RAD & E-BIKE · TECHNIK · REISEN

4/2024 Juli–August Deutschland 6,50 €

MYBIKE

MYBIKE 4/2024 – RAD & E-BIKE · TECHNIK · REISEN

32 SEITEN RADREISEN

- Quer durch **ESTLAND** von Tartu bis zur Ostsee
- Auf dem Trans-Buchonia die **RHÖN** entdecken
- Kunst, Kultur und Natur in **ZÜRICH**
- Die schönsten Brauerei-Radwege

GROSSES SOMMER-SPECIAL
TOLLE TIPPS & TEILE FÜR DIE FERIENZEIT

ZIELFÜHREND
Navis für den Lenker im Praxis-Check

RUNDUM SORGLOS
10 wartungsarme Räder im Test

TEST: E-SUV • TEST: WARTUNGSARME RÄDER • KAUFBERATUNG: NAVI-TOOLS FÜR DEN LENKER • REISE: ESTLAND • RHÖN • CITY-TRIP: ZÜRICH • BRAUEREI-TOUREN

HIGHTECH MIT STOLLEN

5 STARKE E-SUV-BIKES FÜR JEDE GELEGENHEIT

Printed in Germany H12597 Ein Freund von **bike & tour** Österreich 7,20 €
Schweiz 10,90 CHF BeNeLux 7,70 € Italien 9,00 € Spanien 9,00 € Griechenland 9,70 €

04
4 191259 706501

ERGON
BIKE ERGONOMICS

GERMAN INNOVATION

Multi-Position Comfort

GT1
Geprüft & empfohlen
AGR
Aktion Gesunder Rücken e.V.
Forum Gesunder Rücken
BdR Bundesverband

GT1 – Der ergonomische Multipositionsgriff für dynamisches Greifen.

Verändere intuitiv deine Hand- und Armposition und entlaste aktiv den Oberkörper durch vier Greifmöglichkeiten. Der extra-große ergonomische Flügel sorgt für maximale Druckverteilung und Handgelenkunterstützung.

ergonbike.com

Spürbar besser.

Mit der Temperatur steigen Lebensfreude und Motivation fast automatisch an. Das gilt ganz besonders für uns Freiluftsportler!

ALLES STRAHLT

Timo Dillenberger
Testredakteur
MYBIKE

Schluss mit Regenhosen, Schluss mit Dämmerung, Schluss mit klammen Fingern: Der Sommer 2024 kommt zwar spät und schleichend, aber er kommt! Die warme Jahreszeit macht vieles genussvoller und einfacher für den Radfahrer, nicht nur logistisch. Für manche beginnt erst mit Temperaturen über 20 Grad die Fahrradsaison. Sie freuen sich auf das Gefühl von lauen Lüften auf der Haut, auf Fahrten durch Blütenmeere und schattige Wälder. Sonne tanken geht vom Fahrradsattel aus einfach am besten – gerade nach der langen Dunkelperiode kann man kaum genug davon kriegen. Und genau hier droht ein kleiner Wermutstropfen: Euphorie lässt einen manchmal unvorsichtig werden. Deshalb war es uns eine Herzensangelegenheit, über sommerspezifische Problemchen aufzuklären und mögliche Lösungen aufzuzeigen, damit wirklich jeder die wohlverdienten warmen Strahlen ohne Reue genießen kann, ganz gleich, ob auf dem Weg ins Büro oder bei der Tour über die Alpen. Damit man diesen Genuss noch steigern kann, haben wir insgesamt 16 Räder für Sie getestet und zeigen zusätzlich, wo Sie mit ihnen einen perfekten Radsommer verleben können. Wir wünschen Ihnen eine gute Fahrt in die beste Jahreszeit fürs Fahrradfahren und viel Spaß mit unserem Sommerheft!

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

mybike_magazin

MyBike Magazin

Titel: Helge Tscharn; Editorial: Privat, VAUDE/Jessica Zumpfe

Delta tx
Die neue Trike-Klasse

Urban. Vielseitig. Ergonomisch.
Das *Delta tx* ist der Lifestyle-Chopper für Jung & Alt. Ausstattung: Millimetergenau justierbare Netzsitze. 4 Motorsysteme, auf Wunsch jedes mit Automatikschaltung. 6 Gepäckaufnahmen. Dreifach teilbar zum Transportieren.

Fordern Sie Ihr kostenloses Sesselrad-Infopaket gleich an!

HP VELOTECHNIK

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

16
32
46
64
74
82

Fotos: Geord Bleicher, Getty Images, Alex Hüfner, Martin Kirchner, Jörg Spaniol, Helge Tscharn, VAUDE/Jessica Zumpfe

INHALT 4/2024

TEST, TECHNIK, ZUBEHÖR

16 TEST: SUV-E-BIKES
Alltagstauglichkeit auf meist groben, dicken Reifen. Wir haben fünf SUV in der Praxis gefahren.

32 RUNDUM-SORGLOS-RÄDER
Ein Traum: Das Rad läuft zuverlässig, selten geht was kaputt, und das ohne große Fürsorge. Wir haben zehn Modelle getestet, die versprechen, wartungsarm zu sein. Erfüllen sie die Erwartungen?

62 SCHROTT ODER SCHNÄPPCHEN?
City-Pedelec vom Discounter: Wir sind das Crivit Urban Y.2 von Lidl gefahren – und waren überrascht …

64 FINDE DEINEN WEG
Längere Touren bieten leider auch mehr Gelegenheiten, sich übel zu verfahren. Wir stellen die drei Topseller unter den Touren-Navis vor und zeigen, wie das Handy alternativ und sicher fürs Routing eingesetzt werden kann.

RATGEBER & GESUNDHEIT

46 HITZERATGEBER
Bei steigenden Temperaturen ist einiges zu beachten, damit der Fahrspaß erhalten bleibt. Was und wie viel sollte man trinken? Wie sollte man sich kleiden? MYBIKE gibt die passenden Antworten.

REPORT & NACHRICHTEN

6 MAGAZIN
Aktuelles für aktive Radler.

74 SERIE: MADE IN …
Akku Vision hat mit seinen Ersatz-Akkus großen Erfolg. Wir haben das 2014 gegründete Unternehmen im hessischen Haibach besucht.

REISEN & TOUREN

82 URLAUBSPLANER: AUF DEN SPUREN DES BIERES
Sieben genuss- und erlebnisreiche Brauerei- und Bierradtouren in Deutschland und Österreich.

90 ABWECHSLUNGSREICHER MITTELGEBIRGS-TRIP
330 Kilometer durch die Rhön: Auf dem Trans-Buchonia entdeckte unsere Autorin Natur und Kultur der Mittelgebirgsregion.

100 STADT MIT MASTERPLAN
Trotz Regen und Kälte: Unsere Autoren haben ihre Tour durch Zürich genossen. Kunst, Architektur und dem „Velo Masterplan“ sei Dank.

106 ESTLANDS CHARME
Vom Zentrum zur Ostsee: eine Fünf-Tage-Radreise durch das kleine Land im Baltikum.

ALLE RÄDER IN DIESEM HEFT

- GIANT Stormguard e+ 3 ..... **23**
- HOHE ACHT Amola Tereno **24**
- KALKHOFF Entice Advance **26**
- KOGA Pace B10 ..... **28**
- VICTORIA Fybron 6 ..... **30**
- CONTOURA AL-6 ..... **37**
- DIAMANT 247 ..... **37**
- KETTLER Traveller Belt **38**
- RIVERSIDE Touring 900 ..... **38**
- ROSE Black Lava 2 ..... **40**
- STEVENS P18 ..... **40**
- RADON Sunset 9.0. ..... **42**
- RENNSTAHL 853 Rohloff Touring **42**
- CANYON Commuter 7 ..... **44**
- POISON Chromat Trapez **44**
- CRIVIT Urban Y.2 (Lidl) **62**

3 EDITORIAL // **114** VORSCHAU/IMPRESSUM

So lang ist der weltweit längste durchgehend ausgeschilderte Radweg. Die Eurovelo-Route 12 beginnt auf den Shetland-Inseln und führt über Schottland und die englische Küste nach Harwich. Weiter geht's nach der Überfahrt per Fähre in Rotterdam. Durch Deutschland hindurch macht er 900 Kilometer. Hier heißt er meist Nordseeküsten-Radweg. Endpunkt ist nach sechs Ländern und gut 6.000 Kilometern im norwegischen Bergen.

PRO UND CONTRA

TIEFEINSTEIGER

Das Rad oder E-Bike ohne Oberrohr wird gerade für den Alltag immer beliebter. Aber es gibt auch erbitterte Gegner. Warum?

PRO

- ⊕ Es ist viel bequemer, durch den Rahmen als beinschwingend über den Sattel aufzusteigen.
- ⊕ Ein Oberrohr birgt Verletzungsgefahr.
- ⊕ Bei Stop-and-go-Verkehr ist der Tiefeinsteiger praktischer.

CONTRA

- ⊖ Radreisende brauchen einen maximal steifen Rahmen – das leistet kaum ein Tiefeinsteiger.
- ⊖ Die Optik: Der Tiefeinsteiger ist für viele das „Omarad" par excellence.
- ⊖ Ohne Oberrohr ist keine Dreieckstasche für den Rahmen möglich.

MY BIKE Rechtstipp §

Prof. Dr. Winfried Born,
Rechtsanwalt, Dortmund

WELLE AUS TEER

Eine Radfahrerin stürzte in der Mittagszeit auf einer untergeordneten Ortsverbindungsstraße und verletzte sich. Sie behauptete, der Grund sei eine zehn Zentimeter hohe, nicht abgeflachte Teererhöhung gewesen, die sie nicht rechtzeitig habe erkennen können. Ihre auf Schmerzensgeld gerichtete Klage blieb erfolglos. Nach Ansicht des Gerichts lag keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vor. Die Teererhöhung, die der Ableitung von Oberflächenwasser diene, habe sich vom übrigen Bodenbelag deutlich unterschieden und sei deshalb ohne Weiteres als Hindernis wahrzunehmen gewesen. Da die Straße kein Fahrradweg sei, könnten Radfahrer nicht erwarten, dass keine Unebenheiten vorlägen. Schließlich handele es sich nur um eine Bodenwelle, die ein Radfahrer bei reduzierter Geschwindigkeit gefahrlos überqueren könne und die kein erhebliches Hindernis darstelle. Hier habe die Radfahrerin ihre Geschwindigkeit nicht dem deutlich zu erkennenden Hindernis angepasst (LG Köln vom 16.5.2023 – 5 O 16/23, BeckRS 2023, 14580).

Fotos: AdobeStock/cynk, Hersteller, Marmota Maps (2)

MY BIKE
Gewinnspiel

MYBIKE VERLOST ALPEN-BUNDLE

WHO'S WHO DER BERGWELT

Nicht nur für leistungsorientierte Radfahrer sind Berge die Würze, die Kirsche, die Challenge einer Radtour schlechthin. Selten passt das Wort „Hochgefühl" so gut wie beim Überqueren eines Gipfels oder Bergpasses. Und wer einmal mit dem Fieber infiziert ist, entwickelt oft eine Art Sammelleidenschaft, zum Beispiel alle Pässe über 2.000 Meter Höhe oder alle Berge der Westalpen bezwungen zu haben.

Zum Thema Alpen haben wir nicht nur tolles Infomaterial beim Marmota Maps gefunden, sondern gleichzeitig auch eine sehr schicke und motivierende Deko-Idee: Seit dem ersten Mai gibt es eine Alpenkarte mit den 222 bedeutendsten und schönsten Pässen des Hochgebirges. Der fast eineinhalb Quadratmeter große Druck umfasst neben der topografischen Karte auch Infos zu jeder einzelnen dieser Herausforderungen in Asphalt und die ein oder andere Statistik dazu. Wer ein bisschen mehr ausgibt, kann dieses schweißtreibende Kunstwerk auch hinter Acrylglas oder auf Alu aufgezogen erwerben. Und wer noch mehr Infos zu den Alpen verlangt als Steigungsprozente, Höhenmeter und Lage, dem empfehlen wir das „Alpenbuch" aus dem gleichen Hause. Mit knapp 1.000 Illustrationen auf 290 Seiten werden die Geheimnisse des faszinierenden Alpenraums leicht verdaulich aufgedeckt – die ideale Vorbereitung auf einen Trip ins südeuropäische Hochgebirge oder einfach nur ein Highlight an jeder Wand.

Der Marmota Maps Verlag stellt uns freundlicherweise beides für ein Gewinnspiel zur Verfügung. Dafür möchten wir in Ihre Wohnzimmer, Garagen oder Keller sehen. Schicken Sie uns ein Foto genau von der Stelle, an der das Poster einmal hängen soll, gerne auch mit einer kurzen Begründung, welchen Bezug der mögliche Gewinner zu den Alpen hat oder warum gerade er oder sie dieses Alpen-Bundle verdient hat. Bitte bis zum 21.07.2024 an info@mybike-magazin.de – wir geben den Gewinner in der kommenden Ausgabe bekannt! Der Rechtsweg ist natürlich ausgeschlossen.

Das Alpenbuch | Marmota Maps GmbH | 290 Seiten, klimaneutral in Bayern gedruckt | ISBN: 978-3-946719-31-1 | 39 Euro

222 Pässe der Alpen | Marmota Maps GmbH | 140 x 100 cm | Posterdruck matt | ISBN: 978-3-946719-45-8 | 60 Euro (Poster), 200 Euro (Hartschaum), 300 Euro (Aludibond), 700 Euro (Acrylglas) | www.marmotamaps.com

HOHEACHT

E-BIKE FAHREN IN
VÖLLIG NEUEM LICHT.

Elektro Rad
EMPFEHLUNG
SEHR GUT
2/2024

Energiegeladen, lautlos, schnell, schwerlos und in weiten Teilen unsichtbar – diese Eigenschaften des Lichts faszinieren die Menschen und waren wegweisend für die Entwicklung der Lightweight E-Bikes von HoheAcht. Alle Infos zu den LUMO Modellen unter:

www.hoheacht-bikes.de

HoheAcht ist eine Marke der TechniBike GmbH.
TechniBike ist mehrheitlich ein Unternehmen der LEPPER Stiftung e.S..

LESERUMFRAGE

Bei der MYBIKE-Leserwahl zum Rad des Jahres gingen die Titel an Simplon im Segment E-Bikes und an Idworx bei den Fahrrädern ohne Motor. Das sind die Top 3 der MYBIKE-Leserinnen und -Leser 2024:

PEDELEC:

1. Simplon Silkcarbon TQ
2. Giant Explore E+
3. Stevens E-Bormio

FAHRRAD OHNE MOTOR:

1. Idworx Rohler
2. Giant Fastroad
3. Koga Colmaro

READERS' AWARD:

Die beliebtesten Marken in der MYBIKE-Leserbefragung*

Beste Komplettradmarke
1. Platz: Idworx
2. Platz: Riese & Müller
3. Platz: Cube

Schaltung
1. Platz: Shimano
2. Platz: Sram
3. Platz: Rohloff

Lenker/Vorbau
1. Platz: SQlab
2. Platz: Syntace
3. Platz: Ritchey

Gepäcksystempacktaschen
1. Platz: Ortlieb
2. Platz: Vaude
3. Platz: Deuter

Pedale
1. Platz: Shimano
2. Platz: Crankbrothers
3. Platz: Look

Sattel
1. Platz: SQ-lab
2. Platz: Ergon
3. Platz: Brooks

Teleskop-Sattelstütze
1. Platz: Magura
2. Platz: Giant
3. Platz: Rock Shox

Reifen
1. Platz: Schwalbe
2. Platz: Continental
3. Platz: Maxxis

Luftpumpe
1. Platz: SKS
2. Platz: Topeak
3. Platz: Lezyne

Bekleidung
1. Platz: Vaude
2. Platz: Gore Wear
3. Platz: Löffler

Brille
1. Platz: Uvex
2. Platz: Oakley
3. Platz: Alpina

Rad-Computer
1. Platz: Sigma
2. Platz: Garmin
3. Platz: Wahoo

***Auszug. Die Liste der 25 Kategorien finden Sie vollständig auf www.bike-magazin.de**

Fotos: Hersteller

CLEVERE SATTELTASCHE FÜRS SCHLOSS

KETTENKASTEN

Die Schlossexperten von Trelock aus Münster sagen dem Schlossklappern und Lackmacken am Rahmen den Kampf an. Dafür versuchen sie, der klassischen Satteltasche ein Comeback zu ermöglich. In ihr neues Taschenmodell passen jeweils die massiven Ketten in einem oder eineinhalb Metern Länge, die zum Rahmenschloss RS 480 oder 481 gehören, aber auch das Faltschloss FS 280. Die Ketten sind zwar stoffummantelt, reiben aber doch am Lack, wenn sie zum Transport um den Rahmen geschlungen werden. Neben die Kette passt auch noch ein Flickset oder Minitool. So kann man sein Rad doppelt abschließen und hat während der Fahrt weder Störgeräusche, noch ist die Kette hinderlich am Rad befestigt. Zusätzlich ist die Kette regengeschützt, und ein Reflektor auf der Rückseite bringt Sicherheit.

Set aus Satteltasche, Rahmenschloss RS 480 oder 481 sowie Kette ZR 355, 99 Euro | www.trelock.de

FIDLOCK PINCLIP SADDLE BAG

UND ES HAT KLICK GEMACHT

Die wichtigsten Utensilien, Kleingeld und Ausweis oder die Windweste: Die neue Satteltasche von Fidlock verwahrt sie regensicher und platzsparend auf. Gut, das können andere auch. Aber: Zum Abnehmen zieht man leicht am Bändchen, die Halterung des Täschchens klickt aus, und man hat das Saddle Bag in der Hand. Zurück vom Bäcker, hält man die Tasche einfach unter die Halterung, den Rest erledigen Magnet und Sicherungsstift an der Tasche mit einem Klick selbst. Bei unserem ersten Ausprobieren war alles wackel- und verlustsicher. Cool und komfortabel, dazu noch eine minimalistische Optik.

Das Pinclip gibt's für 49,99 (Größe S) oder 59,99 Euro (Größe M).

ERGON
BIKE ERGONOMICS

GERMAN INNOVATION

Die Anti-Sitzschmerz-Formel

Verhindert Taubheitsgefühle

Made with E-TPU Infinergy® from BASF

Zertifiziert durch IGR Institut für Gesundheit und Ergonomie www.igr-ev.de

CORE 3D®

Befreit von Sitzdruck

Core 3D Sättel Geprüft & empfohlen AGR BdR

Geprüft rückenschonend

Die Sattelrevolution mit ergonomischem Dämpfungskern aus Infinergy® von BASF. Erhältlich für viele Radtypen von Touring bis E-MTB und perfekt angepasst an die Anatomie von Frauen und Männern.

ergonbike.com

Spürbar besser.

SPEZIALRADMESSE IN LAUCHRINGEN

DIE KIRMES DER VERKEHRSWENDE

Liegezwei- und Dreiräder, Velomobile, Vierräder und dies alles auch für Menschen mit Einschränkungen – die „Spezi" zeigt, was nicht in die Standardschubladen passt. Einschließlich der zahllosen Facetten des Cargobikes. Wir waren da und staunten – und haben auf den Testparcours kräftig reingetreten.

Quadvelo (7) ist vielleicht DAS Auto auf Fahrradbasis, wie man es sich vorstellt: einfach praktisch und wartungsarm, ein Dach über dem Kopf und eine Windschutzscheibe mit Wischer vor Augen. Letzteres war auf der sonnenverwöhnten Spezi definitiv nicht nötig. Trotzdem war das Quad aus Ungarn eines der meistgetesten Räder am letzten Aprilwochenende.

Das **Frikar (1)** von Podbike wird seit diesem Jahr ausgeliefert. Highlights: die tolle Rundumsicht und der Hybrid-Antrieb: Statt eines Kettenblatts ist die Kurbel mit einem Generator verbunden – der liefert den Strom für den Heckmotor, mit dem das Pedelec angetrieben wird. So spart man Kette, Ritzel, Schaltung – und viel Wartung.

Orox (6) heißt das neue Gravel-Cargobike vom Lontail-Spezialisten Tern. Es kann bis zu 100 Kilo Lebendgewicht auf dem Träger transportieren und hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 210 Kilogramm. Unterstützung für so viel Last gibt's von Boschs CX-Motor und standardmäßigen 800-Wattstunden-Akku (verdoppelbar). Clou: Fette 27,5er-Reifen (Bild) oder große 29er-Pneus – beides ist möglich! Einstiegspreis: 6.600 Euro.

Iumentum (5) heißt die Cargo-Marke von Kircher. Er baut seinen Long John seit zwei Jahren auch in einer gerade mal knapp 14 Kilo schweren Version. Trotzdem kann das Bio-Bike 185 Kilo zulässiges Gewicht vorweisen. Viel Zuspruch gibt's von den Kunden nicht nur für das direkte und einfache Handling, sondern auch für die Konstruktion des „Torbogens" im Rahmen: Hier gibt's zusätzlich Platz für lange Ladungen, und die Kids können die Beine ausstrecken. Die Iumentum-Räder sind frei konfigurierbar. Los geht's ab 2.200 Euro (ohne Motor).

https://iumentum.cc

RyB, Ride your Bed (3) nennt sich dieses Rolling Home des Kanadiers Martin Pinsonnault. Es wird in zehn Minuten vom Anhänger (Radweg-freundliche 70 Zentimeter breit, 138 Liter Fassungsvermögen) mit Runddach zum stabilen Reisebett für eine Person mit 2,06 Metern Länge umfunktioniert. Ein auf halber Höhe schwebendes Ablagenetz dient als Nachtschränkchen. Allzu viel Kraft kostet das Bett im Anhängerbetrieb nicht: Mit 48 Kilogramm ist es laut Entwickler das leichteste auf dem Markt. Absolut regendicht ist es natürlich auch.

www.campcycle.ch

Von **Tretzeug (4)** ist dieses Hightech-Gokart mit dem Arbeitstitel „Mini-Quad". Das Mondfahrzeug für den (nur etwas) kleineren Geldbeutel ist nach dem Vierrad mit Handantrieb das zweite Rad des oberbayerischen Labels. Aber es ist nicht weniger ausgefeilte Technik: Vierradantrieb, selbst entwickelte Naben an den Hinterrädern für den perfekt gesteuerten Allradantrieb, kräftiger Oli-Motor, vier Scheibenbremsen, fette 16-Zoll-Bereifung und – Faltbarkeit! Das knuffige Ungetüm mit Liegesitz soll in einen normalen Autokofferraum passen. Einsatzbereich: Familienkutsche (hervorragender Anhängerzieher) und Waldfreunde. Leider durften wir den Prototyp nicht testfahren – er verspricht aber viel Fahrspaß. Angepeilter Verkaufspreis: etwa 10.000 Euro.

Kim Bogner (2) setzt auf Nachhaltigkeit: Hat der viel genutzte E-Bike-Motor hat seinen Geist aufgegeben, und leider gibt's diesen Typ schon lange nicht mehr? Oder will man doch einen anderen Motorentyp fahren? Leider baut jeder Hersteller seine eigene „Brücke", also die individuelle Aufnahme seines speziellen Typs. Mit den Adaptern von Kim Bogner ist man flexibel. Er stellt im 3D-Druck-Verfahren Zwischenstücke her, die es möglich machen, beispielsweise von Yamaha zu Bosch zu wechseln. Oder von Bosch zu Bafang oder … Erster Preis beim Erfinderlabor-Wettbewerb der Spezi!

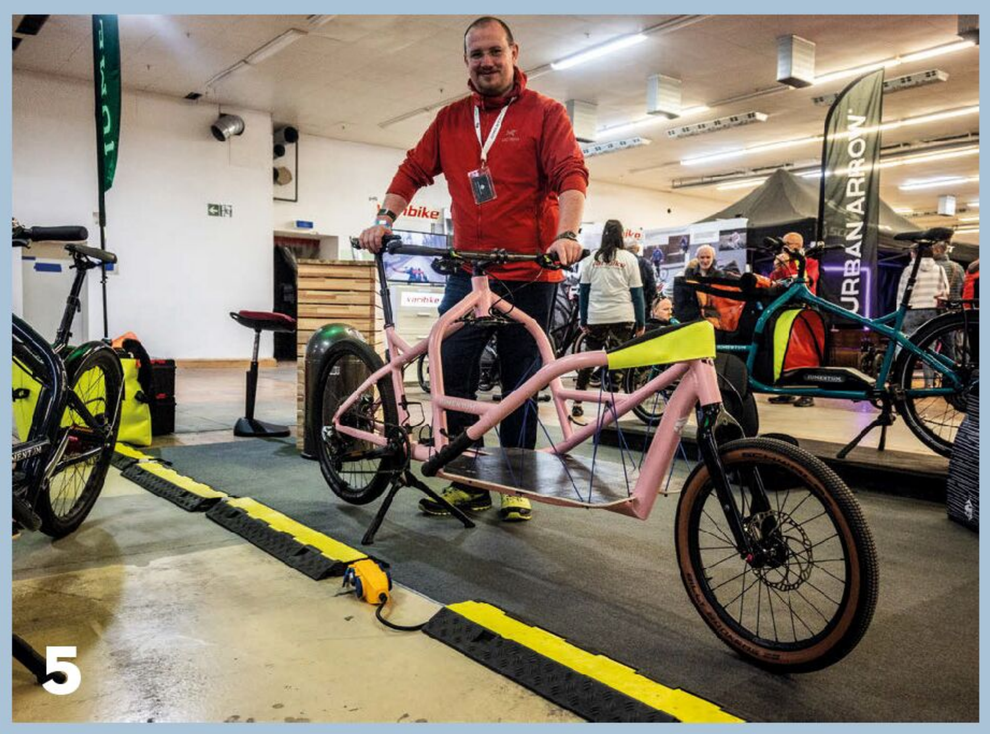
1

2

3

4

Fotos: Georg Bleicher



5

6

7

Besser als Karussellfahren! Der „Kettwieselwurm“, ein Trike-Tandem, zischt über den Testparcours.

Was Ihrem Rad auch passiert. Wir regeln das.

Die ADAC Fahrrad-Versicherung.

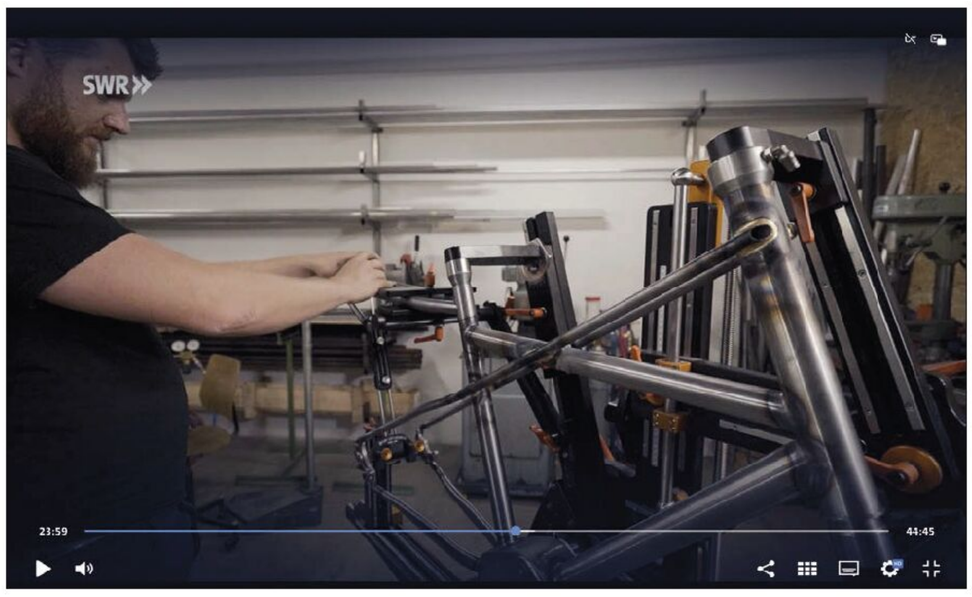
Ihr Schutz bei Diebstahl und Beschädigung, zum Beispiel durch Unfall, Vandalismus oder bei Verschleiß. Auch für Pedelecs („E-Bikes“). Jetzt abschließen auf **adac.de/fahrradversicherung** oder unter **089 558 95 65 85 (Mo. - Sa.: 8 - 20 Uhr)** und in **jeder ADAC Geschäftsstelle.**

ADAC Versicherung AG

ADAC

MYBIKE DIGITAL: PODCASTS – VIDEOS – E-BOOKS – CHANNELS

Das Internet ist wie eine große, bunte Teilekiste in der Werkstatt: unübersichtlich, überfüllt, unstrukturiert – und auch viel Schrott drin. Die MYBIKE-Redaktion hat sich vorgenommen, die „Teilekiste" auszumisten und Premiumteile herauszupicken, kurz: die unüberschaubare Fülle von digitalen Angeboten auf einige wenige Tipps zu reduzieren. Diesmal Nummer 7 und 8: eine Tourenplattform und das ADFC-Angebot. Wenn ihr weitere Vorschläge habt, immer her damit: info@mybike-magazin.de



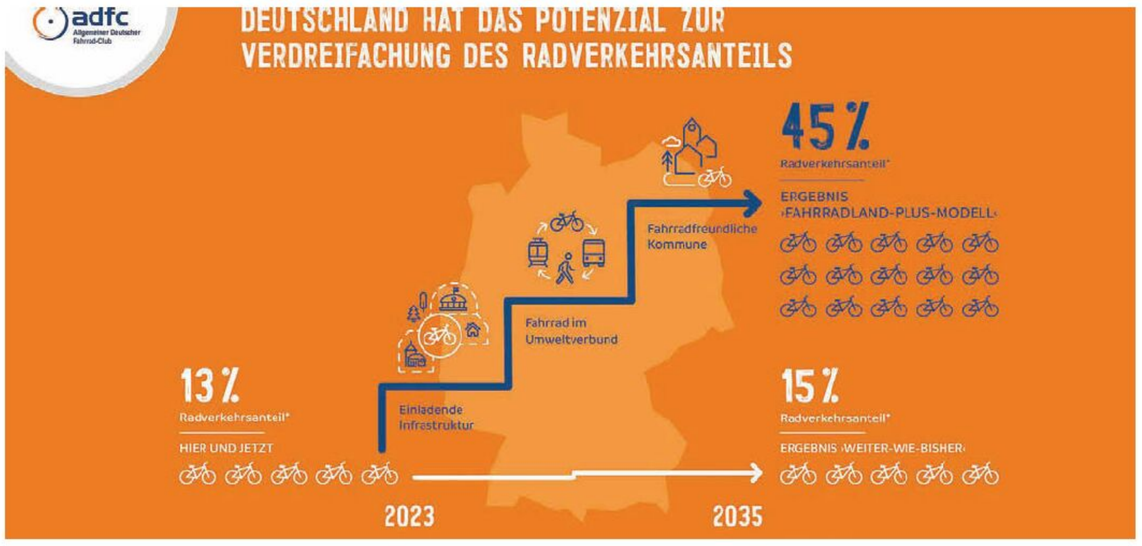
#008 **Entstehungsgeschichte** Die öffentlich-rechtlichen Sender sind nicht jedermanns Sache, aber wenn es um Dokumentationen geht, gibt es tatsächlich wenige bessere Adressen. Der SWR zeigte am 25. April einen dreiviertelstündigen „Schöpfungsbericht" über die handwerkliche Entstehung eines Fahrrads. Ein junger Pforzheimer Rahmenbauer zeigt vom nackten Rohsatz bis zum fertigen Pedelec, wie es geht und worauf es ankommt. Mit einem Mix aus vorsintflutlichen Maschinen und modernsten Methoden konstruiert der Jungunternehmer individuelle Stahlrahmen mit Style – absolut sehenswert auch für nicht Technikbegeisterte, gerade weil immer erklärt wird, warum welcher Schritt vollzogen wird. **„Wie man ein Fahrrad baut", zu finden unter: www.ardmediathek.de**

QUALITÄT
THEMEN
TIEFE
UNTERHALTUNG
MYBIKE-VOTE

RADREISE PODCAST
TWOWHEELTRAVEL.DE
VAEGABOND.COM

#009 **Richtig abenteuerlich Rad fahren** Radreisepodcasts beschäftigen sich oft mit Ausrüstung, mit Streckenwahl oder mit Kulinarik. Bei diesem hier fühlt man sich manchmal in einen Abenteuer- oder gar Survivalfilm versetzt. Daniel Alexander Kast und Melanie Nadja Steinigen, besser bekannt als Team „Vaegabond", sowie ihr Freund Chris von „twowheeltravel" berichten von ihren Radreisen in Länder wie Iran oder Pakistan, von Essensbeschaffung aus Restetonnen und von Naturgewalten wie Gewittern und Bären. Bisher gibt es 31 Folgen mit jeweils gut einer Stunde Laufzeit. So richtig, richtig viel kann man als Praxistipps für die heimische Tour nicht mitnehmen, aber die ziemlich professionell erzählten Geschichten sind sehr unterhaltsam und inspirierend. Vor allem gefiel uns die plastische Beschreibung auch von Angst, vom wohligen Gefühl der Gastfreundschaft, von gelegentlicher Hilflosigkeit und vom Hochgefühl beim Erreichen von Hotspots oder dem Ziel. Die Vaegabonds betreiben überdies noch eine etwas wuselige, aber hilfreiche Website für alle, die sich selbst mal an solch ein Projekt wagen wollen. **vaegabond.com oder auf spotify**

QUALITÄT
THEMEN
TIEFE
UNTERHALTUNG
MYBIKE-VOTE



ADFC-STUDIE ZUR RAD-MOBILITÄT UND KLIMASCHUTZ

DREIMAL SO VIELE RADFAHRER

Wie viel Potenzial hat der Radverkehr? Die Frage stellte der ADFC dem Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI. Das brachte ans Licht, dass sich bis 2035 der Radverkehr verdreifachen kann, von 13 auf 45 Prozent. Die Annahmen dazu: Radwege werden hervorragend ausgebaut, es werden gute Schnittstellen mit Bus und Bahn geschaffen, und die Kommunen planen fahrradfreundlich. Nach dem „Alles wie bisher"-Prinzip käme Deutschland auf ernüchternde 15 Prozent.

Fotos: ADFC, ARD, Hersteller, twowheeltravel.de

TERMINE

- BESPOKED UK
  Messe für feine und handgearbeitete Fahrräder
  28.–30.6. 2024, Manchester
- HEGAU GRAVEL
  Gravelrennen in Baden-Württemberg
  30.6.2024, Singen
- EUROBIKE 2024
  Weltgrößte Fachmesse für Fahrrad und Mobilität
  2.–7.7. 2024, Frankfurt/Main
- NIBELUNGEN GRAVELRIDE 2024
  Gravel-Event mit Strecken von 100 bis 170 km
  6.7. 2024, Worms
- STELVIO BIKE DAY
  Mythos Stilfserjoch – die Passstraße ist heute für Autos gesperrt
  31. 8. 2024, Prado, Italien

PINION-GETRIEBE

SCHALTEN LASSEN

Der Schaltungsspezialist Pinion macht jetzt Nägel mit Köpfen: Die zur Eurobike 2023 vorgestellte MGU-Motor-Getriebe-Einheit der Schwaben wird es ab 2024 mit vollautomatischer Schaltung geben. Wie in Fachkreisen schon erwartet, wird die Automatik in jeder Situation fähig sein, den Gang zu wechseln – egal, ob man gerade unter Volllast am Berg tritt oder im Flachen dahinrollt. Natürlich bleibt das händische Schalten nach wie vor möglich. Bislang konnte im Modus „Pre Select" das System selbsttätig schalten, wenn sich beim Rollen ohne Pedalieren die Geschwindigkeit änderte. Die Schaltautomatik wird es sowohl in der „kleinen" E1.9 mit neun als auch in der E1.12 mit zwölf Gängen geben.

Das Schöne: Die Schaltautomatik ist nicht nur in den neuen Pinion MGU verfügbar: Das System wurde vom Start weg so konzipiert, dass auch aktuelle Besitzer über ein Software-Update sich vom händischen Schalten befreien lassen können.

ABUS
Security Tech Germany
WOLFRAM-CARBIDE REINFORCED
GRANIT™ SUPER EXTREME 2500
FOR EXTREME SITUATIONS
Wenn wir unsere besten Technologien zu einem extremen Schloss komponieren – dann heißt das Ergebnis GRANIT SUPER EXTREME 2500! Extremer Widerstand gegen extreme Angriffe, selbst wenn der Gegner die Akkuflex ist!
abus.com
EUROBIKE
WINNER
AWARD 2023
100 YEARS ABUS
1924–2024
Made in Germany

„XT? DAS WIRD EIN FLOP“

Erster Shimano-Agent, Innovationstreiber, Vorkämpfer für das MTB und die Mobilitätswende – kaum ein Unternehmen prägte die Entwicklung der deutschen Radindustrie so stark wie Paul Lange. Ein Gespräch mit dem Gründersohn und CEO Bernhard Lange zum 75. Firmenjubiläum.

INTERVIEW Sissi Pärsch

MYBIKE: Hallo, Herr Lange, wie dankbar sind Sie Ihren Eltern für Ihre Berufswahl?
Bernhard Lange: Dankbar ist überhaupt kein Ausdruck. Auch wenn mein erster Berufswunsch tatsächlich Pilot gewesen wäre. Meine Eltern haben mich nicht ins Unternehmen gedrängt, aber die Leidenschaft für das Fahrrad war immer da – und auch das Gefühl, dass da noch ganz viel Bewegung möglich ist. 1983, mit 23 Jahren, durfte ich meine Ausbildung in Japan beginnen und war begeistert.

Wie definieren Sie die Beziehung zwischen der Familie Lange und der Familie Shimano?
Shozo Shimano, Sohn des Gründers, und mein Vater haben sich gesucht und gefunden. Sie kamen menschlich unglaublich gut miteinander aus und hatten beide diesen Blick nach vorne. Sie wollten Shimano voranbringen. Vielleicht sind die deutschen Tugenden den japanischen nicht so fern: Was man sagt, wird getan. Und man ist integer. Die Zusammenarbeit wird nicht infrage gestellt. Man geht durch dick und dünn.

Zudem waren Sie knapp zwei Jahre bei Shimano in Japan …
Ich war 18 Monate in Japan und anschließend in den USA. Später kamen dann auch Kinder aus der Familie Shimano nach Deutschland. Mein Sohn Paul-César, heute CSO unseres Unternehmens, war 2013 wiederum für zwei Jahre in Japan und kam mit einer japanischen Frau nach Deutschland zurück.

Was haben Sie in Ihrer Zeit Anfang der 80er Jahre miterlebt?
Sehr vieles, aber vor allem auch den Anfang des Mountainbikes. Die Pioniere um Gary Fisher und Joe Breeze kamen relativ früh auf Shimano zu und meinten, dass ihnen die Kurbeln um die Ohren fliegen würden und die Rennrad-Nabe ständig breche. Sie wollten eine größere Übersetzung, robustes Material, Bremsen, die auf den Punkt funktionieren. Yoshizo Shimano war damals Präsident von Shimano USA und steckte seinen Bruder Keizo, der Ingenieur und Technischer Leiter war, mit seiner Begeisterung an. Auch Keizo hat das Bike absolut fasziniert, das konnte man spüren. Er hat die Freude ins Werk getragen und meinte: „Was ihr hier seht, ist eine Trendwende im Fahrrad.“ In der Folge wurde gewaltig in die MTB-Technologie investiert.

Und Sie haben sich infizieren lassen?
Natürlich. Wir haben die Bremsen damals auf den Hügeln von Osaka getestet bis zum Gehtnichtmehr. Das Deore-Schaltwerk mit dem Hirschgeweih – wer sich noch erinnert –, das war ein großartiges Fahrradgefühl, wie ich es bis dahin nicht kannte. Als ich nach Japan in die USA bin, war mir absolut klar: Das ist das große Ding. Und dann kam ich Ende 1984 zurück nach Deutschland …

Und was passierte hier?
Es kam keine Gegenliebe. Meine erste Aufgabe in der Heimat war, die Deore XT an die Fabriken zu bringen. Aber die deutschen Hersteller sahen den Trend nicht. „Kannst wieder einpacken. Wird ein Flop wie BMX. Zu teuer, das kann überhaupt nicht funktionieren.“

Wie haben Sie darauf reagiert?
Mit der Gründung unserer eigenen MTB-Marke: Longus. Der Handel hat MTB nämlich durchaus verstanden, er glaubte daran. Letztendlich war das ein offenes Scheunentor für die Importeure aus den USA und Taiwan. Für mich war aber zum Beispiel ein Wolfgang Renner mit Centurion immer ein ganz Großer, was den Erfolg des Mountainbikes in Deutschland betrifft.

Was war das Besondere am Mountainbike?
Was die Industrie damals nicht gesehen hat: Das Mountainbike beziehungsweise die Komponenten haben das Fahrrad sozialisiert. Man konnte sie auch in City- und Trekkingrädern verbauen, und dadurch hat das Fahrrad einen enormen Sprung nach vorne gemacht. Es war eine ganz, ganz schwere Geburt in Deutschland. Aber es ist sensationell, was inzwischen hier passiert ist.

Was sind für Sie aktuell die spannendsten Themen im MTB-Segment?
Kommende Schaltgenerationen – ich darf nicht mehr verraten, aber ich freue mich sehr auf die Zukunft. Trotzdem muss ich auch sagen, dass für mich einer der wichtigsten Treiber des Sports die Infrastruktur ist. Man muss auf dem Radar haben, was hier passiert, aktuell etwa in der Überarbeitung des Bundeswaldgesetzes, die womöglich die Bewegungsfreiheit im Wald erheblich einschränken könnte. Wir müssen uns engagieren und Lobby-Arbeit leisten. Mit Politikern kann übrigens jeder von uns sprechen.

Ihr Engagement in Sachen Infrastruktur reicht über den Wald hinaus …
Wir brauchen den Mobilitätswandel, das ist absolut klar. Die Politik muss jetzt agieren. Ganz ehrlich: Ich will nicht mehr geduldig sein, ich will nicht mehr warten. Wir müssen das gemeinschaftlich und überparteilich beschleunigen. Wenn wir von Krisenzeiten in der Branche sprechen, dann führt der Weg heraus zentral auch über die Schaffung von Infrastruktur. Uns muss das Recht gegeben werden, mit dem Rad sicher von A nach B fahren zu können.

Ein Blick in die Zukunft: Sprechen wir zum 80. Paul-Lange-Jubiläum erneut mit Bernhard Lange?
Mit der Jugend könnten Sie heute schon sprechen … In den nächsten zwei, drei Jahren werden wir eine neue Geschäftsleitung haben. Mein Sohn Paul-César ist bereits im Unternehmen genauso wie zwei Söhne meiner Schwester.

Vielen Dank für das Gespräch.

Fotos: Dragan Kiefer/DRASTON

Das Unternehmen

1949 starten Paul und Fernanda Lange in ihrer Stuttgarter Wohnung mit dem Vertrieb von Zahnkränzen, Bereifung und weiteren Fahrradteilen. 1967 wird die Paul Lange & Co. OHG zum ersten europäischen Agenten einer bis dato unbekannten Marke aus Japan: Shimano. **Bernhard Lange (Foto)** – genau zehn Jahre nach der Firmengründung geboren – übernimmt 1989 nach dem frühen Tod des Vaters das Unternehmen und leitet es gemeinsam mit seiner Schwester Barbara Schattmaier im 35. Jahr. Neben der Generalvertretung von Shimano in sieben europäischen Ländern vertreibt Paul Lange weitere Marken wie Schwalbe, SP Connect oder Cateye.

www.paul-lange.de

terry-comfort.de

TERRY

Entlastungssättel für Frauen und Männer.

STOPPT SITZ-STRESS!

Ergonomisch und medizinisch entwickelt und geprüft.
Terry Sättel werden unter Anwendung modernster Sensor-Druckmessverfahren im Terry Ergonomie-Labor entwickelt.

FEINES FÜRS GROBE

Sie versprechen Asphalt und Alltag, Wanderweg und Wochenendurlaub, und das alles meist auch ziemlich ausdauernd. Halten die SUV-E-Bikes dieses Versprechen?

TEXT Georg Bleicher

Was für den Bio-Biker das Gravelbike, ist für den E-Bike-Fan heute oft das SUV: extrem breiter Einsatzbereich – auch auf den Untergrund bezogen – und oft ein hemdsärmeliges Auftreten, das vor allem von grobstolliger Bereifung unterstrichen wird. Sieht man sich die Lenkerbreiten mancher unserer Räder an, glaubt man gar, das SUV ist für Trail-Spezialisten entwickelt.
Ganz so ist es nicht: Manchmal ist Sportlichkeit auch ein Aushängeschild. Trotzdem ist für viele heute das E-SUV die Eier legende Wollmilchsau. Kein Wunder: Mit keinem anderen Rad kann man so vieles abdecken und ist man für nahezu alle Situationen gewappnet – klassische Radtour, Reise, Alltag, Pendeln, Einkauf. Dank Federgabel oder Vollfederung und Stollenbereifung erschließt sich das SUV auch noch das Gelände – und erfüllt dem einen oder anderen sicher den Traum, auf Reisen noch tiefer in der Natur zu sein. Ganz wichtig ist dabei: Nur wenige Anbieter verstehen das SUV als klassisches Sportgerät, sondern als Rad für den klassischen E-Biker, der mehr will, ohne dafür extrem sportlich unterwegs sein zu müssen.

