecken vor den Nazis.

► **INFO** 2 Stunden, ab der Kirche am Waterlooplein 207, 29,50 Euro, [www.360amsterdamtours.com/de/fahrradtour-im-stadtteil-anne-frank](http://www.360amsterdamtours.com/de/fahrradtour-im-stadtteil-anne-frank)



Anne-Frank-  
Skulptur am  
Merwedeplein

ANNE FRANK  
1929 - 1945

## OSLO



Keine  
Seltenheit:  
Oslo im  
Schnee

## NORWEGENS HAUPTSTADT IM WINTER

Überzeugte Radfahrer radeln das ganze Jahr über. Genau an diese erfahrene Zielgruppe richtet sich auch die Stadttour auf Spike-Reifen. Oslos Highlights liegen ebenso an der Route wie kleine gemütliche Viertel, Wasserfälle und das Hafenviertel mit moderner Architektur. Und ganz wichtig im Winter: Radler-Stopps zum Aufwärmen mit heißem Kaffee oder Tee.

► **INFO** täglich im Winter, 3 Stunden, ab Nedre Slottsgate 4, ca. 48 Euro [www.vikingbikingoslo.com/en/activity/228335/bike-tour-oslo-winter-highlights](http://www.vikingbikingoslo.com/en/activity/228335/bike-tour-oslo-winter-highlights)

## HAMBURG



Immer was los: in Hamburgs Hafen

## HAFEN-ENTDECKERTOUR

Wie funktioniert ein modernes Container-Terminal? Diese Radtour ist eine etwas andere Hafenrundfahrt. Es geht vorbei an Tankern, Kränen, Deichen und Containerbergen, außerdem durch den Alten Elbtunnel, vorbei am Spreehafen, der mal ein Winterquartier für Binnenschiffe war. In Altenwerder bekommen die Teilnehmer einen Einblick in das voll automatisierte Container-Terminal. Zudem sehen alle die Köhlbrandbrücke von unten und versteckte Plätze mit Ausblick auf Hafen und Elbe.

► **INFO** ca. 5 Stunden, ab Dammtor-Bahnhof, 40 km, Gruppe mit bis zu 6 Personen, 26 Euro [www.fahrradtour-hamburg.de](http://www.fahrradtour-hamburg.de)