Der richtige Motor

Der fast schon traditionelle Antrieb für ein SUV ist ein Bosch Performance CX (Victoria, Koga), der kräftigste Motor aus diesem Hause. Aber auch ein Giant/Synchros der neuen Generation mit ähnlich bärenstarker Ausrichtung oder Shimanos E301 (Hohe Acht) sind wie geschaffen dafür, auch bei hohen Systemgewichten und steilen Wegen dynamisch zu agieren. Von der anderen Seite kommt der neue „kleine“ Bosch, der damit ein neues SUV-Gefühl eröffnet: der SX-Antrieb (Kalkhoff) mit gerade einmal

Spaß auch jenseits vom Asphalt: mit grobstolligen SUV gut möglich.

Für die meisten Einsatzbereiche braucht es keine Vollfederung – am Kalkhoff spart man so viel Gewicht.

55 Newtonmetern und gänzlich anderer Charakteristik. Er erfordert für gefühlt minimal weniger Schub als die Großen eine etwas höhere Trittfrequenz. Für viele Fahrer fühlt sich diese allerdings harmonischer an. Wer also gern mit schnelleren Beinen unterwegs ist, ist mit dieser sparsameren Variante von Bosch und entsprechend kleinerem Akku (400 Wattstunden) auch sehr zufriedenstellend unterwegs. Ein schöner Nebeneffekt: einige Kilo weniger Radgewicht!

Der passende Akku

Eine wichtige Frage für Allrounder-Fans: Brauche ich wirklich so viel Reichweite, wie mir die klassischen SUV bieten – oder will ich lieber ein leichteres Rad haben, etwa weil ich es im Alltag des Öfteren heben oder tragen muss? Wer zu 90 Prozent unter 50 Kilometern Entfernung bleibt, kann getrost auf einen Akku mit 500 bis 600 Wattstunden setzen. Längere oder Touren im bergigen Terrain brauchen mehr Energie. Vielleicht ist aber auch die Mitnahme eines Zusatzakkus für solche Einzelfälle die passende Lösung. Fragt man Händler, bescheinigen sie mindestens der Hälfte der Kunden, auf unnötig dicke Batterien zu setzen. Sprechen Sie mit Ihrem Händler vor dem Kauf über Ihren bevorzugten Einsatzbereich!

Aber auch schon die Wahl der richtigen Unterstützungsstufe kann zu einem deutlich sparsameren Verbrauch beitragen – und zu einem höheren Kalorienverbrauch, was sich viele E-Biker doch auch wünschen. Clever ist auch mancher Smart-Modus – bei Bosch etwa die „Auto"-Einstellung –, der stärker als andere Modi aufgrund des Kraftaufwands des Fahrers entscheidet, wie viel Motorleistung hinzugegeben wird. Denn, abgesehen vom Gewicht: Akkuleistung kostet Geld!

Bremsen: wartungsarm und stark

Viel Eigengewicht und Gepäcktransport, womöglich noch auf abschüssigem Terrain, verlangen nach starken Bremsen. Alle unsere Testimonials verzögern mit vollhydraulischen Scheibenbremsen – und das ist gut so. Giant und andere Hersteller setzen in diesem Segment auf 180 Millimeter Scheibendurchmesser, Victoria vorn gar auf 203 – je größer, desto tendenziell höher Bremskraft und Dosierbarkeit. Auch in Sachen Wartungs-

WARUM TIEFEINSTEIGER?

Es gibt heute nur noch wenige Gründe gegen den tiefen Durchstieg. Bei hoher Rahmenqualität und -steifigkeit überwiegen die Vorteile. Einfaches Auf- und Absteigen, hohe Sicherheit, wenn man plötzlich vom Rad muss. Nur wer das absolute Maximum an Laufruhe beim Gepäcktransport auf losem Untergrund sucht und wen die vermeintliche Damenrad-Optik stört, der ist mit einem Rahmen mit Oberrohr (Diamantrahmen) besser aufgehoben. Der Tiefeinsteiger ist im Lifestyle angekommen, und immer mehr Menschen schätzen seinen Komfort im Alltag.

Fotos: Helge Tscharn

Von aufgeraut bis extra grob: Die Profile unserer Testräder machen den Unterschied.

armut sind diese Bremsen sinnvoll. Achten Sie auf das Einbremsen: Discs erreichen ihre volle Kraft und Dosierbarkeit erst, wenn das Rad einige Male kräftig von hohen Geschwindigkeiten (25 km/h) auf Stillstand gebremst wurde. Im Gegensatz zur Bremsscheibe am Auto muss das der Fahrradfahrer leider immer noch selbst erledigen. Im Internet gibt es zahlreiche Tipps dazu.

Fully oder Hardtail?

Die beiden Fullys im Test zeigen ganz schnell: Vollfederung ist eine ganz andere Komfortqualität. Schon in der Stadt ist man in Sachen Schlagloch und Bordstein bequemer unterwegs als per lediglich frontgefedertem Fahrrad. Trotzdem muss man kein Komfortverächter sein, um sich hier auch mit Hardtails genauso wohl zu fühlen. Auch die breiten Pneus unserer Testboliden leisten in der City sehr viel Wohlfühlkomfort. Jenseits des Asphalts packen die Fullys dann richtig aus: Der Fahrspaß ist größer, und bei höheren Geschwindigkeiten nimmt auch die Sicherheit gefühlt und real zu. Zum Vergleich dazu sorgen Hardtails zwar für mehr klassisches Fahrradfeeling, kommen aber bei extremen Holperstrecken an ihre Grenzen. So weit, so klar. Allerdings gibt's neben dem Gewichts- und Preisaspekt, die Vollgefederte immer betreffen, auch noch die Wartungs- und Einstellungsbedürftigkeit der Fullys: Auch moderne Federbeine brauchen Wartung – ein Mal im Jahr sollte man damit zum Service.

Aufwendig und nicht selbsterklärend ist die Einstellung. Dabei geht's nicht nur um die Anpassung des Drucks im Dämpfer an das eigene Gewicht. Auch das Gepäck auf dem Träger will, vor allem bei einem System mit mitgefedertem Träger, bei der Einstellung beachtet werden. Neben dem höheren Kaufpreis des Fullys kommen also auch Serviceleistungen hinzu. Wer also durchaus größere Anteile seiner Touren im Holprigen verbringen will und überlegt, ob er deshalb ein vollgefedertes Rad kauft, sollte das in seine Überlegung einbeziehen. Oft ist es aber auch die Probefahrt, die manchen schneller entscheiden lässt.

GROBSTOLLER, JA ODER NEIN?

Hier gilt Ähnliches wie in Sachen Vollfederung: Je grober das Gelände, in dem man unterwegs sein will, desto mehr machen klotzige Stollen Sinn. Allzu grobe Stollenbereifung kann in der City aber kontraproduktiv sein, denn die Räder laufen dadurch unruhiger und unkomfortabler auf Asphalt und haben vor allem beim Nässe etwas weniger Grip in Kurven. Sinnvoll sind für den multiplen Einsatz Reifen mit kleinen Stollen und Mittelsteg für einen leichten Lauf (Victoria) oder etwas grobere Straßenreifen (Koga). Auch damit lässt sich noch prima auf dem Feldweg rollen; erst wenn der richtig matschig wird, sind Stollen angesagt.

Alles im Griff dank Breite

Trotzdem bleibt die Lenkerbreite: Unter anderem die durchwegs breiten Reifen, lange Radstände und eine am Geradeaus-

GEPÄCKTRANSPORT IM GELÄNDE

Ganz wichtig: Beim Kauf von Gepäcktaschen antesten, wie gut sie zum Träger passen und ob sie schwer beladen bei Erschütterungen etwa auf Schutzblechhalterungen etc. drücken können. Die Tragepunkte der Taschen müssen genau, etwa über verschiebbare Haken, eingestellt werden können. Je schwieriger das Gelände, desto mehr kommt das Fully zu seinem Recht – es lässt sich dort schneller und sicherer bewegen als ein nur frontgefedertes Rad. Am besten ist das Rad dann so aufgebaut, dass der Träger zur gefederten Masse gehört. So werden Komfort und Fahrsicherheit auch bei Beladung kaum eingeschränkt – das Giant in unserem Test ist ein klassisches Beispiel hierfür.

lauf orientierte Geometrie führen dazu, dass E-Bikes nicht so quirlig zu fahren sind wie etwa ein Urbanbike und dass auch die Lenkung etwas schwerfälliger reagiert als dort. Das ist ein Grund, weshalb man im E-Bike-Bereich allgemein, aber vor allem im SUV-Sektor auf breite Lenker setzt. Am breitesten tritt unser Victoria mit 75 Zentimetern Lenkerlänge auf. Das verleiht viel Kontrolle bei schwierigem Untergrund. Für Matschlöcher oder wurzelige Pfade, wo die Reifen ansonsten lieber ihren eigenen Weg des kleinsten Widerstands laufen wollen, ist das enorm hilfreich. Der Grund für die Erleichterung ist reine Physik: Je länger der Kraftarm ist, den die Strecke Steuerachse–Lenkergriff beschreibt, ist desto weniger Kraft wird am Lenkerende nötig, um den Reifen zu drehen.

Je weniger gekröpft ein Lenker ist, desto mehr sollte man auf ergonomische Griffe setzen: Bei breiten, geraden Lenkern werden die Handgelenke stärker belastet, da Hände und Unterarme nicht in einer Linie liegen. Unsere Testboliden haben alle ergonomische Griffe mit mehr oder weniger ausgebildeten Handballenauflagen (Flügelchen). Fast sind sie mittlerweile zum Standard geworden. Selbst unser Rad mit dem für aufrechtere Sitzposition per se „ergonomischsten“ Lenker, das Hohe Acht Amola Tereno, weist diese Griffe auf. Wichtiger Hinweis für Nachrüster: Die Griffe sollten per Schraubbolzen am Lenker geklemmt werden können – denn meist halten einfach aufgesteckte Griffe durch die spezielle Belastung der Handauflagen nicht und sind auch nicht ohne Weiteres einstellbar.

Ergo-Griffe hin oder her, bei der Probefahrt sollten Sie in sich hineinhören, ob

Sie sich auch eine lange Tour mit dieser Lenkerform vorstellen können.

Passend sitzen und lenken

Von aufrecht holländisch bis sportlich geht die Sitzhaltung in unserer Testauswahl. Das Hohe-Acht-Fully zeigt dabei, dass Geländegängigkeit und eher aufrechte Sitzposition vereinbar sind. Richtig ist: Wer sportlich fahren und die Vorteile eines vollgefederten Rads ausloten will, der braucht dazu eine dynamische Sitzhaltung und auch etwas Gewichtsbelastung des Vorderrads, um dem Stollenreifen seine vollen Führungskräfte zu geben. Aber das SUV wird nicht durch Vollfederung zum Sportrad, und man kann mit aufrechterer Sitzposition mehr Komfort genießen. Im Endeffekt ist das eine Typfrage und eine Frage danach, wie dynamisch man fahren will. Auch hier sollten Sie sich bei der Probefahrt ehrlich hinterfragen, ob etwa eine MTB-ähnliche gestreckte Sitzposition auf Dauer für Sie wünschenswert ist oder ob Sie lieber (wie gewohnt) aufrecht sitzen und dafür eher gemütlich über holpriges Terrain rollen wollen.

Komfortabel auch auf richtig schlechtem Terrain: Das schaffen vollgefederte Räder.

Lange Freude am hochwertigen Rad: Alle unsere Anbieter bieten zusätzliche Garantien auf die getesteten Modelle.

ANTRIEB UND APP

Praktisch alle Motorensystem-Hersteller bieten heute an, die Antriebe per Handy-App zu individualisieren – etwa Fahrmodi auszusuchen, diese in Sachen Leistungsausbeute zu definieren oder auch deren Charakter festzulegen. Beim Hohe Acht mit der neuen elektronischen Cues-Schaltung kann man außerdem halbautomatisches Schalten einstellen. Man muss sich meist zum besseren Verständnis etwas damit beschäftigen, aber es lohnt sich!

Unterwegs über Stock und Stein

Für viele Menschen kann das SUV eine Art „entschärftes“ Mountainbike mit klassischer Gepäckmöglichkeit sein. Das bedeutet Fahrspaß bei niedrigeren Geschwindigkeiten als mit einem Touren- oder Cross-County-MTB und, je nach Modell, Komfort dabei. Grundsätzlich sollte man sich als Gelände-Anfänger aber an das sprichwörtlich neue Terrain herantasten. Auch wenn Stollenreifen für losen Untergrund gemacht sind: Wunder vollbringen sie nicht. Deshalb: Tasten Sie sich an das Lenkgefühl auf verschiedenen Untergründen heran. Üben Sie das Bremsen – zunächst mit der Hinterradbremse, sprich: standardmäßig dem rechten Bremsgriff. So bekommen Sie ein Gefühl dafür, bei wie viel Zug am Hebel das Hinterrad anfängt zu blockieren. Ein blockierendes Hinterrad ist deutlich einfacher zu beherrschen als ein ausbrechendes Vorderrad. Versuchen Sie das daher nur ganz vorsichtig und mit kurzen Zügen am linken Hebel.
Vermeiden Sie noch mehr als auf festem Untergrund das Bremsen in der Kurve – das bedeutet auch, dass Sie vorausschauender fahren sollten, als Sie das vielleicht von der Straße her gewohnt sind. Auf weichem Untergrund kann allerdings auch das Gegenteil passieren: Das Hinterrad kann bei starker Beschleunigung – zumindest, wenn Sie kein Gepäck auf dem Träger transportieren – durchdrehen. Auch wenn sich das alles sehr trocken anhört: Sie werden sehen, dass auch das Herantasten an das Fahren auf losem Untergrund viel Spaß machen kann.

DURCHSTIEG: KOMFORT SCHON VOR DEM FAHREN

Keine Frage: Am komfortabelsten steigt man da auf, wo man den Fuß am wenigsten heben muss. Alle unsere Tiefeinsteiger-Modelle machen es dem Radler leicht. Am leichtesten erstaunlicherweise das Hohe Acht. Um den Wert von rund 40 Zentimetern zu erreichen, hat man das Federbein hinter das Sitzrohr gestellt. Zum einfachen Durchsteigen gehört allerdings nicht nur die Durchstiegshöhe, sondern auch genug Platz für den Fuß, um zwischen Sattelrohr und Unterrohr hindurchzusteigen.

Modell:	Durchstiegshöhe (ca.):
Hohe Acht Amola Tereno	40 cm
Victoria Fybron 6	42 cm
Koga Pace B10	45 cm
Kalkhoff Entice Advance	48 cm

Hinweis:
Das Giant Stormguard E+ 3 ist als Tiefeinsteiger nicht erhältlich.

GEWICHT VERSUS FUNKTION

SUV-E-Bikes sind immer noch die Schwergewichte unter den E-Bike – Lastenräder einmal ausgenommen. Das müssen sie aber nicht sein, wie unsere Kandidaten von Kalkhoff und Victoria demonstrieren. Wer auf bestimmte Dinge wie ein Plus an Komfort oder die ganz große Reichweite verzichten kann, der hat gleich ein paar Kilogramm weniger zu schleppen. Beim Victoria ist es zusätzlich der Werkstoff Carbon, der für einen leichteren Rahmen sorgt.
Dabei geht es nicht nur um die klassische Kellertreppe: Auch beim Samstagnachmittag-Abenteuer auf dem Waldweg kann es vorkommen, dass man sein Rad mal über einen Baumstamm hieven muss. Wichtige Fragen vor dem Kauf lauten daher: Wie viel Federung brauche ich – reicht eine Federgabel (für gelegentliches Feldweghoppeln) oder brauche ich Vollfederung (um ganze Touren auf verschlungenen, wurzeldurchzogenen MTB-Pfaden zu fahren)? Und brauche ich wirklich die immense Reichweite eines 800-Wattstunden-Akkus, oder reichen „normale" 500 auch?

Entspannt vorwärtskommen

Am besten schafft diesen Spagat, wenn der (Sitz-)Komfort ganz groß sein soll, unser Hohe Acht-SUV. Etwas sportlicher? Dann macht das Giant das Rennen, mit einem deutlichen Einschlag Richtung Mountainbike. Nicht viel weniger sportlich, wenn auch aufgrund der reinen Frontfederung ist das Victoria. Vielleicht der absolute Alleskönner im Test. Das Kalkhoff ist ihm auf dem Feldweg durchaus auf den Fersen. Allerdings arbeitet die Suntour-Federgabel mit 75 Millimetern Federweg deutlich weniger effizient als die Fox (100 mm) am Victoria. Außerdem braucht, wie schon angedeutet, der SX-Motor von Bosch eine etwas höhere Trittfrequenz. Doch das geringe Gewicht macht auch jenseits des Asphalts viel aus. Und am flowigen Feldweg macht durchaus auch das Koga Sinn – mehr als dieses Profil braucht's da bei Trockenheit auch kaum, wenn man sich auf ein etwas vorsichtigeres Kurvenfahren einstellt. Und das Rad überzeugt mit einem sehr harmonischen Lauf, der auch hier zum Tragen kommt.

Pneus: Breiter ist bequemer

Der Komfortzuwachs durch breite Reifen kommt durch den geringeren Luftdruck, mit dem diese gefahren werden können. Grundsätzlich gibt es am E-Bike einen bereits lang anhaltenden Trend zum breiteren Reifen. Gehörten früher an Trekkingbikes die Reifen mit 40 Millimeter Breite schon zu den breiteren, sind wir mittlerweile bei Pneus mit 66 (Giant) und 62 Millimetern (Hohe Acht, Koga) angelangt. Der „schmalste" Reifen ist mit 57 Millimetern Breite am Kalkhoff montiert. Je breiter, mit desto weniger Luftdruck lassen sich die Reifen fahren. Für den Racing Ralph am Kalkhoff gibt Hersteller Schwalbe eine Luftdruck-Spanne von 1,8 bis 3,7 Bar an. Wie viel es konkret sein soll, hängt vom Untergrund, dem Gewicht des zugepackten Gepäcks, dem des Fahrers oder der Fahrerin, aber auch etwas von deren Vorlieben ab: Je höher der Druck im Pneu, desto unkomfortabler wird er, läuft aber leichter und reagiert direkter auf Lenkbefehle. Umgekehrt ist ein Druck nahe der unteren Grenze zuständig für viel Grip auf losem Untergrund und natürlich viel Komfort. Ab einer gewissen Untergrenze wird allerdings die Lenkung behäbig. Im Normalfall wäre der Reifen für gemischten Einsatz mit etwa 2,5 Bar gut gefüllt.

DIÄT MACHEN FÜRS ZULÄSSIGE GESAMTGEWICHT?

Man kann es nicht oft genug vorrechnen: Hat ein Rad 140 Kilo zulässiges Gesamtgewicht, Gepäck von 25 Kilo auf dem Träger und das Rad ein Gewicht von 30 Kilo, darf man mit Bekleidung und Helm gerade einmal 85 Kilogramm auf die Waage bringen. Selbst bei einem stabilen SUV sind also diese Vorgaben manchmal recht eng. Hintergrund: Kommt es, etwa nach einem Unfall durch Materialversagen, zu einer juristischen Auseinandersetzung, kann der Hersteller bzw. Händler Regressforderungen mit Verweis auf das nicht eingehaltene Gesamtgewicht abweisen.

Fazit: Ja, unsere SUV-E-Bikes halten tendenziell, was ihr Gattungsname verspricht. Allerdings findet auch in diesem Segment eine Diversifizierung statt – siehe etwa das Kalkhoff mit leichtem Motorensystem und geringem Gesamtgewicht oder die feine Carbonisierung bei Victoria. Die Abgrenzung zum Tourer und zum leichten Allrounder lösen sich auf, und wohl auch langsam die zum Mountainbike. Mehr als noch bei anderen Radtypen raten wir vor dem Kauf zur Definition des Einsatzzwecks – und zum Ausprobieren im jeweiligen Einsatzbereich. Am besten mit Gepäck – und Tragetests …

ALLE RÄDER IM VERGLEICH

Tiefeinsteiger	Ergonomie und Komfort / 10 %	Fahren und Sicherheit / 50 %	Motor und Antrieb 20 %	Gepäck und Nutzungspraxis / 15 %	Gesamtnote 100 %	Akku-Kapazität in Wattstunden	Reichweite in Kilometern*
GIANT	1,5	1,4	1,8	2,1	1,5	803	ca. 110
HOHE ACHT	1,6	1,4	1,7	2	1,5	630	ca. 100
KALKHOFF	1,8	1,7	1,9	1,8	1,8	400	ca. 70
KOGA	1,7	1,6	1,5	2,2	1,7	750	ca. 115
VICTORIA	1,9	1,5	1,6	2	1,6	750	ca. 110

Nicht aufgeführt ist die Kategorie Service – 5 % Anteil, Unterschiede in den Betriebsanleitungen verändern die Endnote nicht. Längere Garantien sind bei allen fünf Herstellern für die getesteten Modelle möglich.
* Die Reichweitenangabe bezieht sich auf den mittleren Unterstützungsmodus oder „Tour"-Modus bei aktivem Fahrstil und Gelände mit geringen Steigungen. Beim Kalkhoff wurde von einer höheren aktiven Trittfrequenzen ausgegangen. Es sind bei allen Rädern Näherungswerte, die bei verschiedenen Fahrern und Bedingungen deutlich anders ausfallen.

Fotos: Georg Bleicher, Hersteller

GIANT STORMGUARD E+ 3

Preis 5.999 Euro
Gewicht Testrad 30,1 kg
Zul. Gesamtgewicht 156 kg
Rahmengröße* S,M, **L**, **XL**
Rahmen Aluminium
Gabel SR Suntour XCR 34 Air LO-R, 100 mm
Schaltung kette, Shimano Cues, 10-fach
Motor/Akku SyncDrive Pro2, 85 Nm / EnergyPak Smart 803 Wh
Bremsen Tektro HD-M750 Orion 4-Kolben, 203 mm
Reifen Maxxis Rekon 27.5 x 2.6 Zoll
Lichtanlage v/h Giant Recon HL100, 100 Lux / Supernova E3
Max. Belastung Gepäckträger 20 kg
Federelement SR Suntour Edge RC, 100 mm
Besonderes Floating MIK Gepäckträger
www.giant-bicycles.com

DER JEEP UNTER DEN SUV

Das Giant Stormguard E+ 3 ist ein echtes Trumm fürs Grobe. SUV par excellence – und doch wieder nicht.

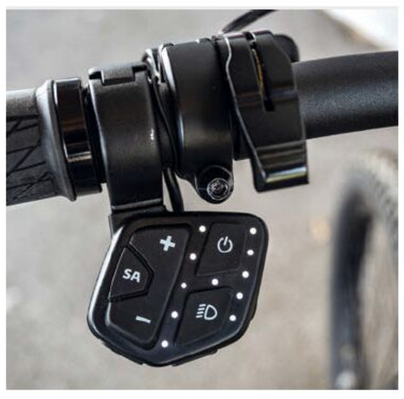
Mit Federelemente von 100 Millimetern Federweg vorn und hinten und einer MTB-ähnlichen Geometrie kommt man mit dem Giant geradezu unerschütterlich über jeden noch so groben Pfad. Wenn es sein muss, auch mit 20 Kilo Gepäck auf dem Träger, denn der ist sehr seitensteif und gehört hier zur gefederten Masse. Für den nötigen Bodenkontakt sorgt nicht nur die Fahrwerksgeometrie, sondern auch die brutal breiten, grobstolligen Maxxis-Reifen. Auf der Straße andererseits kann uns kein Schlagloch erschüttern, kein Kopfsteinpflaster vibrierschocken, auch wenn die Pneus da leise grollen. Komfort fehlt nur beim Aufsteigen: Ein Tiefeinsteiger ist nicht im Programm, also das Bein über den Sattel schwingen. Man sitzt zwar auf dem Stormguard so hoch, dass die Zehenspitzen beim Stopp kaum den Boden berühren, doch per Absenken der Sattelstütze vom Lenkerhebel aus steht man gleich auf dem Boden der Tatsachen – sehr komfortabel, wenn man sich daran gewöhnt.
Der Sync-Drive-Pro2-Motor ist bärenstark und steht dem deutschen Pendant von Bosch gefühlt nicht nach. Das kleine Vorbauintegrierte Display hält viele Infos parat und ist in der Sonne noch passabel ablesbar. Bei der Zusammenarbeit des Motors mit der 10-fach-Shimano-Cues-Schaltung knackt es manchmal, wie bei der Kombi Mittelmotor und Kettenschaltung nicht üblich. Wer darüber hinwegsieht, erlebt einen starken Antrieb – per App individualisierbar – und ein Fahrwerk, das mit dem Vorwärtsdrang umgehen kann. Auch was die groß dimensionierten Vier-Kolben-Bremsen angeht. Das sichere Handling ist stark auf „Schienenbetrieb" angelegt, dem Hochbein fehlt etwas die Wendigkeit für die City. Rund 120 Zentimeter Radstand tragen dazu bei. Ansonsten ist alles Wünschenswerte dran, am fein aufgebauten und ausgeklügelten Alurahmen: Starke Beleuchtung, eine Systemplatte auf dem Träger, Flaschenhalterösen, enorme Akkukapazität und nicht zuletzt hohe Verarbeitungsqualität des größten Rahmenherstellers weltweit. 5.999 Euro ist ein sehr realistischer Preis für dieses Hightech-Fully. Achtung: Es fällt gelegentlich Einstellungsarbeit des Federfahrwerks an.

FAZIT

Fazit: Wer auf City-Wellness verzichten kann und kein Gewichtsfetischist ist, kommt mit dem komfortablen Giant überall hin. Auch die Packtaschen sind im Gelände gut aufgehoben.

Verwindungssteif und gefedert: Gepäcktransport de luxe am Giant.

Elegant in den Vorbau integriert: das Giant-Display des Synchros-Motors.



Gut zu bedienen und etwas verspielt beleuchtet: Motor-Bedienpanel am Stormguard.

Kleine Ursache, große Wirkung: Zwei-Kolben-Scheibenbremse von Tektro.

*getestete Rahmengröße

HOHE ACHT AMOLA TERENO

Preis 5.799 Euro
Gewicht Testrad 29,8 kg
Zul. Gesamtgewicht 160 kg
Rahmengröße* S / 42, M / 48, **L / 55**
Rahmen Aluminium
Gabel RockShox 35 Silver TK, 120 mm Federweg
Schaltung el. Kettenschaltung, Shimano, XT Di2,12-Gang mit Free Shift
Motor/Akku Shimano EP801 / 630 Wh
Bremsen Disc, Shimano BR-MT420, Vierkolben, 180 mm
Reifen Schwalbe Al Grounder 60-584 Reflex
Lichtanlage v/h Lezyne, E-Bike Power E115 Lux / Herrmans, H-CARGO E-Bike
Max. Belastung Gepäckträger 27 kg
Federelement Dämpfer SR Suntour, RS25-Edge-Evo R, 120 mm
Besonderes Für Fullys sehr tiefer Einstieg, Shimano free Shift
www.hoheacht-bikes.de

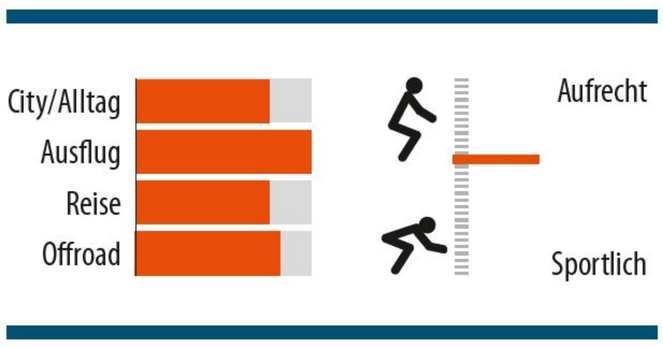
VOLLE LADUNG KOMFORT

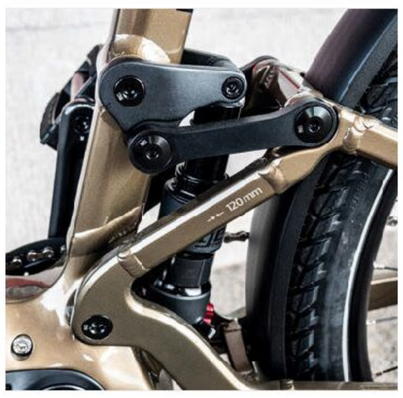
Das Hohe Acht Amola Tereno ist so etwas wie eine Sänfte für den Überallfahrer.

Ein Fully als echten Tiefeinsteiger sieht man selten – und mit tief meint man hier tatsächlich bequeme 40 Zentimeter Durchstiegshöhe. Auch der stark gekröpfte Lenker und die eher aufrechte Sitzposition auf breitem Sattel orientieren sich an Komfortfans. Extrem bequem wird's mit zweimal zwölf Zentimetern Federweg garantiert. Tatsächlich bügelt das System je nach Einstellung schon in der City alles flach, was da stören könnte. Es hat aber auch Nachteile: Man sitzt etwas hoch, was beim Anhalten meist zum Absteigen vom Sattel zwingt (eine absenkbare Sattelstütze könnte hier ausgleichen). Andererseits bekommt in Schräglage das kurveninnere Pedal am Tereno in flotten Kurven schneller Bodenkontakt – man muss sich daran gewöhnen, frühzeitig das Pedal nach oben zu stellen.
Mit schwer beladenem Gepäckträger geht der Komfort leicht zurück, denn der Träger auf dem ungefederten Teil des Rads bremst die Federdynamik aus – das ist allerdings Klagen auf hohem Niveau. Breiter Sattel und gekröpfter Lenker zeigen: Hier geht's nicht um sportliche Höchstwerte, sondern um Menschen, die in jeder Situation mit dem Rad überallhin wollen. Das Handling des Fahrrads geht dabei deutlich in Richtung Geradeauslauf: Unter anderem breite Reifen, Vollfederung und langer Radstand schaffen große Laufruhe, kleine Abstriche gibt's dafür in Sachen Wendigkeit.
Der Shimano EP801 zieht kräftig die Anstiege hoch, am liebsten mit etwas höherer Trittfrequenz als die Bosch-Kollegen. Dafür arbeitet er ähnlich harmonisch und leise. Geschaltet wird elektronisch mit Shimano Deore und ergonomisch geformten Tippschaltern am Lenker. Die Freeshift-Einstellung ermöglicht hierbei, dass auch ohne Pedalieren die Gänge der 9-fach-Cues-Kettenschaltung gewechselt werden können – sehr komfortabel und intuitiv.
Auch im Detail jede Menge Hingucker: Der hydrogeformte Rahmen und der Hinterbau sind sehr schön verarbeitet, die Kabelei verschwindet gepflegt im Steuerkopf, der kurze Vorbau darüber ist verstellbar und ausreichend steif. Hinter dem Steuerkopf finden sich zwei Aufnahmen für Fidlock-Wasserflaschen. Es wird viel geboten von Hohe Acht, und die 5.799 Euro spiegeln das realistisch wider. Wünschenswert: eine versenkbare Sattelstütze.

FAZIT

Quirlig können andere. Maximaler Komfort – auch schon beim Aufsteigen –, starke Allrounder-Fähigkeiten und viel Hightech zeichnen das Hohe-Acht-Fully aus.





Komplexe Funktion: Das Federelement arbeitet mit Gasdruck und ist gut einstellbar.

Große seitliche Auflagefläche, tiefer Schwerpunkt: Träger am Hohe Acht.

Shimanos EP801 arbeitet leise und bringt satte 85 Nm an die Antriebswelle.

Zwei Fidlock-Flaschenaufnahmen und die Ladebuchse daneben: Komfort auch beim Laden.

Fotos: Georg Bleicher, Hersteller

STORCK

Elektro Rad
SEHR GUT
1/2024

Urban CTS Wave

Erlebe Sie die perfekte Kombination aus Ergonomie, Funktion, Design und Technik mit dem Urban CTS. Der leichte Carbonrahmen und die Carbon-Gabel machen dieses E-Bike zum Meisterwerk. Dank der Free Shift-Technologie können Sie den Gang wechseln, ohne in die Pedale zu treten, und die Cues Di2-Gruppe umfasst sowohl Free Shift- als auch eine automatische Gangschaltung für einfache Handhabung. Mit einem leisen und leistungsstarken Shimano EP6 Motor bietet das Urban CTS Wave höchsten Komfort und beeindruckende Leistung für den urbanen Pendelverkehr.

Motor: Shimano EP600 250W, 85Nm
Akku: Shimano BT8035 504 Wh, 36V
Schaltwerk: Shimano CUES Di2 10-fach
Gewicht: ab 19,5 kg

FREE SHIFT

LIGHTWEIGHT

COMMUTE

ab 5.499€

storck-bikes.com

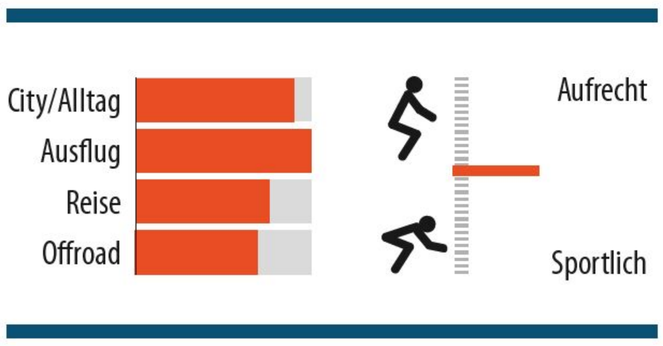
DURCHAUS TRAGBAR

Auch mit einem kleinen Motorensystem kann man gute SUV bauen – wie das leichte Kalkhoff Entice Advance.

Die dick bestollten Pneus sagen, hier steht ein SUV, der breite Lenker dito, die Federgabel nickt dazu freundlich. Irritierend: der fast zierlich wirkende Rahmen und wie leicht sich das Rad am Handgriff in der Rahmenmitte anheben lässt – willkommen auf der Kellertreppe! Das Entice schafft diese Tragbarkeit SUV-untypisch vor allem mit dem leichten Bosch-SX-Motorsystem inklusive 400-Watttunden-Akku und entsprechender Ausstattung wie der Shimano-Cues-Schaltung mit neun Gängen statt einer Nabenschaltung und Kunststoff-Schutzblechen, die gerade noch breit genug für die 57 Millimeter breiten MTB-Reifen sind. Diese sorgen nicht nur für absoluten Grip auf schlechten Wegen, sondern mit der Suntour-Federgabel mit 75 Millimeter Federweg auch für durchaus zufriedenstellenden Komfort. Der Sattel mit breiter Auflage definiert einen Einsatzbereich von City bis entspannter Tour, und die darf auch über Stock und Stein führen. Dazu kann man trotz sportlicher Lenkerform dank des verstellbaren Vorbaus relativ aufrecht sitzen. Der neue Bosch SX packt trotz„nur“ 55 Newtonmeter Drehmoment kräftig zu, wenn man gern in Trittfrequenzen um 60 und darüber unterwegs ist. Dabei geht er harmonisch und mit wenig Geräuschen zur Sache. Für die sorgen mehr die licht platzierten, groben Stollen auf den breiten Schwalbe-Pneus; im Gelände super, bringen sie auf Asphalt ein leichtes Ruppeln ins Dahingleiten. Der Racktime-Systemträger hat eine Federklappe – auch das ein Plus für multiplen Einsatzbereich. Die Bremsscheiben sind mit 160 Millimetern klein, verzögern aber gut. Gewünscht hätten wir uns dazu Steckachsen statt der verbauten Schnellspanner, die nicht dieselbe Steifigkeit geben. Gespart wurde auch etwas an der Beleuchtung: 40 Lux im Strahler sind heute eher unterer Standard. Allerdings ist das Kalkhoff auch das preisgünstigste Rad im Test. Beim Unternehmen spart man sicher nicht an der Rahmenverarbeitung. Übrigens auch nicht am Handling, das uns in jeder Situation gefallen hat, oder bei der Fahrsicherheit mit Gepäck. Das alles gibt’s für 3.599 Euro. Veritabel!

FAZIT

Ein Tiefeinsteiger mit tollem Motor. Für Menschen, die sich beim E-Biken etwas mehr bewegen wollen. Der Spaß macht, vieles kann und der dem SUV-Gewicht erfolgreich den Kampf angesagt hat.



KALKHOFF
ENTICE ADVANCE

Preis 3.599 Euro
Gewicht Testrad 22,1 kg
Zul. Gesamtgewicht 130 kg
Rahmengröße* S, M, **L**, XL
Rahmen Aluminium
Gabel SR Suntour XCR32, 60 mm
Schaltung G Shimano Cues, Übersetzung vorne: 42, hinten: 11-41
Motor/Akku Bosch Performance Line SX, 55 Nm / 400 Wh
Bremsen Shimano MT200, hydraulische Scheibenbremse
Reifen Schwalbe Racing Ralph Performance, 57-584
Lichtanlage v/h Herrmans MR5, Rücklicht: Herrmans H-Trace, LED
Max. Belastung Gepäckträger MIK Systemgepäckträger, 25 kg
Besonderes Zahlreiche Anschraubpunkte für Zubehör
www.kalkhoff-bikes.com

Relativ gutes Lichtbild, aber ziemlich geringe Ausbeute: Kalkhoff-Frontstrahler.

Leicht und dynamisch: 55 Nm, die durchaus zupacken können.

Groben Stollen am Schwalbe-Pneu: Auf dem Pfad super, auf Asphalt etwas ruppig.

Das reicht allemal: Mini-Lenkerdisplay Bosch Purion 200.

Fotos: Georg Bleicher, Hersteller

MAYOR PLUS

Change your mobility. Electrified.

E-Mobility im Premium Design.
Dein Weg, mit Freude und Komfort.
Entdecke mehr unter **rosebikes.de**

ROSE

KOGA PACE B10 SUSPENSION

Preis 4.999 Euro
Gewicht Testrad 30,5 kg
Zul. Gesamtgewicht 150 kg
Rahmengröße* S (47), **M (50)**, L (53), XL (56**)**
Rahmen Aluminium smooth-welded
Gabel Suntour Mobie 35 Boost 100 MM
Schaltung Enviolo-Getriebenabe mit Gates Riemenantrieb
Motor/Akku Bosch Performance Line CX
Bremsen Disc Formula Cura, 180 mm/160 mm
Reifen Schwalbe Super Moto-X 62-584
Lichtanlage v/h Koga Light Design E-Bike Premium 70 Lux / Koga Light Design, E-Bike
Max. Belastung Gepäckträger Racktime System, 25 kg
Besonderes Rahmenschloss, Pumpe
www.koga.com

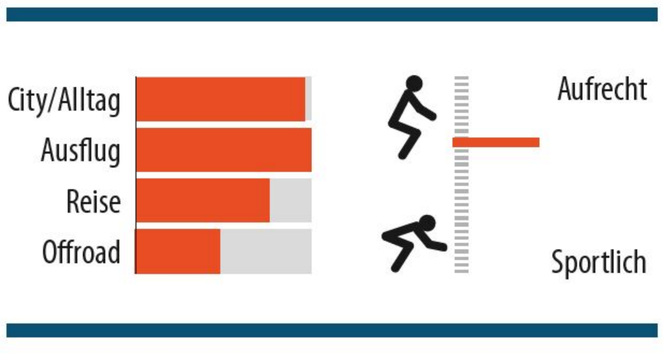
ELEGANT GESUVT

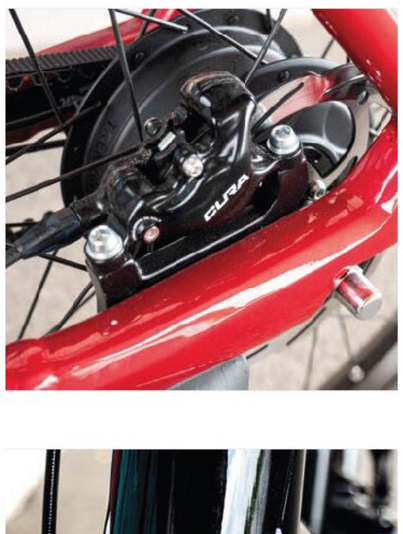
Der Traditionsmarke Koga gelingt mit dem Pace B10 eine edle, fast geländefreie Interpretation des SUV-E-Bikes.

Innovation kommt trotz aller Tradition auch beim „Holland-Klassiker" Koga nicht zu kurz, Stichwort: rahmenintegriertes Tagfahrlicht im Steuerkopf – schick! Koga hat sich seit jeher auch um seinen eigenen, eleganten Style bemüht: Der steife Alurahmen glänzt nicht nur mit feinem Metallic-Lack, die Rohr-Übergänge wirken, so weich geformt und fein geschliffen, fast organisch. Unter dem flächig gehaltenen Vorbau tauchen die Züge und Kabel ins Rahmeninnere. Auch Komfort ist durch die breiten Schwalbe Super Moto und die Suntour-Federgabel durchaus vorhanden. Das Koga ist übrigens der einzige Testteilnehmer, der mit Riemen und Enviolo-Schaltung bestückt ist – Wartungsarmut als Alleinstellungsmerkmal. Dazu gesellt sich ein starker Performance-CX-Motor mit Smart System. Formula-Cura-4-Bremsen mit 18er-Scheibe vorn schaffen die nötige Verzögerung fein dosierbar. Ein Racktime-Sytemträger ermöglicht viele Arten von Zuladung über Adapterpunkte und auch die per Spanngurt. Mithalten kann das Rad nicht, wenn die Feldwege allzu rau oder nass werden. Das liegt vor allem an den stollenlosen Schwalbe-Reifen, die aber auf Asphalt vorzüglich rollen und viel zur Laufruhe des gut ausbalancierten Rads beitragen. Eine Sportskanone ist das Rad nicht, doch das Handling überzeugt mit Wendigkeit wie Geradeauslauf in der City wie auf dem Radschnellweg. Rundum feinen Fahrgenuss gibt's mit der stufenlosen Enviolo, der Federgabel und der eher aufrechten Sitzposition – Ergo-Feintuning ist mit dem kurzen, verstellbaren Vorbau möglich. Auch das Kurzzeitschloss lässt den Einsatzzweck Alltag erahnen. Unkomfortabel ist die Entsperrung des Akkus tief unten an der Frontseite der Motorbrücke, hier macht man sich grundsätzlich schmutzig. Garagen-Lader können aber über die Buchse am Steuerkopf den 750-Wattstunden-Akku betanken. Barrierefrei sollte das Rad stehen, denn das Koga bringt es auf gut 30 Kilo. Satte 4.999 Euro werden derzeit für die Version mit Enviolo und Riemen fällig.

FAZIT

Wer auf Abenteuer auf grobem Terrain verzichtet, bekommt mit dem Koga Pace B10 ein hochwertiges, wartungsarmes und ausgewogen zu fahrendes Bike mit Boschs Bestem und noblem Image.





Enviolo-Nabe, Antriebsriemen und Formula-Cura-Scheibenbremse: wartungsarmes Hightech.

Elegant vom Auto abgeguckt: Tagfahrlichtfelder im Steuerkopf des Koga.

Schmutzigmacher: Zum Entsperren des Akkus muss man auf Tretlagerhöhe.

Steif und vielfältig nutzbar: Racktime-Träger mit System.

Fotos: Georg Bleicher, Hersteller

PW-XM. Redefine Possibilities*

Mit einem maximalen Drehmoment von 85 Nm und einem Gewicht von nur 2,6 kg ist der PW-XM der Premium eMTB-Antrieb von Yamaha Motor. Dieser High-Tech-Motor ist mit einem leichten Magnesiumgehäuse ausgestattet, das mit Hilfe von Yamahas umfangreichem Know-how im Bereich Gusstechnik hergestellt wird. Er weist das beste Verhältnis von Drehmoment zu Gewicht aller Yamaha eBike-Systeme auf.

* Möglichkeiten neu gestalte

www.yamaha-motor.eu

YAMAHA
Revs Your Heart

VICTORIA FYBRON 6

Preis 5.999 Euro
Gewicht Testrad 26,1 kg
Zul. Gesamtgewicht 140 kg
Rahmengröße* Wave 46, 51, 56, Diamant 48, 53, 58
Rahmen Carbon
Gabel FOX 22 AWL 27SIN, 100 mm
Schaltung 1x10 Shimano Deore
Motor/Akku Bosch Performance CX/750 Wh
Bremsen Disc, Shimano BR-M6100/6120, 4 Kolben v., 203/180 mm
Reifen Schwalbe Hurricane 62-584
Lichtanlage v/h Busch & Müller IQ XS-E mit Fernlicht, Gepäckträger-integr. Rücklicht
Gepäckträger m. max. Belastung SKS-Infinity 8, 25 kg
Besonderes Carbonrahmen, Fernlicht, am Lenker aufblendbar
www.victoria-bikes.com

FEINE KOHLE FÜR SCHOTTERWEGE

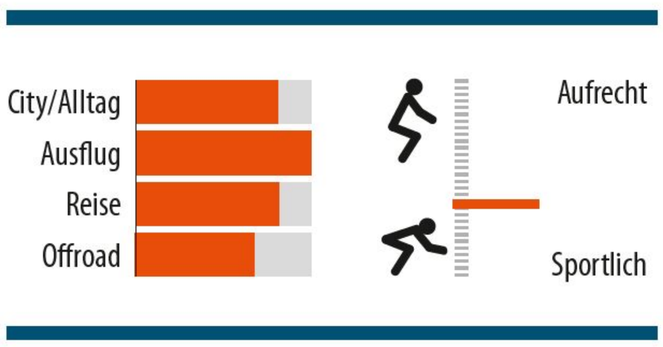
Das Fybron 6 von Victoria ist eines der wenigen Carbon-SUV auf dem Markt. Bringt das was?

Der Range Rover macht es vor: fein und trotzdem was fürs Grobe. Der Auftritt dieses Carbon-SUV: organisch-weiche Rahmenform, Farbverlauf in der Lackierung, elegant-minimalistisches Design. Fein auch viele Komponenten: Die Gabel wurde speziell für E-SUV entwickelt, spricht zuverlässig an, ist verwindungssteifer als viele andere. Spätestens beim eher harten Sattel und dem fast geraden 75-Zentimeter-Lenker-Lulatsch merkt man, dass Victoria hier auch an sportlich orientierte Kunden denkt. Die Sitzposition ist entspannt, aber eher schon sportlich, das Vorderrad bekommt mehr Gewicht und also mehr Spursicherheit. Verzichtet wurde auf Verstellbarkeit am Vorbau und gefederte Sattelstütze. Wer auch auf Schotter und Feldweg ein Gepäcktaschenrad sucht, ist mit dem nur 26 Kilo leichten Fybron gut bedient. Allerdings drücken unsere prall geladenen Taschen auf die Befestigungsstreben des knapp bemessenen Schutzblechs, sodass dieses gelegentlich Reifenkontakt bekommt: Der an sich stabile Gepäckträger hat einen schmalen Aufnahmebereich und wenig seitliche Abstützung zum Rad hin. Daher: Beim Probefahren die eigene Tasche antesten!

Das Handling des Fybron gefällt. Die Pneus haben eine mittige Laufleiste für einen ruhigen, leichten Lauf auf Asphalt; auf dem Feldweg kann man dank grober Seitenstollen trotzdem richtig Gas geben. Das und die gute Fahrwerksausbalancierung schaffen viel Sicherheitsgefühl. Slalom wie Geradeauslauf: bestens. Der schon vielfach gelobte Performance-CX von Bosch ist dabei nicht immer der leiseste, aber harmonisch und mit der stärkste. Weiteres Highlight: der Fernlicht-Frontstrahler von Busch & Müller mit 130 Lux, per Lenkerknopf aufblendbar. 5.999 Euro sind viel Geld, aber man bekommt auch viel feine Kohlefaser und Laufkultur bei geringerem Gewicht geboten.

FAZIT

Das leichte Fybron richtet sich an Feldweg-Fans, ist fahrwerksmäßig aber Allrounder. Für Sportlichkeit verzichtet man auf etwas Sitzkomfort, nicht aber auf tolles Handling. Gepäcktaschen testen!



Der SKS-Träger ist steif, bietet aber nur eine schmale Haken-Reling und wenig Abstützung.

Starkes Fernlicht per Knopfdruck von der Busch-&-Müller-Leuchte.

Relativ schmal und hart: Der Fibron-Sattel ist eher sportlich ausgerichtet.

Die Shimano-Disc mit 203 mm Durchmesser greift knackig und gut dosierbar zu.

Fotos: Georg Bleicher, Hersteller

momentum

Designed for urban life.

The new Compakt E+, small but mighty.

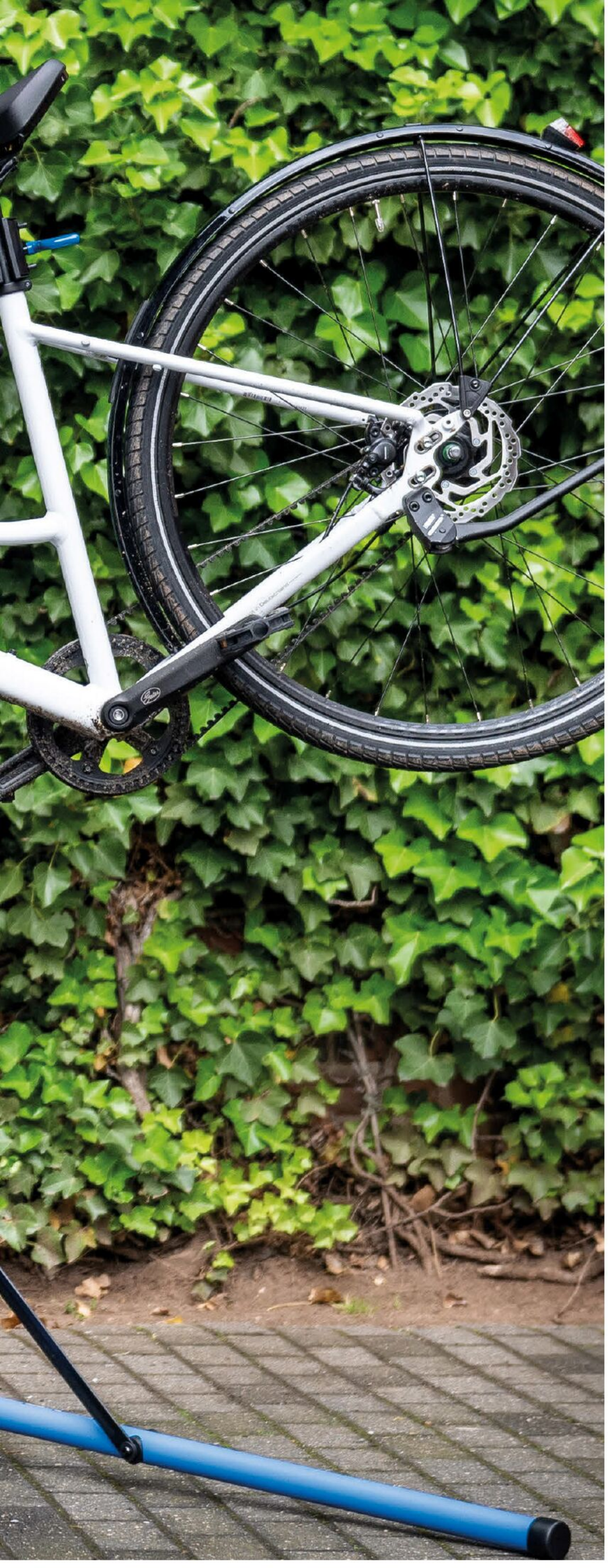
Erfahre mehr über die neuen Modelle.

momentumbikingde
www.momentum-biking.com/de

Powered by
GIANT Deutschland GmbH

KEINE SORGE!

In Zeiten, in denen das Rad neben einem Sport- und Naherholungsgerät auch ein verlässliches Verkehrsmittel ist, sind Pannen und Defekte noch einmal nerviger und unnötiger als sonst. Aber gibt es überhaupt Bikes, die unverwüstlich ihren Dienst tun und uns nie im Stich lassen? Wir haben zehn völlig unterschiedliche Modelle ganz besonders auf Pannenanfälligkeit und Wartungsaufwand hin getestet.



TEXT TIMO DILLENBERGER

Was ist der vielleicht größte Unterschied zwischen Pkw und Fahrrad, was das Nutzerverhalten angeht? Kaum jemand kommt auf die Idee, sein Rad ohne Macken und Mucken oder gar eine Fehlfunktion zur Jahresinspektion in die Werkstatt zu schieben, dort gutes Geld zu lassen, nur um sicher zu sein, das treue Gefährt tut es auch die nächsten Monate genauso zuverlässig. Und dabei ist das Rad sogar anfälliger für Pannen und Defekte, nicht weil es schlechter konstruiert oder weniger wertig ausgestattet ist, sondern weil seine Technik viel eher dem Wetter ausgesetzt ist, es im Verhältnis zum Eigengewicht deutlich mehr zuladen muss und weil seine Verschleißteile nicht immer für Tausende Pendlerkilometer oder Dutzende lange Tage auf Radreisen ausgelegt sind.

Rasant oder robust?

Bedeutet das im Umkehrschluss, dass man als durchschnittlicher Biker entweder jede Minute mit einer Panne rechnen oder alle paar Wochen zum Service rennen muss? Definitiv nicht, man muss nur clever wählen und oder bei der Anschaffung vielleicht etwas tiefer in die Tasche greifen. Die Hersteller halten nämlich durchaus Komponenten bereit, die viele, viele Kilometer, Monate und Jahre ohne jedes Murren mitmachen. Das bedeutet nicht, dass sie grundsätzlich massiv und damit bleischwer sind, wohl aber, dass man hier und da auf etwas Sportlichkeit verzichten muss. Die Kombination aus leicht und robust ist und war schon immer kostenintensiv!

Für unserem Test haben wir speziell Räder ausgewählt, die mehr oder weniger solcher Dauerläufer-Komponenten aufweisen und durchweg robust konstruiert sind. Dass es auf dem Markt etliche Ansätze gibt, möglichst lange Wartungsintervalle und Pannensicherheit zu kreieren, zeigt allein die Tatsache, dass von zehn Modellen sieben über unterschiedliche Schaltkonzepte verfügen. Im Antriebsstrang, den Reifen und den Bremsen liegen auch nach ADFC-Statistik die Hauptursachen für liegengebliebene Fahrräder. Auf den Plätzen dahinter finden wir nicht mehr gangbare Lager und dahinter Defekte an Felgen und Speichen. Wirklich sehr selten sind Brüche von Rahmen, Lenker, Sattel, Pedalen oder sonstigen tragenden Teilen, dafür sind deren Konsequenzen verheerend! Auch und gerade hier will man also auf der sicheren Seite sein. Genau das war unser Anliegen bei der Testeinladung: Das Rad sollte seinem Besitzer möglichst große Sicherheit und Sorglosigkeit bieten – heißt wenig Wartung, wenig Pflege bei gleichzeitig maximaler Pannensicherheit und möglichst guter Gesamtperformance. Dass dabei so ein extrem buntes Testfeld vom braven Citycruiser über den hochsportlichen Commuter bis hin zum Schwerlast tragenden Reiserad zusammenkommt, war irgendwie schon beabsichtigt und trotzdem erstaunlich.

Haltbarkeit im Fokus

Die Fahreigenschaften solch breit gefächerter Bikes eins zu eins zu vergleichen wäre unfair, allein die Preise variieren um den Faktor vier. Mit der lange bewährten Rohloff-Schaltnabe und dem neueren Pinion-Getriebe erreicht man zwar extralange Pflegeintervalle und absolute Zuverlässigkeit bei gleichzeitig stets ausreichender Übersetzungsbandbreite, aber der Spagat katapultiert, wie eingangs angerissen, gleichzeitig den Kaufpreis nach oben. Die beiden Kettenschaltungsräder im Test bieten ähnlich weit gespreizte Gänge im Spektrum, und sogar deutlich mehr davon, sie brauchen aber zumindest eine regelmäßigere Reinigung und Pflege. Ihre Laufleistung hängt davon mindestens so ab wie von der Qualitätsstufe. Neben der bekannt wertigen XT-Gruppe am Riverside nutzt Radon für das Sunset die recht neue Shimano-Cues-Gruppe, eine speziell auf Laufleistung ausgelegte Serie, die regelmäßig geputzt und geölt etwa dreimal so viel Strecke laufen kann wie die sportlichen Shimano-Gruppen XT und LX, wie uns Michael Wild vom Vertrieb Paul Lange berichtet. Die stufenlose Getriebenabe Enviolo am Poison ist der Exot in diesem Bereich. Der Hersteller verspricht Wartungsfreiheit, der Erfahrungsschatz mit der Übersetzungstechnik mittels Kugeln statt Zahnrädern ist aber noch klein. Da die Technik aber auch für E-Bikes eingesetzt wird, sollte der Verschleiß am Biobike wenig Sorge bereiten. Gleichermaßen bezahlbar wie robust sind die Alfine- und Nexus-Schaltnaben – gerade in Verbindung mit einem Antriebsriemen statt Kette brauchen sie bis zu 5.000 Kilometer fast keinerlei Pflege.

Verschleißteile

Manche Bauteile sind aber trotz bester Wartung und cleverer Konstruktion mit der Zeit oder bei hoher Kilometerleistung am Ende. Besonders Reifen und Bremsbeläge schwinden einfach durch ihren Gebrauch. Hier bestimmen weniger Alter und Strecke die Lebensdauer, sondern die Härte des Einsatzes. Gerade Bremsbeläge leiden unter

Fotos: Helge Tscharn

extremer Nutzung zum Beispiel, wenn sie auf langen Abfahrten heiß werden, man Anhänger oder schwere Taschen abbremst oder die Scheiben oft sandig sind. Faustregel für die Hochrechnung der Wechselintervalle: Je mehr Kontaktfläche zwischen Bremsscheibe und Belägen, desto weniger Abrieb; die Kräfte verteilen sich dann, und die Hitzeentwicklung ist geringer. Deshalb halten Bremsscheiben mit 180 statt 160 Millimetern Durchmesser einiges länger, am Rennstahl ist sogar eine vier- statt zweikolbige Bremse verbaut, heißt doppelte Belagfläche und viel mehr Power; dafür ist der Belagwechsel natürlich auch eine Idee teurer. Auch Riemen und Riemenscheiben sind Verschleißteile, wobei das sehr, sehr viel länger dauert als bei Kettenantrieben, wenn Grundbedingungen erfüllt sind, zu denen wir Nico Schill von Hersteller und Riemenpionier Carbondrive befragt haben.

Auch der Reifenverschleiß ist von äußeren Einflüssen, aber auch von Reifenwahl und Fahrverhalten abhängig. Jedes blockierende Rad und jeder Meter mit zu wenig Druck kostet Wochen und Monate des Reifenlebens. Zur Lebenserwartung der Pneus haben wir Mike Hörner von Maxxis Reifen interviewt.

>> Weil die Qualität der Ausstattung für die Pannen- und Wartungsstatistik so etwas wie den Grundstock legt, haben wir sie grafisch als besonderes Wertungskriterium herausgestellt. Der blaue Balken soll zeigen, wie wenig Gedanken man sich letztendlich um Wartung und mögliche Defekte machen muss.

MIKE HÖRNER
Brand Manager bei Maxxis Reifen

Ein Fahrradreifen muss stets den Spagat zwischen Grip, effizientem leichtem Lauf, Langlebigkeit und Pannenschutz eingehen. Alles zugleich ist technisch ausgeschlossen und die Fast-alles-Könner sind meist recht teuer, da lohnt der Blick auf das Innenleben des Pneus. Und zu genau dem haben wir Mike Hörner, Brand Manager bei Maxxis Reifen, befragt:

MYBIKE: Der Reifen ist ein Verschleißteil. Was beeinflusst die Laufleistung eigentlich, und was ist ein guter Wert?
Mike Hörner: Die Laufleistung hängt vom Reifenaufbau, der Gummimischung, Laufflächengestaltung und -stärke, dem Einsatzgebiet sowie Untergrund, Fahrstil mit jeweiligen Antriebs- und Bremskräften und natürlich dem korrekten Luftdruck ab. Ein Reifen sollte beim Erreichen der Verschleißmarke oder bei auftretenden Rissen im Profil – altersbedingt oder durch zu niedrigen Luftdruck – getauscht werden. Ein Durchschnittswert ist hier schwer zu ermitteln, die Laufleistung ist ähnlich unterschiedlich wie zwischen Rennwagen und Pkw. Auch bei Fahrrädern gibt es Wettbewerbsreifen, die nach einem Einsatz verschlissen sein können: Unser top Cargobike-Reifen Metroloads Pro hat auf dem Prüfstand erfolgreich 10.000 Kilometer absolviert!

Woran erkennt der Verbraucher einen pannensicheren und woran einen möglichst lange laufenden Reifen?
Das ist schwer von außen zu erkennen, dazu müsste man online z.B. die Details im Aufbau studieren oder den Händler fragen. Maxxis ist bekannt für seine guten Gummimischungen, die an den Einsatz der jeweiligen Reifenmodelle angepasst sind. Die Pannenanfälligkeit hat nur zum geringen Teil mit der Stärke der Lauffläche zu tun, für den Pannenschutz zählen mehr die im Reifen verbauten Pannenschutzlagen und die Art sowie Stärke der Reifenkarkasse. Neben dem Pannenschutz unter der Lauffläche ist im Alltagseinsatz auch der Schutz der Reifenflanken wichtig (siehe den Querschnitt; Anm. d. Red.). Die extrem pannensicheren Pro-Versionen haben eine doppelte Karkasse für noch höheren Durchstich- und Pannenschutz. Sehr wichtig für die Vermeidung von Pannen ist auch der jeweils korrekte Luftdruck. Je schmaler der Pneu, desto näher sollte man an den zulässigen Maximaldruck (steht seitlich drauf) gehen.

Kann man Pannensicherheit und das Reifenleben nachträglich verlängern?
Außer den Reifen sehr regelmäßig auf seinen Druck zu kontrollieren empfehlen wir, ihn nicht unnötig dem UV-Licht der Sonne auszusetzen, also dunkel lagern oder parken. Nachträgliche Pannenschutzbänder können sinnvoll sein, falls der Reifen von Haus aus wenig oder keinen Pannenschutz hat. Nachteil: Sie verrutschen gerne bei der Montage und/oder verursachen Unwuchten. Besser ist ein Markenreifen mit Extraschutz ab Werk. Zu die Luft ersetzenden Reifeneinlagen (z.B. von Tannus; Anm. d. Red.) haben wir keine allgemeingültige Position, manche davon bieten Vorteile unter bestimmten (Renn-) Bedingungen, andere schädigen die Karkassen, da der Reifen dann meist absichtlich mit zu geringem Druck gefahren wird. Dies mag zwar den Grip im Gelände erhöhen, verursacht aber deutlich mehr Walken in den Reifenflanken und damit Materialermüdung und Rollwiderstand, dazu steigt auch noch das Radgewicht.

Im Sportbereich setzen sich Tubeless-Reifen mehr und mehr durch. Was sagen die Experten zu diesem System in Bezug auf den City- und Tourenbereich?
Tubeless ist aus dem sportiven Mountainbike- und Rennradbereich nicht mehr wegzudenken, erhöht die Performance und beugt vielen Pannen vor. Für Touring-, Urban- und Trekkingräder bietet tubeless im Prinzip dieselben Möglichkeiten und eignet sich für alle, die ihr Rad hauptsächlich und – wichtig! – regelmäßig bewegen. „Tubeless ready“-kompatible Reifen und Felgen sind Pflicht, ebenso benötigt man ein spezielles Felgenband, ein passendes Ventil und natürlich Dichtflüssigkeit (Latexmilch, die beim Austreten aus einer Beschädigung aushärtet; Anm. der Red.). Auch beim Tubeless-Set-up sollte regelmäßig der Luftdruck kontrolliert und nachgepumpt werden. Das System benötigt mehr Pflege als ein Schlauch und ist nicht geeignet für Fahrräder, die man wegstellt und dann nach einigen Wochen oder gar Monaten einfach wieder fahren will – denn dann kann es sein, dass man das System komplett neu befüllen muss.

Querschnitt eines Maxxis Metropass – der grüne EXO-Seitenwandschutz verhindert seitliches Aufschürfen und stabilisiert zudem die 2,2 oder 2,4 Zoll breite Karkasse. Blau: 3 mm MaxxProtect Spezialgummi als Pannenschutzlage unter der Lauffläche. Pro-Modelle haben Karkassen mit bis zu sechs Schichten unterhalb der Profildecke, dieses Modell hat deren drei.

Fotos: DHersteller (3), Helge Tscharn

NICO SCHILL
Technischer Support
bei Carbon Drive

Riemenantrieb und Getriebeschaltung sind die Kombination, der Wasser und Schmutz am wenigsten ausmachen – deshalb ideal für den „Daily Driver"!

Der Riemenantrieb bestimmt mehr und mehr das Bild in den Städten und im Flachland. In Kombination mit der 14-Gang-Rohloff-Nabe oder dem 18-Gang-Pinion-Getriebe geht der Einsatzbereich sogar weit über den Nahverkehr hinaus. Viele trauen der Alternative aber noch nicht so recht. Zu den Vor- und auch Nachteilen des Riemens haben wir Nico Schill von Universal Transmission, Europavertrieb für Riemenpionier Carbondrive befragt:

MYBIKE: Herr Schill, Riemenantriebe gab es schon vor etlichen Jahrzehnten, sie haben sich aber nicht durchgesetzt. Was macht den aktuellen Siegeszug aus?
Nico Schill: Der heutige Aufbau mit extrem zugfesten Carbonfasern in Laufrichtung des Riemens, Führungsnasen und zugehöriger Laufrille innen (Centertrack-Standard 11 mm breit) sowie mehr Erfahrung mit der Breite von Riemen und Scheiben haben für viel mehr Zuverlässigkeit, Laufruhe und Effizienz in der Kraftübertragung gesorgt.

Da sprechen Sie ein heiß diskutiertes Thema an. Ihr Riemen soll die Kraft mit weniger Reibungsverlust übertragen als eine Kette. Ist das korrekt?
Das ist nur fast richtig. Gegenüber einer nagelneuen, sauberen und top geschmierten Kette erzeugt der Riemenantrieb ein wenig mehr Friktion, also interne Reibung und damit Kraftverlust. Da man ihn aber nicht ölt oder fettet, bleibt diese Reibung relativ gleich, während eine Kette mit der Zeit klebrig wird, Staub und Sand aufsammelt, verkleben oder auch trockenlaufen kann. Die Performance einer Kette nimmt also mit jedem Kilometer ab, während der Riemen nahezu ohne Wartung auf einem sehr guten Level bleibt.

Nahezu heißt, es ist doch Wartung nötig. Was verlangt denn der Riemen?
Wenn der Riemen komplett neu aufgezogen ist, sollte nach 100 bis 200 Kilometern die Spannung kontrolliert werden. Die und die Linie, also der gerade Lauf, sind das A und O für Langlebigkeit. Nur ganz zu Beginn rubbeln sich Gummi- und Metalloberflächen minimal ein, Schraubverbindungen setzten sich, das führt teils zu einer zu geringen Spannung, die ist nicht gut für den effizienten Lauf. Danach reicht ein gelegentliches Abspülen von Alltagsdreck mit Wasser und je nachdem einer Bürste. Schmierung ist nicht nötig, kann aber gegen Qietschen eingesetzt werden; beste Erfahrungen haben wir mit Trockenschmierung auf Wachsbasis gemacht. Der fast geräuschlose Lauf ist ja ein Riesenvorteil des Systems. Das war es, solange der Spannmechanismus nicht nachgibt, der Riemen tut es in seinem gesamten Leben jedenfalls nicht.

Guter Punkt: Wie lange hält ein Riemen?
Angenommen, der Riemen ist perfekt gespannt, läuft schnurgerade und erfährt keine physische Beschädigung, kann er ein Radleben lang halten. Wir geben wegen der vielen Variablen ungern Jahre oder Kilometer vor, aber wir wissen von Bikes, die seit zehn Jahren mit dem gleichen Riemen fahren. Die Riemenscheiben sind früher unten. Es kommt auch etwas auf die Qualität an, je nach Einsatzart kann unser wertiger CDX- oder günstiger CDN-Riemen reichen.

Okay, wie entstehen solche physischen Beschädigungen – bei Stürzen?
Tatsächlich eher vor der ersten Kurbelumdrehung. Ganz oft beobachten wir, wie Interessenten das Vorführmodell in die Hand nehmen und erst mal fleißig in jede Richtung biegen. Das mögen Carbonfasern gar nicht, sie knicken oder brechen innerlich. Jede Schrägbelastung kann das verursachen, auch wenn man den Antrieb nicht vorm Aufziehen entspannt, den Riemen halb auf die Scheiben auflegt und die Kurbel mit Power dreht. Intakt halten Riemen sogar MTB-Rennen aus.

Gesetzt den Fall, man hat doch unterwegs eine Panne oder möchte selbst Riemen oder Scheiben erneuern, kann man das als Nichtmechaniker?
Das ist noch ein Nachteil: Nicht jeder Radladen hat ein Sortiment Neuriemen in allen Längen da, die Länge muss ja ab Werk stimmen, da der Riemen geschlossen kommt. Die Montage dauert Minuten und ist simpel wie den Schlauch wechseln, ein Mechaniker hat nur mehr Erfahrung oder Gefühl für die Spannung. Wir bieten Verbrauchern Hilfe mittels App: lieber eine Idee zu hart als umgekehrt. Ein neuer Riemen kostet zwischen 50 und 100 Euro.

Bewährter Dauerläufer 8-Gang-Nexus: Zur Wartung muss das Innenleben alle 5.000 Kilometer oder jährlich ausgebaut und gespült werden.

Mit 635 % Bandbreite zwischen größtem und kleinstem Gang und seiner Robust heit ist das Pinion P1.18 der Chef im Getriebering.

Die große Scheibe der hydraulischen XT-Bremse am Stevens hält Hunderte Bremsungen mehr aus als kleinere Systeme.

Federgabeln benötigen kaum Wartung. Wichtig ist, dass der zentrale Gummidichtring ge schmeidig gehalten wird.

Bowdenzüge, die wie Hydraulikleitungen durch gehend von einer Zughülle ein gekapselt sind, widerstehen Dreck und Wasser besser.

Der Spann mechanismus wie hier am Kettler ist ein Kernelement des Riemen antriebs, um dessen Standhaf tigkeit zu gewährleisten.

Für die neue Cues--Gruppe hat Shimano Ritzel mit verbreiterter Basis und speziell angepasste Ketten ent wickelt; schaltet etwas langsamer, hält dreimal länger.

Am Rose verlaufen sogar die Lichtkabel im Rah menset, das sorgt Verwit terung und Beschädigungen wirksam vor!

Im Gehäuse der Rohloff Speedhub befindet sich eine Madenschraube zum Ölwechsel alle 5.000 Kilometer oder jährlich.

Die zweithöchste Schaltgruppe von Shimano XT ist für Schaltkomfort bekannt, verlangt aber öfter neue Verschleißteile als die Cues.

Stufenlos und wartungsfrei: In der Enviolo-Nabe setzt sich die Idee der Nuvinci-Nabe fort, mittels unterschiedlicher Kugel radien statt Zahnrädern die Übersetzung zu bestimmen.

Die modernere Alfine-11-Gang-Nabe braucht einen Ölwechsel nach 1.000 und dann alle 5.000 Kilometer, sie hat aber eine Wartungsöffnung.

CONTOURA AL-6

PREIS 2.349 Euro

DER STABILE ALLESKÖNNER

Das schicke Alurad mit seinen vielen Farboptionen ist ohne einen Sturz quasi unverwüstlich. Die breiten 36-Loch-Felgen und dicken Reifen rollen unbeeindruckt auch über ruppige Pisten, der hochwertige Gates-CDX-Riemen und die große Bremsscheibe vorne verringern den Verschleiß. Die konifizierten Alurohre liegen zwischen Leichtbau und Resistenz gegen Verformung, machen wie die Gabel einen sehr soliden Eindruck, inkl. der Ausfallenden und des Spannmechanismus. Schon in Werksausstattung sind Pedale und Kettenschutz aus Metall, auch die Schutzbleche wirken superstabil. Kleines Manko: Die Kurbel dreht sich um ein altes Vierkantinnenlager; die sind wartungsfrei, aber neigen dazu, Wasser aufzunehmen und über die Jahre dadurch zu korrodieren, und müssen getauscht werden. Die Reifenwahl unterstreicht die sportliche Komponente des tollen Allrounders, den G-One gäbe es auch mit noch mehr Pannensicherheit, rollen tut er klasse, mit etwas weniger Druck ist er ziemlich geländetauglich. Und das AL-6 macht auch auf fast allen Pisten Spaß, besonders weil man sehr ausgewogen sitzt und sich kurzer Radstand und die dicken Räder in Sachen Wendigkeit quasi aufheben.

Fazit: Wirkt massig, fährt sich aber echt flott, solange man die Ölwechselintervalle der Alfine einhält ein robustes top Allroundbike.

Rahmen / Größen Alu dreifach konifiziert, externe Zugführung, Größen 51 / **54** / 57 / 60 / 63 cm
Stack / Reach / STR* 591 mm / 401 mm / 1,474
Gewicht* 14,3 kg
zul. Gesamtgewicht 120 kg
Antrieb Alfine 11 Schaltnabe, 26/24, Gates Riemen
Übersetzung kl. / gr. 1,006 / 4,098
Bremsen Tektro HD-T520 hydr. Scheibenbremsen, 180 / 160 mm
Laufräder RODI Ready 27 ASY, 26 Zoll, 36-Loch
Reifen Schwalbe Reifen G-One Speed, 60 x 584 mm
Extras 30 Farben inkl. indiv. Signatur, Gepäckträger bis 25 kg
www.contoura.de

DIAMANT 247

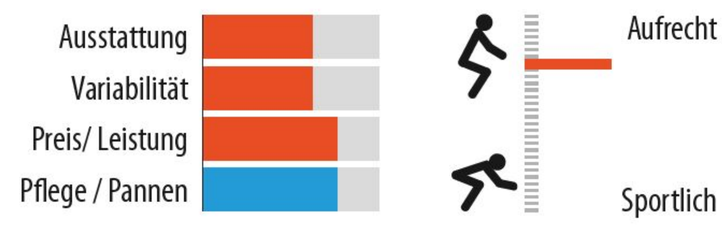
PREIS 1.199 Euro

DIE PURE UND STABILE ELEGANZ

Extrem klare Linie und das goldene Dekor auf edlem weißem Lack: Das 247 gehört zu den meistgelobten Modellen in Sachen Optik aller Testbikes bisher. Für die Silhouette wurde der Gepäckträger geopfert, für Flaniermeilen kein Problem, das Rad hat aber viel Potenzial auch für kurze und mittellange Touren, da könnte man ihn wieder brauchen. Ohne Federgabel und mit der vielleicht meistverkauften Schaltnabe unserer Tage sind größere Defekte extrem unwahrscheinlich, der CDC-Riemen von Gates (mittlere Qualitätsstufe) und die Bontrager-Reifen mit doppelter Karkasse und breiter Pannenschutzeinlage sind im Verhältnis zum Preis auch echte Dauerläufer. Wie das Contoura nutzt auch Diamant hier ein Vierkantinnenlager, dazu Kunststoffpedale, da könnte nach Jahren im Freien ein Wechsel drohen. Als City-orientiertes Rad sind Bremsscheibengröße und Verschleiß der Riemenscheiben nicht so maßgeblich, wer mit dem 247 auf Tour geht, könnte hier nach zwei, drei Jahren upgraden. Das Limit des Bikes liegt eher in der Geometrie, man sitzt trotz recht geradem Lenker recht aufrecht, die Übersetzungen enden bei 3, 4, Anstiege und Tempobolzen gehen mit dem 247 nicht wirklich.

Fazit: Optischer Minimalismus und bewährte Technik ergeben ein günstiges, stylisches und zuverlässiges Stadtrad mit Tourenpotenzial.

Rahmen / Größen Alu, verschliffene Nähte, in M, L, XL oder als Trapezrahmen in S, **M**, L
Stack / Reach / STR* 619 mm / 385 mm / 1,608
Gewicht* 13,8 kg
zul. Gesamtgewicht 136 kg
Antrieb Shimano Nexus Revo, 8-Gang Nabe, 50/24, Gates Riem.
Übersetzung kl. / gr. 1,098 / 3,365
Bremsen Shimano MT200 hydr. Scheibenbremse / 160 mm
Laufräder Alufelgen, 32-Loch Edelstahlspeichen
Reifen Bontrager H2 Comp, Drahtwulstkern, 700 x 40 mm
Extras innenverlegte Züge und Kabel, Reflexstreifen auf den Reifen
www.diamantrad.com



* jeweils in Testgröße (gefettet) STR = Quotient aus Rahmenhöhe und Rahmenlänge

Fotos: Horst Fadel (13), Hersteller (2)

KETTLER TRAVELLER BELT

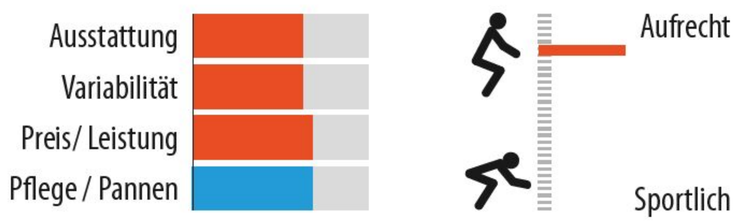
PREIS **1.499 Euro**

DER SORGLOS-CRUISER

Wo die Stärken des Traveller liegen, zeigt der Blick auf den STR-Wert, der Rahmen ist für aufrechtes, genüssliches Cruisen gemacht, je nach Winkel des verstellbaren Vorbaus von gemäßigt bis sehr komfortabel. Das querovale, leicht kantige Oberrohr verleiht nicht zuletzt eine gute Verwindungssteifigkeit, ordentlich Gepäck am Heck sollte den Rahmen nicht stressen. Im robusten Rahmen steckt die sensibel ansprechende Luftfedergabel von Suntour, dank der dicken, pannensicheren Allroundreifen und der geringen Last auf dem Vorderrad wäre die gar nicht unbedingt nötig gewesen, so wenig beansprucht prognostizieren wir ihr aber ein langes Leben, genau wie der Nexus-Nabe, wenn sie alle 5.000 oder etwas später neu gefettet wird. Auch Kettler verbaut ein Vierkantinnenlager, die Pedale sind ergonomisch, aber auch aus Kunststoff. Neben dem hohen Gewicht mochten wir die Verlegung des vorderen Bremsschlauchs nicht, die Gefahr, mit dem exponierten Bogen z.B. am Radständer hängen zu bleiben, ist zu groß. Unauffällig wirkt dagegen der matte Pulverlack. Die Gänge der Nexus sind eher kurz gehalten, passend zur wenig sportlichen Haltung und der Masse des Bikes.

Fazit: Wer auf Geschwindigkeiten über 40 km/h und steile Rampen verzichten kann, bekommt hier ein treues, kein teures Komfortbike.

Rahmen / Größen Alu, Luftfedergabel SR Suntour SF17, 63 mm, in 50 / **55** / 60 cm, als Trapez & Wave in 45 7/ 50 / 55 cm
Stack / Reach / STR* 656 mm / 399 mm / 1,644
Gewicht* 18,3 kg
zul. Gesamtgewicht 135 kg
Antrieb Shimano Nexus SL 8-Gang Nabe, 50/24, Gates Riemen
Übersetzung kl. / gr. 1,098 / 3,365
Bremsen Shimano MT200 hydr. Scheibenbremse / 180 mm
Laufräder Ryde Taurus Alufelgen, 36-Loch
Reifen Schwalbe Marathon GG, 50 x 622 mm
Extras Gepäckträger bis 25 kg, Riemenschutz, verstellb. Vorbau
www.kettler-alu-rad.de



RIVERSIDE TOURING 900

PREIS **1.499 Euro**

WELTREISERAD ZUM KREISLIGAPREIS

Sportriese Decathlon macht gerade richtig Druck mit seiner Radflotte, vom Profirennsport bis zu solchen Preishämmern. Der extrasteife Rahmen mit über 30 Ösen für Gepäck und Anbauten kommt mit riesigem, max. Systemgewicht, superstabil montierten Trägern, mit wertiger XT-Gruppe, Brooks-Sattel, Ergokomponenten und wertigem Lack für unter 1.500 Euro! Gespart wurde nur an den Bremsen, die funktionieren mechanisch. Was Wartung und Verschleiß angeht, kaum ein Nachteil, die Bremsleistung und -dosierung ist aber spürbar schlechter als bei hydraulischen, eine Aufrüstung ist recht erschwinglich. Für einen Weltreiseeinsatz würde man auch dem Marathon-Reifen ein Upgrade spendieren, für lokale Touren reicht er aber. Der Sattel ist umgekehrt nach ein paar Tagen Einfahren der Hammer, dafür braucht echtes Leder aber mehr Pflege, vor allem nach Regen. Um als Langstreckenrad voll berg- und geländetauglich und gleichzeitig bezahlbar zu sein, musste es eine Kettenschaltung sein. Die XT bietet hohe Qualität, die Kette hält erfahrungsgemäß rund 4.000 km, muss aber sehr regelmäßig geputzt und geschmiert werden, die Ritzel werden bei jedem zweiten Service mitgewechselt.

Fazit: Vom Lenkanschlag bis zum USB-Ladeport, das ist ein durchdachter, robuster, aber pflegebedürftiger Tourer zum Kampfpreis.

Rahmen / Größen Alu, dreifach konifiziert, 33 Gewindeösen für Anbauten, in Größen 41 / 47,5 / **50** / 52 cm
Stack / Reach / STR 623 mm / 414 mm / 1,505
Gewicht 18 kg
zul. Gesamtgewicht 170 kg
Antrieb Shimano XT Kettenschaltung 3 x 10 Gänge
Übersetzung kl. / gr. 0,722 / 4,364
Bremsen TRP Spyre mech. Scheibenbremsen, 160 / 160 mm
Laufräder Alu-Doppelwandfelge, 36-Loch, geöste Felgen
Reifen Schwalbe Marathon 47-622, Reflexstreifen
Extras Front- u. Heckträger, Lesersattel, USB-Ladeport
www.decathlon.de

Fotos:Hersteller

KAGU PINION

Einzigartige Antriebsinnovation für sorglosen Fahrspaß

SIMPLON

SCAN MICH!

ROSE BLACK LAVA 2

PREIS **2.399 Euro**

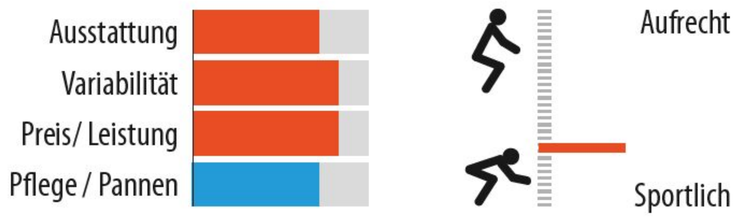
GERADE LINIEN FÜR FLOTTE KURVEN

Man möchte vom Wolf im Schafspelz sprechen, das Black Lava 2 wirkt dank 50er-Reifen, Rahmenschloss und gefälliger, ruhiger Farbe wie ein reines Citybike, der STR-Quotient von 1,3 und die knackig lang übersetzte Alfine 11 erlauben aber richtig flottes Vorankommen. Gut 1.100 mm Radstand und die gerade Gabel sorgen parallel für Wendigkeit, das Gewicht ist für ein Rad mit der Zuladung gerade noch okay, das liegt eher an den Rädern, der Rahmen wirkt nicht nur elegant wie ein Carbonrahmen, er ist auch ähnlich steif und leicht, die Lenkung hat einen internen Anschlag, ideal beim Beladen mit Taschen. Zum sportlichen Auftritt des cleanen Bikes mit fast durchweg innenverlegten Zügen und Kabeln passt die Alfine-Nabe noch besser als zu Cruisern, deren Wartung ist simpel und günstig. Der Riemen ist leider nicht gelabelt, damit ist hier keine Einstufung der Lebensdauer möglich, dafür gab es wieder Abzug in der Wartungswertung. Dafür setzt man bei den Reifen auf Nummer sicher, die Efficiencys sind etwas schwerer, dafür sehr resistent und haltbar, sogar für schnelle E-Bikes zugelassen. Riemenspannen mit dem Excenter-Tretlager ist einfach, benötigt aber ein Extratool.

Fazit: Im Stadtflitzer-Duell schlägt Rose das Canyon in Sachen Robustheit und Ausstattung, verliert aber in der Fahrdynamik und im Preis.

Rahmen / Größen Alurahmen mit verschliffenen Nähten, Carbongabel lackiert, in 48, **53**, 58, 63 cm
Stack / Reach / STR 528 mm / 403 mm / 1,311
Gewicht* 16,3 kg
zul. Gesamtgewicht 130 kg
Antrieb Shimano Alfine 11 Nabe, 50/24, Gates Riemen

Übersetzung kl. / gr. 1,094 / 4,454
Bremsen Shimano MT200 hydr. Scheibenbremsen, 160 mm
Laufräder Newmen Performance 25, 32-Loch Alufelgen
Reifen Schwalbe Marathon Efficiency perf, 50 - 622 mm
Extras Ergogriffe, Rahmenschloss, Heckträger bis 25 kg, clean
www.rosebikes.de



STEVENS P18

PREIS **4.399 Euro**

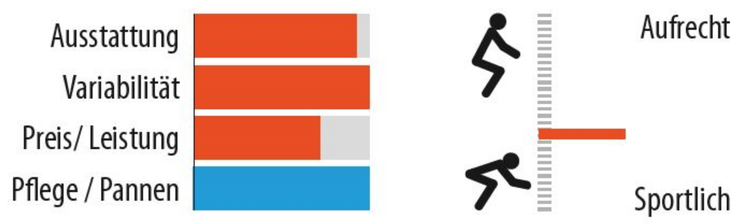
DER HIGHTECH (RAUM)-GLEITER

Das will man haben, wenn es um Haltbarkeit und Schaltperformance gleichzeitig geht. Highlight des edleren Bikes ist das 18-Gang-Getriebe am Tretlager, seine Übersetzungsbandbreite von 635 %, heißt, der größte Gang ist fast sechseinhalb mal länger als der kleinste, und die komplett gekapselte Bauweise im Alu- oder Titangehäuse geben dem Rad Allroundqualitäten und verlängern die Wartungsintervalle bis auf 10.000 km, alternativ jährlich. Riemenlinie und die fast gleich großen Riemenscheiben ergeben einen perfekten, ruhigen Lauf, nur unter Volllast schaltet das Getriebe nicht. Das Oberrohr ist eher kurz (siehe STR) aber Gabelscheiden und Steuerrohr auch, weshalb man überraschend, wenn auch gemäßigt sportlich sitzt. Die Contis und die stabilen 36-Loch-Felgen lassen sich erstaunlich gut beschleunigen, über die Pannensicherheit des seltenen Reifenmodells ist wenig bekannt. Keine Unsicherheiten dafür bei der XT-Bremse, sie verzögert super, und die guten Beläge schaffen selten weniger als 5.000 km. Weniger prägnant ist die Sattelstütze, die dem Rahmen durch ihre smarten Dämpfungseigenschaften einiges an Belastung erspart. Unschön hier maximal die wilde Zugverlegung.

Fazit: Absoluter technischer Leckerbissen mit sehr weiten Einsatzbereich und Sorglos-Potenzial fast auf Maximalniveau, das kostet halt.

Rahmen / Größen Alurahmen mit verschliffenen Nähten, tapered Alugabel / 52, 55, 58, 61 cm
Stack / Reach / STR 607 mm / 399 mm / 1,521
Gewicht 15,7 kg
zul. Gesamtgewicht 130 kg
Antrieb Pinion P1.18 Getriebe, 18-Gang, 32/28, Gates Riemen

Übersetzung kl. / gr. 0,627 / 3,991
Bremsen Shimano XT hydraul. Scheibenbremsen, 180 / 160 mm
Laufräder Oxygen RM-26 Disc, 36-Loch, geöste Felgen
Reifen Continental pure contact, 47 x 622 mm
Extras Gepäckträger bis 25 kg mit Snap it System, Ergogriffe
www.stevensbikes.de



Fotos: Hersteller

CONTOURA

Für dauerhaften Tourengenuss

Bei CONTOURA bauen wir Dein Rad nach Deinen Wünschen und Vorgaben, damit es Dir passt und über viele Jahre viel Fahrfreude bereitet. Ob nun im Alltag oder für die unvergleichlichen Erlebnisse auf der ausgedehnten Radtour. Das ist unser Anspruch – und deswegen hast Du im Konfigurator die Wahl an ganz unterschiedlichen Fahrradtypen, Ausstattungspaketen und nicht zuletzt 15 Rahmenfarben.

RADON SUNSET 9.0

PREIS **1.399 Euro**

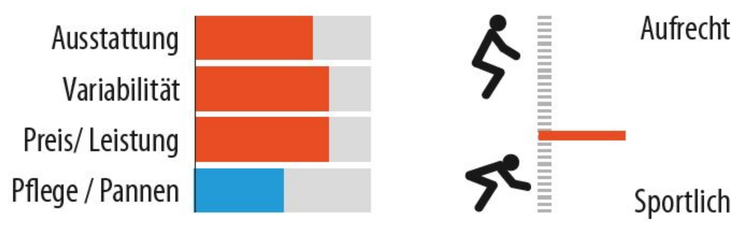
INNOVATIVER KOMPROMISS

Das Sunset mit der Cues-Ausstattung ist flammneu und war bei Redaktionsschluss noch nicht einmal im Onlineshop zu haben. Das liegt an der ebenfalls recht neuen Schaltgruppe, die wie für diesen Test gemacht scheint. Zahnräder und Kette der Cues-Gruppe sind besonders auf lange Laufzeiten ausgelegt, das liegt hauptsächlich an den an der Basis (material-)stärkeren Zähnen des Linkglyde-Systems von Shimano. Die Kette liegt flächiger auf und ist speziell angepasst, das minimiert den Abrieb, dafür braucht die Kassette etwa eine halbe Umdrehung mehr, bis der neue Gang aufgelegt ist. Die Übersetzungsbandbreite ist auch für lange Touren geeignet, die große Bremsscheibe vorn erst recht. Trotz nur 32 Speichen und eher schmaler Felgen-Reifen-Kombination kann das Rad viel laden, die Rahmensteifigkeit gibt das ebenfalls her. Die Federgabel muss dann ordentlich hart eingestellt sein, sie passt mit mehr Last auf dem Vorderrad als beim Poison oder Kettler besser ins Gesamtbild. Die Federstütze ist eher einfach, funktioniert aber. Sehr hart eingesetzt, sind Dämpfer natürlich immer mögliche Defektpunkte. Haltung und Steuerung sind völlig neutral.

Fazit: Das neue Sunset ist ein sehr komfortables klassisches Trekkingbike, das mit der Cues-Gruppe deutlich weniger Verschleißteile braucht.

Rahmen / Größen Alurahmen konifiziert, Luftfedergabel RockShox Paragon Gold RL, 65 mm / 48, 52, 56, 60, 64 cm
Stack / Reach / STR 611 mm / 409 mm / 1,494
Gewicht 14,9 kg (ohne Pedale)
zul. Gesamtgewicht 135 kg
Antrieb Shimano Cues Kettenschaltung, 2 x 11 Gänge

Übersetzung kl. / gr. 0,711 / 4,182
Bremsen Shimano SM-RT30, hydr. Scheibenbrem., 180 / 160 mm
Laufräder Alexrims MD21, 32-Loch
Reifen Schwalbe Energizer Plus Tour GreenGuard, 700 x 40 mm
Extras Ergogriffe, verstellb. Vorbau, Federstütze, Reflexstreifen
www.radon-bikes.de



RENNSTAHL 853 ROHLOFF TREKKING

PREIS **3.890 Euro**

UNVERWÜSTLICHE CUSTOM-KLASSIKER

Rennstahlbikes sind als Reisemobile von Hause aus auf Zuverlässigkeit ausgelegt, kein Wunder, etliche Details diesbezüglich zu finden. Ein wertiges Hollowtech-II-Innenlager, top Riemenscheiben und Riemen, Tune-Nabe vorne, wartungsfreundliche, aber aufgeräumte Zugverlegung, leicht laufende, trotzdem pannensichere Reifen, tolle Mavic-Felgen und ganz besonders die Magura-Bremse sind fast das Maximum, das man tun kann. Als einziges Testbike verfügt das 853 über Vierkolbenbremsen, im vergleichbaren Einsatz dauert es geschätzt über 7.500 km bis zum Belagwechsel, der ist dafür teurer. Die über Jahrzehnte bewährte, sehr kurz übersetzte Schaltnabe gilt als pannenfrei, der Pflichtölwechsel alle 5.000 km oder jährlich kann leicht selbst durchgeführt werden, ist dadurch günstig, und inoffiziell: Sie hält auch ein paar Kilometer mehr aus. Wie am Riverside muss hier der Ledersattel eingefahren und gepflegt werden, passt sich dafür an den Fahrer an. Das Custom-Modell kommt ohne Pedale und Licht, darum wurden bei Allroundqualitäten und Preis/Leistung Punkte rausgerechnet, dafür hat der Kunde hier freie Wahl. Preis und Gewicht gehen für all diese Kriterien völlig in Ordnung.

Fazit: Mit Highend-Stahlrahmen, der MT5 und Speedhub 14 pannensicher hoch drei, dafür etwas pflegebedürftiger als Stevens oder Poison.

Rahmen / Größen Stahlrahmen, innenbeschichtet, hydrogeformt, geschmiedete Ausfallenden / S, M, **L**, XL, XXL
Stack / Reach / STR 676 mm / 411 mmm / 1,645
Gewicht 16,4 kg (ohne Pedale)
zul. Gesamtgewicht 181,4 kg
Antrieb Rohloff Speedhub, 14-Gang Nabe, 50/20, Gates Riemen

Übersetzung kl. / gr. 0,698 / 3,668
Bremsen Magura MT5, hydr. Vierkolbenbremse / 180 mm
Laufräder Mavic XC Systemlaufräder, 32-Loch
Reifen Schwalbe G-One Bite, 50 x 622 mm, tubeless ready
Extras Selle Italia Ledersattel, Heckträger bis 40 kg, Ergogriffe
www.1bike4life.com

Fotos: Hersteller

100% Erfrischung.
0,0% Alkohol.

HERB-FRISCH
OHNE ZUCKER

ISOTONISCH
MIT VITAMINEN

Bitte ein Bit

CANYON COMMUTER 7

PREIS **1.799 Euro**

DIE MODERNE STADTRAKETE

Wieder ein internes Duell mit Rose um den Commuter-Titel: Der Rahmen des Commuter 7 ist deutlich kompakter, unter anderem deshalb trotz geringerem Gewicht sehr steif. Die Rad-Reifen-Kombi lässt sich schnell beschleunigen und rollt dann flott und pannensicher durch die City, die 40er-Reifen brauchen aber mehr Druck, das kostet den Flitzer etwas Komfort. Der Blick auf STR-Wert und Übersetzung zeigt aber: Das Rad ist eh zum Gasgeben gemacht, mit dem größten Gang der perfekt zur Charakteristik passenden Schaltnabe kann man über 50 km/h draufkriegen, der relativ kurze Radstand von 1.030 mm und eine für Commuter sportliche Sitzhaltung erzeugen ein sicheres Fahrgefühl, wendig, aber leicht beherrschbar bis Topspeed. Auch die Silhouette wirkt dynamisch. Die Laufleistung des wertigen Riemenantriebs kalkuliert Canyon mit 15.000 km, hieße: bei jedem dritten Ölwechsel der Alfine. Die nicht ganz zeitgemäße Vierkantwelle im Excenter-Innenlager haben wir auch bei Mitbewerbern schon kritisiert, der Spannmechanismus für den Riemen ist dafür top. Die eher geringe Belastbarkeit von Gepäckträger und Bike insgesamt kosten Zehntel bei der Variabilität.

Fazit: Tolles, topmodernes Konzept eines Pendlerbikes, kombiniert Zuverlässigkeit mit Sportlichkeit, damit kommt man nicht zu spät!

Rahmen / Größen Alu auch als Trapez in XS, S, **M**, L, XL
Stack / Reach / STR 538 mm / 408 mm / 1,319
Gewicht 13,6 kg
zul. Gesamtgewicht 120 kg
Antrieb Alfine 11 Schaltnabe, 50/24, Gates Riemen
Übersetzung kl. / gr. 1,094 / 4,454

Bremsen Shimano MT200 hydr. Scheibenbremse, 160 mm
Laufräder Alexrims GX26P, 32-Loch
Reifen Schwalbe G-One Allround 700 x 40 mm
Extras Gepäckträger bis 15 kg mit Ortlieb Schnellkupplung, Supernova E3 Pure Frontleuchte mit 220 Lumen, Excenter-Tretlager
www.canyon.com

POISON CHROMAT TRAPEZ

PREIS **2.359 Euro**

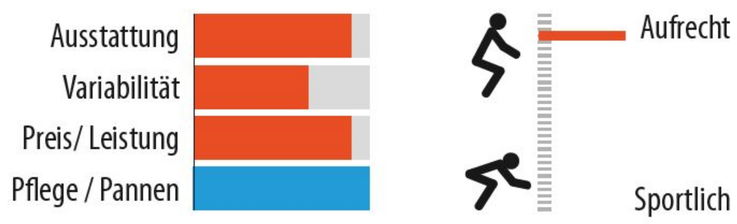
DIE VARIABLE SÄNFTE

Es ist in der Tat gewöhnungsbedürftig, ohne Gangsprünge zu schalten. Der Drehgriff der Enviolo-Nabe beinhaltet keinerlei Rasterung, das Korrigieren der Übersetzung mittels aneinandergepresster Kugeln im Inneren des Getriebes ist nach kurzer Einarbeitung aber viel sensibler als über Zahnräder, teils kaum spürbar, aber effizient. Laut Hersteller braucht die Enviolo keine Wartung, Poison verbaut dazu den besten Riemen der Gates-Palette, ein modernes Hollowtech-II-Innenlager sowie wertige Federungskomponenten an Gabel und Sattelstütze. Wahrscheinlich sind die Laufräder Grund für das relativ geringe max. Systemgewicht, sie sind filigraner als bei den meisten, schwere Hecktaschen würden aber auch nicht zur Sitzposition passen. Die ist extrem und uns zu aufrecht. Komfort ist dank Federstütze zwar gegeben, aber die Haltung zum Treten biomechanisch eingeschränkt, mit geradem Lenker wäre das besser, und die tolle Federgabel mit Log-out-Funktion hätte auch was zu tun. In diesem Set-up schränkt das die Variabilität ein, lange und oder flotte Touren sind trotz top Antrieb und Ausstattung nicht Kernkompetenz des Chromat, eher repräsentatives, ruhiges Flanieren.

Fazit: Attraktives, wartungsarmes und technisch toll ausgestattetes Komfortbike, das mit kleinen Änderungen viel Tourenpotenzial hätte.

Rahmen / Größen Stahl, Federgabel Suntour NCX mit 63 mm, in 46, 51, 56, 61 cm und Trapezrahmen **48**
Stack / Reach / STR* 609 mm / 389 mm / 1,566
Gewicht* 18,3 kg
zul. Gesamtgewicht 120 kg
Antrieb Enviolo stufenl. Planetengetriebe, 42/22, Gates Riem.

Übersetzung kl. / gr. 0,955 / 3,627
Bremsen Shimano MT420 hydr. Scheibenbremse / 160 mm
Laufräder Ryde Andra 321, 32-Loch
Reifen Continental Contact Plus E50, 42 x 622 mm
Extras hochwertige Federsattelstütze, Gepäckträger bis 25 kg
www.poison-bikes.de



Fotos: Hersteller

MOTOR.
GEARBOX.
UNIFIED.

MGU
MOTOR.GEARBOX.UNIT

UNITED BY pinion

10.000 KM WARTUNGSFREI. EXTREM VERSCHLEISSARM. EINFACH SORGLOS.

DIE EINHEIT, DIE ALLES VERÄNDERT.

Wir bringen zusammen, was zusammengehört. Die Pinion MGU vereint einen leistungsstarken Elektromotor und eine präzise elektrische Schaltung mit bis zu 12 Gängen zu einer kompakten Einheit. Das bringt harmonische, sorglose Schaltperformance der Extraklasse und verändert modernes E-Bike-Design. Für immer. **Jetzt Probe fahren!**

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

MADE IN GERMANY

pinion.EU

Foto: VAUDE/Jessica Zumpfe

Was für ein Genuss: Die ersten heißen Tage locken uns an die Seen oder in die Berge. Doch Vorsicht, der Kreislauf und die Haut sind vielleicht noch nicht auf den Hochsommer eingestellt!

HOCHZEIT AUF DEM RAD

Nein, niemand heiratet, es geht um den Sommer, die Jahreszeit fürs Radfahren schlechthin. Die warmen Monate bringen neben langen Tagen, kurzen Klamotten und viel Sonne leider auch Schattenseiten mit sich. Was man bei steigenden Temperaturen beachten, tragen, trinken und vermeiden sollte und wo man aufpassen muss, das verrät der Hitzeratgeber von MYBIKE.

TEXT Timo Dillenberger

Es gibt definitiv kein besseres Gefühl auf zwei Rädern, als wenn milde Sommerluft Gesicht, Unterarme und Waden umfließt, es nach Heu duftet, sich Schatten scharf abzeichnen und es bei jeder Ortsdurchfahrt nach Grillgut riecht! Je nach Fitness, Route oder Befindlichkeit kann der Sommer aber auch mal fies werden. Das gilt insbesondere, wenn die Temperaturen wie in den letzten Jahren sehr hoch klettern, wenn der Tag im Sattel lang wird oder wenn er einen an Orte führt, die anderweitig extrem sind. Grundsätzlich helfen eine Basisfitness und – fast noch wichtiger – eine gute Selbsteinschätzung schon mal, mögliche Gefahren oder Unannehmlichkeiten zu umfahren. Und wo der Mensch nicht die Lösung ist, hängt es am Material. Neben Möglichkeiten zur cleveren Mitnahme von Getränken ist die Bekleidung ein wichtiger Gefährte, wenn es gilt, dem Wetter zu trotzten, angefangen vom Schweißmanagement bei großer Hitze über die Thermoregulierung bei Wechselbedingungen bis hin zum reinen Schutz vor Sommergewittern.

Wenn die Straße schmilzt

Aber nicht nur die Körperfunktionen ändern sich bei hohen Temperaturen, auch das Material wird in Mitleidenschaft gezogen. Nicht selten hört man bei Trips ins Hochgebirge kleine Explosionen durch die Felswände hallen – dann ist mal wieder ein Reifen wegen zu hohem Druck in die Luft geflogen! Besonders Rennradler, die ihre Pneus mit den höchsten Drücken in der Radwelt füllen, sind hier betroffen. Sie fahren im Tal mit den üblichen acht Bar los und legen nach einem bezwungenen Pass das Rad für eine Pause ins Gras. Das schwarze Gummi wandelt die Energie der Sonnenstrahlen, gerade in großen Höhen, effizient in Wärme um; die Reifen und die darin enthaltene Luft heizen sich auf, die Luft dehnt sich aus, und der Druck steigt auf deutlich zweistellige Werte. Ein Glück, wenn der Schaden noch auf der Wiese eintritt und nicht bei der Abfahrt!
Eine ähnliche Wirkung hat gerade die Höhensonne auf die Bremsbeläge von Felgenbremsen. Diese erhitzen sich auf den langen Bergabfahrten eh schon stark; sind sie am Gipfel durch viel Sonneneinstrahlung schon heiß, kann das Gummi komplett überhitzen und schmieren, statt Reibung zu erzeugen. Die beiden geschilderten Phänomene sind zwar alpinen Bedingungen geschuldet, doch an sehr heißen Tagen sollte man auch unter 2.000 Metern Höhe den Luftdruck am Reifen und den Zustand der Bremsklötze im Auge behalten.
Und wenn die Reifen schon wegen ihrer dunklen Farbe in der Sonne leiden, wie geht es dann erst Straßen, die von Sonnenauf- bis -untergang der Sonne ausgesetzt sind? Wer die Tour de France

Geschmolzener Asphalt: Besonders in Hanglagen kann die Sonne das Bitumen aus dem Teer herausbrennen.

Wer Carbonrahmen fährt, sollte bei Gewitter schnell Schutz aufsuchen – das Material leitet Strom hervorragend.

Hatschi! Körperliche Belastung kann aus kleinen Allergien große Probleme machen. FFP1-Maske und Medikamente mitnehmen!

Materialkiller Schweiß: Das enthaltene Salz greift ungeschützte Oberflächen aus Metall sehr schnell an, besonders nach oben offene Schrauben am Vorbau. Man sollte sie mittels Gummikappe schützen oder abspülen.

verfolgt, kennt die Momente, in denen Rennfahrer auf Abfahrten im Gebirge ins Rutschen geraten, weil der Asphalt im wahrsten Sinne des Wortes schmilzt. Technisch gesehen wird durch die Hitze das Bitumen, das den Split mit der Asphaltdecke verbindet, wieder flüssig und drückt sich nun aus der Fahrbahn nach oben. Dunkler gefärbte Flecken kündigen dann eine zunehmende Rutschigkeit der Fahrbahn an. Abgesehen von der entstehenden Sturzgefahr lassen sich Spritzer dieses Erdölprodukts auch kaum mehr vom Rad oder der Kleidung entfernen. Jetzt stürzt sich der durchschnittliche Tourenfahrer zwar nicht mit 110 Stundenkilometern zu Tal wie die Profis, trotzdem sollte man besonders auf älteren Straßen mit schräger Fläche und Ausrichtung zur Sonne hin sensibel und vorausschauend fahren.

Dasselbe gilt übrigens auch auf besonders grobem Asphalt. Besonders in Südspanien und Mallorca kennen alle Einheimischen den Effekt, wenn es nach langer Trockenzeit endlich wieder regnet: Blütenstaub und andere Partikel sammeln sich in den groben Poren der Fahrbahn und werden durch den ersten Regen hochgeschwemmt. Das bildet eine Schmierschicht, die nah an Seife herankommt! Nach einigen Stunden hat der Regen die Schmiere wieder weggespült; bis dahin sollte man aber definitiv nicht mit dem Rad unterwegs sein – die Haftung ist völlig unkalkulierbar. Ähnlich verhält es sich im Spätherbst nahe Olivenhainen, wie unser Experte Dr. Achim Schmidt von der Sporthochschule Köln sich erinnert: Verlorene Früchte und ölige Reifenspuren von Traktoren erzeugen einen schmierigen Film auf dem Asphalt ländlicher Straßen, den selbst Regen lange nicht entfernen kann.

Erzfeind Dehydration

Unfälle wegen defekter Reifen oder sich auflösender oder rutschiger Straßen sind relativ selten; viel häufiger sind es die Kreislauffunktionen, die unter sehr sommerlichen Bedingungen leiden. Hitze manipuliert den Körper auf zweierlei Ebenen: Zum einen produziert körperliche Arbeit quasi als Abfallprodukt sehr viel Wärme. Gut zwei Drittel aller vom Stoffwechsel produzierten Energie geht in Wärme über, nur ein Viertel in die Fortbewegung auf dem Rad, zu Fuß sogar noch weniger. Heißt: je mehr Muskelarbeit, desto mehr

Abfallwärme. Die muss zur Erhaltung der körpereigenen Biochemie weg, deshalb schwitzen wir, und genau das verbraucht schon wieder Energie. Jede einzelne Ionenverbindung, aus denen Salz besteht, muss unter Aufwendung von Energie durch die Hautporen nach außen transportiert werden. Salz auf der Haut verursacht dann, dass Wasser zum Ausgleich der mineralischen Konzentration durch die Haut diffundiert (siehe Kasten). Der entstehende Schweiß verdunstet auf der Haut und kühlt sie auf diese Weise. Jetzt wird auch klar, warum sich moderne Leistungssportler nicht literweise Wasser über den Körper kippen: Der Körper muss dann erneut Salz auf die Haut befördern, der Wasserschwall verschafft nur eine kurzfristige Linderung, kostet dafür aber Mineralien! Neben dem Energieaufwand fürs Schwitzen bewirkt der fortwährende Flüssigkeitsverlust eine Reduzierung der Blutmenge bzw. eine gleichzeitige Verdickung, denn nur die Flüssigkeit wird weniger, nicht die festen Bestandteile im Blut. Weniger und sämigeres Blut durch den Körper zu bewegen bedeutet aber mehr Pumparbeit fürs Herz; das ist der Grund, warum weniger fitte Menschen mehr unter Bewegung in der Hitze leiden. Was es bei den Gegenmaßnahmen zur Dehydration zu beachten gibt, und was man hier vom Leistungssport lernen kann, weiß unser Experte Dr. Achim Schmidt von der Sporthochschule in Köln (siehe das Interview auf Seite 50).

WAS HEISST ISOTONISCH?

Jede Flüssigkeit hat eine bestimmte Konzentration von gelösten Teilchen wie Salze oder Zucker, nur bei destilliertem Wasser ist sie annähernd bei null. Treffen zwei solche Flüssigkeiten mit unterschiedlicher Teilchenkonzentration aufeinander, wie es zum Beispiel auf der Innen- und der Außenseite des Darms vorkommt, gleicht sich ein eventuelles Konzentrationsgefälle durch die Membran der Darmwand automatisch aus. Das ist der Grund, warum man nach sehr salzigem Essen Durst bekommt: Das Salz zieht Wasser aus dem Körper in den Darm und fehlt dann. Salziges Meerwasser wäre eine hypertonische Lösung mit mehr Kochsalz pro Kubikzentimeter als in unserem Blut. Am leichtesten tut sich der Körper mit isotonischen Lösungen, die also, was den Gehalt an Mineralien und Co. angeht, sehr nah an jene in unseren Blutbahnen herankommen. Werbeversprechen wie „drei mal so isotonisch wie andere Produkte“ sind also ein Widerspruch in sich. Wirklich isotonische Drinks sind auch niemals süß. Beim Anmixen von Pulvern ist das Mischverhältnis deshalb extrem wichtig, da zu viel oder zu wenig Pulver pro Liter Wasser keine Isotonie herstellt.

Ein bisschen hier, ein bisschen da: Ein kühler Schwall aus der Flasche lindert kurzfristig den Hitzestau. Übertrieben eingesetzt, verschlechtert das aber den Thermohaushalt.

Trinken ist essenziell, auf sommerlichen Radtouren wie im Rennsport. Der Fahrer im Bild holt sieben Flaschen für sein Team, jedes Mitglied trinkt am Tag rund sechs Liter.

Fotos: AdobeStock/hubb67/imagein/Jürgen Kottmann/Kiran/torwaiphoto, imago-images/Belga

EXPERTEN-INTERVIEW

Dr. Achim Schmidt lehrt am Institut für Outdoorsport und Umweltforschung der Sporthochschule Köln und stand uns schon mehrfach nicht nur als Wissenschaftler, sondern auch als ambitionierter Radfahrer mit Rennhintergrund zur Verfügung.

MYBIKE: Dr. Schmidt, innerhalb der Profiradteams gibt es Fahrer, deren einzige Aufgabe es zu sein scheint, volle Flaschen aus dem Mannschaftswagen zu ihren Kapitänen zu bringen. Wie viel trinkt ein Profiradfahrer, und ist das auf Hobbyfahrer übertragbar?

Dr. Schmidt: Bei heißen Etappen und maximaler Anstrengung trinkt ein Topprofi sechs bis acht Liter allein auf der Etappe, das entspricht etwas über einen Liter pro Stunde, trotzdem konnte man eine deutliche Gewichtsabnahme durch Flüssigkeitsverlust feststellen. Ihr Körper und vor allem der Dickdarm ist aber auch auf effiziente Wasseraufnahme trainiert. Topsportler schwitzen sogar effizienter, heißt mit weniger Mineralverlust. Ein durchschnittlicher Mensch kann maximal etwa halb so viel Flüssigkeit aufnehmen. Es hilft nichts, mit Gewalt mehr reinzuzwingen, das bringt eher den Wasserhaushalt durcheinander, es gibt in sehr extremen Fällen sogar den Terminus der Wasservergiftung.

MYBIKE: Wonach sollte man die Menge richten? Und gibt es so etwas wie eine Trinkstrategie?

Dr. Schmidt: Gehen wir mal vom Profisport weg. Der gesunde Hobbybiker kann sich da ruhig auf sein Durstgefühl verlassen, sollte sich aber auch strikt daran orientieren und nicht auf die nächste Pause oder Abfahrt warten. Es ist deutlich effizienter, stetig wenig zu trinken, als am Ende einer Stunde eine Radflasche auf einmal zu leeren.

MYBIKE: Das heißt, wer mit dem Rad auf Tour geht, sollte während der Fahrt trinken können?

Dr. Schmidt: Besser wäre das schon, die allermeisten Bikes verfügen über Gewinde für Flaschenhalter in griffbereiter Position. Das sollte man nutzen, wenn es Verkehrslage und Untergrund zulassen. Wenn man extra stoppen muss, zögert man den nächsten Schluck womöglich zu lange raus. Mein Tipp für die leicht zu erreichende Extraportion: ein leichter Trinkrucksack.

MYBIKE: Und was gehört in die Trinkflasche? Ist die berühmte Apfelschorle ein Mythos oder doch ein Insidertipp?

Dr. Schmidt: Prinzipiell sind Schorlen mit maximal einem Drittel Saft schon eine gute Wahl, im Hochleistungsbereich würde man aber wegen der Fruchtsäure davon absehen, und auch mancher Hobbymagen verträgt sie unter Belastung nicht so gut. Das simpelste ist stilles Wasser mit einem erhöhten Mineraliengehalt, vor allem Magnesium, Kalium und Natrium. Erst über zwei oder drei Stunden in der Hitze sollten isotonische Sportdrinks sowohl das ausgeschwitzte Salz als auch die Kohlenhydratreserven ausgleichen, sonst bin ich kein großer Fan von solchen Substitutionen im Alltag. Ach ja, bei Pulvern zum Anmischen die Dosieranleitung streng beachten – mehr hilft hier nicht mehr, im Gegenteil.

MYBIKE: Es gibt noch mehr Weisheiten zum Thema Trinken, die sich hartnäckig halten. Ist Salz im Drink sinnvoll, und ist Weizenbier tatsächlich das Supersportgetränk?

Dr. Schmidt: Ein, zwei Krümel Salz in der Flasche aufzulösen kann für starke Schwitzer an heißen Tagen sehr gut funktionieren. Aber wieder: Nicht übertreiben, sonst stellt man eine hypertonische Lösung her, die verursacht eher Durst, als ihn zu lindern. Die Mehrheit der Menschen nimmt aber absolut genug Salz durchs Essen auf. Auch wer zu Energieriegeln greift, sollte gleich danach ausreichend trinken, sonst zieht der Zucker aus diesem Essen Wasser. Weizenbier ohne Alkohol ist tatsächlich prima zum Wiederauffüllen nach der Tour, unterwegs verdirbt allein die Kohlensäure die guten Eigenschaften. Die Mineraliengehalt und die leicht verdaulichen Kohlenhydrate passen gut zum Sport. Alkohol verlangsamt allgemein die Regeneration und hilft maximal beim Einschlafen.

MYBIKE: Was kann denn eigentlich passieren, wenn man nicht regelmäßig genug trinkt auf dem Rad? Und wie merkt man das?

Dr. Schmidt: Dazu liegen mir recht interessante Zahlen vor. Das Durstgefühl setzt bei einem Wasserverlust von etwas unter zwei Prozent der Gesamtkörpermasse ein. Schon ab gut drei verliert man sowohl an körperlicher als auch an geistiger Leistungsfähigkeit, wird unkonzentriert und müde. Kopfschmerzen sind auch ein mögliches Warnzeichen. Bei gerade mal dem Doppelten der zwei Prozent, also vier bis fünf, sinkt die Muskelkraft deutlich, viele leiden dann schon unter Krämpfen. Bei über sechs, spätestens bei zehn Prozent Flüssigkeitsdefizit – das entspricht beim Durchschnittsmann viereinhalb bis fünf Litern – drohen heftige Hitzekrämpfe sogar bis hin zum Koma. Flüssigkeitsmangel hat den unmittelbarsten und negativsten Einfluss von allen Defiziten überhaupt. Sehr Interessant: Erst die Fähigkeit, über die gesamte Hautfläche Hitze loszuwerden, hat uns Menschen zu so ausdauernden „Jägern“ gemacht. Raubkatzen müssen nach einem langen Sprint lange ruhen, sonst sterben sie am thermischen Kollaps!

Dr. Achim Schmidt kennt die Bedürfnisse beim Sport sowohl aus der wissenschaftlichen Theorie als auch aus eigenen Wettkämpfen im Rad- und Wintersport.

1 Die Isoflasche „Artica pro“ von Zefal hält mit ihrem dreilagigen Kunstharz-Isolierpaneel den Inhalt zweieinhalb Stunden auf Temperatur und kostet 13,95 Euro (550 ml) oder 14,95 Euro (750 ml). 2 Ebenfalls von Zefal stammt der „Z Adventure Cage“, der Flaschen von 66 bis 92 mm Durchmesser mittels Hypalongurt und Klett variabel und fest hält. Drei mögliche Befestigungsschrauben machen ihn perfekt zur Gabelmontage, Kosten: 24,95 Euro. 3 Die „Podium steel“-Flasche von Camelbak mit 660 ml Inhalt ist nicht nur robust und lebensmittelecht, sondern in sechs Farben auch todschick! Doppelwandig vakuumisoliert, soll sie die Temperatur 14 Stunden halten, wiegt aber 354 g und kostet 39,99 Euro. 4 Die 240 Gramm leichte Titanvariante kostet schon 100 Euro und isoliert 7 Stunden. 5 Mit 1,5 Litern und einem Eigengewicht von nur 170 g ersetzt der „HydroBak Light“ zwei bis drei Trinkflaschen und sitzt dabei unauffällig auf dem Rücken. Und man hat den Trinkhalm gleich neben dem Mund. Inklusive eines zusätzlichen Liters Stauraum kostet das Set 59,99 Euro.

Fotos: Hersteller (5), Privat

LMC

QUALITÄT. VERTRAUEN. ZUHAUSE.

GENIESSEN SIE DAS CARAVANING-LEBENSGEFÜHL MIT LMC

Dank umfassender Ausstattung und durchdachter Konstruktion ist in unseren Wohnwagen, Wohnmobilen und Camper Vans alles da, was Sie für einen unabhängigen Urlaubstrip benötigen. So begleitet Sie Ihr LMC überall dorthin, wo es Sie hinzieht. Entdecken Sie jetzt unsere verschiedenen Grundrissvarianten. Vom Familienmodell über den stilvollen Klassiker bis hin zum Luxuswagen – erleben Sie das einzigartige Freiheitsgefühl mit einem LMC!

www.lmc-caravan.com

Pure **RAD-REISELUST** in ganz Europa.

Gratis-Infoline: 0800 070 6333

Achtung in der Höhe! Trotz frischer Temperaturen und sogar bei Wolken kann die Kraft der Sonne um einiges stärker sein als im Tal. Zudem trocknet man schneller aus.

Flasche ≠ Flasche

Das durchschnittliche Fahrrad verfügt über zwei Montagepunkte für Flaschenhalter, Tiefeinsteiger und Waverahmen, ohne Oberrohr manchmal auch nur über einen oder keinen. Und bei Pedelecs „blockiert“ der Akku mitunter genau diese Stelle. Man kann sich aber behelfen, SKS bietet unter anderem Montageschellen an, die solche Flaschenhaltergewinde ersetzen. Moderne Gabeln tragen oft seitliche Gewinde, die an sich für Taschen gedacht sind, aber in den allermeisten Fällen passen auch Flaschenhalter hier daran. Das Gleiche gilt für die Fixpunkte für sogenannte Snacktaschen auf dem Oberrohr. Wenn zu wenig Platz im Rahmendreieck ist, bietet Fidlock ein magnetisches Haltesystem an, das die Flasche durch Drehen freigibt und nicht durch Herausziehen. Wie unser Experte Dr. Achim Schmidt bereits empfohlen hat, kann ein kompakter Trinkrucksack mit bis zu 2,5 Litern sowohl Platzprobleme lösen als auch das Getränk vom Sattel aus leicht zugänglich machen.
Eine durchschnittliche Radflasche fasst 500 ml, die etwas größeren Modelle 750 ml. Das reicht bei einem halben Liter pro Stunde für maximal drei. Zefal bietet einen universellen Flaschenhalter an, mittels dem man große, zum Beispiel PET-Flaschen direkt aus dem Laden mit bis zu 1,5 Litern fixieren kann. Er passt aber auch an Standardgewinde.
Normalerweise sind Trinkflaschen auch im Profisport aus Kunststoff. Nicht nur, weil sie von den Rennfahrern gleich an der Strecke entsorgt werden. Sie sind die Wahl wegen ihres geringen Gewichts und der Möglichkeit, durch Zusammendrücken schneller mehr Wasser in den Mund zu bekommen. Auch wenn man Plastikflaschen spülen kann, hygienischer und umweltfreundlicher sind solche aus Alu, Stahl oder Titan. Man trinkt zwar langsamer, und zumindest die stählernen Flaschen sind spürbar schwerer, dafür halten sie aber eher die Temperatur, und man kann sie auskochen. Etwas Vorsicht gilt bei Alumodellen: Säuren aus Säften zum Beispiel gehen Verbindungen mit dem Metall ein, die nicht gesund sein sollen, bei Wasser ist das hingegen ausgeschlossen. Titanflaschen wie die „Podium“ von Camelbak sind leicht, hygienisch und schick, aber teuer.
Camelbak und Zefal zum Beispiel bieten isolierte Flaschen an, eiskalte Getränke sind aber in der Hitze gar nicht so hilfreich, wie man meinen könnte. Die Kühle tut zwar sowohl auf der Haut als auch im Magen kurzfristig gut, bewirkt aber auch, dass der Körper die Kerntemperatur wieder erhöhen möchte und den Kreislauf zusätzlich anheizt. Nicht umsonst trinken Wüstenvölker lauwarmen Tee. Für warme Getränke im Winter sind Isoflaschen besser geeignet. Passend dazu noch ein Profitipp: Auch sich massig kaltes Wasser über den gesamten Körper zu schütten hilft nur temporär gegen Hitze. Besser kleine, besonders geeignete Areale mit Wasser kühlen, Schläfen, Nacken und Handgelenke innen haben sich hier bewährt.

Fotos: AdobeStock/24KProduction

Es schwirrt und schwebt

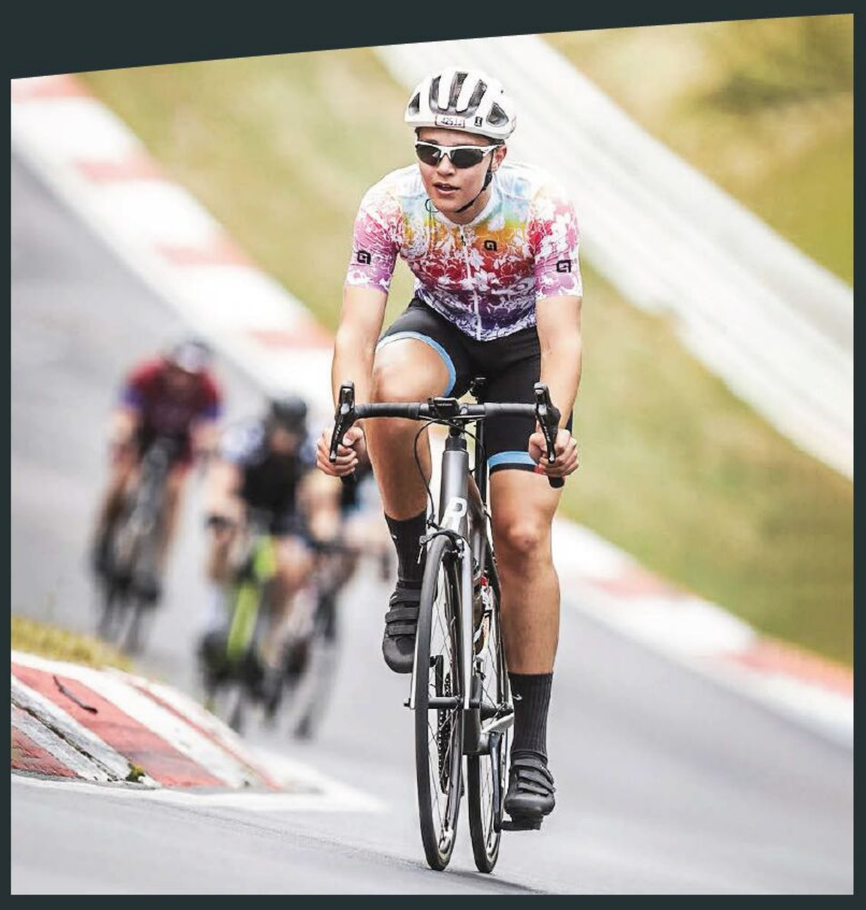
Der Sommer hält neben seinen vielen Vorzügen auch Unannehmlichkeiten bereit, die nicht zwingend etwas mit der Temperatur zu tun haben – oder zumindest nicht auf den ersten Blick. Fortwährendes trockenes Husten, Nasenbluten oder Augenbrennen können auch Folgen von Dehydration sein. Wenn einfach nicht mehr genug Flüssigkeit im Körper ist, um die Schleimhäute in Nase, Mund, Rachen, Luftröhre oder die Augäpfel feucht zu halten, können Staub und vor allem Pollen nicht ausgeschwemmt werden und reizen die Oberfläche.
Tipp: Neben ausreichendem Trinken sind sommerliche Touren eine gute Gelegenheit, nicht gebrauchte Corona-Masken einzusetzen. Gerade Allergiker können damit zumindest kurzzeitig umherziehende Schwaden von Pollen abblocken. Noch gefährlicher sind die Nesseln des Eichenprozessionsspinners: Die hauchfeinen Fasern schweben im Umkreis der Nester und sind schon auf der Haut extrem unangenehm, in den Atemwegen sogar gefährlich, warnt Dr. Achim Schmidt. Auch hier verhindert eine Einwegmaske Schlimmeres. Asthmatiker sollten gerade im Sommer nie ohne ihr Notfallspray unterwegs sein. Für Offroad-Touren empfehlen wir, vor Fahrtantritt mal die lokalen Nachrichten nach Warnungen bezüglich Zecken und Auftreten des gefährlichen Hantavirus zu überfliegen: Aufstaubender Mäusekot überträgt diese fiebrige Infektionskrankheit, Fälle treten dann recht lokal begrenzt auf. Hochgerechnet auf die Millionen Radkilometer im europäischen Raum, sind solche Unglücke aber höchst selten.
Etwas häufiger sind Insektenstiche. An sich sind sie harmlos, es sein denn, man ist allergisch dagegen. In diesem Fall wissen die Betroffenen aber um Gefahren und Gegenmittel, oder der Kontakt erfolgt an besonders empfindlicher Stelle. Wir empfehlen gerade im Sommer, immer mit einer geeigneten Sportbrille zu radeln! Neben dem Sonnenschutz ist das Abhalten von Insekten bei höherer Geschwindigkeit das Argument dafür. Ideal sind Modelle, die gleichzeitig so an der Stirn anliegen, dass sie Schweiß von den Augen fernhalten. Bienenallergiker sollten Helmmodelle mit einem Gitter in den Luftlöchern tragen, gerät ein Tier in den Helm, sticht es der Situation geschuldet meist schnell zu. Aber: Helmüberzüge gegen Regen oder zur Erhöhung der Sichtbarkeit gehören auf längeren heißen Touren nicht auf den Kopf. Dessen Belüftung durch die Kanäle im Helm ist essenziell, der Kopf gibt im Verhältnis zu seiner Oberfläche am meisten Wärme ab.
Apropos abnehmende Temperatur: Bitte im Gebirge nicht Sonnenstrahlung und Temperatur verwechseln! Die UV-Strahlung und die trockene Luft in oder besser auf den Bergen kann trotz milder Temperaturen sehr intensiv auf Haut und Augen wirken. Die richtige Pflege und adäquater Schutz sind hier daher noch wichtiger als in Tälern oder gar auf Meereshöhe. Wie man sich im Sommer „seiner Haut erwehrt“, darüber haben wir mit der Hautärztin Dr. Marion Moers-Carpi gesprochen (siehe das Interview auf Seite 54).

radamring seit 2003

Faszination Nürburgring für alle!

powered by BIKE-COMPONENTS

19.–21. Juli 2024



Samstag: Tourenfahren „touristisch“ auch für E-Bikes • Jedermann-Rennen (25/75/150 km)
Sonntag: Tourenfahren nur für Rennräder, ohne Zeitnahme

www.radamring.de

EXPERTEN-INTERVIEW

Dr. Marion Moers-Carpi ist Dermatologin, geschäftsführende Gesellschafterin der privatärztlichen Klink „hautok“ in München und Mitglied im Berufsverband der Deutschen Dermatologen.

MYBIKE: Bei Radfahrern kommen ja viel Sonne und oftmals starkes Schwitzen zusammen. Gibt es Empfehlungen vom Profi, wie und mit welcher Art Sonnenschutz man dem am besten entgegenwirkt?

Dr. Moers-Carpi: Das ist richtig, neben dem reinen Sonnenschutzprodukt empfehle ich deshalb, etwa fünfzehn Minuten vor der Sonnencreme eine Feuchtigkeitslotion aufzubringen; in durchfeuchteter Haut kann der Sonnenschutz deutlich besser wirken. Beim Typ Sonnencreme gibt es den physikalischen Schutz und den chemischen. Bei ersterem reflektieren Titan- oder Zinkoxide (siehe Zutatenliste; Anm. d. Red.) das Licht direkt auf der Oberfläche und schützen so sehr effizient, zu erkennen an dem weißlichen Film. Weil viel Schweiß solche auf der Haut verbleibende Schichten aber wegspülen könnte, rät man hier eher zu chemischen Varianten, die in die Haut einziehen. Trotzdem muss bei längeren Touren und je nach Schweißmenge noch regelmäßiger nachgecremt werden. Wichtig auch: Bis eine Creme wirkt, dauert es gut 15 bis 20 Minuten – also nicht gleich losstürmen.

MYBIKE: Einen dauerhaften Sonnenschutz für lange Tage auf dem Rad gibt es also nicht?

Dr. Moers-Carpi: Man könnte spezielle, UV-blockende Kleidung tragen, aber für vollen Schutz müsste die lang sein, und das scheint der Eingangsfrage nach ja nicht dem Gusto des Radfahrers zu entsprechen. Deshalb Tipp zwei: Wenn lange in der Sonne, dann nicht um die späte Mittagszeit, wenn der UV-Index der Sonne und damit die Sonnenbrandgefahr deutlich am stärksten ist. Außerdem wird der Index (von 0 bis max. 12) vom Breitengrad, der Jahreszeit und der Höhe über Meeresniveau beeinflusst. Den aktuellen Wert findet man übrigens in fast jeder Wetterapp. Ab UV-Index 4 muss definitiv Sonnenschutz aufgetragen werden, ab 7 sollte man offiziell schon die Sonne meiden, und den Wert knackt die Skala mittlerweile schon an Sommermittagen hier in München. Zwischen 13 und 16 Uhr sollte man im Sommer also definitiv nicht durchs Hochgebirge radeln!

MYBIKE: Gibt es sonstige Pflegetipps, vielleicht besonders fürs Gesicht?

Dr. Moers-Carpi: Viele Menschen benutzen gerade fürs Gesicht eine fettende Creme, die bildet aber eine Barriere, und Sonnenschutz könnte zum Beispiel gar nicht einziehen. Feuchtigkeit ist immer besser als Fett! Und ausnahmsweise gilt hier: Viel hilft viel. Ach ja, manche Sonnencremes beinhalten eine „safe eye technology“, das heißt, sie reizen nicht die Augen, wenn doch mal was über den Schweiß hineingespült wird. Gut ein Finger voll Sonnencreme reicht für Gesicht inklusive der Ohren (Nacken und die Ohrenrückseite nicht vergessen; Anm. der Red.).

MYBIKE: Und wenn es doch passiert ist, wie kann ich am besten gegen einen Sonnenbrand vorgehen?

Dr. Moers-Carpi: Dermatologisch ist es natürlich immer am besten, es gar nicht so weit kommen zu lassen. Wenn doch, dann die Stellen so schnell und langfristig kühlen, kühlen, kühlen und natürlich nicht wieder der Sonne aussetzen. Dazu viel trinken und, wenn’s nötig ist, eine leicht kortisonhaltige Creme dreimal täglich auftragen.

MYBIKE: Auch ein Hautthema: Was mache ich bei Insektenstichen? Funktionieren die elektrischen Hitzestifte, die Einstichstellen punktuell veröden, oder ist das Humbug?

Dr. Moers-Carpi: Nein, die, wie ich sie nenne, „Prizzlstifte“ gleich nach dem Stich zweimal anzuwenden hilft wirklich schnell und gut (Hitze zersetzt die Eiweiße, die für Juckreiz und Schwellung sorgen, tut aber ein klein wenig weh; Anm. d. Red.). Schnelles Kühlen geht aber auch, und wieder kann ein Tupfen Kortisoncreme Linderung verschaffen.

MYBIKE: Das heißt, solch eine Creme im Gepäck und eine von innen wie außen gut hydrierte Haut sind der Grundstock für reuefreie Fahrten im Sommer?

Dr. Moers-Carpi: Tatsächlich das und die Wahl der Tageszeit und natürlich die Dauer der Sonnenbelastung. Selbst wenn die Sonne nicht hart scheint, der dauerhafte Luftstrom entlang der Haut beim Radeln kostet ebenfalls Feuchtigkeit, und trockene Haut ist wieder deutlich anfälliger. Radfahrer müssen also nicht nur viel trinken, sondern sollten auch vermehrt cremen!

MYBIKE: In Radlerkreisen ist Bräune mitunter Statussymbol. Gerüchteweise soll Babyöl den bräunenden Effekt verstärken. Ist das korrekt oder ein Mythos?

Dr. Moers-Carpi: Babyöl selbst hat quasi null Effekt. Es hat keinerlei Hautschutz, da Babys selbst noch gar kein Melanin in der Haut besitzen – das ist der Farbstoff, aus dem unser Selbstschutz besteht, und der durch den chemischen Lichtschutzfaktor eigentlich nur potenziert wird. Zwei mal null ist aber immer noch null, Babys brauchen also physikalischen Schutz. Wer schonend und langfristig braun werden will, sollte zu chemischem Lichtschutz greifen, anstatt sich die Haut nachhaltig zu verbrennen!

Dr. Marion Moers-Carpi rät Radfahrern bezüglich Sonne zu Vorsicht und gutem Timing.

SOMMERKLEIDER

Radbekleidung sollte in allererster Linie funktional sein. Theoretisch kann man natürlich auch in Jeans und Baumwollpulli radeln, aber gerade in extremeren Situationen und Wetterlagen sowie bei mancher Anstrengung sind spezielle Bikeklamotten ein absoluter Segen – wirklich! Falsche Scham wegen eng sitzender Trikots und Hosen ist hier nicht angebracht, es gehört einfach zum Sport dazu, und die Industrie hält mittlerweile auch funktionale nicht ganz so figurbetonte Kleidung parat. Und die Kunstfasern managen die Feuchtigkeit viel besser als Baumwolle, wegen des Fahrtwinds beim Radsport sehr bedeutend. Radklamotten sitzen übrigens eng und sind hochelastisch, um jede Bewegung mitzugehen, ohne auf der Haut zu reiben; das betrifft besonders die Hose. Erst in zweiter oder dritter Linie geht es hier um Windschnittigkeit. Außerdem leiten eng anliegende Textilien den Schweiß besser, weil flächiger von der Haut auf die Oberfläche des Trikots – die Haut bleibt trockener, und der Schweiß kann tun, was er soll: verdunsten und dabei kühlen. Tipp: Ein zusätzliches Funktionsunterhemd unter dem locker sitzenden Jersey schließt hier Lücken, und das Gefühl ist paradoxerweise kühler als mit nur einer Lage Stoff.
In diesem Jahr sind, wohl wegen des Gravelbooms, Radkombinationen aus kräftigen, aber nicht zu grellen Unitönen in. Olivgrün, Braun, Weinrot, aber eben nicht zu „wimmelig“ oder bunt und grell trägt man heute. Ein ungeschriebenes Gesetz zumindest im Radsport ist: Socken müssen kurz und weiß sein!
Wer sich zumindest daran hält, kann ansonsten nicht viel falsch machen. Die Wechselbedingungen aus langsamen, schweißtreibenden Anstiegen und flotten, frischen Abfahrten bewirken, dass man meist mehr als nur Trikot und Hose braucht. Ach ja, eine wertige, im Schritt nahtfreie Radhose mit Sitzpolster kann auf ungewohnt langen Strecken der Gamechanger sein. Wer seinen Beinumfang nicht preisgeben mag, kann darüber lockere Shorts tragen. Die meisten Radhosen haben Träger, die das Sitzpolster an seinem Platz und den unteren Rücken bedeckt halten sollen, wenn das Trikot hochrutscht. Die sind für die Haltung auf dem Rad gemacht, also hinten immer länger geschnitten als T-Shirts, daher sich bitte nicht wundern, wenn man eines im Stehen anprobiert. Radkleidung soll man grundsätzlich etwas vorgebeugt probetragen.
Zu einem sinnvollen Sortiment gehören neben den zwei Standardteilen sicher eine Weste oder leichte Windjacke, leichte Handschuhe, ein Helm mit offener Belüftung, eine Radsonnenbrille und die kurzen Socken. Radschuhe empfehlen wir grundsätzlich – mit oder ohne Klicksystem, hier gibt’s aber keine ganz speziellen Sommermodelle. Radsandalen sind gefährlich und kommen hier nicht infrage. Tipp: Halbschuhe werden mit festen Radeinlagen wie denen von Solestar zu durchaus brauchbaren Radschuhen. Für den Stadtbummel nimmt man die Sohle einfach wieder heraus. Was wir von MYBIKE diesen Sommer tragen werden, zeigt unsere Toplist.

SPORTSONNENBRILLE REACT „OPTRAY“

IN MILLISEKUNDEN ANGEPASST

Eine Sonnenbrille ist nicht nur wegen der Helligkeit ein Muss für Radfahrer, sie schützt die Augen auch vor Zugluft und Fremdkörpern. Aber was, wenn man in den Schatten fährt und die Tönung ad hoc zu dunkel ist? Die „Optray“ von React Swiss tönt sensorgesteuert und innerhalb von 0,1 Sekunden die Brille von Kategorie 2 bis auf 4 nach oder nimmt Tönung raus – das kann keine photochrome Brille! Sie benötigt keine Batterien und kostet 329 Euro.

CLEVERE „WIND SHELL“ VON Q36,5

DIE ELEGANTE ZEITUNG

Wenn Radprofis durchgeschwitzt über den Bergpass in die Abfahrt gehen, stecken ihnen Zuschauer Zeitungen zu, die sie sich zum Schutz vor Zugluft vorne ins Trikot stecken. Q36,5 hat das zu einem 40 g leichten und kiwigroßen Windstopper weitergedacht. Die „Wind Shell“ schützt so vor Unterkühlung und kostet 50 Euro.

Fotos: Hersteller (2), PR

FUNKTIONAL UND SCHICK AUCH ABSEITS DES RADES

DAS CASUAL-OUTFIT

Mit hautengem Trikot und Radhose nebst Sitzpolster fällt man in der Fußgängerzone schon (unangenehm) auf, Baumwollshirt und kurze Jeans sind auf dem Rad jedoch nur kurzfristig angenehm tragbar. Mit unserem ersten Outfit macht man aber sowohl auf als auch neben dem Rad ein gute Figur:

1 Die „Fulcro" MTB Radhose von Satini ist nicht nur elastisch und bequem, sondern auch staub- und wasserabweisend. Dank Klettbund bleibt sie im Sattel wie auch beim Gehen da, wo sie hingehört. Die schöne glatte und unempfindliche Oberfläche reibt auch leger sitzend nicht an der Haut oder einer engen Radhose darunter. Drei Farben in XS–4XL, für 90 Euro.

2 Radschuhe sehen immer aus wie zu klobige Wanderboots? Crankbrothers hat mit dem „Candy Lace" ein sportives, aber kaum als Radschuh zu identifizierendes Modell im Sortiment. Die klassische Schnürung trägt dazu bei und passt den Schuh dazu sehr sensibel an den Fuß an In der Sohle verstecken sich, wenn man das möchte, die SPD-Cleats, in Weiß natürlich nicht ganz unempfindlich. 2 weitere Farben, Größe 5–15, für ca. 130 Euro.

3 Das „Volt split" Shirt von Gobik ist die Lösung für Radler, die kein enges Trikot tragen, aber die Trikottaschen nutzen wollen. Ein intern laufender Gummizug hält den Tascheninhalt eng und fest am Körper, während das Shirt luftig um die Taille weht; kaum vom T-Shirt zu unterscheiden. Drei Designs, 88 Euro

4 Mit der unauffälligen „Pathline pro" von Evil Eye sind die Augen nicht nur gut vor Dreck und Sonne geschützt, sondern auch vor Schweiß; der Stirn-Clip am oberen Gestell passt sich perfekt an. Die Kontraste der selbst je nach Lichteinfall tönenden Brille sind spitze, sie sitzt bombenfest und recht unauffällig. Sieben Varianten, 329 Euro.

1

3

2

4

LUFTIGER GEHT ES KAUM

DAS SPORT-OUTFIT FÜR HITZIGE TAGE

Wenn die Sonne brennt, kann jedes Gramm Stoff zu viel sein. Jetzt heißt es, dem Fahrtwind maximale Kühlungswirkung zu überlassen! Mit diesen Teilen geht das prima. Gleichzeitig machen die gedeckten Farben nicht den Eindruck von Wettfahrten.

1 Beim Trikot konnten wir uns nicht entscheiden – das „Color block offroad" von Alé Cycling ist genauso leicht, stretchig und in vier Farben und 10 Größen genauso schick wie das Satini; selbst ohne Oberteil fährt man nicht kühler. Für 89,95 Euro.

2 Ein Vorbild für Belüftung ist auch der Abus-Helm „Stormchaser ACE" mit sieben Ein- und 16 Luftauslasskanälen. Für den Crosssport entwickelt, macht die komplett umlaufende metallische Schale auch in der City was her. Er wiegt nur 220 g und ist erhältlich in drei Größen und fünf Farben von unauffällig bis knallig. 149,95 Euro.

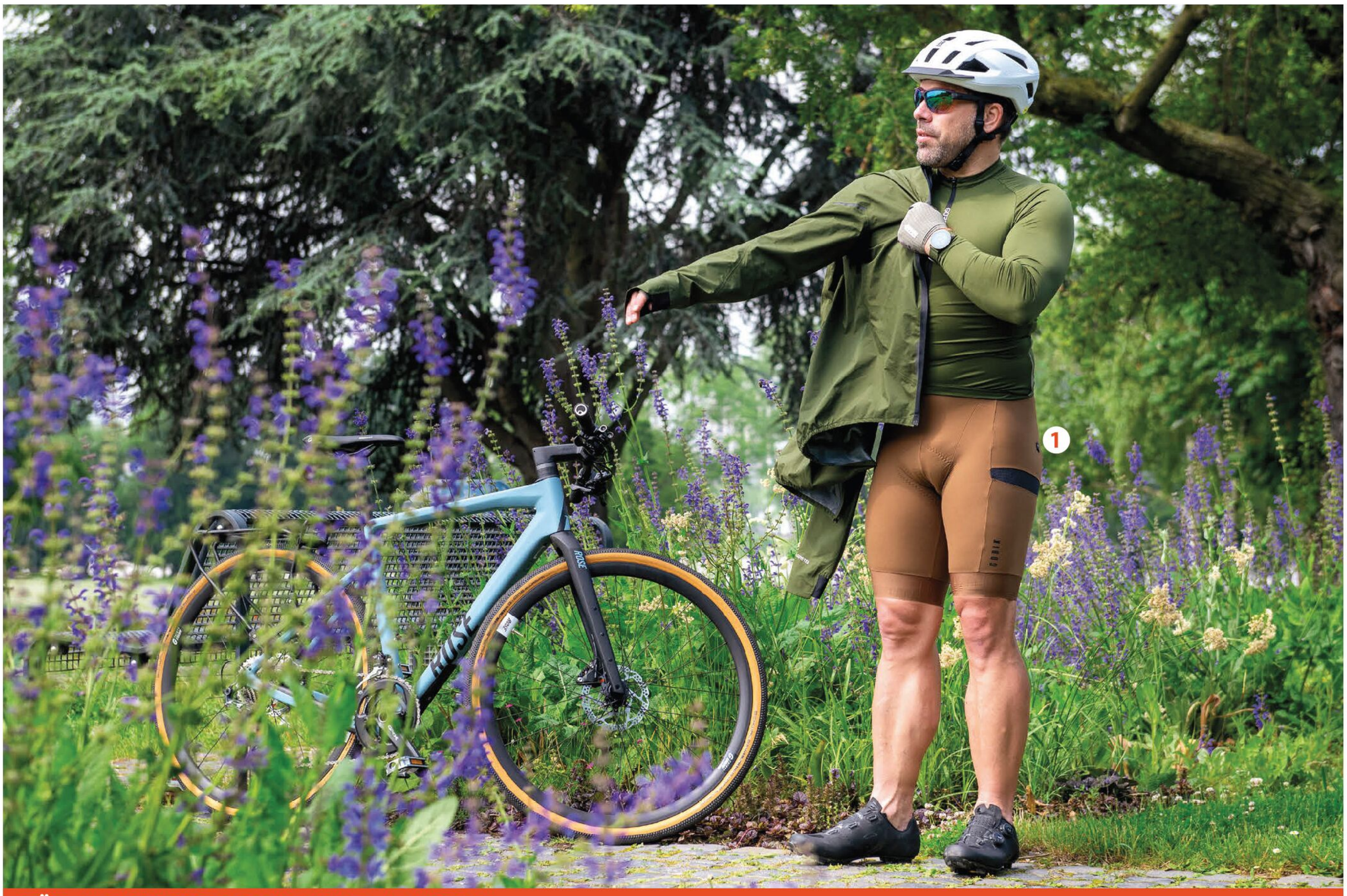
3 Mit dem V-Ausschnitt und ohne jedes Bündchen am Arm sitzt das Unisex-Trikot „Stone" von Satini noch eine Idee weniger spürbar. Am Rücken verfügt es über fünf kleinere praktische statt drei Taschen, in drei Farben und neun Größen für 95 Euro.

4 Leichte Trikots vertragen nicht viel Zuladung – lieber alles in die „Uphill Hip Pack 2" von Vaude packen: Der leichte, gut aufgeteilte Hüftgurt mit Klett stört auf Tourenbikes null, und man weiß Geld, Handy und Sonnencreme gut verstaut. In fünf Farben für 59,95 Euro.

5 Ideal zum hochflexiblen Shirt passen die Q36,5-Shorts „Adventure", sie liegen quasi in der Mitte zwischen legeren Shorts und funktionaler, enger Tight, mit einer optionalen Radunterhose sogar für tagelange Touren geeignet. In XXS bis XXL und drei Farben für 160 Euro.

6 Weniger dezent, aber dafür mit uneingeschränktem Blickfeld und toller „Farbwiedergabe" schützt die Rudy Project „Kelion" die Augen flächig vor Fremdkörpern, ohne etwa an Ampeln zu beschlagen. In acht Varianten für 219,90 Euro.

Fotos: Hersteller (9), Helge Tscharn (2)



FÜR NATURBURSCHEN UND -MADELN

DEZENTES KOMPLETT-OUTFIT

Besonders Radneulinge fragen sich, was man für ein komplettes Radoutfit braucht. Mit diesem Set ist man nicht nur für die meisten Wetterlagen gewappnet, man sieht auch in jeder Kombination prima aus.

1 Eine top Radhose für alle Gelegenheiten ist die „Grit 2.0“ von Gobik. Träger ohne Latz und ein superleichter Rundstrick machen sie luftig. Zusatztaschen am Rückenteil halten Ersatzschläuche oder Snacks, die Beintaschen sollen fürs Smartphone sein. Recht lang geschnitten, in Toffee oder Evergreen in XXS bis XXL für 130 Euro.

2 In Mattweiß wirkt der Oakley „Aro3 Allroad“ mit dezenter Sonnenblende sowohl edel als auch sportlich und weniger klobig als andere Helme. Außerdem passt Weiß zu jedem Outfit und ist gut zu sehen. Mit MIPS-System in drei Größen, fünf Farben für 150 Euro.

3 Die neueste Generation Gore Tex macht die „Spinshift“-Jacke zu einem Universalteil: gut gegen Fahrtwind, Regen und mit langem Trikot sogar für kühle Tage. Der Schnitt ist allerdings sportlich, die gerade Linie verhindert Flattern und macht schlank. Für 249,95 Euro.

4 Das „Spinshift“-Trikot von Gore ist ein perfekter Allrounder für heiße wie kühlere Tage und sieht gerade in Grün oder in Blau mit dem abgesetzten RV spitze aus. Sehr flexibel, aber nicht übertrieben eng. Für den Grundstock nutzt man eher die Kurzarmversion für 99,95 Euro, sonst die lange für 119,95 Euro.

5 Für Touren muss eine Radhose sein! Sitzkomfort wie Optik der „Morobbia Bib Shorts“ von Jack Wolfskin gefielen uns, seitliche Stretchtaschen setzen sich im Gravelbereich immer mehr durch. Auch in Schwarz und fünf Größen, 129,95 Euro.

6 Dazu passt die sehr legere, aber winddichte „Gravex Short“, auch von JW. Mit viel Stretchanteil geht sie jede Bewegung mit, kaschiert aber die Tights darunter. Auch in Grün, bis Größe 58 für 89,95 Euro.

Fotos: Hersteller (5), Helge Tscharn

VICTORIA

Einfach raus.

Mehr Komfort für deine Abenteuer.

Entdecke jetzt unsere E-Bikes.

victoria-bikes.com

DOPPELLAGIG HÄLT BESSER

DAS SET VON MITTAGS BIS ABENDS

Wenn im Sommer mittags noch die Hitze flimmert, kann der Abend bereits Kühle und Wind bringen. Da helfen mehrlagige Outfits, die man nach Bedarf miteinander kombinieren oder einzeln tragen kann.

1 Ein Radhose ohne Träger für Herren ist selten, eine farbige ebenso, daher ein Lob an Vaude für die „Kuro Tights II". Nicht jeder mag den Latz, und in dem schicken Beige kann man sie auch ohne Shorts darüber tragen. Das Polster ist nicht ganz so prominent, ideal für „drunter" und bequem, die Bundweite passt auch stämmigen Bikern bis XXL. Für 130 Euro.

2 Das „Kuro Shirt" von Vaude ist von vorne ein sportliches, aber nicht voll anliegendes T-Shirt, von hinten jedoch ein Radtrikot, also verlängert und mit Taschen. Das Weinrot sieht fast in jeder Kombi gut aus, auch in Oliv und Graublau für 60 Euro.

3 Wer gerne über den RV die Körpertemperatur reguliert, greift stattdessen auf das „Kuro"-Trikot mit langem Zipper zurück. Der Stoff ist etwas robuster als bei ganz leichten Trikots, hat dafür aber Mesheinsätze an den Achseln und ist besonders nachhaltig produziert. Vier Farben bis XXXL für 90 Euro.

4 Socken sind nicht der funktionalste Teil des Outfits, dafür kleine und hier farbige Highlights. Davon hält Satini eine riesige Auswahl bereit, für die man die „kurz-und-weiß-Regel" sicher brechen darf. Das Modell „Stone" gefiel uns für den Sommer wegen seiner 70 % Coolmax. Sehr atmungsaktiv bei unauffälliger Optik, in drei Farben für 15 Euro.

5 Schnell aus der Trikottasche gezaubert hat man bei Abendanbruch die „Gravex Wind Vest", mit 75 Gramm und dem Packmaß einer Zitrone kann sie die Wärme am Torso halten. Sie ist fahrradtypisch schmal und lang geschnitten sowie spritzwasserdicht. Nur in Grün und in Standardgrößen für 119,95 Euro.

ROBUST UND FRISCH ZUGLEICH

SO GEHT MAN IM SOMMER GRAVELN

Wenn man mit dem Bike durchs Unterholz brettert, kann man schon mal am Gestrüpp hängen bleiben. Und wer will sich schon sein teuerstes Trikot aufreißen? Bei diesem Set haben wir neben Optik und Sommertauglichkeit mehr auf Preis und Leistung geachtet.

1 Eine robuste Windjacke, passend zum Set, gehört definitiv in die Rahmentasche. Die „Kuro“ von Vaude lässt noch 20 % Wind durch und treibt so nicht gleich den Schweiß auf die Stirn, reicht aber bei einem Schlechtwettereinbruch und ist recht günstig: in vier Farben für 120 Euro.

2 Auf Rüttelpisten sind Kontraste so wichtig wie fester Sitz, hier kann die neue Oakley „Sphaera“ punkten. Scheibe und Bügel sind zylindrisch geformt, umgreifen den Kopf. Die Prizm-Gläser wurden für weniger helle Tage optimiert – in Waldumgebung ideal – und gegen härteste Fremdkörper getestet. Elf attraktive Varianten für 214 Euro.

3 Das „Core Essential“-Trikot von AGU ist dicker gestrickt und so einen Hauch wärmer; das gleicht ein Unterhemd (siehe unten) wieder aus. Bewegungsfreiheit und Körperklima sind top. Für den Preis kann man sich gleich zwei der sechs Farben leisten: bis XXXL für nur 60 Euro.

4 Beim Sitzen gibt’s weniger Kompromisse, die Gravelradhose von Satini bietet alle Features für einen wilden Geländetag: super Sitzpolster, hochflexible tiefe Träger mit Mesh am Rücken und obligatorische seitlichen Taschen. Auch in Weinrot passend zum Outfit links, für 170 Euro.

5 Kühler trotz einer zusätzlichen Lage Stoff sind Funktionsunterhemden ohne jede Naht wie das „Base Layer 0 Mesh“ von Q36,5. Es zieht den Schweiß vom Körper weg ins Trikot, wo er verdampft. Man wird gekühlt, ohne sich nass zu fühlen. Absoluter Profitip, für 50 Euro.

6 Überschuhe im Sommer? Absolut, wenn es in den Dreck geht. Die AGU „Latex Überschuhe“ sitzen wie eine Socke und halten nicht nur die Füße trocken, sondern auch die Schuhe sauber. Wasser- und schmutzdicht, waren unsere Füße weder heiß noch kalt. Für 50 Euro.

Fotos: Hersteller (9), Helge Tscharn (3)

Leichtigkeit und satter Antrieb: Das Crivit vom Discounter Lidl hat in einigen Punkten überrascht.

IST GEIZ DOCH GEIL?

Der Discounter Lidl bietet mit dem Crivit Urban Y.2 ein City-Pedelec für 1.599 Euro an. Billigware oder Preis-Leistungs-Schnäppchen?

TEXT Georg Bleicher **FOTOS** Helge Tscharn

Wäre da nicht diese Vorbau-Lenker-Einheit, die weder eine Höhenverstellung noch eine Drehung des Lenkers in seiner Aufnahme zulässt, auch der Branchenprofi würde dieses Rad auf den ersten Blick deutlich teurer einsortieren: feiner cremeweißer Mattlack, im Rahmen integrierte Züge und Leitungen, sauber verschweißter Rahmen mit für den Riemeneinbau teilbarer Sitzstrebe, Schweißnähte sauber verschliffen – das sieht alles sehr solide und gediegen aus. Kurz anheben: Das E-Bike wiegt mit etwa 21 Kilogramm viel weniger als die preisliche Konkurrenz – und wir sprechen hier von rund 1.600 Euro. So weit, so überzeugend.

Ihr Paket ist da!

Aber zur Kundenpraxis: Das E-Bike wird online bestellt und kommt im Karton beim Käufer an. Auslieferung über den Händler gibt es nicht, derzeit auch keine über den Laden. Wer das Rad aus der stabilen Box gezogen und von den schützenden Folien befreit hat, muss nur noch den Lenker geradestellen und zwei Schraubbolzen festziehen sowie die Pedale montieren. Im Quick Start Guide ist alles beschrieben, mitgeliefert werden auch die wenigen nötigen Inbusschlüssel. Die Sattelstütze wird per riesigem Schnellspanner-Hebel geklemmt. Praktisch: Auf der ungewöhnlich kräftigen Stütze sind Markierungen, die bei Nutzung mehrerer Personen helfen, schnell die richtige Sattelhöhe zu finden und beim nächsten Mal direkt wieder einzustellen, auch wenn andere das Rad genutzt haben.

Zwerge mit langen Armen

Rein technisch ist es kaum machbar, dass ein harmonisch laufendes Rad mit Reifengröße 28 oder 27,5 für alle Menschen zwischen 1,60 und 1,90 Meter Größe passt – trotzdem wird das immer wieder versucht, und so ist es auch beim Crivit angegeben. Wer komfortabel darauf sitzen will, sollte nach unseren Testsitzern zwischen 1,70 und 1,83 Meter messen – die Kleinen müssen sich dann enorm strecken, für größer

als 1,83 reicht der Sattelauszug nicht wirklich. Ein ausgleichender verstellbarer Vorbau fehlt ja hier. Die Hersteller sparen enorm, wenn sie statt vier oder fünf Rahmengrößen nur eine anbieten. Auch so, nicht nur über Stückzahlen und günstigen En-gros-Einkauf, erklären sich Preise.

Handling für Flotte

Eine anfängliche leichte Kippel-Neigung beim Losfahren weicht einem tadellosen Geradeauslauf, hat man die Schrittgeschwindigkeit erst mal hinter sich gelassen. Dabei ist das Rad wendig genug für die City. Man sitzt etwas langgestreckt am breiten gekröpften Lenker. Komfort gibt's nur von den breiten Schwalbereifen – je nach Luftdruck. Spaß macht das Bike trotzdem auch in der City – dem Motor und seiner Leistung sei Dank. Aktive Sicherheit bringen neben dem guten Handling die knackigen, hydraulischen Shimano-Scheibenbremsen und der Frontstrahler mit 80 Lux. Hinten gibt's ein schön im Schutzblech integriertes Rücklicht mit Bremslicht, beides erwartet man nicht beim Discounter. Und noch etwas gibt's obendrauf: Wartungsarmut. Hier gibt's keine Schaltung, keine Kette, keine Ritzel. Das Crivit ist ein Singlespeed-Rad mit Gates-Riemenantrieb. Das und die hydraulischen Discs sowie die Starrgabel machen es äußerst pflegeleicht. Dass Fahrräder mehrere Gänge haben, ist aber durchaus sinnvoll. Denn auch wenn ein kräftiger Motor unterstützt, bleiben das Stop-and-go in der City und langsame Geschwindigkeiten, die hier zu geringer Trittfrequenz führen, unkomfortabel. Das heißt nicht, dass ein Singlespeed mit Motor in der – eher flachen – City nicht funktioniert. Man muss es aber mögen und sollte keine Knie- oder Fußgelenkprobleme kennen.

Hybride Harmonie

Die armdicke Sattelstütze und das Kabel, das sich vom Sattelrohr zur -stütze kringelt, ist schnell erklärt: Hier sitzt der Akku mit 360 Wattstunden Kapazität. Das ist schwerpunktmäßig nicht der beste Ort, was für ein Citybike aber eher unwesentlich ist. Zum Herausnehmen des Akkus wird der Stecker abgezogen und die Stütze, sprich: der Akku, per Schlüssel entsperrt. So muss nicht unbedingt im Rad geladen werden. Wo ein Akku ist, ist auch ein Motor – allerdings ein nahezu unsichtbarer: Der Mivice-Nabenmotor M080 ist nicht nur kleiner als manche Schaltnabe, er ist auch ein echter Kracher: 40 Newtonmeter Drehmoment direkt am Hinterrad sind eine Ansage. Das ist das Überzeugendste. Egal bei welcher Trittfrequenz und ob in der Ebene oder am Berg – davon könnte sich auch mancher Mittelmotor in Sachen hybride Harmonie und natürlichem Pedalieren eine Scheibe abschneiden. Respekt für die Sensor-Entwickler! Sie haben es geschafft, das System so abzustimmen, dass man sich fragt: „Hab ich so viel Kraft, oder schiebt da ein starker Motor so an, dass ich ihn als Teil von mir empfinde?" Der Antrieb ist dabei nur am Berg zu hören. Fünf Unterstützungsstufen (Aus, Eco, Tour, Race und Boost) werden per farbigen Kreissegmenten rund um den Einschaltknopf am Oberrohr angezeigt. Für den Modi-Wechsel reicht ein intuitiver Daumentipp auf den versteckten „+-", oder „--"-Button unter dem Lenkergriff; sehr ergonomisch gelöst! Flott ist man bei 25 Stundenkilometern, etwas darüber wird langsam abgeriegelt – und auch das auf die sanfte Tour.

In der Sattelstütze steckt der Akku. Internes wie externes Laden ist möglich.

Der Mivice-Nabenmotor überzeugt, Wartungsarmut gibt's durch den Riemen und nur einen Gang.

Das Crivit Urban Y.2 ist die Ehrenrettung der Discounter-Bikes, auch wenn es sicher kein Vielfahrerrad ist: toller Antrieb, taugliche Ausstattung und günstig – immer vorausgesetzt, man passt gut darauf auf und mag mit nur einem Gang zurechtkommen. Dann gilt wohl: Lidl lohnt sich.

Georg Bleicher
Testredakteur

CRIVIT URBAN E-BIKE Y.2

Preis 1.599 Euro // **Rahmengrößen** Uni (ca. 1,65–1,83) // **Zul. Gesamtgewicht** 120 kg // **Gewicht** 21,5 kg **Rahmenmaterial** Alu // **Gabel** Alu // **Schaltung/ Antrieb** Eingang mit Riemenantrieb // **Motor/ Akku** Mivice M080, 45 Nm / o. Angabe, 360 Wh // **Bremsen** hydraulische Scheibenbremsen Shimano // **Reifen/Reifendimensionen** Schwalbe Big Ben, 50 x 27,5 // **Lichtanlage v/h** Sate Lite, 80 Lux/ Büchel, integriertes Rücklicht // **Max. Belastung des Gepäckträgers** 27 kg // **Reichweite** ca. 50–65 km **Besonderheiten/Sonderausstattung** SP-Connect-Handyhalterung, Systemgepäckträger (Atran Velo) bis 27 kg, 5 Jahre Rahmen-Garantie // **Pickup-Service** Abholung bei Defekt // **Internet** www.lidl.de

Serviceleistungen

Radhändler vor Ort weigern sich manchmal, Räder vom Discounter zu reparieren. Was dann bei einem Defekt? Ein Lidl-Partner soll per Pickup-Service das Rad abholen und repariert zurückbringen. Wie gut und schnell das geht, konnten wir nicht testen.

Im Plus: Viele ordentliche Komponenten, vom Rahmen über Reifen und Riemen bis zu Motor und Beleuchtung. Richtig schlicht oder billig fanden wir nur die wenig robusten und zu eng gezogenen Schutzbleche und das alte Vierkanttretlager.
Auf der Minus-Seite: Nur für eingeschränkte Größen, keine Einstellbarkeit, geringer Komfort (keine Schaltung!) und keine offiziellen Vertragswerkstätten.

FOLGT MIR!

Die Zeiten von Faltkarten und Lenkertaschen mit Klarsichthülle obenauf sind wohl vorbei. Auch bei der Navigation auf dem Bike bietet die Elektronik einfach extrem viele Vorteile. Wie man sowohl mit dem Handy als auch spezieller Navigationshardware am sichersten zum Ziel kommt: hier unsere Favoriten und Toptipps.

TEXT Timo Dillenberger

Manchen Menschen macht es sogar Spaß, doch ich empfinde Routenplanung als echtes Übel. Je nach Art und Alter des Kartenmaterials kann man sich nach Stunden der Optimierung nicht mal sicher sein, ob der ideale Weg auf dem Papier auch der beste durch Stadt, Wald und Flur ist oder vielleicht in Sackgassen endet, über unfahrbare Wege führt oder Rampen und Treppen einbaut, für die ich den Sattel verlassen muss. Eine rühmliche Ausnahme bildeten hier bisher die Niederlande: Das Navigieren mittels Knotenpunkten und das dichte und gleichmäßig verteilte Radwegenetz unseres Nachbarstaates macht Radeln ohne Karte zum Genuss.

Immer öfter wird aber das Rad Teil des Urlaubs, und immer mehr Menschen schaffen – dem Hilfsantrieb oder regelmäßigerem Training sei Dank – deutlich längere Strecken. Mehr Reichweite heißt aber auch mehr Kreuzungen, mehr mögliche Ziele und mehr Chancen, sich komplett zu verfransen. Im Laufe unseres Testalltags konnten wir ziemlich viele Situationen mit diversen Navigationsmöglichkeiten ausprobieren.

azit: Außer der Suche nach einem echten Abenteuer gibt es kaum noch haltbare Gründe, sich nicht von der Elektronik leiten zu lassen. Man erlebt weniger böse Überraschungen, kann mutiger planen, findet im Bedarfsfall viel schneller Nahrung, Unterschlupf oder Hilfe, man spart Zeit bei der Planung und kann interessante Punkte entlang der Route viel effizienter anfahren, und man weiß viel eher als durch die Beschilderung, was noch auf einen zukommt.

Mehr als Google

Neben der klassischen Karte und dem Aufschrieb wie beim Knotensystem (siehe rechts) gibt es drei elektronische Möglichkeiten, sich leiten zu lassen. Standard ist heute das Smartphone mit Google Maps als Navi-App. Vor allem, wenn man bereit ist, ein paar Euro auszugeben, bieten spezialisierte Apps gerade für den Radtouristen und Nutzer von weniger zivilisierten Straßen aber deutlich mehr Sicherheit und Nutzerkomfort als Google. Ganz besonders die Investition in die komoot-App mit ihren Hunderttausenden von Routenvorschlägen anderer User ist die 30 Euro für alle Karten der Welt absolut wert. Weiter haben wir schon sehr schöne Trips mit Bikemap, Outdooractive, Niviki, der Locus Map oder Maps.me gemacht. Sie alle bieten sicheres Routing mit unterschiedlichen Schwerpunkten sowie Stärken und Schwächen, deren Auflistung in einem der nächsten Hefte Platz finden muss. Routenplanung und -führung sind bei den gelisteten Apps top, das Problem bei Smartphones allgemein ist: Navigieren mit kostenlosen Online-Karten und sehr aktuellen Daten zur Strecke benötigt eine dauerhafte Internetverbindung, der Datentransfer und die zusätzliche App plus das durchweg aktivierte Display erhitzen das Gerät und fressen den Akku regelrecht auf. Mehr als drei Stunden halten selbst aktuelle Modelle das kaum durch. Hinzu kommt die problematische Lenkerbefestigung, denn das Handy bei jeder Kreuzung aus der Tasche zu friemeln macht auch keinen Spaß. Handyhalter gibt es en masse, die allermeisten eignen sich aber nur für Kurzstrecken über glatte Straßen. Versprechen von Erschütterungsfreiheit und bombenfestem Halt selbst auf Downhill-Strecken haben sich bisher nicht wirklich bestätigen lassen. Zwei bei unseren Tests extrem positiv hervorstechende Smartphonehalter finden Sie auf Seite 67.

Nicht ganz so verbreitet ist die Routenführung per Smartwatch. Die meisten Outdoor-GPS-Uhren lassen Zielführung über eine Karte oder mittels Abbiegeanweisungen zu, wobei die Darstellung der Strecke als Karte in den kleinen Displays meist überladen ist, und auch die langwierige Zieleingabe ohne Tastatur erinnert an Pkw-Navis aus den 90ern. Hier präferieren wir klar die Darstellung mit Pfeilen und Entfernungen bis zum nächsten Einschlag.

Eine viel sicherere Bank sind die Spezialisten: Navigeräte, speziell zur Montage an einem Fahrradlenker entwickelt. Sie sind deutlich robuster, das Display für Outdoor-Aktivitäten ist optimiert und radoptimiertes Kartenmaterial meist schon vorinstalliert, und die Bedienung ist auch mit Handschuhen oder schwitzigen Händen leicht möglich. Je nach Modell geht der Funktionsumfang sogar weit über die reinen Routingaufgaben hinaus; gerade Pedelecfahrer profitieren davon, wenn Streckenführung und Restreichweite des Akkus zum Beispiel zusammengeführt werden. Sportfreaks interessieren eher zusätzlich koppelbare Sensoren für Herzfrequenz oder Tretleistung.

Das Triumvirat der Navigation

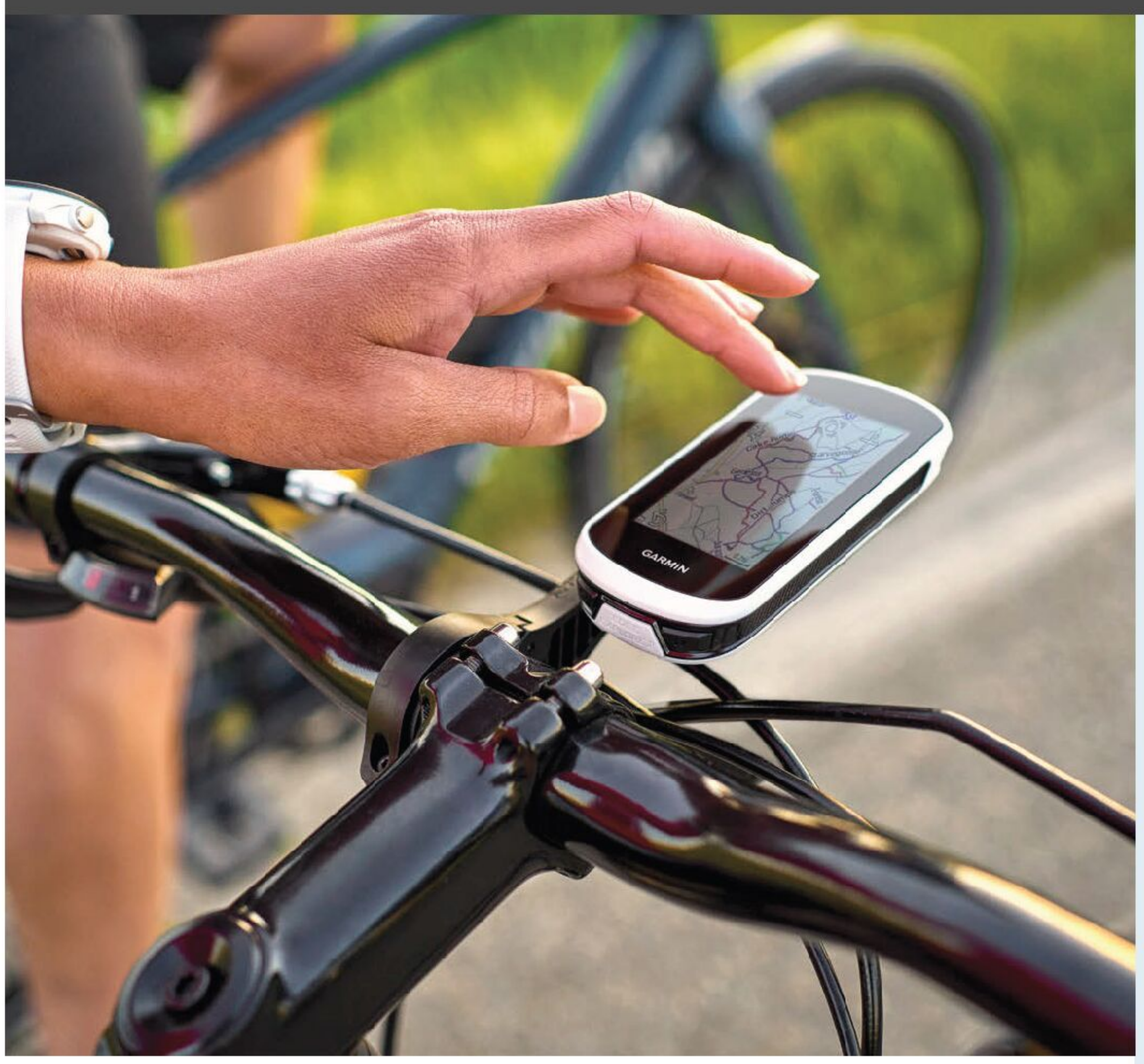
Das Angebot an Spezialgeräten ist gar nicht mal so groß – das liegt nicht zuletzt an der Konkurrenz durch das Smartphone. Sieben ernstzunehmende Hersteller zählen wir auf dem mitteleuropäischen Markt, davon beißen Garmin, Sigma und Wahoo aktuell die größten Stücke vom Kuchen ab. Sie bieten vom Einsteigergerät bis zum Hightechnavi mit über 1.000 Features etliche Modelle an. Wir haben jeweils das mit dem größten Nutzen für Tourenfahrer, Pendler und E-Biker genauer unter die Lupe genommen. Interessanterweise unterscheiden sie sich weniger in der Genauigkeit, sondern hauptsächlich im Funktionsumfang und in der Hardware, sodass am Ende ziemlich klare Kaufempfehlungen herauskommen. Zwischen 150 und 600 Euro muss man übrigens für ein Neugerät ansetzen; das ist eine recht weite Spanne. Faustregel: Je abhängiger man sich vom Gerät macht, desto mehr lohnt sich ein Topmodell. Soll heißen: Für die Suche nach einem Zielpunkt in der eigenen Stadt oder das Abfahren einer nahe gelegenen Route, die man aus dem Netz geladen hat, reicht ein einfaches Gerät. Wer sich auf selbst geplante Mehrtagestouren in abgelegenen Gefilden und dies eventuell auch noch im Ausland wagt, sollte deutlich mehr ausgeben.

NED – DAS ANTINAVILAND

Die Niederlande sind für ihre Fahrradkultur berühmt. Das Radwegenetz ist hervorragend ausgebaut, und um sich im dichten Wirrwarr der Wegstrecken zurechtzufinden, hat man ein intelligentes System entwickelt. Am leichtesten folgt man den Fernrouten, die farblich markiert durchs komplette Land führen. Wenn es abwechslungsreicher sein soll, schaut man sich vor Abfahrt eine Karte mit den sogenannten „Knooppunten“ an – diese „Knotenpunkte“ haben jeweils zweistellige Nummern, die zwar mehrfach vergeben sind, aber nicht in einer Region. Erreicht man eine Kreuzung, sind die wegführenden Radwege mit jeweils der Nummer gekennzeichnet, die die nächste zu erreichende Kreuzung trägt. Das macht das Abbiegen eindeutig. Der Aufschrieb besteht letzten Endes nur aus einer Reihe dieser zweistelligen Zahlen, die man Kreuzung für Kreuzung „abarbeitet“. Das ist simpel, fast spielerisch.

Fotos: Eurotrek, Getty Images

GARMIN EDGE EXPLORE II



PLATZHIRSCH MIT GUTEM DRAHT NACH OBEN

Mit Navigationsgeräten gehen die Leute vom Sportelektronikriesen Garmin quasi „back to the routes". Dass Navigation deren Steckenpferd ist, spürt man sowohl bei der Verbindungszeit als auch bei der Präzision von GPS-Position und Kartenaufbereitung. Der Funktionsumfang des „Explore II" ist verglichen mit dem von unserem Schwestermagazin BIKE getesteten „Edge 840" etwas überschaubarer, trotzdem sollte man zum Einrichten Tablet oder Smartphone mit „Connect"-App nutzen. Auch wenn etliche Aktivitätsprofile den Vorgang automatisieren können, allein alle Funktionen zu entdecken dauert ein paar Stunden. Die Darstellung auf dem glänzenden, aber trotzdem gut lesbaren Display sieht weniger verspielt als wirklich topografisch aus. Die Basiskarten reichen für Zentraleuropa voll aus, Spezialkarten, wie die von Finnland, lässt sich Garmin allerdings gut bezahlen. Die Bedienung über den Screen ist auch wegen der Größe des Displays gut, in Kombi mit den sensiblen Tasten funktioniert die Eingabe recht einfach, wenn auch nicht so intuitiv wie beim Sigma Rox.

Die vielen Landschaftsinformationen, die in die Garmin-Karten eingepflegt sind, können sich bei sehr dichtem Straßennetz überlagern, dafür ist in den verschiedenen sehr detaillierten Karten quasi jeder Pfad verzeichnet. Durch Benutzerdaten weiß das Gerät, welche Wege stark frequentiert sind und welche so selten, dass sie vielleicht gerade nicht passierbar sind. Die Routen des „Explore II" sind deshalb die verlässlichsten der drei, wenig touristisch optimiert, sondern eher für Fahrbarkeit und Verkehrsdichte. Auch der Garmin kann die Daten der meisten E-Bike-Antriebe auslesen und in das Routing einbinden. Obwohl man Strava, komoot und Co. einbinden kann, reichen Connect-App und Gerät zur Routenplanung. Eine Adresseingabe ist nicht möglich, in die Karte eingepflegte POI können aber angefahren werden.

Neben Crash-Alarm Funktion, einem allgegenwärtigen Kompass oder einer Anti-Diebstahl-Warnung hat das Gerät auch Funktionen, die des Guten zu viel sind: Gruppenmitglieder (über zus. Handyverbindung) orten zu können, mag interessant sein, aber ein Gruppenchat auf dem Display eines Fahrzeugs - das ist ein Schritt zu weit. Das gilt auch für Nachrichten von Zuschauern an der Strecke.

Fazit: Der Tourenspezialist im Garmin-Sortiment ist für Nichtleistungssportler wohl dem „Edge 840/1040" vorzuziehen; die teureren Geräte bieten mehr Funktionen, aber genau diese wird man als Tourenbiker selten bis nie nutzen. Die beste Hardware, die nüchterne Darstellung und die ausgefeilten Outdoorkarten des neu aufgelegten „Explore" machen ihn zur Wahl für Technikfreunde, die sich viel, lange und weit von der Heimat leiten lassen wollen. Kartenerweiterungen sind nicht günstig, dafür aber sehr gut!

Hersteller	Garmin Edge Explore II
Modell, Firmware	Edge Explore II
Info	www.garmin.com
Preis Gerät/als Bundle	299,99 Euro / 399,99 Euro (Power)
Maße und Gewicht (ohne Halter)	106 x 56 x 21 mm / 104 Gramm
Satelliten	GPS, Glonass, Galileo
Höhenmesser/Kompass/Gyroskop	barometrisch / ja / ja
Display/Auflösung	3 Zoll / 240 x 400 Pixel
Bedienung	3 Tasten, Touchdisplay
Akkuleistung/Ladezeit	16 Stunden / 2,5 Stunden
Speicher	16 GB
GPS	Multiband-GNSS
Kopplung Antriebsgruppe	keine, Pedelec-Assist-Integration
Karten/Routenformate	Garmin Basiskarten, erweiterbar
Group Sharing	Gruppentracking / interne Kommunikation
Nutzerprofile	alle Radtypen, Indoor-Modus
Coaching	Planungs- und Analysefunktionen
Connectivity und Sensoren	Bluetooth, ANT+, WLAN, Vario Radar komp.
Third Party Software	Strava, TrainingPeaks, Zwift, weitere (über App)
Halter	Aero-Lenkerhalter inklusive

BEWERTUNG	BEWERTUNG
Bedienung	■■■■■■■■□□
Display	■■■■■■■■■□
Akkuleistung/Ladezeit	■■■■■■■■■□
Speicherkapazität	■■■■■■□□□□
Konnektivität/Funktionsumfang	■■■■■■■■■■
Companion-App	■■■■■■■■■■
Halter	■■■■■■■□□□

Fotos: Hersteller (7), Sylvi Schaffrath Fotografie (3)

FESCH HANDYHALTER BUNDLE

Der variable Mount des Startups aus Gießen besteht aus der superdünnen Trägerplatte und dem verzapften Halter (u.l.), zusätzlich zum starken Neodym-Magneten kann der Edelstahlbügel (gleichzeitig Aufsteller, u.r.) zur zusätzlichen Sicherung dienen. Der Magnet hält auch an Kühlschrank oder Fitnessgerät. Die Grundplatte wird stabil verklebt oder ist in ein Case (iPhone, Pixel, Samsung) integriert. Radhalter und Handy sind unverwüstlich, das Handy in einer Sekunde dran. Set inkl. Case 68 Euro, noch mehr Zubehör: www.feschd.com

TOPEAK RIDECASE MOUNT

Herzstück des bewährten Systems aus Koblenz ist der Halter (o.r.), der gegen den Vorbaudeckel getauscht wird. Sitzt fester als jede Klemmschelle und ist ohne Handy sehr unauffällig. iPhone-User können ihr Handy mit dem Ridecase (u.r.) aufstecken, alle anderen müssen den elastischen Gummischlaufen des „Omni Ridecase“ (u.l.) vertrauen oder dem Drybag (o.r.). Quer oder hochkant federt der Halter das Telefon über Stock und Stein, wobei die Apple-Variante schon vertrauensvoller ist. Inkl. Case 54,95 Euro, www.topeak.com

WAHOO ELEMNT ROAM V2

OFFROAD-NAVI UND COACH ZUGLEICH

Beim Set-up zeigt sich der Wahoo sehr nutzerfreundlich, am besten gelingen die ersten Schritte in Begleitung der zugehörigen App (Wahoo Elemnt Companion). Damit lassen sich z.B. die Displayansichten toll konfigurieren, alle Änderungen werden ad hoc auf dem Gerät umgesetzt. Kleine Hilfetexte geben Einsteigern Sicherheit. Die Menüführung über sechs Tasten ist erscheint bei den Hunderten Funktionen kompliziert, das System ist aber clever und geht sofort in Fleisch und Blut über. Die Tasten sind, im Gegensatz zu früher, selbst dreckig oder mit Handschuhen gut zu fühlen und bedienen. Tipp: Eher mehrere Screens mit wenig Datenfeldern anlegen und die Ansichten wechseln. Obwohl das Display, das Glanzstück des Elemnt, in jeder Lage und aus jedem Winkel gut lesbar ist und nicht spiegelt, verwirren Schriftart und Layout bei zu viel Daten. Schön: Farben werden dezent eingesetzt, das erhöht Kontrast und Lesbarkeit noch mal, genau wie der Tag-Nacht-Modus.

Das Routing ist mit dem Wahoo genau und zuverlässig, funktioniert über Land aber besser als städtisch. Bis das Gerät nach dem Start Satellitenkontakt hat, vergingen keine 30 Sekunden. Statt eines Pfeils bewegt sich beim Wahoo eine Art „Wurm" entlang der Strecke, der immer weiter wandert, während die zurückgelegte Route zum schwarzen Strich wird. Diese Form der Darstellung ist bei weitläufigen Wegenetzen übersichtlich, kann im städtischen Straßengewühl jedoch verzwickte Gabelungen überdecken. Vor dem Pfeilwurm hilft eine Kompassnadel bei der Orientierung. Folgen viele Richtungswechsel nacheinander, hinken Distanzangaben und Richtungspfeile den Abbiegehinweisen manchmal hinterher, wobei das Re-Routing flott und zuverlässig auf den rechten Weg weist, sollte man sich mal verfranst haben. Wie die Konkurrenz bietet auch der Wahoo die Option, zum Startpunkt zu navigieren. Dafür muss mit der App eine Extra-Route geplant und auf das Gerät in den Ordner „Routes" übertragen werden. Die Kartenverwaltung funktioniert ausschließlich in der App auf dem Smartphone, weshalb der Download neuer und/oder aktualisierter Karten nur funktioniert, wenn auch auf dem Smartphone genügend Pufferspeicher vorhanden ist.

Da Wahoo aus dem Sportsektor stammt, implementiert das Gerät viele Funktionen zur Trainingssteuerung oder Kopplung mit Indoor-Trainern oder weiteren Sensoren, die für Tourenbiker weniger wertvoll sind. Auch die direkte Anbindung an Trainingsplattformen wird der Genießer weniger genießen können.

Fazit: Der „Elemnt" ist wegen seiner robusten Hardware, jederzeit lesbarem Display und der Kernkompetenzen im Routing abseits der Stadt unser Tipp für Gravelbiker und Sportler. Die Bedienung eher über Tasten als das Touchdisplay spricht auch eher Offroader an, denen es egal ist, wenn sie mal einen Abzweig verpassen. Der Preis ist gerade noch okay.

Hersteller	Wahoo
Modell, Firmware	Elemnt Roam V2, WC46-16708
Info	de-eu.wahoofitness.com
Preis Gerät/als Bundle	400 Euro / 500 Euro
Maße und Gewicht (ohne Halter)	90 x 59 x 20 mm,100 Gramm
Satelliten	7 Satelliten
Höhenmesser/Kompass/Gyroskop	barometrisch / ja / ja
Display/Auflösung	2,7 Zoll / 240 x 400 Pixel
Bedienung	6 Tasten
Akkuleistung/Ladezeit	15 Stunden / 3 Stunden
Speicher	32 GB
GPS	Multi-Band GNSS
Kopplung Antriebsgruppe	Shimano Di2, SRAM AXS
Karten/Routenformate	OSM Basis / GPX-, TCX-Dateien
Group Sharing	Public Route Sharing
Nutzerprofile	vier Radprofile, Indoor-Modus
Coaching	Wahoo Sports Science Team, 5 Workouts
Connectivity und Sensoren	Bluetooth, ANT+, WLAN, USB- C, FE-C
Third Party Software	Strava, TrainerRoad, TrainingPeaks, Komoot
Halter	Aero-Lenkerhalter, Vorbaumontage, beide inkl.

BEWERTUNG	BEWERTUNG
Bedienung	■■■■■■■■□□
Display	■■■■■■■■■■
Akkuleistung/Ladezeit	■■■■■■■■□
Speicherkapazität	■■■■■■■■■■
Konnektivität/Funktionsumfang	■■■■■■■■□□
PC-Anwendung und Handy-App	■■■■■■■■■■
Halter	■■■■■■■■□

Fotos: Hersteller

GSD

Dein Family Cargo Bike.

Das GSD ist das Fahrrad für deine Familie und bereit ein ganzes Auto zu ersetzen - egal ob du zwei Kinder oder einen Wocheneinkauf transportieren möchstest. Mit einem nachrüstbaren Fahrradanhänger und einem super-stabilen Fahrgefühl ist das GSD dein nachhaltiger Alltagsheld.

ternbicycles.com

SIGMA ROX 12.1 EVO

PRAKTISCH – CLEVER – SEHR SIMPEL

Mit dem Sigma Rox kommt jeder zurecht, der auch einen Lichtschalter bedienen kann. Selbst ohne die Ride-App ist die Einrichtung und die Menüführung mittels großer bebilderter Kacheln ein Klacks, mit Smartphone gelingen Einstellungen teils noch automatischer. Weil die Tasten seitlich nicht anatomisch ideal liegen, bedient man das Rox am besten über das gute Display, das erst bei Sonnentiefststand etwas spiegelt. Die Farben des Displays sind hier gut, weil flächig und nicht klein eingesetzt. Selbst bei unterschiedlichen Fahrbahnbelägen wird klar, wo es gut rollt und wo es ruppig wird. Zwei kleine Haken: Vom On-Button bis zum betriebsfertigen Gerät mit GPS-Kontakt vergeht mehr als eine Minute, und im Stand rotiert die Karte oft wild um den Standort, weil dem Gerät dann die Fahrtrichtung fehlt. Wer sich im Gelände verfährt, sucht vergebens einen Kompass.

Dafür gibt es gerade für die Routenplanung tolle Hilfen wie die „draw my Route"-Funktion, bei der man auf der Karte mittels Finger ganz grob die Strecke vorskizziert, der „Rox" wandelt den Kringel in eine meist hervorragende Route. Die nochmals optimierten OSM-Karten funktionieren spitze. Auch Routen entlang ausgewählter Points of Interest waren gut fahrbar und ans Leistungsniveau angepasst. Wenn man die Strecke mal verlässt, reagiert der „Rox" nicht hektisch und führt clever auf die Route zurück. Anweisungen kommen rechtzeitig und präzise. Im Gegensatz zur Konkurrenz kann man auch Postadressen anfahren, die Adresseingabe dauert nicht lange, und der Weg entsprach immer dem besten, wenn auch nicht dem kürzesten. E-Biker freuen sich über speziell an die Restreichweite des Akkus, angepasst an Routen, Sportler über das Höhenprofil der Reststrecke. Er ist mit fast allen Antrieben am Markt kompatibel. Mit real 12 Stunden reichte der Akku in 99 Prozent aller Fälle.

Die vielen Radtypen- und Sportprofile verkürzen die Vorbereitung, auch die Anbindung an komoot z.B. oder der simple Download von vorbereiteten gpx-Tracks schont die Nerven. Auf dem Gerät selbst können nur begrenzt Tracks archiviert werden, der Speicher ist vergleichsweise klein. Groß ist dagegen der Umfang an praktischen Zusatzfunktionen. Ein Crashalarm informiert eine Kontaktperson (Handykopplung muss bestehen) über Unfall und Position, Notfalldaten auf dem Display helfen mögliche Rettern. Genauso praktisch: Der einstellbare Essensalarm, der natürlich auch an regelmäßiges Trinken erinnern kann.

Fazit: Mit dem Rox 12 hat Sigma einen riesigen Sprung gemacht, die Navigeräte früher waren oft eher halbgar. Sieht man mal von Akku und Speicher ab, sind Funktionsumfang, Routing, Grafik und vor allem Bedienung exzellent! Wegen der Karten mit Straßen und Adressen sowie der pfiffigen Routenplanungsoptionen ist das Rox trotz de Preises unser Touring-Navi-Tipp für alle Einsteiger, Städtetripler, Tourenradler und Anti-Technik-Nerds.

Hersteller	Sigma
Modell, Firmware	ROX 12.1 Evo, 1.40
Info	www.sigmasport.com
Preis Gerät/als Bundle	380 Euro / 480 Euro
Maße und Gewicht (ohne Halter)	95 x 58 x 21 mm, 109 Gramm
Satelliten	GPS, Glonass, Galileo
Höhenmesser/Kompass/Gyroskop	barometrisch / nein / ja
Display/Auflösung	3 Zoll / 240 x 400 Pixel
Bedienung	5 Tasten, Touchdisplay
Akkuleistung/Ladezeit	14 Stunden / 2 Stunden
Speicher	8 GB
GPS	Multiband-GNSS
Kopplung Antriebsgruppe	Shimano Di2
Karten/Routenformate	Sigma-eigenes Kartenmaterial, fit-Dateien
Group Sharing	nein
Nutzerprofile	alle Radtypen, Indoor-Modus
Coaching	6 Sportprofile
Connectivity und Sensoren	Bluetooth, ANT+, WLAN, USB-C, FE-C
Third Party Software	Strava, TrainingPeaks, Komoot
Halter	Aero-Lenkerhalter, Vorbaumontage, beide inkl.

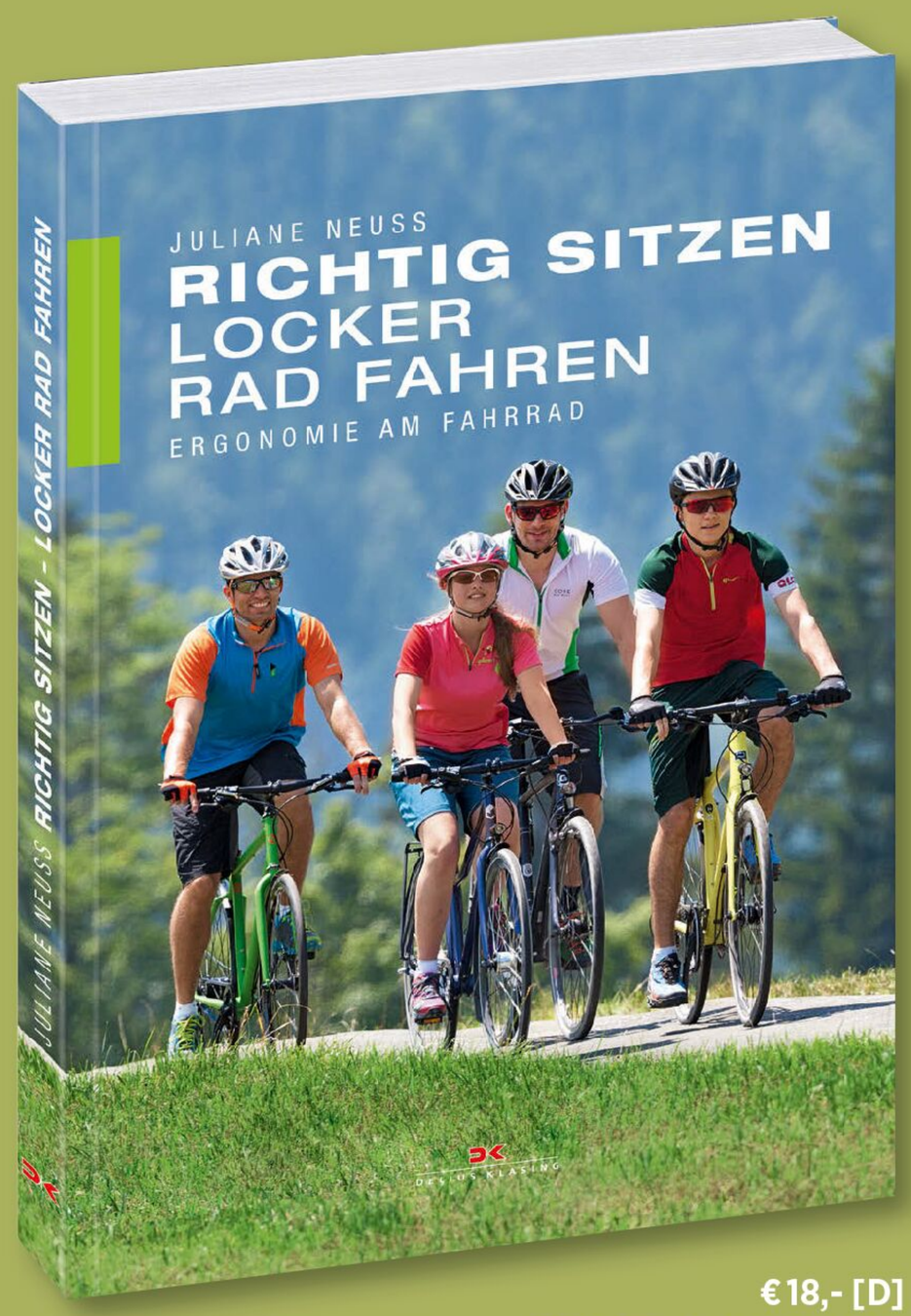
BEWERTUNG	BEWERTUNG
Bedienung	■■■■■■■■■■
Display	■■■■■■■■■□
Akkuleistung/Ladezeit	■■■■■■□□□□
Speicherkapazität	■■■■□□□□□□
Konnektivität/Funktionsumfang	■■■■■■■□□□
Companion-App	■■■■■■■■■□
Halter	■■■■■■■■■■

Fotos: Hersteller

PRAXIS -TIPPS: SO FINDET MAN SICHER INS ZIEL

- In Urlaubsregionen wie dem Ruhrgebiet stellen Tourismusverbände online oft lohnenswerte gpx-Touren vor, die möglichst viele Sehenswürdigkeiten einschließen. Manchmal sind es auch themenbezogene Routen wie „Schlemmerpfade“ oder alles zum Thema „Burgen“.
- Hotspots umfahren: Der ADFC rät, besonders an Wochenend-, Feier- und Urlaubstagen die touristischen Epizentren zu meiden, weil flüssiger Radverkehr in den Bereichen kaum möglich sei. Das geht meistens durch simples Ziehen der markierten Route mit dem Finger.
- Richtige Gangart: Intelligente Apps passen die Route an das ausgewählte Fahrzeug an, der Modus sollte dem benutzten Bike auch möglichst nahe entsprechen, ein Gravelbike ist zum Beispiel kein Mountainbike, MTB-Strecken sind technisch härter und steiler.
- Körperliche Fitness und/oder Akkureichweite bei der Eingabe in die Software richtig einschätzen, das Set-up baut nach den Angaben mehr oder weniger Höhenmeter ein; für den einen das Salz einer Tour, für den anderen das vorzeitige Ende.
- Stromversorgung sicherstellen: Navigation frisst recht viel Akkukapazität, besonders bei Online Routing mit dem Handy – etwa 2,5 Mal mehr als bei alltäglicher Nutzung. Eine Powerbank im Gepäck, am Lenker oder eine sonstige Stromquelle am Rad stellen die Funktion bis ins Ziel sicher.
- Offline-Karten: Betrifft eher die Navigation per Handy – gerade beim Verlassen von bewohnten Gegenden zur Sicherheit die Karte und Route vor Antritt herunterladen, das spart Akku und verhindert Ausfälle abseits vom Handynetz.
- Vor Fahrtantritt einige wenige Ortschaftsnamen entlang der geplanten Strecke notieren, so findet man auch die Richtung per Wegweiser, wenn das Gerät mal ausfällt.
- Augen offenhalten: Elektronik macht auch Fehler, Wege verändern sich mit der Zeit, der Vorgänger kann falsch gespeichert haben, also der Route nicht blind folgen, Höhenverlauf und Untergrund-Mix vor Fahrtbeginn gegenchecken.
- Frühzeitig reagieren: Selten enden Routen in einer Sackgasse, z.B. durch umgestürzte Bäume, dann nicht mit Gewalt der elektronischen Leitung nachfahren. Besser am Hindernis umkehren, auf der Karte ablesen, ob eine Umfahrung rechts oder links sinnvoller erscheint, und dem nächsten Abzweig nachfahren. Die aktive Routingfunktion wird daraufhin umspringen und eine neue Route vorschlagen.

LOCKER BIKEN



€ 18,- [D]
ISBN 978-3-667-11107-4

Richtig gut und locker Rad fahren kann man erst, wenn man richtig sitzt und das Fahrrad ergonomisch „passt“. Dieser Ratgeber zeigt, wie man feststellt, welche Rahmengröße, welche Sattelhöhe, welcher Vorbau und welche Kurbelarme die richtigen sind. Es wird auch nach verschiedenen Fahrradtypen wie Trekkingrad, Rennrad, Triathlonrad und Kinderfahrrad unterschieden. Zudem gibt es separate Kapitel zu Ergonomie, Geometrie, Einstellung, Sitzhaltung, Tritttechnik und Sattel. Zahlreiche Abbildungen machen deutlich, worauf man bei der Einstellung achten muss. Dann ist auch der Fahrspaß garantiert.

DELIUS KLASING

shop.delius-klasing.de

FÜR DIE SCHÖNSTEN RADTOUREN.

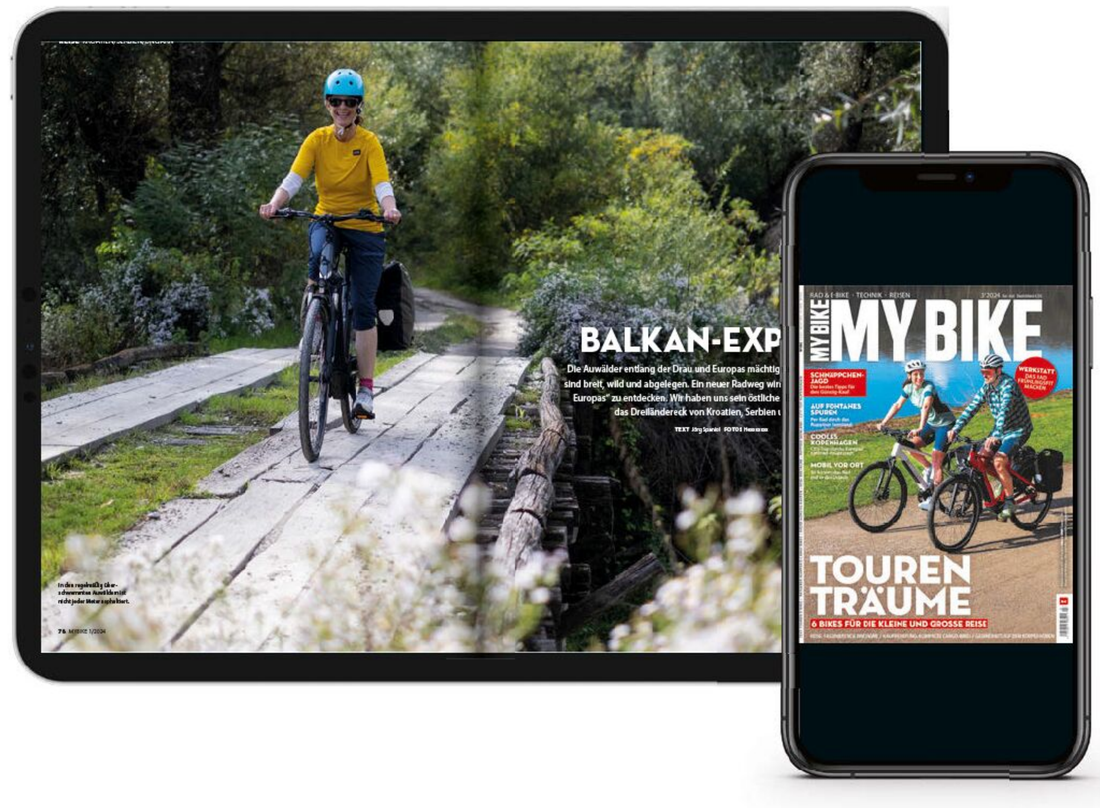
JETZT ALLE VORTEILE IM ABO SICHERN!

IHRE VORTEILE

- 6x MYBIKE bequem nach Hause
- Hochwertiges Willkommens-Geschenk Ihrer Wahl
- Ersparnis gegenüber dem Einzelheftkauf
- Kostenloser Download aller PDF-Artikel von MYBIKE
- Als Print-, Digital- oder Print+Digitalabo
- Ab 29,90 €

MYBIKE DIGITAL

- Jederzeit lesen in der App
- Zugriff auf alle verfügbaren digitalen Ausgaben als E-Paper
- Bequemer Lesemodus mit Schrift-größenänderung und Dark Mode
- Online lesen am PC oder Laptop per Webreader möglich
- Für nur 5 € zum Print-Abo dazu bestellbar



VORTEILSABO

IHR GESCHENK

Wählen Sie Ihr Willkommens-Geschenk:

Weitere attraktive Geschenke finden Sie unter:
jetzt-lesen.link/mybike-05920

20-EURO-GUTSCHEIN

Gilt für das gesamte Onlinesortiment von Bike-Components oder Stadler.
Im Wert von: 20 €

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

25 Touren – mit Tipps zu Akkuleistung, Reparaturen und Fahrtechnik.
Im Wert von: 34,90 €

BUCH „RADURLAUB IN DEUTSCHLAND“

Die schönsten Fahrradtouren zwischen Schlei und Alpen.
Mit Tipps zu Anreise, Übernachtung, Sehenswürdigkeiten.
Im Wert von: 19,90 €

JETZT ABO SICHERN

Ganz einfach online unter jetzt-lesen.link/mybike-05920 oder per Telefon unter +49 (0) 521 - 55 99 55.

Falls Sie telefonisch bestellen, geben Sie bitte die Aktionsnummer 05920 an.

Die Bestellung kann innerhalb von 14 Tagen nach Erhalt der ersten Ausgabe ohne Angabe von Gründen bei Delius Klasing Verlag GmbH, Postfach 10 16 71, 33516 Bielefeld widerrufen werden. Lieferung der Geschenke solange Vorrat reicht.

KRAFTVOLLER ERSATZ

MY BIKE SERIE Made in … Teil 15

Der E-Bike-Boom macht Ersatzakkus zu einem immer begehrteren Produkt. Bei Akku Vision hat man das kommen sehen und sich zu einem Spezialisten auf dem Gebiet entwickelt – mit großem Erfolg.

TEXT & FOTOS Georg Bleicher

„Wir haben eine enorme Wertschöpfungstiefe“, erklärt Benjamin Hoesel, Produktionsleiter bei Akku Vision, „und sehr viel Handarbeit.“ Wir stehen in der Produktionshalle des Unterhehmens und sind überrascht: Wertschöpfungstiefe in Sachen Highend-Elektronik in Deutschland?! Außerdem: Der Laie erwartet hier eher Hightech-Roboterarme, die in menschenleeren Räumen Tag und Nacht emsig vor sich hinsurren. Stattdessen sehen wir hier in dieser kleinen Halle Männer und Frauen mit ESD-Ausstattung stehen, also mit Schutzbekleidung, die elektrostatische Ladung ableitet. Sie stecken unter anderem Batteriezellen in vorgefertigte Kunststoffgitter. Diese sitzen wiederum in farbigen Schablonen, die sowohl die Polung der Zellen als auch deren genauen Steckplatz definieren. Ein bisschen wie Lego wirkt das. Übersichtlich, klar, Fehler ausschließend. Doch schon die Geschichte und Entwick-

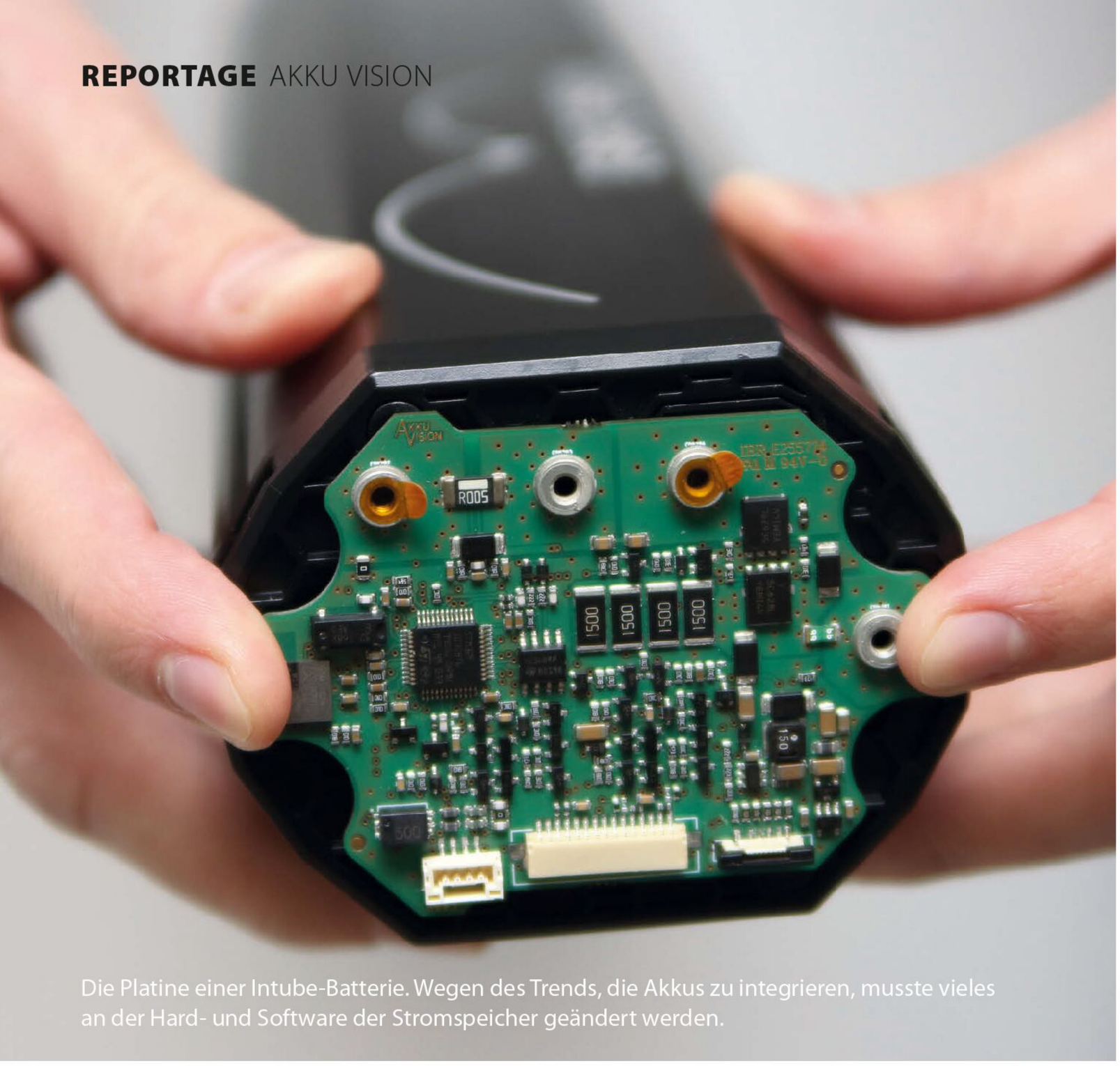
So sehen Akkus von innen aus: Einzelne Zellen werden in fixer Anzahl und mit den entsprechenden Verbindungen angeordnet.

lung dieses Unternehmens wirken ähnlich logisch. Und sind mindestens ebenso eindrucksvoll. 2014 übernahm der heutige Geschäftsführer Daniel Maiberger das Unternehmen E-Bike-Vision, einen Vertreiber für Ersatzakkus. „Maiberger gestaltete das Unternehmen völlig um“, erklärt Florian Schüssler, Chief Produkt Officer bei Akku Vision, wie das Haupt-Unternehmen seit 2020 heißt. Maiberger hatte schnell den Fokus auf eine eigene Akkuentwicklung, weg von zugekauften Import-Akkus gesetzt, und er hatte eine „Vision“: hier, in Deutschland, Ersatzakkus für die gängigen Systeme entwickeln und auch produzieren. Und damit sogar Zulieferer für E-Bike-Hersteller werden. Schon 2015 kommt der Durchbruch: Akkus mit Systemkompatibilität zur Bosch Classic Line!

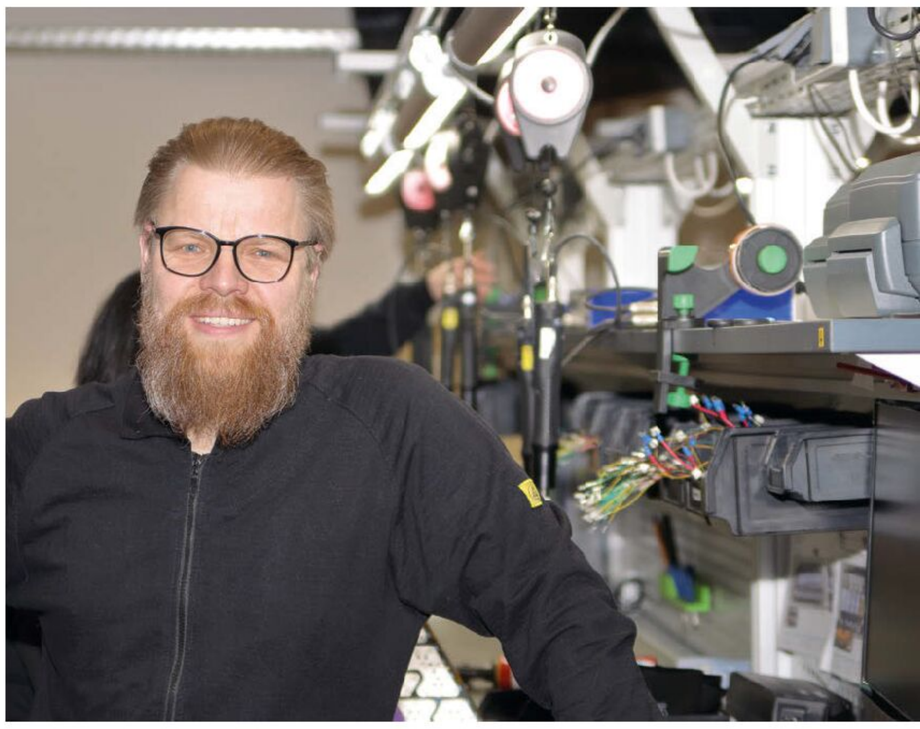
„Ein großer Schritt war es nochmals zur im Rahmen integrierten Batterie“, so Schüssler. „Da ist vieles nochmals anders“, erklärt uns später auch Erik Bär, Chief Operating Officer und Prokurist des Unternehmens. Das fängt bei der Lage

AKKU VISION
ZAHLEN UND FAKTEN

Gründung: 2014 (Übernahme der E-Bike-Vision GmbH) von Daniel Maiberger
Stammsitz: Haibach bei Aschaffenburg
Mitarbeiterzahl: ca. 80
Produktion Akkus 2022: 270.000 Akkus
Jahresumsatz 2022: 14 Millionen Euro
Internet: akkuvision.de, e-bike-vision.de



Die Platine einer Intube-Batterie. Wegen des Trends, die Akkus zu integrieren, musste vieles an der Hard- und Software der Stromspeicher geändert werden.



„Wir haben hier eine enorme Fertigungstiefe!“

Benjamin Hoesel, Fertigungsleiter

der Zellen an und hört beim Wärmemanagement noch lang nicht auf.
Weil die Entwicklung dynamisch war und die Zukunft vielversprechend aussah, stiegen vor fünf Jahren zwei Investoren aus der Schweiz mit je 14 Prozent Anteil an der E-Bike Vision ein. Mit Geld, das anscheinend richtig angelegt worden ist, wie wir heute sehen.

Alles aus einer Hand

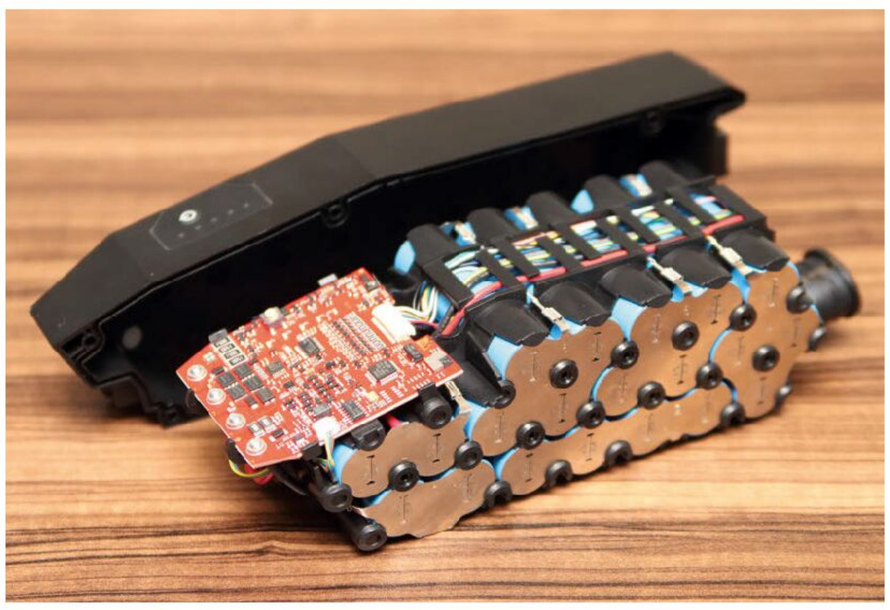
Im Frühjahr 2023 hat das Unternehmen um die 80 Mitarbeiter. Nach mehreren Umzügen sitzt man in einem Industriegebiet aus den Siebzigerjahren im nordbayrischen Haibach. Kaum jemand würde vermuten, wie viel Hightech und Knowhow hinter der typischen Industriefassade steckt. Auf derzeit 5.000 Quadratmetern wird hier entwickelt, getestet, produziert, gelagert und vertrieben.
Die Zellen werden hinzugekauft. „Unsere Zellen sind zum Großteil von Samsung, LG, Panasonic, BAK und EVE“, zählt Bär ein Who’s Who der weltweiten Zellenproduktion auf. „Wir fordern von jeder neuen Zelle auf dem Markt Muster an und verifizieren ihre Daten. Standard bei der neuen 21700-Norm sind heute fünf Amperestunden Kapazität, aber es bildet sich gerade ein neuer Standard mit bis zu 5,8 Amperestunden heraus.“ Der Hersteller, der sich mit diesem Standard dann durchsetzt, wird den Markt bestimmen. Die genannte Norm der Li-Ionen-Batterie bedeutet übrigens schlicht: 21 Millimeter Durchmesser, 70 Millimeter lang.

Höhere Kapazität als das Original

Natürlich sind die großen Anbieter wie Bosch und Yamaha im Fokus von Akku Vision: Die hohen Bike-Absatzzahlen dieser Unternehmen verursachen auch steigende Nachfragen nach Ersatzakkus. „Wir entwickeln grundsätzlich selbst, nach unseren eigenen Vorgaben“, so Erik Bär. „Es wird nichts kopiert. Ziel ist immer ein hochqualitatives Produkt mit einer höheren Kapazität als das Original.“

So hat beispielsweise der Akku für das Bosch-Active-Line-System statt 500 satte 720 Wattstunden. An der mechanischen Entwicklung sitzen hier vier Konstrukteure. Lediglich Spritzguss- und Stanzteile werden nicht von Akku Vision selbst produziert, ebenso die Rohplatinen.
Als Endverbraucher kann man die Batterien nur über den Fachhandel kaufen – dem E-Bike-Händler vor Ort.

Übersichtlich, sehr clean und viel Handarbeit: die Produktionslinien bei Akku Vision.

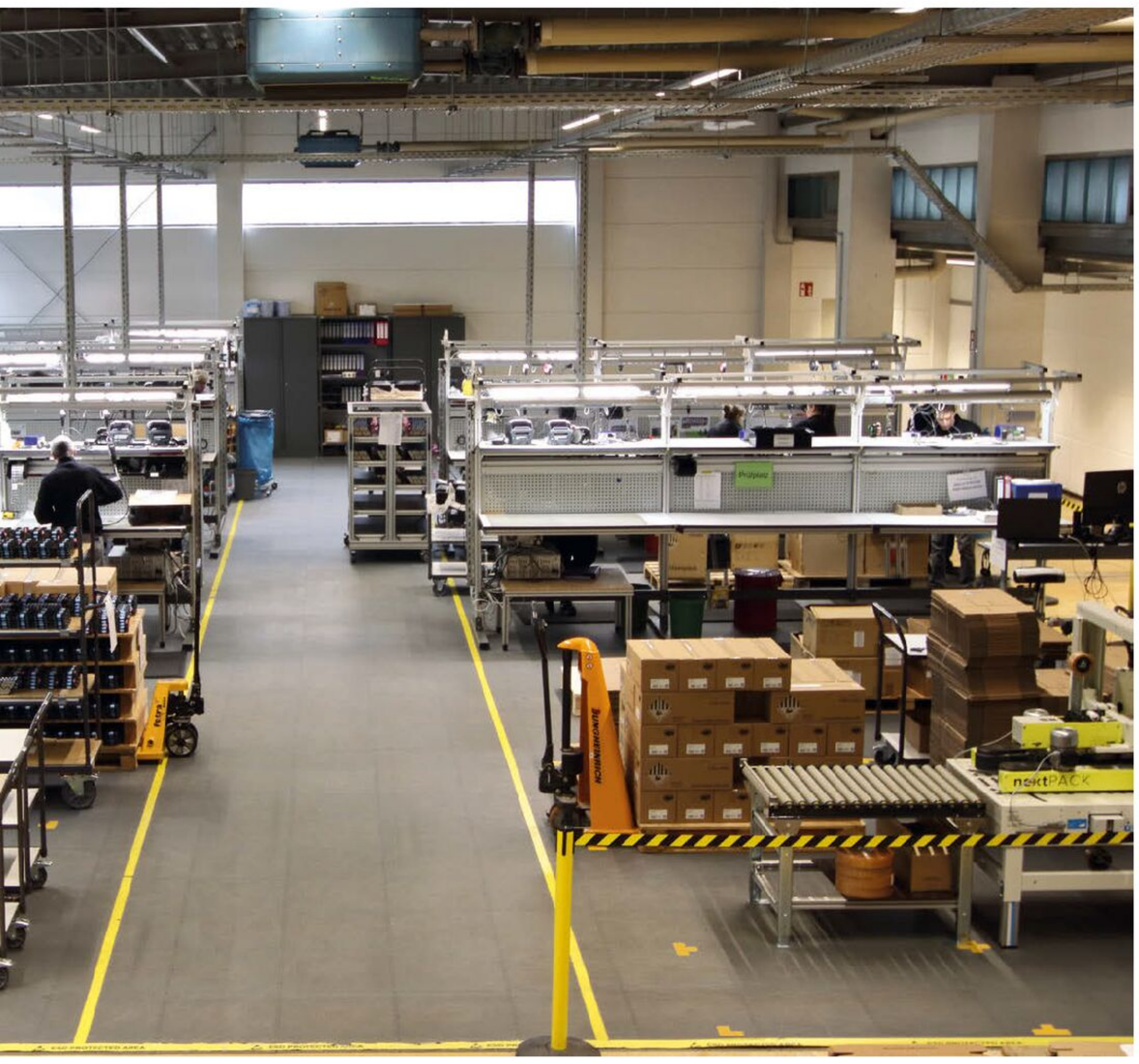


Hier erkennt man deutlich Verbindungsplatten und Platine eines externen Akkus.

Er bestellt für den Kunden über den Internet-Shop E-Bike Vision, so heißt der Geschäftszweig mit den Akkus für den Endverbraucher seit 2020. Auch etwaige Reklamationen werden ganz normal über Händler abgewickelt. Schließlich will man, dass der Kunde einen kompetenten Ansprechpartner vor Ort hat.

Software selbst entwickelt

„Die Software ist das Ein und Alles“, bekräftigt Schüssler. In der Entwicklungsabteilung arbeiten sechs Spezialisten. Sie kümmern sich unter anderem um das Batteriemanagementsystem, das für die Sicherheit der Batterie zuständig ist, aber auch um die Kommunikation zwischen Motor und Batterie und die Traceability. Letzteres bedeutet, dass alle (Produktions-)Daten des jeweiligen Produkts in einer Datenbank auf der Platine eingeschrieben werden. Sie werden dem Fachhandel zur Verfügung gestellt, der Weg der Batterie und alles, was in ihr passiert, ist also nachverfolgbar. Auch die Abschaltwerte, sollte die Batterie zu heiß werden oder ein anderes Problem auftreten, werden von der Software definiert. „Auch dieses System haben wir bei Akku Vision selbst entwickelt“, so Schüssler. Schließlich muss man nicht nur gesetzliche Normen einhalten. Hinzu kommt auch noch die Functional Safety: Es darf schließlich nichts passieren, wenn jemand den Akku kurzschließt oder ein falsches Ladegerät anschließt.



„Wir entwickeln grundsätzlich selbst, es wird bei uns nichts vom Original kopiert“, so Erik Bär, Chief Operating Officer bei Akku Vision.

Auch die Zelltechnik ändert sich: Links eine der alten, kleineren Zellen, rechts eine der neuen 21700er, die sich zum Standard mausern.

Hersteller willkommen!

Seit 2020 konzentriert man sich aber intern immer mehr auch auf das OEM-Business. Man will zunehmend auch für die Motorensystemhersteller direkt produzieren. Heißt: Seit 2020 entwickelt man maßgeschneiderte Batterien für den OEM-Kunden. In einer Zeit, in der Nachhaltigkeit und „Made in Germany“ einen enormen Stellenwert haben, ist das sicher eine gute Idee, die von einem eigenen, großen Team vorangebracht wird.
Für die Systemunternehmen bieten die Haibacher zwei Möglichkeiten. Die erste: Der Akku wird individuell auf den Kunden zurechtgeschnitten und komplett von Akku Vision entwickelt und gebaut. Bei der zweiten Lösung geht es um einen Mix. Das Design des Gehäuses wird individuell für das Unternehmen entwickelt und ausgeführt, die technischen Lösungen kommen aus dem vorhandenem Portfolio von Akku Vision. Seit 2022 stellt Akku Vision für Oli aus Italien einen Inframe-Akku her. Auch für Beryl, ein großer Leihradanbieter mit eigenem System in Großbritannien, liefert das Unternehmen den Energieträger für die Rahmenintegration.

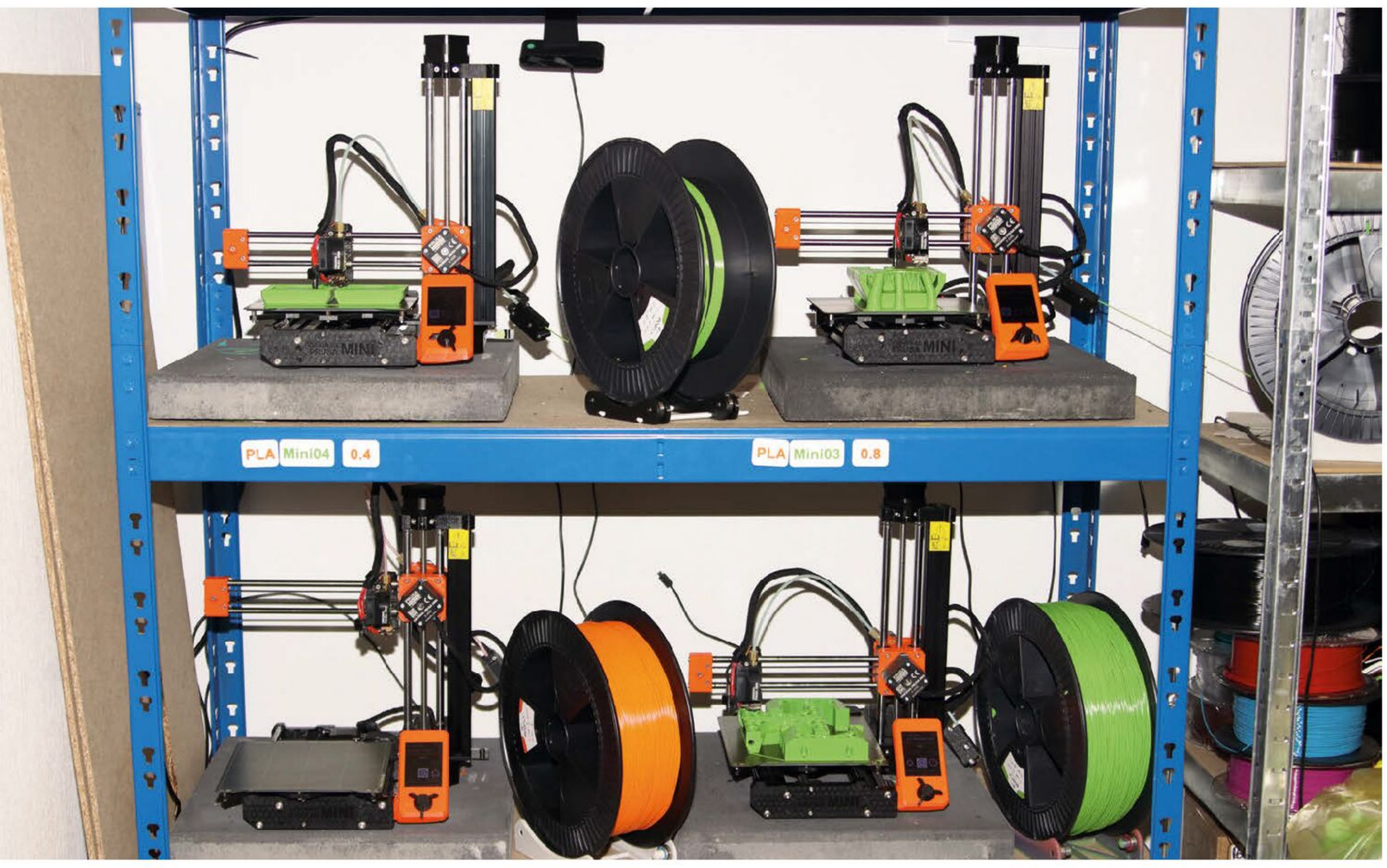
Fast wie Lego, nur Hightech

In der anfangs schon vorgestellten Produktionsabteilung werden Zellen anhand von Schablonen in Zellträger eingesetzt, die Zellverbinder, also die Kontaktwege zwischen den einzelnen Zellen, werden danach in einem komplexen Schweißvorgang verbunden. Dann wird diese Einheit mit dem Batteriemanagementsystem verheiratet, und schließlich bekommt der Akku sein Gehäuse mit dem E-Bike-Vision-Label – vorausgesetzt, es ist ein Akku für den Endkunden. An einer End-of-Line-Kontrolle wird jeder einzelne Akku ausgiebig durchgeprüft.

Die eingangs beschriebene Linie der Handarbeit ist übrigens in einem wichtigen Punkt unterbrochen: „Die Königsdisziplin“, so Produktionsleiter Benjamin Hösel, ist das automatische Schweißen der Verbinder auf die Zellen. „Das ist ein enormer Fortschritt und ein Zugewinn an Sicherheit“, erklärt er. Das händische Schweißen der Verbinder, das anderswo noch üblich ist, kann bei Weitem nicht die Genauigkeit liefern wie dieser Vorgang.
„Die Umsatzzahlen haben sich in den letzten Jahren regelmäßig verdoppelt“, so COO Bär stolz. Natürlich hat auch die Pandemie über das gesteigerte Interesse am E-Bike kräftig mitgeholfen. 2022 wurden hier 270 000 Akkus produziert. Aber schon 2025 will man auf 1,7 Millionen Einheiten kommen. Dann wird deutlich mehr automatisiert sein.

Niedrige Rücklaufquote

Die Serviceabteilung ist klein, sie umfasst gerade einmal drei Mitarbeiterinnen und den Leiter Heiko Proske. Ihn kontaktieren die Akku-Vision-Händler im Falle einer Service-Anfrage, also bei einem beschädigten oder defekten Akku. „Wir haben 0,65 Prozent Rücklaufquote“, erklärt er stolz. „Die Regel ist, dass die beanstandeten Geräte innerhalb von 72 Stunden wieder raus sind. Meist geht’s schneller.“ Im Labor der Abteilung werden die Akkus analog zum Radfahren elektrisch belastet. Die Messgeräte prüfen alle Parameter und vergleichen mit der Soll-Norm. So sind Fehler schnell gefunden und meist auch entsprechend zügig behoben. „Falls der Schaden eine



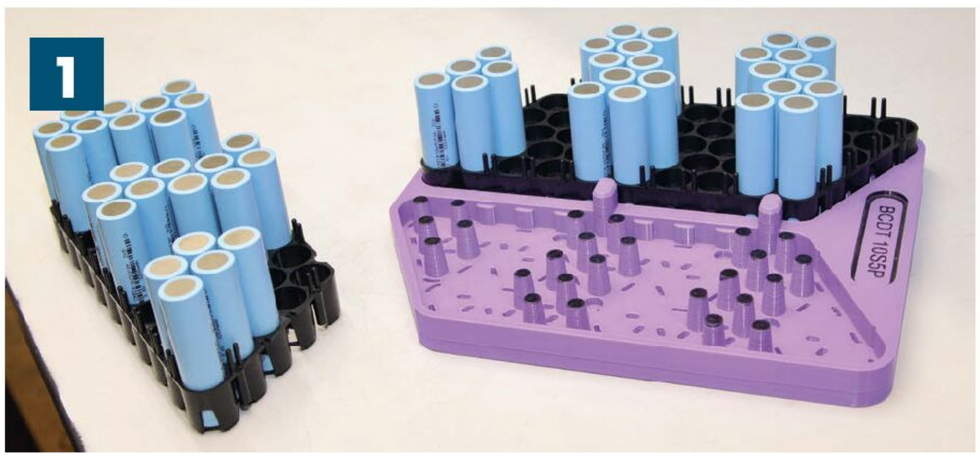
Wer selbst entwickelt, möchte auch eigene Prototypen bauen: Bei Akku Vision gibt es jede Menge 3-D-Drucker.

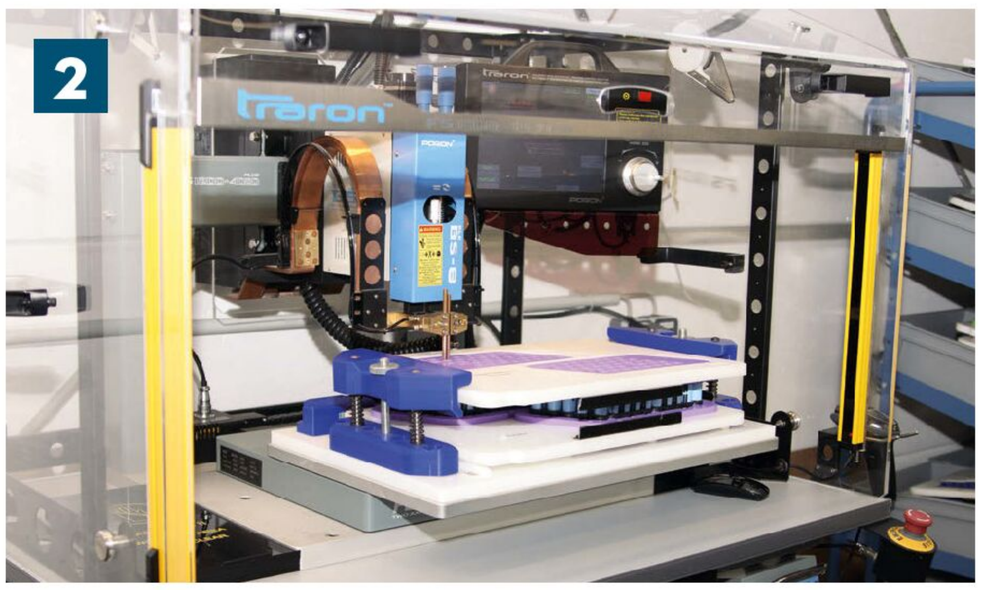
Pressefreiheit ist deine Freiheit.

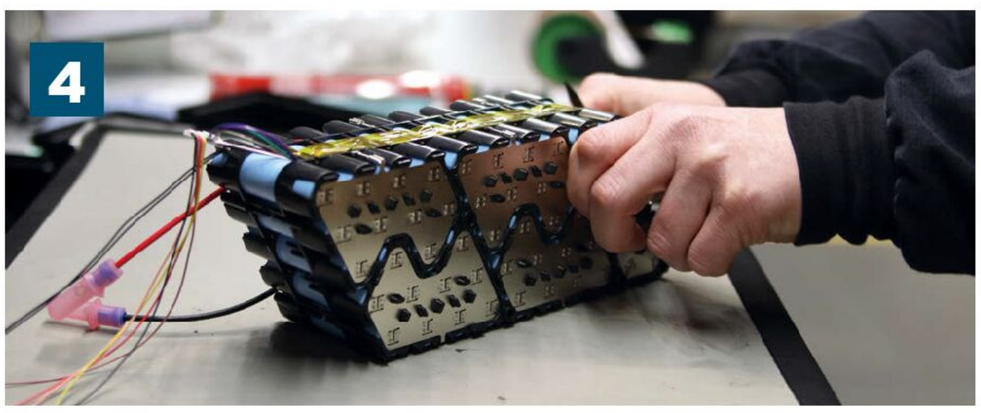
Du hast die Wahl.

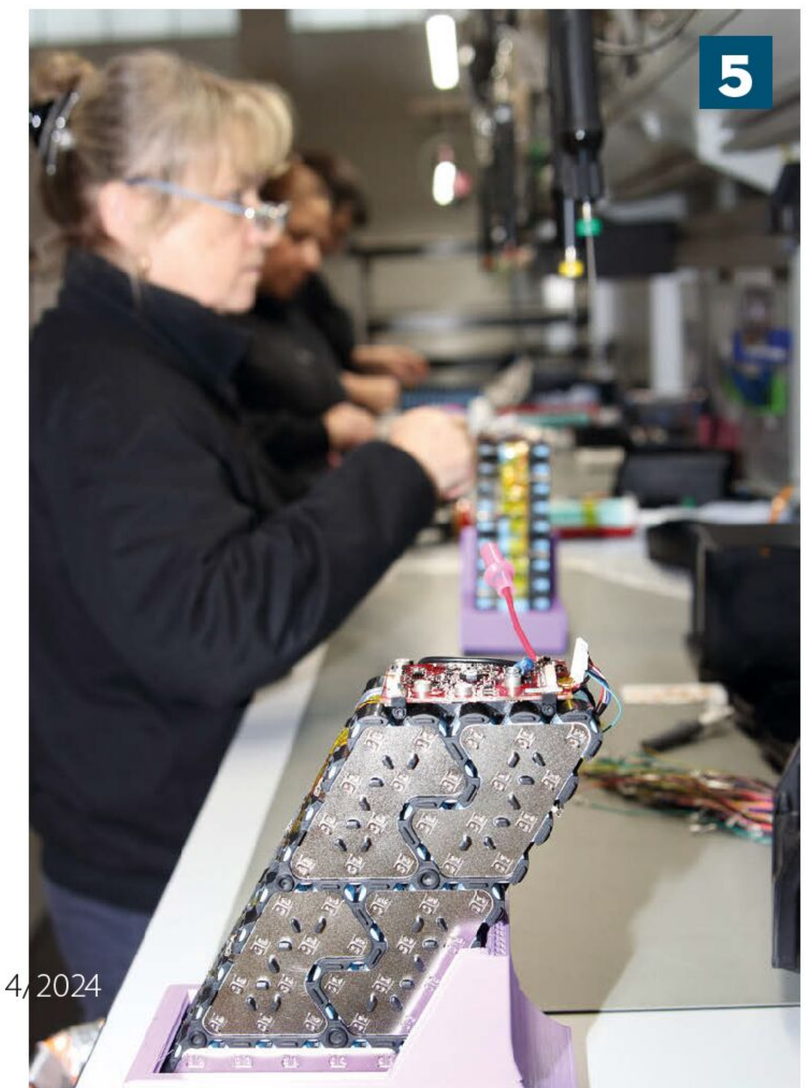
www.mvfp.de

MVFP
Medienverband der freien Presse









1 Die Zellen werden per Hand in Schalen mit fixen Steckpunkten eingesetzt.

2 Das Verschweißen der Kontakte ist eine komplexe Aufgabe – hier geht das mittlerweile auch ohne Handarbeit.

3 Menschen und Maschinen arbeiten hier mit hoher Präzision zusammen.

4 Auch wenn alles relativ geordnet und klar aufgebaut aussieht – die Technik dahinter ist sehr komplex.

5 Zum Abschluss wird jeder Akku komplett durchgemessen und auf seine Funktion geprüft.

6 Kleinmengen oder en gros? Verpackt wird gleich am Ende der Linie, und dann geht's zum Händler.

Reparatur unwirtschaftlich macht, bieten wir den Tausch an", so Proske. Beschädigte Gehäuse werden, ist der Akku technisch in Ordnung, gegen 100 Euro ersetzt.
Neben der regulären 24-monatigen Gewährleistung bietet Akku Vision seinen Kunden gegen Aufpreis ein Jahr Verlängerung an. Sprich: Man ist überzeugt von seinem Produkt.
Ganz wichtig ist den Machern von Akku Vision verständlicherweise, nicht mit Refurbished-Unternehmen gleichgesetzt zu werden. Bei diesen werden zur Aufbereitung von älteren Batterien oft nur schadhafte Zellen ausgetauscht. Wie gut alt und neu dann zusammenarbeiten und wie gut das Batteriemanagement damit zurechtkommt, steht in den Sternen. Deutlich hebt sich da ein Unternehmen, das komplette Akkus speziell für die großen Systeme entwickelt, von dieser Strategie ab – auch in Sachen Sicherheit und Qualität.

Was meinen Bosch & Co. dazu?

Wie sieht es mit den Gewährleistungen der Originalhersteller aus, wenn der Verbraucher beschließt, etwa seinen Bosch-Akku durch ein Akku-Vision-Produkt zu ersetzen? „Das ist für unsere Ersatzakkus der Marke E-Bike Vision nicht wirklich relevant", erklärt Akku-Vision-Gründer Daniel Maiberger. „Unsere Produkte kommen typischerweise dann zum Einsatz, wenn der Kunde sein E-Bike bereits über einen längeren Zeitraum nutzt oder der originale Akku nicht mehr die gewünschte Reichweite bietet. Dann bekommt der Kunde bei uns einen Ersatzakku mit mehr Kapazität als das Original und damit auch mehr Reichweite."
Mittlerweile gibt es bei Akku Vision auch Produkte jenseits der E-Bike-Batterie. In Haibach wurde ein Batterie-Testgerät für den Händler entwickelt. Und die neue „Fusione"-Batterie wird in gewerblichen Lastenfahrzeugen und unterschiedlichen Micromobilen eingesetzt – ein Bereich, den man schon bald erobern will.

PROBEABO

KURZ MAL PROBE FAHREN

JETZT MYBIKE TESTEN!

IHRE VORTEILE

- 2 MYBIKE- Ausgaben für nur 9 € (statt 13 €)
- 31 % Ersparnis gegenüber dem Einzelheftkauf
- Willkommens-Geschenk Ihrer Wahl

IHR GESCHENK

Wählen Sie Ihr Willkommens-Geschenk:

Weitere attraktive Geschenke finden Sie unter: jetzt-lesen.link/mybike-05923

MYBIKE-TRINKFLASCHE

10-EURO-GUTSCHEINE

MYBIKE-RADREISE-SONDERHEFT 2024

JETZT ABO SICHERN

jetzt-lesen.link/mybike-05923

+49 (0) 521 - 55 99 55

Falls Sie telefonisch bestellen, geben Sie bitte die Aktionsnummer 05923 an.

Wenn Sie das Probeabo Print überzeugt, brauchen Sie nichts weiter zu tun. Sie erhalten MYBIKE anschließend im Abo für derzeit 36,90 € inkl. MwSt. und Versand (deutschlandweit, Ausland abweichend) (6 Ausgaben). Das Abo ist jederzeit kündbar. Sollten Sie MYBIKE nach dem Probeabo nicht weiterlesen wollen, reicht eine kurze Nachricht bis spätestens einen Monat vor Erhalt der letzten Probe-Ausgabe. Der Versand des Willkommens-Geschenk erfolgt an die Rechnungsadresse und solange der Vorrat reicht.

BIERIG SCHÖNE TOUREN

Probieren und informieren: Wir haben sieben Wege herausgesucht, bei denen das Bier im Zentrum steht. Besonders im Süden Deutschlands können Sie so mit Ihrem Rad Bierkultur lebendig erleben und dabei auch landschaftlich reizvolle Regionen entdecken.

TEXT Wilfried Spürck

Selbstverständlich sollten Sie auf einer Radtour Alkohol nur in Maßen genießen – aber ein Bierchen bei einer Rast sollte drin sein. Zudem gibt es inzwischen auch viele leckere alkoholfreie Varianten.

DEM HOPFEN AUF DER SPUR

Das weltweit größte Anbaugebiet für Hopfen, eine wesentliche Zutat des Bieres, befindet sich in der Hallertau in Bayern. In der Region, die zentral zwischen München, Ingolstadt, Regensburg und Landshut liegt, wird Hopfen auf etwa 17.000 Hektar angebaut. Die Radroute erstreckt sich über rund 170 Kilometer entlang der Flusstäler von Ilm und Abens und durch die hügelige Landschaft der Hallertau. Sie radeln praktisch durch die Hopfengärten mit bis zu sieben Meter hohen Hopfenranken und können besonders während der Ernte im Spätsommer den aromatischen Duft der Hopfendolden genießen. Der ausgeschilderte Rundweg führt von Abensberg im Norden westlich in den Süden bis nach Aufham und östlich zurück zum Ausgangspunkt. Radfahrer können auch einen anderen Startpunkt wählen oder die Route über fünf Querverbindungen („Spangen“) ändern oder abkürzen. Alle Strecken bieten malerische Landschaften, traditionelle Orte mit typischen Bauernhäusern, weite Ausblicke und kulinarische Köstlichkeiten.

Die Farbe zeigt nicht an, wie viel Hopfen im Bier ist.

Fotos: AdobeStock/lettas, Hopfenland Hallertau (2)

ANREISE

Mit dem Auto: über die A9 und/oder A93

Mit dem Zug: Bahnhöfe in Pfaffenhofen an der Ilm, Rohrbach, Neustadt an der Donau, Abensberg, Reichertshausen (in Tournähe)

BRAUEREI-/BIERHIGHLIGHTS

Brauerei Müllerbräu Pfaffenhofen, Gasthaus Spitzer (Au), Gasthaus Paulus (Neustadt)

SEHENSWERT

Pfarrkirche St. Martin, Wallfahrtskirche zu Unserer Lieben Frau (Klausenkirche, beide Pfeffenhausen), Kloster Furth

RADSERVICE

Reparaturen: *www.fahrradreparatur.org/au-hallertau*

E-Bike-Verleih: *https://biere-des-hopfenlands.com/sanfter-tourismus/e-bike-verleih*

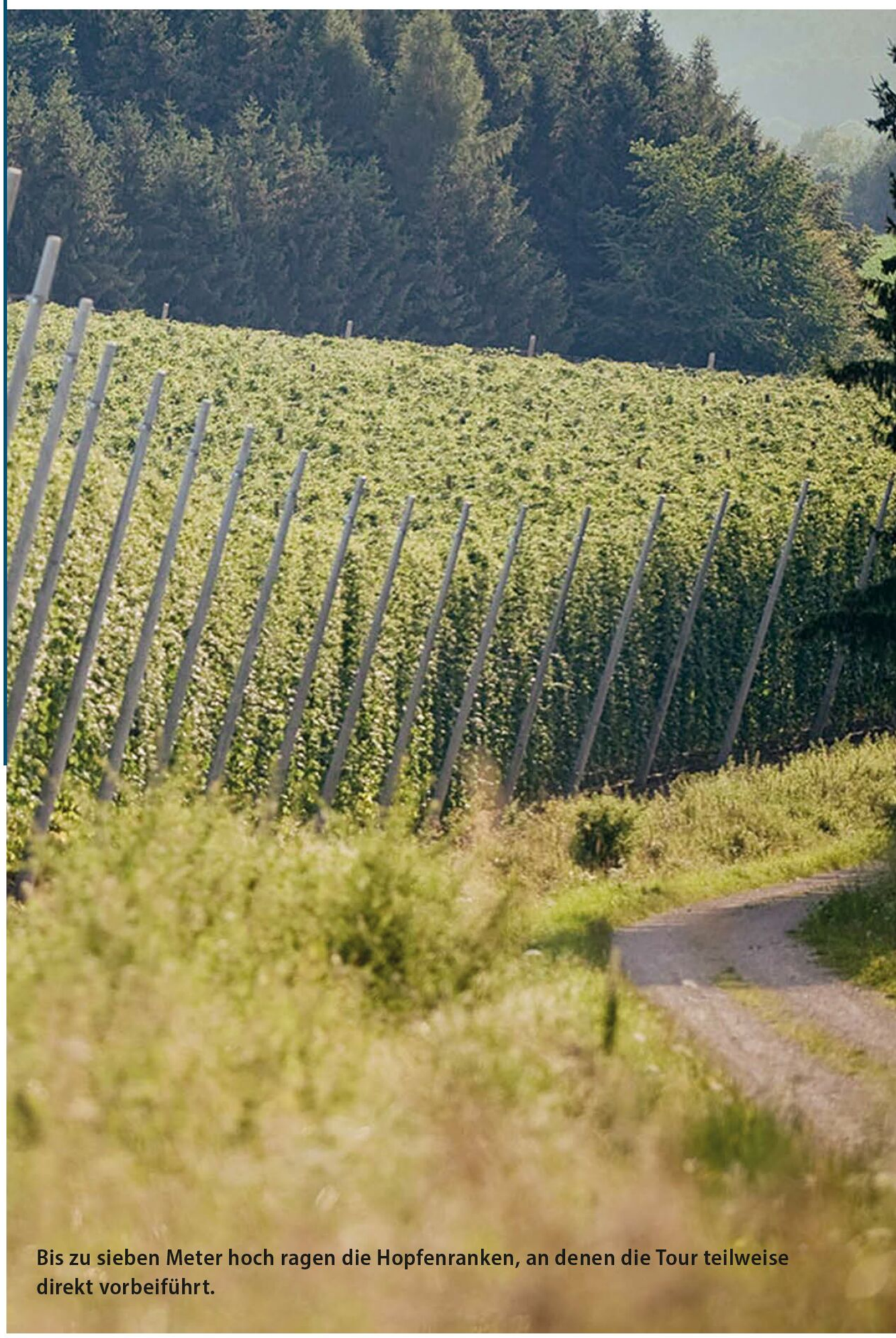
UNTERKÜNFTE

www.hopfenland-hallertau.de/touren/hallertauer-hopfentour-bf751ac0b2

INFOS

www.hopfenland-hallertau.de

TOUR: 176 km | 904 Hm | START/ZIEL: Abensberg (variierbar)



Bis zu sieben Meter hoch ragen die Hopfenranken, an denen die Tour teilweise direkt vorbeiführt.

Die historische Altstadt Bambergs mit dem Alten Rathaus sowie den Gasthäusern und Bierkellern ist einen Besuch wert.

ANREISE

Mit dem Auto: Nach Bamberg via A 73 von Nürnberg oder A 70 (Schweinfurt–Bayreuth)
Mit dem Zug: Per Regionalverkehr (Bahn/Bus) nach Bamberg und andere Orte der Strecke wie Forchheim oder Buttenheim

BRAUEREI-/BIERHIGHLIGHTS

Riesige Auswahl: u. a. Spezialkeller, Wilde Rose Bräu-Keller (beide Bamberg), Brauerei-Gasthof Kundmüller (Weiher), Schrauderkeller (Pettstadt), Brauerei Kaiser (Grassmannsdorf)

SEHENSWERT

UNESCO-Weltkulturerbe Bamberg mit Fränkischem Brauereimuseum, Forchheim mit Altstadt, Kellerwald und Kaiserpfalz, Fachwerkbrunnen in Schnaid, Levi-Strauss-Museum in Buttenheim, Bauernmuseum Bamberger Land in Frensdorf, Fränkische Straße der Skulpturen u. v. m.

RADSERVICE

Ausleihe und teilweise Reparatur: *www.frankentourismus.de/vermiet-stationen*, unter „Fränkische Schweiz"
Ladestationen: *www.frankentourismus.de/e-bike/ladestationen*, unter „Fränkische Schweiz"

UNTERKÜNFTE

www.frankentourismus.de/reisefuehrer/reiseplanung oder *www.fraenkische-schweiz.com/buchen*

INFOS

www.fraenkische-schweiz.com
www.frankentourismus.de
Info-Broschüre zum Weg downloadbar auf **www.oberfranken.de/de** unter **„Projekte", „Aktivregion"**

Radfahrer sind in Franken willkommen – und finden viele Touren rund um die Bierkultur.

TOUR: 202 km | 2.100 Hm | START/ZIEL: Bamberg

2 Brauereien- und Bierkellertour (Franken)

IM HERZEN DES BIERLANDES

Oberfranken gilt als DIE Bierregion Deutschlands und zählt zu den größten weltweit. In Bamberg – bekannt für seine Rauchbierspezialitäten aus den Brauereien Spezial und Schlenkerla – und seiner Umgebung schlägt das Herz der uralten fränkischen Bierkultur. Auf dieser Route können Radfahrer die fränkische Biertradition auf überwiegend asphaltierten Wegen und wenig befahrenen Straßen erleben. Mehr als 80 Privatbrauereien entlang der Strecke sowie typische fränkische Bierkeller laden zur Einkehr ein und bieten neben kulinarischen Genüssen auch Einblicke in die Bierherstellung und die Bedeutung des Bieres. Die Route führt von Bamberg durch den östlichen Steigerwald, das Main- und Regnitztal sowie deren Nebentäler nach Süden bis nach Forchheim und über die Fränkische Schweiz und den Ort Buttenheim zurück. Sie ist als Mehrtagestour mit einer Hauptroute von rund 200 Kilometern konzipiert, kann jedoch durch Querverbindungen verkürzt und auch an verschiedenen Punkten gestartet werden.

Im Naturschutzgebiet Seeoner Seen befindet sich das Kloster Seeon, eine ehemalige Benediktinerabtei, die im 10. Jahrhundert gegründet wurde.

TOUR MIT ALPENPANORAMA

Der Rundweg eignet sich für eine Halbtages- wie für eine gemütliche Tagestour, bei der man in Biergärten und Brauhäusern die Vielfalt des bayerischen Bieres genießen kann. Die Strecke führt durch den nördlichen Chiemgau mit seinem herrlichen Alpenpanorama. Ausgangspunkt ist die Klosterbrauerei Baumburg in Altenmarkt an der Alz, wo die Stiftskirche St. Margareta („Rokokoperle des Chiemgaus“) auf dem Steilhang des Klosterbergs thront. In nördlicher Richtung verläuft die Route vorbei an Trostberg mit seinen zahlreichen Biergärten und weiter zum Weissbräu Schwendl. Danach radeln Sie durch Reit und Oberfeldkirchen und erreichen über Biburg, Emertsham und Oed schließlich Schnaitsee. Vorbei am Weitsee geht es weiter nach Gallertsham. Von dort führt die Strecke weiter nach Obing mit dem Obinger See und setzt sich fort durch das Naturschutzgebiet Seeoner Seen, führt nach Seeon und am kleinen Eglsee vorbei zurück nach Altenmarkt.

ANREISE

Mit dem Auto: A8 München–Salzburg, Ausfahrten z. B. Bernau, Übersee, Grabenstätt, Bergen, Siegsdorf Ost
Mit dem Zug: Gut angebunden (Südostbayernbahn, Bayrische Regionalbahn), Orte der Route wie Altenmarkt gut erreichbar

BRAUEREI-/BIERHIGHLIGHTS

Klosterbrauerei und Bräustüberl Baumburg, Bräustüberl Baderbräu Schnaitsee, Brauereigasthof Pfaubräu (Trostberg), Brauerei Camba Bavaria (Seeon), Weissbräu Schwendl (Tacherting), Schlossbrauerei Stein (in Stein an der Traun 2 km südlich von Altenmarkt)

SEHENSWERT

Stiftskirche St. Margareta (Baumburg), Obinger See, Kloster Seeon, Steiner Höhlenburg

RADSERVICE

Werkstätten und Verleih:
https://chiemgausbeste.de, unter „Rad“

UNTERKÜNFTE

ADFC-zertifiziert: *www.chiemsee-chiemgau.info/radunterkuenfte*

INFOS

www.chiemsee-chiemgau.info/brauereitour-1-kloester-burgen-biergenuss

Auf der Tour lässt sich das fantastische Alpenpanorama genießen.

Fotos: Chiemgau Tourismus e.V. (2), imago-images/Kickner/imagebroker

TOUR: 61 km | 491 Hm | START/ZIEL: Klosterbrauerei Baumburg/Altenmark an der Alz

4 Bierradtour in der Hügelwelt „Bier & Kulinarik“ (Mühlviertel/Österreich)

Die Fahrt geht durchs idyllische Hügelland des Mühlviertels.

ANREISE

Mit dem Auto: In Österreich über die gebührenpflichtigen Autobahnen A1, A7 und die Schnellstraße S10 nach Freistadt
Mit dem Zug: Von München über Linz per Bus nach Freistadt oder Pregraten, von dort weiter nach Freistadt per EC

BRAUEREI-/BIERHIGHLIGHTS

Ried in der Riedmark: Buchholzer Bräu Privatbrauerei, Schwertberg: Privatbrauerei Schwertberger Bräu, Au an der Donau: donAu Stand'l Vom Märzen bis zum Bock, Gutau: Wirt auf da Fürling mit selbstgebrautem Bier, Tragwein: The Beer Buddies, Kefermarkt: Schlossbrauerei Weinberg – 1. OÖ Gasthausbrauerei, Bierbuschenschank Eder Bräu

SEHENSWERT

U. a. Ruine Kormast und Felsen Teufelskirche in Neumarkt, Schloss Grünau und Schloss Marbach in Ried in der Riedmark, Schoss Weinberg Kefermarkt, Burgruine Prandegg in Schönau

RADSERVICE UND UNTERKÜNFTE

www.muehlviertel.at, „Radfahren & E-Biken“, „Schwere Radtouren“, filtern nach „Bier“, dann anklicken: „Bierradtour in der Hügelwelt Bier & Kulinarik“, dort unter Media/Dokumente „Radrelevante informationen“ herunterladen *www.muehlviertel.at*, „Radfahren & E-Biken“, „Unterkünfte für Radfahrer“

INFOS

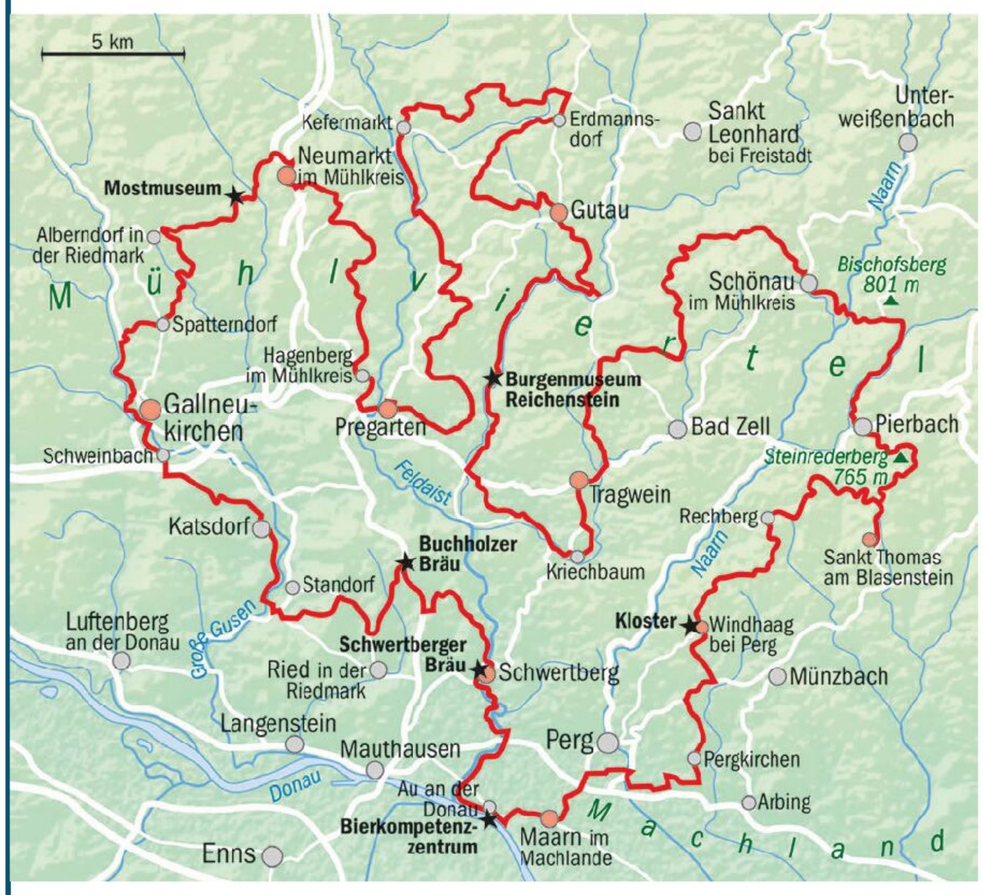
www.muehlviertel.at

TOUR: 203 km | 3.300 Hm | START/ZIEL: Pregarten

Bei einer Bierverkostung wie hier in Freistadt lernt man die Biervielfalt der Region kennen.

ERST DIE ARBEIT, DANN DER GENUSS

Das Mühlviertel ist mit rund 3.000 Quadratkilometern das zweitgrößte Viertel des im Nordosten gelegenen Bundeslandes Oberösterreich – und mit 173 Hektar Anbaufläche die größte Hopfenregion des Landes. Rund 40 Brauereien, die eine Vielzahl von Biersorten von Zwickel über Pilsener bis hin zu Bockbier und Spezialbieren anbieten, machen die Region zu einem Paradies für Bierliebhaber. Besonders bekannt ist die 1770 erstmals urkundlich erwähnte „Braucommune“ in der mittelalterlichen Stadt Freistadt. Die hier vorgeschlagene „Bierradtour“ führt jedoch nicht direkt nach Freistadt, sondern startet und endet in Pregarten. Es handelt sich um eine sehr anspruchsvolle Tour im südlichen Teil der Region, die zahlreiche Höhenmeter umfasst. Sie kann in vier bis sechs Tagen bewältigt oder in Etappen gefahren werden. So oder so: eine echte Herausforderung! Die Strecke führt entlang der im Sommer emporragenden Hopfenfelder durch die sanfte Hügellandschaft mit ihren grünen Wiesen, dichten Wäldern, kleinen Bächen und Flüssen sowie spektakulären Felsformationen. Unterwegs durchquert man idyllische Orte wie Neumarkt im Mühlkreis, Ried in der Riedmark, Au an der Donau, Schönau im Mühlkreis, Gutau oder Kefermarkt. Fast überall gibt es Möglichkeiten, die regionale Bierkultur zusammen mit typischen Speisen des Gebiets zu genießen, wie etwa im Bierbuschenschank Eder-Bräu in Kefermarkt oder beim Wirt auf da Fürling in Gutau. Ein Abstecher nach Freistadt vor oder nach der Tour ist unbedingt empfehlenswert.



Die 1864 erbaute Marienkirche mit 65 Meter hohen Türmen steht im Stadtzentrum von Hof.

ANREISE

Mit dem Auto: A9 von Süden und Norden, A70/A9 von Westen, A72 von Osten
Mit dem Zug: ICE bis Nürnberg oder Bamberg, Regionalbahn nach Hof oder (aus dem Osten) direkt per RB nach Bamberg

BRAUEREI-/ BIERHIGHLIGHTS

Hof: Brauerei Meinl-Bräu, Gastwirtschaft Meinels Bas, Altdeutsche Bierstube, Scherdel Bier, Restaurant zum Kreuzstein, Schlossbrauerei Stelzer

SEHENSWERT

Rathausturm Hof, fast vollständig erhaltene Biedermeierstadt, Bürgerpark Theresienstein, Untreusee

RADSERVICE

Verleih-, Service- und Ladestationen:
www.frankenwald-tourismus.de/draussen/radfahren/verleih-service-ladestationen, filtern: „Hof“

UNTERKÜNFTE

www.hof.de/leben-erleben/uebernachten-in-hof

INFOS

www.franken-bierland.de
www.hof.de

Fotos: Moritz Ablinger, iStock, Franken Tourismus/Holger Leue, Robert Maybach

5 Biertour an der Saale (Franken)

BIERHISTORIE ERRADELN

Das oberfränkische Städtchen Hof an der Saale liegt auf 500 Metern über dem Meeresspiegel, eingebettet zwischen Fichtelgebirge und Frankenwald. Seit 1731 ist die Brauerei Meinel-Bräu dort ansässig. Sie bietet eine breite Palette an Biersorten an, von Pils über Helles bis hin zu Weizen, und betreibt auch ein Gasthaus. Zwei weitere Brauereien befinden sich auf dieser Radroute, die von Hof nach Süden bis Fattigau und wieder zurück führt. Die Strecke verläuft in Hof durch den Stadtpark Theresienstein, wo das Fahrrad geschoben werden muss, und weiter hinter der Stadt auf den Saale-Radweg. Alternativ zur Fahrt am Fluss kann man auch den Weg über den Untreusee nehmen, der ebenfalls über Großkotzau nach Fattigau führt. Dort lohnt sich ein Stopp bei der in Privatbesitz befindlichen Schlossbrauerei Stelzer, deren Geschichte bis ins Jahr 1353 zurückreicht. Auch diese Brauerei bietet eine Vielzahl von Biersorten an, darunter saisonale Biere wie das Fest-Bier (von März bis Mai) und den Schloss Bock (von Oktober bis März).

Die alteingesessene Hofer Brauerei Meinl-Bräu führt viele Biersorten.

TOUR: 27 km | 327 Hm | START/ZIEL: Hof (Saale)

Auf der Rundtour um Kulmbach laden viele Biergärten zur Einkehr ein.

6 3-B-Tour: Burg – Bier – Bratwurst (Frankenwald)

VON UND ZUR BIERSTADT

Der Frankenwald erstreckt sich im Nordosten Frankens über etwa 1.200 Quadratkilometer, vom Main bis zum Grünen Band an der ehemaligen deutsch-deutschen Grenze zwischen den Städten Kronach, Kulmbach und Hof. Besonders in Kulmbach hat das Bierbrauen eine lange Tradition. Dies spiegelt sich in der jährlich stattfindenden Bierwoche und dem Bayerischen Brauereimuseum wider. Die Mönchshof Brauerei, die Teil der Mitte des 19. Jahrhunderts gegründeten Kulmbacher Brauerei ist, bietet über 30 Biersorten, darunter das Starkbier EKU 28. Die 1994 gegründete Genossenschaft Kulmbacher Kommunbräu e.G. präsentiert neben dem hellen „Bernstein" jeden Monat eine neue Biersorte. Die sportliche, aber auch familienfreundliche Radtour führt von der historischen Altstadt auf Radwegen und verkehrsarmen Straßen ins ländliche Umland. Dabei durchquert man Berg-, Tal- und Auenlandschaften mit idyllisch gelegenen Orten, die zahlreiche Einkehrmöglichkeiten bieten, um die Vielfalt der Biere und regionale Spezialitäten zu genießen. Die Strecke ist als KU 8 ausgeschildert.

ANREISE

Mit dem Auto: A9, A70, A72, A73
Mit dem Zug: Ggf. über ICE-Knotenbahnhöfe Lichtenfels oder Coburg, in der Region verkehren Bahn- und Buslinien

BRAUEREI-/ BIERHIGHLIGHTS

Brauereigaststätte Zum Mönchshof-Bräuhaus, Kulmbacher Kommunbräu

SEHENSWERT

Kulmbach: Plassenburg mit mehreren Museen, Bayerisches Brauereimuseum in der Mönchshofbräu; Wernstein: Schlossanlage derer von Künßberg; Naherholungsgebiet Mainaue

RADSERVICE

Verleih-, Service- und Ladestationen: *www.frankenwald-tourismus.de/draussen/radfahren/verleih-service-ladestationen*

UNTERKÜNFTE

Bett+Bike-zertifiziert: *www.frankenwald-tourismus.de/uebernachten/unsere-gastgeber/bett-bike-gastgeber*

INFOS

www.frankenwald-tourismus.de

In der Kulmbacher Altstadt beginnt und endet die Radroute.

TOUR: 29,3 km | 379 Hm | START/ZIEL: Kulmbach

Die Grünanlagen um Schloss Rheder laden zu einer Orientierungspause ein

SATTE LANDSCHAFT, SCHMACKHAFTES BIER

Der Kreis Höxter im Osten Nordrhein-Westfalens und des Teutoburger Waldes ist geprägt von Flusslandschaften, Laubwäldern, sanften Hügeln, Klöstern und historischen Städten wie Höxter und Warburg. Er gehört zu den wenigen Landkreisen nördlich der Mainlinie mit drei aktiven Brauereien: die Warburger Brauerei in der Warburger Kuhlemühle, die Schlossbrauerei Rheder zwischen Schlosspark und Weidenpalais und das Brauhaus der Bürgerbrauzunft in Nieheim. Neben Pils bieten diese Brauereien auch eine Vielzahl anderer Biersorten an. Die Route führt von Warburg in die Warburger Börde mit Blick auf den 343 Meter hohen Desenberg. Weiter geht es durch die üppige Bördelandschaft, vorbei am Wasserschloss Schweckhausen ins Nethetal und zur Schlossbrauerei Rheder. Entlang der Nethe führt die Tour nach Brakel und über Gut Holzhausen nach Nieheim. In den Sommermonaten laden die Biergärten der Brauereien in Rheder und Warburg zum Verweilen ein.

ANREISE

Mit dem Auto: A44 Ausfahrt Warburg. Weiter der Beschilderung Richtung Warburg Innenstadt folgen
Mit dem Zug: Warburg wird von Regionalbahnen angefahren. Infos auch über *www.fahr-mit.de*

BRAUEREI-/BIERHIGHLIGHTS

Warburger Brauerei Kohlschein mit Biergarten Kuhlemühle (Fr.–So. geöffnet), Gasthaus zur Alm (Warburg), Schlossbrauerei Rheder mit Biergarten, Brauhaus der Bürgerbrauzunft in Nieheim

SEHENSWERT

Museum im Stern (Warburg), Nieheimer Biermuseum, Schloss Rheder mit Weidenpalais, Braker Bergland

RADSERVICE

Mobilstation Brakel (Am Markt 12) mit Fahrradgarage und vier E-Bikes zum Ausleihen (über *www.mobilstation-brake.bike-and-park.de*), Ladestation Brakel (Am Markt 5)

UNTERKÜNFTE

www.teutoburgerwald.de/reiseplanung/uebernachtung, *https://warburg-touristik.de/uebernachten/hotels-und-gasthoefe*

INFOS

www.teutoburgerwald.de
https://warburg-touristik.de

Blick auf Warburg in der Region Ostwestfalen-Lippe mit dem hügeligen Hinterland.

TOUR: 46 km | 221 Hm | START/ZIEL: Warburg

Fotos: Frankenwald Tourismus/Marco Felgenhauer (2), Teutoburger Wald Tourismus/Anton Röser (2)

Schöne RHÖN

Die Rhön liegt mitten in Deutschland und hat alles, was man sich von einem Mittelgebirge wünscht: weite Blicke, ein paar höhere Berge, schmucke Kurorte wie Bad Kissingen und ein riesiges UNESCO-Biosphärenreservat. Wir sind mit den Rädern auf Entdeckungstour gegangen.

TEXT Christiane Bertelsmann **FOTOS** Martin Kirchner

Übers Land bei Fladungen mitten in der Rhön eröffnen sich herrlich weite Blicke.

Was haben wir uns hochgekämpft! Es ist August, eigentlich bestes Radtouren-Wetter, und endlich, endlich haben wir es zu einer der spektakulärsten Stellen unserer Tour durch die Rhön geschafft. Und jetzt das: Es nieselt. Schon den ganzen Tag übrigens. Statt toller Aussicht nur Nebelsuppe. „Das ist wirklich Pech“, sagt Andreas Schubert, unser Begleiter. „Normalerweise könntet ihr jetzt rüber bis nach Thüringen schauen.“ Durch den Nebel ahne ich, wie es hier aussehen könnte, im mehr als 3.000 Hektar großen Naturschutzgebiet Lange Rhön, einem der größten Bayerns: sanft geschwungene Hügel, weitgehend unbewaldet. Schafe weiden hier, die berühmten Rhönschafe mit den schwarzen Köpfen.

Am „Heiligen Berg“

Diese Weite, die Einsamkeit, über uns nur der Himmel – ach, wenn sich nur mal die Sonne zeigen würde! Auf unserer ersten Etappe haben wir, von Hammelburg kommend,

Die Rhön-Tour führt durch drei Bundesländer, unter anderem durch Thüringen.

schon den ersten Berg und damit gleich den höchsten Punkt unserer Tour bezwungen: den Kreuzberg, genannt Heiliger Berg der Franken, ein Wallfahrtsort mit noch immer existentem Franziskanerkloster. Die drei Kreuze auf dem Gipfel konnte man auch nur schemenhaft erkennen. Wir machen Stopp in Bischofsheim, stellen die Räder ab, leihen uns bei unserem netten Gastwirtspaar Regenschirme und schauen uns das hübsche Städtchen an. Noch heute sieht man, dass Bischofsheim im Mittelalter eine reiche kleine Stadt war. Verkehrsgünstig an der Fernstraße zwischen Bamberg und Fulda gelegen, machten Handelsreisende hier gerne Halt, örtliche Tuchfabrikanten sorgten im 16. Jahrhundert dafür, dass es weiter aufwärtsging mit Bischofsheim. Und bis heute ist das Städtchen für seine Holzschnitzschule bekannt, Holzschnitzereien an den Häusern und Holzschnitzerwerkstätten prägen immer noch das Ortsbild.
Am nächsten Tag klart es nach und nach auf, endlich! Und da sind wir dann mitten in der Hochrhön mit ihren langen Wiesen, den Hochflächen, die nur hier und da von einer Baumgruppe aus Birken und Weiden oder einer einzelnen Hutbuche unterbrochen werden.

Im Herzen der Rhön

Beim Schwarzen Moor, einem der wenigen noch erhaltenen Hochmoore Deutschlands, sind wir sozusagen im Herzen der Rhön angekommen. Und an der ehemaligen deutsch-deutschen Grenze. Denn so zentral mitten in Deutschland die Rhön heute liegt – so sehr lag sie vor der Wiedervereinigung im Schatten. Vielleicht immer noch ein Grund, weshalb sie nach wie vor nicht unbedingt zu den Tourismus-Magneten zählt. Uns freut’s – so haben wir die Strecken oft für uns.

An den vielfach einsamen Straßen säumen immer wieder schöne Blumen den Wegesrand.

Bei Schwarzbach in Thüringen geht es auf gut befahrbaren Forstwegen durch den Wald.

Das in der Hohen Rhön entspringende Flüsschen Ulster mündet ein paar Kilometer hinter dieser Brücke in die Werra.

Bei einer Kaffeepause in Weimarschmieden, im nördlichsten Gasthof Bayerns, erzählt uns Andreas Schubert, wie er auf die Idee kam, Rad-Rundtouren durch die Rhön auszuarbeiten. Denn die Entstehungsgeschichte erzählt auch viel über die Rhön selbst. Trans-Buchonia hat er seine ursprünglich nur für Mountainbikes gedachten Touren genannt. Inzwischen hat er auch Rundtouren für Rennräder und für Leute wie uns mit Tourenrädern im Angebot. „Den Gedanken, eine Tour von Bad Kissingen aus durch die Rhön zu planen, hatte ich schon lange“, sagt Andreas, „genau gesagt vor 30 Jahren, kurz vor dem Beginn meines Forstwissenschaftsstudiums“.
Damals hatte er den Sommer über frei. Es war kurz nach der Wende, 1990, und Andreas beschloss, mit dem Zug nach Bayern zu fahren und vom Starnberger See aus mit Zelt und Rucksack bis zur Rhön zu wandern. Doch die neu gekauften Wanderschuhe drückten, und er hatte schon nach 30 Kilometern so schlimme Blasen, dass er wieder in den Zug stieg und bis Bad Kissingen fuhr. Sobald es den Füßen besser ging, wanderte er wieder los. Mitten in die Rhön. Und verliebte sich in die Landschaft, die Basaltfelsen, die weiten Weideflächen, die Buchenwälder. Er kam immer wieder – und blieb, der Liebe wegen. Heute lebt er mit seiner Familie in der Rhön und ist selbstständiger Unternehmer. Die Trans-Buchonia ist sein Herzensprojekt. Denn er merkte bald, wie viel Spaß es macht, nicht nur zu Fuß, sondern mit dem Mountainbike die Rhön zu erkunden – und gleichzeitig, dass es bei der Radweg-Ausarbeitung noch viel Luft nach oben gibt. Deshalb hat er selbst GPS-basierte Touren konzipiert und sie Trans-Buchonia genannt.

Buchenwälder satt

Warum eigentlich Trans-Buchonia und nicht Trans-Rhön oder Rhön-Tour? „Buchenwälder waren und sind in der Rhön prägend. Bis heute sind sie überall – das macht die

Bernshausen war früher ein Haltepunkt für Postkutschen.

Auf dem Trans-Buchonia durchquert man schattige Buchenwälder sowie einige teils auch längere Tunnel.

Unsere Autorin Christiane Bertelsmann genießt die Pause mit Ausblick bei Oberalba.

Das Städtchen Bischofsheim an der Rhön ist ein echtes Fachwerkschmuckstück.

Durch das Saaletal bei Unterebersbach ist entspanntes Ausrollen angesagt.

Selbstgepflückte Äpfel schmecken auch in der Rhön am besten.

Rhön so besonders“, erklärt uns Andreas. Bis vor etwa 1.000 Jahren war die Rhön zu großen Teilen komplett von Buchenurwäldern bedeckt. Deshalb wurde die Rhön zu dieser Zeit auch „Buchonien“ genannt. Erst später setzte sich dann der Name Rhön durch.
Doch mit der Besiedelung begannen die Menschen, die Wälder zu roden. Sie brauchten das Holz als Baumaterial, aber auch zur Energiegewinnung. Aber es wurde natürlich nicht alles abgeholzt: Im Herbst führten die Bauern ihre Schweine und Rinder auf Waldweiden in die Buchenwälder. Dort warteten echte Delikatessen auf sie, fettreiche Bucheckern, an denen sich die Tiere sattfressen konnten. Der Wechsel aus dichtem Buchenwald und großen Freiflächen, auf denen heute Bergwiesen blühen, macht diese Landschaft so besonders. Das fällt uns insbesondere auf der Hochrhönstraße auf – ein herrlicher, weiter Blick übers Land, da ein dichter Buchenwald, da eine Freifläche – es ist dieses Nebeneinander, das die Landschaft so besonders macht.

Längster Radtunnel Deutschlands

Als wir am dritten Tag unserer Tour im Lothar-Mai-Haus ankommen, beschließen wir, noch einen Tag länger zu bleiben. Denn der Milseburg-Gipfel lockt. Gerade mal drei Kilometer sind das von unserer Unterkunft aus bis nach oben. Die Räder parken wir am Hotel, es führt nur ein Fußweg bis nach oben. Der Blick ist wieder mal fantastisch, eine 360-Grad-Rundumsicht über die ganze Rhön. Als wir uns dann wieder auf die Strecke begeben, wartet eine Überraschung auf uns. Andreas hatte uns schon vom Milseburg-Tunnel berichtet, mit 1,2 Kilometern einer der längsten Fahrradtunnel in Deutschland. Doch selbst da durchzurauschen ist noch mal eine ganz andere Sache. Wir sind bislang einer ehemaligen Bahnstrecke gefolgt. Durch einen lichten Buchenwald und mitten auf der Strecke schluckt uns und unsere Räder der Tunnel-Schlund. Ganz schön unheimlich so im Dunkeln, trotz Schummerlicht und Videoüberwachung. Je tiefer wir reinfahren, desto kälter wird es. Kalt und feucht! Ab Oktober bis zum Frühjahr ist der Tunnel gesperrt, hier überwintern Fledermäuse.
So tierlieb ich bin, der Gedanke an flatternde Hautflügler lässt mich noch etwas schneller fahren – nicht dass eine Fledi das Ende des Winterschlafs verpasst hat und mir gleich um den Helm flattert … Ich bin froh, als ich wieder draußen bin. Beschleunigt durch das Tunnelerlebnis, fliegen wir fast die alte Bahnstrecke entlang, an der immer noch die Bahnsignale zeigen, dass hier mal Züge fuhren.
Der letzte Aufstieg von Gersfeld Richtung Wasserkuppe führt wieder auf eines der Rhön-Plateaus, auf denen der Himmel so nah zu sein scheint. Wir rollen, oben angekommen, über den unbewaldeten Bergrücken mit Blick

Steinach ist einer der größten Ortsteile des Marktes Bad Bocklet und liegt an der fränkischen Saale.

Im Landhotel zur Grünen Kutte in Dermbach-Bernshausen steht regelmäßig frisch geräucherte Rhönforelle auf der Karte.

auf die Wasserkuppe, zu erkennen an der kugeligen Radarstation und übrigens in Hessen gelegen. Mit 950 Metern ist sie tatsächlich der höchste Berg der Rhön. Die Wasserkuppe gilt auch als „Berg der Flieger“, denn hier haben im Jahr 1911 Darmstädter Studenten ihre ersten Flugversuche mit selbst gebauten Gleitflugzeugen gemacht - die baumlose Wasserkuppe war dafür geradezu ideal. Bis heute starten Segelflugzeuge und auch Gleitschirmflieger auf der Wasserkuppe.

Entspannende Zeitreise

Auf unserer letzten Touretappe geht es gemütlicher zu. Den Saaleradweg entlang, vorbei am prächtigen Barockschloss Aschach bis zum Kurort Bad Kissingen – ein Bäder-Juwel und nicht ohne Grund von der UNESCO als Weltkulturerbe zu den „Great Spa Towns of Europe“ gezählt. Einen Kaffee in der Fußgängerzone trinken, durch die prächtige Kuranlage schlendern, ein Schlückchen von dem eisenhaltigen Wasser aus dem Rakoczy-Brunnen und zum Vergleich noch etwas Maxwasser probieren, die Blumen und Bauten bewundern und sich vorstellen, wie Sissi, Franz Joseph, Fontane, Bismarck und noch viele andere hier gekurt haben – ein Bummel durch Bad Kissingen ist wie eine entspannende Zeitreise.
Von der Saalebrücke aus schaue ich noch einmal Richtung Rhön – da hinten, das harmlos aussehende längliche Hügelchen, das ist der Kreuzberg. Unglaublich, wie sich die Dimensionen, aus der Ferne gesehen, verschieben. Ich muss da bald mal wieder hin und sie mir aus nächster Nähe ansehen, die schöne Rhön ...

Geranien, Palmen und Prachtbauten – die Fahrt durch den Bad Kissinger Luitpoldpark ist ein Augenschmaus.

Auf dem Weg zur Wasserkuppe bei Obernhausen geht es für unsere Autorin bergauf.

UNESCO-Welterbe: Bad Kissingen zählt zu den Great Spa Towns of Europe.

>INFO

DIE GPS-DATEN ZU DEN TOUREN
gibt es unter **www.bike-magazin.de**
Suchen unter **Rhön**

ANREISE

Auto: Guter Autobahnanschluss über A7, Ausfahrt Hammelburg.
Bahn: Die Regionalbahn hält aus Gemünden oder Schweinfurt kommend in Hammelburg, Fahrradmitnahme möglich. **www.bahn.de**

UNTERKUNFT

Bischofsheim-Unterweißenbrunn: Unkompliziert und sehr radfahrerfreundlich – es gibt sogar eine Fahrradwaschanlage – übernachtet man im Landgasthof und Pension Zum Löwen. Mit Gaststätte und Biergarten (DZ/F ab 50 Euro p. P.). **www.landgasthof-zum-loewen.de**
Dermbach-Bernshausen: Gemütlich und komfortabel, ausgezeichnetes regionales Essen im hoteleigenen Restaurant. Wer es romantisch mag, kann im Sternenwagen schlafen – mit direktem Blick in den sternenübersäten Nachthimmel. Landhotel zur Grünen Kutte (DZ/F ab 130 Euro). **www.gruene-kutte.de**
Hofbieber-Steens: Aus einer schlichten, in den 50er-Jahren vom Namensgeber Lothar Mai, dem damaligen Leiter des Bundesbahn-Ausbesserungswerks in Fulda, erbauten Wanderhütte ist ein schickes Hotel mit Wellnessanlage, Restaurant und Außenterrassen geworden. Berghotel Lothar Mai Haus (DZ/F ab 88 Euro p. P.) **www.lothar-mai-haus.de**
Bischofsheim-Oberweißenbrunn: Angenehme Zimmer ohne Schnickschnack, sehr freundliche Gastgeber und ausgezeichnetes Frühstück gibt's im Gasthof zum Lamm (DZ/F ab 80 Euro). **https://gasthof-zum-lamm.de**

ESSEN UND TRINKEN

Früher galt die Rhön als arme, karge Region. Auf dem Speisezettel standen eher einfaches Essen mit Milch, Kartoffeln und Kraut sowie Mehlspeisen. Heute haben einige Gaststätten und Restaurants diese Rezepte neu interpretiert. Häufig finden sich auch Gerichte mit Lamm oder Bergkäse, ausgezeichnetes Bauernbrot oder mit heimischen Kräutern gewürzte Gemüsegerichte oder – thüringisch inspiriert – Klöße.

Fränkische Bratwürste gehören zu den kulinarischen Spezialitäten im bayerischen Teil der Rhön.

SEHENSWERT

Fahrradmuseum in Bad Brückenau – eindrucksvolle Sammlung von historischen Fahrrädern, präsentiert in einer hübschen Jugendstilvilla. **www.deutsches-fahrradmuseum.de**
Schwarzes Moor – hier lohnt es sich, das Rad abzustellen und den 2,7 km langen Lehrpfad mit den vielen Hinweistafeln zu allem, was hier wächst und lebt, entlangzuwandern. **www.biosphaerenreservat-rhoen.de**
Point Alpha – die Gedenkstätte am ehemaligen US-Beobachtungsstützpunkt an der hessischen innerdeutschen Grenze erinnert eindrucksvoll an die Geschichte des Kalten Krieges. **ww.pointalpha.com**
Bad Kissingen – für die stilvolle fränkische Kurstadt sollte man sich mindestens einen halben Tag Zeit nehmen. Die Kuranlagen, die schon Persönlichkeiten wie Zar Alexander II., das österreichische Kaiserpaar Franz Joseph und Sissi oder Leo Tolstoi und sogar der Weltraumfahrer Neil Armstrong schätzten, gehört nicht ohne Grund zum UNESCO-Welterbe. **www.badkissingen.de**

RADSERVICE

Hammelburg:
Heiko's Radschuppen
www.heikos-radschuppen.com
Bischofsheim: Radsport Reder,
Tel.: 09772 930944 (keine Website)
Geisa: Abels Fahrradladen,
www.abels-fahrradladen.de
Zeitlofs-Rupboden: Fahrrad-Riemey, **www.fahrrad-riemey.de**
Bad Kissingen: Fahrrad Floth,
www.fahrrad-floth.de

MYBIKE-TIPPS

Bischofsheim: Ausgezeichnete regionale Küche in historischem Ambiente tischt die Braunsmühle mitten im beschaulichen Bischofsheim auf. **https://braunsmuehle-mirring.de**
Ginolfs: Frischer kann Fisch kaum sein: Die Fischerhütte Edwin hat eine eigene Rhönforellenzucht. Auch bei allem, was sonst noch auf die Teller kommt, steht regionale Bio-Herkunft ganz oben. Ein Muss für Fisch-Fans. **www.fischerhuette-edwin.de**

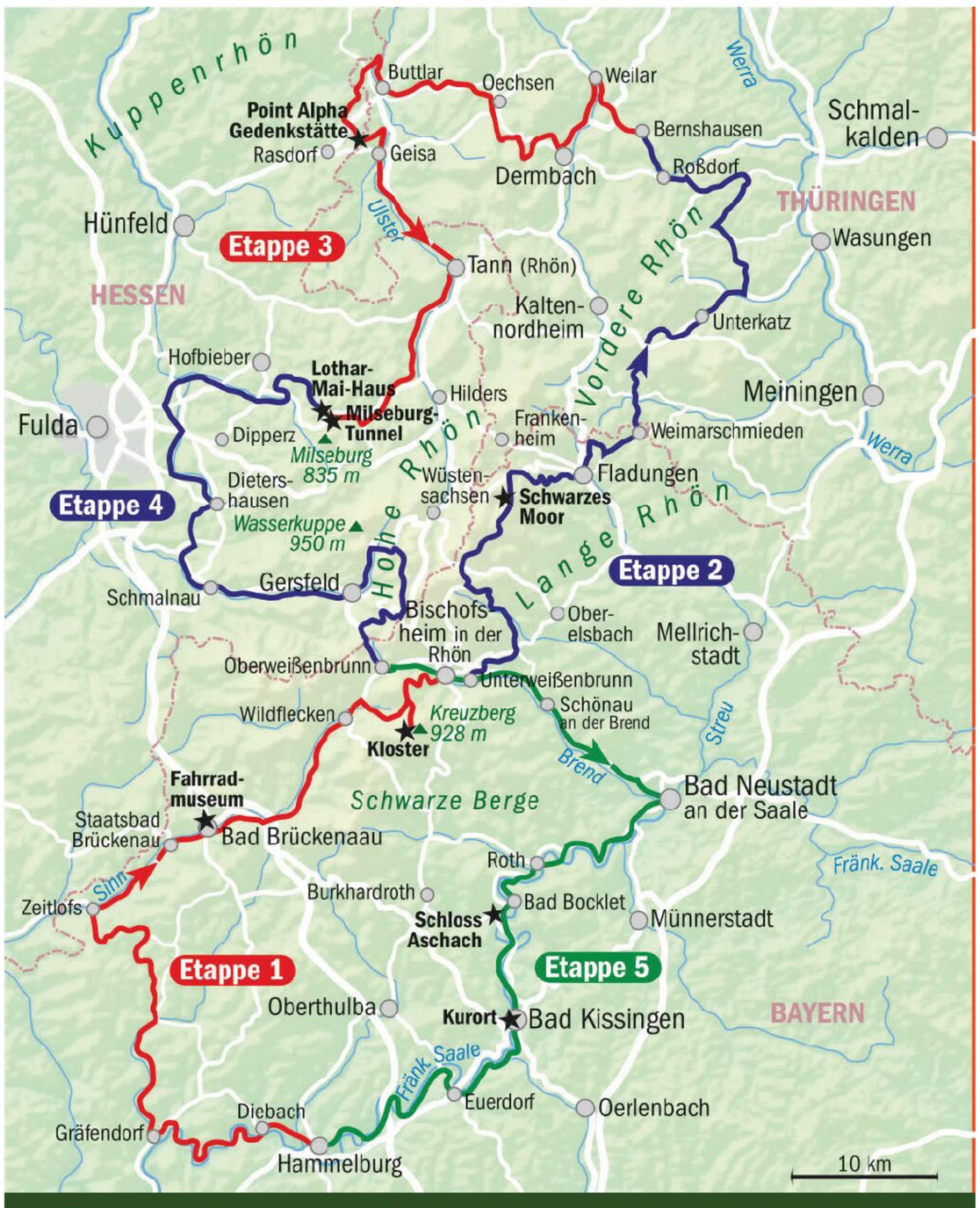
KARTEN UND LITERATUR

Franken-Reiseführer,
Michael Müller Verlag,
Autor: Ralf Nestmeyer, 22,90 Euro

INFOS

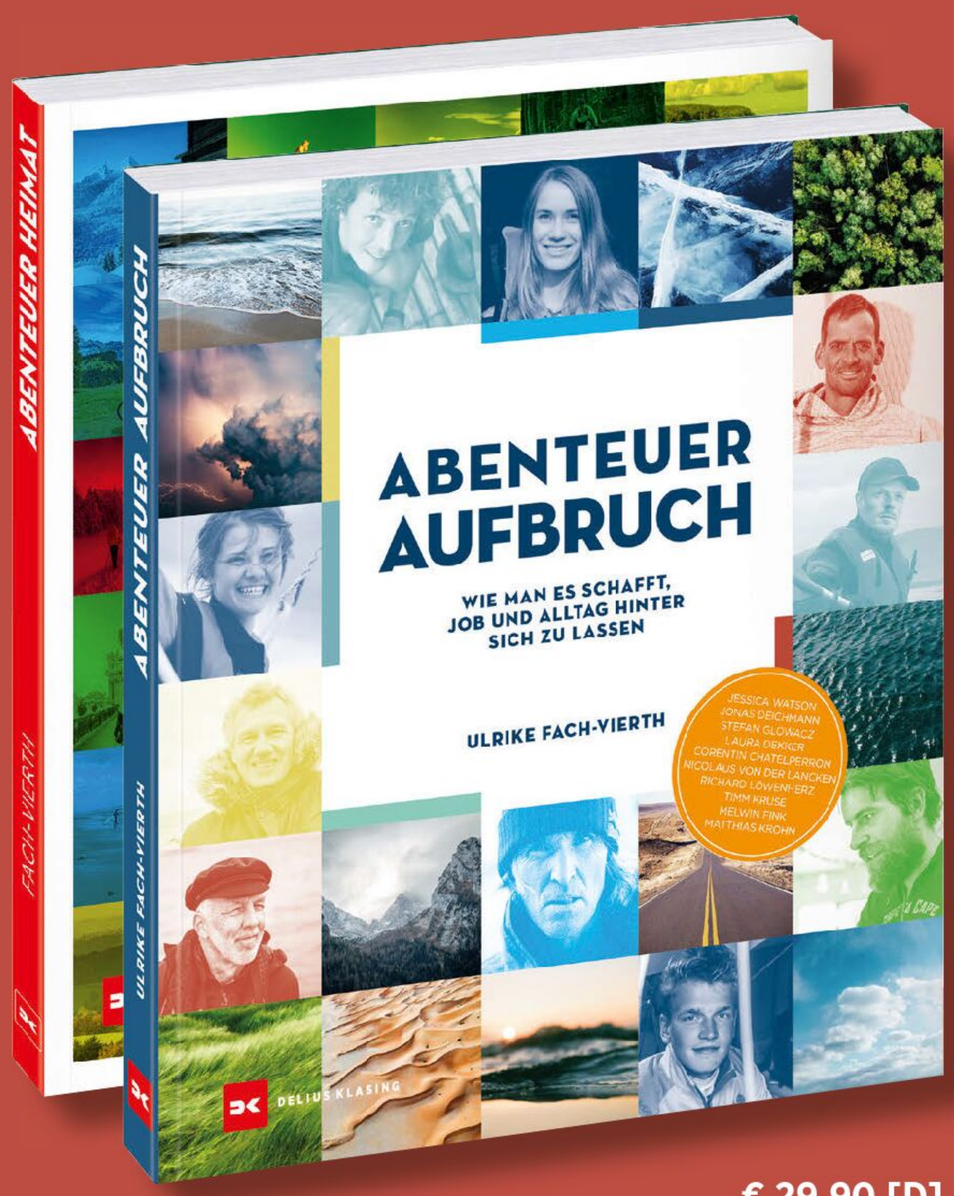
Mehr Infos, Give-aways, Gepäcktransport und Rundum-sorglos-Tourenpakete mitsamt Übernachtungen finden sich auf der Trans-Buchonia-Website von Tourguide und Rhön-Kenner Andreas Schubert. **www.trans-buchonia.de**

Geführte E-Mountainbike-Touren:
www.rhoentouren.de
Touristeninformation:
www.rhoen.info



TOURDATEN Trans-Buchonia – Gesamtlänge: 330 km – **Höhenmeter gesamt:** 5.000
Untergrund: fast durchgehend Straßen und Apshaltwege **Tourenverlauf:** Hammelburg – Bischofsheim-Unterweißenbrunn – Dermbach-Bernshausen – Hofbieber-Steens – Bischofsheim-Oberweißenbrunn – Hammelburg

AUFBRECHEN STATT BLEIBEN



€ 29,90 [D]

Abenteuer Heimat: ISBN 978-3-667-12651-1
Abenteuer Aufbruch: ISBN 978-3-667-12841-6

Dieses Buch erzählt die Geschichten von zehn Menschen, die den Mut hatten, ihr gewohntes Leben hinter sich zu lassen und ins Ungewisse aufzubrechen. Sie alle haben sich dem Risiko gestellt, ihre Komfortzone zu verlassen. In diesem Buch teilen sie ihre Erfahrungen, Ängste und Hoffnungen mit uns. Die Geschichten in diesem Buch sind geprägt von Freiheit, einzigartigen Erlebnissen und lebensverändernden Erfahrungen. Sie erzählen von den Herausforderungen, aber auch von den Belohnungen, die der Aufbruch mit sich bringt. Egal ob auf dem Boot, dem Fahrrad oder zu Fuß, ob als Teenager oder kurz vor der Rente, ob als Paar oder alleine – der Mut zum Loslassen verbindet sie alle. Denn manchmal ist Bleiben einfach keine Alternative.

DELIUS KLASING

shop.delius-klasing.de

GRÜEZI, RADFREUNDE!

Dank Velo-Masterplan wird Zürich immer mehr zur Fahrradstadt. Zudem ist die Schweizer Metropole der perfekte Ausgangspunkt für Touren ins Grüne. Da sie außerdem viele kulturelle Attraktionen bietet, hatten unsere Autoren auch bei schlechtem Wetter viel Spaß auf ihrem City-Trip.

TEXT Nadine Pahling und Alex Hüfner **FOTOS** Alex Hüfner

Zürich empfängt uns bei knackigen zwei Grad Celsius, die sich während unseres Aufenthaltes auf gerade mal maximal fünf Grad steigern, dazu gibt es permanent Regen- und Schneeschauer. Ausgiebige Radtouren? Sind bei solchen Bedingungen natürlich schwierig! Ein neuer Plan muss her. Wir studieren die „Must-sees“ von Zürich und schauen uns parallel den Wetterradar an. Mit dieser Situation haben wir nicht gerechnet. Doch schnell wird klar: Zürich ist breit aufgestellt. Die Stadt ermöglicht uns einfache und unkomplizierte Wechsel. Bei gutem Wetter sind wir outdoor per Velo unterwegs, bei Schlechtwetterfronten genießen wir indoor Kunst und Kultur.

Unser Hauptfokus liegt natürlich beim Radfahren. Und da scheint Zürich auch eine Top-Adresse zu sein: Jedenfalls richtet die Stadt bereits zum vierten Mal die Straßen-Weltmeisterschaften im Radsport aus (21.–29. September). Doch wie gut ist sie auf den „normalen“ Radfahrer ausgerichtet? Wir wollen es herausfinden. Und fahren los.

Mittendrin im Velo-Masterplan

Schnell wird klar: Es gibt es noch einiges zu tun. Doch Zürich arbeitet daran. Seit 2012 verfügt die Stadt über einen Masterplan zur Veloförderung. Erste Maßnahmen wurden bereits umgesetzt. Einwohner und Touristen können zu preiswerten Konditionen oder gar

Züri Velo ist eines von mehreren Radverleihangeboten in der Stadt.

Die MYBIKE-Autoren Alex Hüfner und Nadine Pahling in der Altstadt von Zürich.

Kunst im öffentlichen Raum findet man an vielen Orten der Stadt – hier die „Towers“ des kubanischen Künstlerduos Los Carpinteros am Escher-Wyss-Platz.

kostenfrei die Stadt per Rad erkunden. Das Bikesharing „Züri Velo“ und weitere Verleihsysteme stehen den Bewohnern zur Verfügung. Einfach und unkompliziert haben aber auch Besucher Zugriff auf Fahrräder ohne und mit elektrischem Antrieb. Direkt am Europaplatz, gleich beim Hauptbahnhof, befindet sich die Station von „Züri rollt“. Nach Vorlage eines Ausweises sowie der Hinterlegung eines Pfands von 20 Schweizer Franken kann man direkt in die Pedale treten.

Als Besitzer einer „Zürich Card“, welche die kostenfreie Nutzung des ÖPNV sowie den Besuch vieler Museen ermöglicht, bedarf es lediglich einer Zuzahlung von fünf Schweizer Franken pro Tag, und es wird eine „Zürich Card Bike“ daraus. Nach Installation der PubliBikeApp können Touristen 150 Velo-Stationen, die in der gesamten Stadt verteilt sind, nutzen.

Und wir entdecken noch mehr Einrichtungen in der Stadt, die Radfahrern das Leben erleichtern, zum Beispiel die grünen Säulen an vielen Kreuzungen. Es handelt sich um Pumpstationen. Schnell und mit einfachster Handhabung erhalten Fahrradreifen an diesen Plätzen den gewünschten Druck. Um sich mit dem Velo nicht auf viel befahrene Autostraßen begeben zu müssen, wurden zudem zusätzlich Fahrradstraßen ausgewiesen. Im Zentrum selbst gibt es auf einem Großteil der Straßen gute sichtbare Radwegmarkierungen. Doch es ist Vorsicht geboten. Die gelben Streifen allein sorgen nicht für den gewünschten Abstand zwischen Autos und Velos. Dazu sind sie äußerst schmal gehalten. Ein weiterer Risikofaktor sind die Straßenbahnschienen, die sich durchs Zentrum ziehen. Gegenseitige Rücksichtnahme ist daher oberstes Gebot.

Kunst, Kultur und Genuss

In der Kulturhauptstadt der Schweiz fällt es uns äußerst leicht, überall spannende Museen und Sehenswürdigkeiten zu entdecken. Beispielsweise beeindruckt uns das markante Großmünster, eine Kirche in der Altstadt, bereits bei der Betrachtung von außen. Doch auch in den Innenräumen des Kunsthauses staunen wir nicht schlecht: Hier sind die größten Kunstsammlungen des Landes untergebracht. Die Sammlung „Merzbacher“ sticht heraus. Im Pixelwald, eine Audio-Video-Installation der Künstlerin Pipilotti Rist, tauchen wir für einen Moment in ein Paralleluniversum ein.

Für eine Exkursion in die Welt der Schokolade schwingen wir uns wieder auf die Räder. Wir wollen zum Lindt Museum etwas außerhalb des Stadtzentrums, in Kilchberg. Der Großteil der Strecke

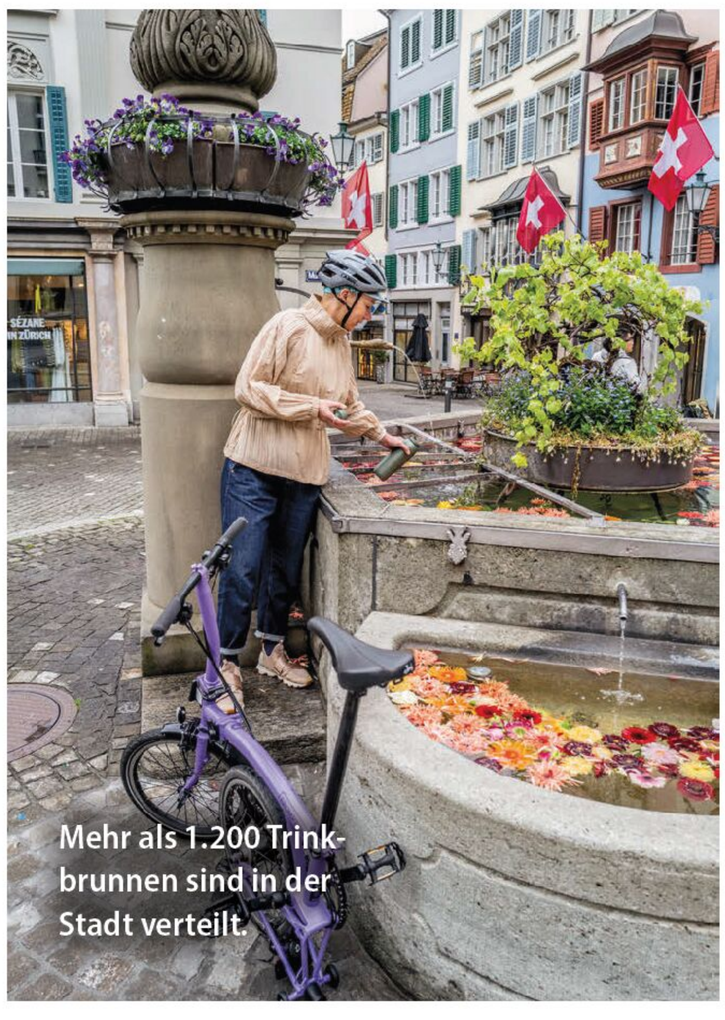
Süße Versuchung: Ein Besuch der „Lindt Home of Chocolate“ ist für Schokoladenliebhaber ein Muss bei einem Zürich-Aufenthalt.

Möglichkeiten, Kräfte in einem Café aufzutanken, gibt es in der Großstadt jede Menge.

führt am Zürichsee entlang. Bevor wir die letzten Kilometer auf die Straße wechseln, überqueren wir den Cassiopeiasteg, der die Lücke zwischen dem Hafen Wollishofen und dem Kulturzentrum Rote Fabrik schließt. Um den Uferbereich des Sees fast vollständig für alle Bewohner und Touristen zugänglich zu machen, hat man den 284 Meter langen Steg als Landverbindung eingesetzt. Die Konstruktion führt 100 Meter in den See und bietet einen Blick auf das herrliche Alpenpanorama.
Wir erreichen den imposanten Neubau, in dessen Innerem sich die große Lindt-Welt und das Schokoladenmuseum befinden. Das Erlebnis startet mit einer interaktiven Tour, führt vorbei am größten Schokobrunnen der Welt sowie einer Teststraße für neue Schokoladenkreationen. Genascht werden darf natürlich auch. An diesem Ort schlägt jedes Schokoladenherz automatisch höher. Beim Blick vor die Tür schlägt unsere Laune allerdings gleich wieder um – eine Schlechtwetterfront zieht auf. Für die Rückfahrt entscheiden wir uns deshalb, aufs Boot zu gehen. Am Zürichsee trifft man immer wieder auf Schiffsanlegehaltestellen. Individuell kann ein Ein- wie Ausstieg bei den Rundfahrten erfolgen. Wir haben Falträder dabei. Aufgrund der kleinen und kompakten Maße ist die Mitnahme kein Problem. Jedoch besitzt nicht die gesamte Flotte die benötigte Größe und den Stauraum, um Velos zu befördern. Aus diesem Grund behält es sich die Schifffahrt vor, bei Kapazitätsengpässen sowie generell auf kleineren Booten eine Mitnahme zu verweigern.

Stadt, Land, Fluss

Kunst und Genuss bietet Zürich allemal. Den Test hat die Stadt mit Bravour bestanden. Doch wie sieht es mit Entspannung und sportlicher Aktivität aus? Wie umfangreich ist das Angebot an Fahrradrouten für die City und das Umland? Wer auf die Website von Zürich Tourismus geht, wird schnell fündig bei den „Zürich Rides“. Ob fürs Gravelbike, Rennrad oder für einen Ausflug mit der gesamten Familie – die Routenauswahl ist groß. Wir entscheiden uns für die Tour „Stadt-Land-Fluss“, die man unter diesem Namen auch in der Zürich Komoot Collection findet. Schnell sind zwei kleine Anpassungen und ein Richtungswechsel vorgenommen, und schon geht es los. Das Schöne an Zürich: Egal wo man per Velo im Zentrum startet, man hat überall die Möglichkeit, in gut dreißig Minuten in der Natur zu sein.
Wir starten am Landesmuseum, welches sich direkt am Hauptbahnhof befindet. Der Weg führt uns an der Sihl entlang, wo wir nach kurzer Zeit den Friedhof Sihlfeld erreichen. Für die Züricher selbst ist das eine Parkanlage mit hohem Erholungswert. Anschließend passieren wir einige Schrebergärtensiedlungen und erreichen den Stadtrand. Der Weg führt uns zu einem höhergelegenen Biobauernhof. Oben angekommen, sind die ersten elf der 21 Kilometer langen Strecke geschafft.


Mehr als 1.200 Trinkbrunnen sind in der Stadt verteilt.

Verrücktes Design: Das Geschäft der Taschenmarke Freitag ist aus Schiffscontainern gebaut.

Halbzeit! Dort haben wir einen fantastischen Blick ins Tal – der perfekte Platz für eine Kaffeepause. Auf dem Rückweg durchqueren wir das Örtchen Schlieren, und nur wenige Minuten später erreichen wir die Limmat. Am Fluss entlang radeln wir vorbei an idyllischen Badeplätzen, zu denen auch das Flussbad „Au-Höngg“ gehört, zurück.
Einen Abstecher legen wir aber doch noch ein. Die eigens eingebaute Routenänderung verschlägt uns ins „Industriequartier“. Dafür gibt es zwei sehr gute Gründe. Der erste ist der Besuch des Flagship-Stores der Kult-Taschenmarke „Freitag“. Fast jedem Radfahrer ist dieser Name ein Begriff. Das Verrückte: Das Geschäft in Zürich wurde aus Schiffscontainern zusammengesetzt.
Die Besteigung der Container im Inneren führt zu einer Aussichtsplattform mit einem fantastischen 360-Grad-Rundumblick: Und von dort sieht man auch den zweiten der beiden Gründe unserers Abstechers: „Frau Gerolds Gartenlokal“, eine Institution in Zürich. Dieses befindet sich direkt neben dem „Freitag“-Geschäft und eignet sich ideal für eine zweite kleine Auszeit.
Nach diesem Zwischenstopp fahren wir entlang der Viaduktstraße mit ihren vielen spannenden Läden weiter, bevor es zurück zu unserem Ausgangspunkt am Landesmuseum geht.
Fazit: Die Tour, die wir gefahren sind, ist für jeden geeignet, erfordert kein erhöhtes Fitnesslevel. Die Route verbindet den urbanen Raum spielend mit der Natur. Sie ist mit jedem Radtyp befahrbar, auch auf den unbefestigten Wegen entlang der Limmat.

Der Blick zum Himmel verheißt nichts Gutes: Unsere Autoren hatten bei ihrem Zürich-Aufenthalt kein Glück mit dem Wetter.

Fahrradtunnel bald offen

Zürich überzeugt uns. Museen und historische Bauten, Rückzugsorte im Grünen, eine tolle Café-Kultur, aber auch die idyllischen Flussbäder laden zum Städtetrip ein. Die Vielfalt an Radrouten für jedes Velo und jedes Fitnesslevel runden das Angebot ab. Auch beim Masterplan zur Veloförderung tut sich in diesem Jahr noch einiges. Eines der größeren Projekte ist Ausbau und Eröffnung des Fahrradtunnels unter dem Hauptbahnhof im Sommer 2024. Durch ihn werden die Stadtbezirke künftig noch schneller und sicherer miteinander verbunden. Wer seinen Zürich-Besuch mit dem Erlebnis eines besonderen Events verbinden möchte, hat dazu ab 21. September bei der Rad- und Para-Cycling-Straßen-WM die Gelegenheit. Ist das ein Plan?

Unter abendlicher Beleuchtung bietet das Ufer der Limmat mit dem Großmünster einen romantischen Anblick.

>INFO

DIE GPS-DATEN ZU DEN TOUREN
gibt es unter **www.bike-magazin.de**
Suchen unter: **Zürich**

ANREISE

Bahn: Von Berlin mit dem ICE erreicht man Zürich in knapp zehn Stunden.

Flugzeug: Der Flughafen Zürich wird von Eurowings aus Berlin und Köln/ Bonn direkt angeflogen. Über eine direkte Bahnverbindung gelangt man in 20 Min. vom Flughafen ins Stadtzentrum.

UNTERKUNFT

www.zuerich.com/de/besuchen/uebernachten-in-zuerich

Camping: Fischer's Fritz, Seestrasse 559, 8038 Zürich. Idyllischer Campingplatz direkt am Seeufer. Der Platz ist relativ klein, deswegen sollte im Vorfeld unbedingt reserviert werden.
www.fischers-fritz.ch

SEHENSWERT

Rote Fabrik: Ein ehemaliges Fabrikareal, das als Kulturzentrum genutzt wird. Neben viel Streetart findet man dort unter anderem auch eine Fahrradwerkstatt und ein Café/Restaurant mit Seeblick. Auf dem Gelände finden diverse Kulturveranstaltungen sowie Theater- und Tanzvorführungen statt. **https://rotefabrik.ch**

Haus Hiltl: Gilt als das älteste vegetarische Restaurant der Welt. Seit 1898 verwöhnt das nach seinem Gründer Ambrosius Hiltl benannte Restaurant Vegetarier und Nichtvegetarier mit fleischlosen Spezialitäten aus aller Welt. Sihlstrasse 28, 8001 Zürich.
https://hiltl.ch/standorte/uebersicht/haus-hiltl

Lindt Museum Neben dem weltweit größten Lindt-Schokoladen-Shop bietet das Museum eine interaktive, multimediale Ausstellung über die Geschichte der Schokolade sowie deren Herstellung an. Audioguides werden kostenlos zur Verfügung gestellt. Natürlich wird auch eine kostenlose Verkostung angeboten. Ein Ausflugsziel nicht nur für Schokoladenliebhaber. Schokoladenplatz 1, 8802 Kilchberg. Eintritt: Erwachsene CHF 17 / Kinder CHF 10. Tickets am besten online kaufen. **www.lindt-home-of-chocolate.com/de**

Kunsthaus Zürich Das größte Kunstmuseum der Schweiz. Hier befindet sich eine der wichtigsten Kunstsammlungen der Schweiz: Picasso, Monet, van Gogh und Munch sind nur die namhaftesten Künstler, deren Werke dort ausgestellt sind. Das Kunsthaus ist so weitläufig, dass es nicht möglich ist, alles an einem Tag zu sehen. Tipp: Mittwochs ist das Museum gratis! Heimplatz 1/5, 8001 Zürich. **www.kunsthaus.ch**

RADSERVICE

KOSTENLOSER FAHRRADVERLEIH

Gegen ein Pfand von 20 Schweizer Franken kann man sich direkt neben dem Hauptbahnhof alle Arten von Fahrrädern kostenlos ausleihen. Darunter auch Lastenräder und Kinderräder. Velostation Europaplatz, Europaallee 7, 8004 Zürich. Täglich 08.00–21.30 Uhr.
www.zuerich.com/de/besuchen/sport/zueri-rollt

VELOPUMPSTATIONEN

Städtische Velopumpstationen (Handpumpen). Die Pumpen können gratis benutzt werden, wenn einem mal die Luft ausgeht.
www.stadt-zuerich.ch/geodaten/download/Velopumpstationen

FAHRRADVERLEIH

Publibike vermietet Bio-Bikes und E-Bikes an 130 Station im gesamten Züricher Stadtgebiet. Ein Bio-Bike kostet die ersten 30 Minuten pro Fahrt CHF 3,50, jede zusätzliche Minute wird mit CHF 0,10 berechnet. Die maximale Ausleihe beträgt 24 Stunden und kostet CHF 24.
www.publibike.ch/de/home

ZÜRICH CARD BIKE

Die „normale" Zürich Card bietet neben der freien Fahrt mit allen öffentlichen Verkehrsmitteln (2. Klasse mit Tram, Bus, Bahn, Schiff und Seilbahn) in der Stadt Zürich und in der näheren Umgebung zahlreiche weitere Vergünstigungen in Museen, Clubs und mehr. Mit der Zürich Card Bike können zusätzlich die Publibikes kostenlos ausgeliehen werden. Kosten: 24 Stunden CHF 34 / 72 Stunden CHF 65. **www.zuerich.com/de/zuerichcard**

MYBIKE-TIPPS

RAD-WELTMEISTERSCHAFTEN 2024 (21.–29.9.)

Zum vierten Mal werden die UCI Straßenradsport-Weltmeisterschaften in und um Zürich ausgetragen. Erstmals sind die Paracycling-Straßenweltmeisterschaften 2024 „integraler Bestandteil" der WM.
https://zurich2024.com

TRINKBRUNNEN

Für frisches und erstklassiges Trinkwasser ist in Zürich stets gesorgt – dank der mehr als 1.200 Brunnen, die in der Stadt alle paar Meter zu finden sind. Damit gehört die Schweizer Metropole zu den brunnenreichsten Städten der Welt überhaupt!

RADREISE-VERANSTALTER

www.bajabikes.eu/de/fahrradtour-zuerich
www.zuerich.com/de besuchen/e-bike-touren-in-zuerich

REISEFÜHRER, KARTEN, INFOS

www.zuerich.com/de
www.zurichrides.ch

TOURDATEN Zürich
Länge: 21 km (+ Abstecher zum Lindt Museum und zum Taschengeschäft Freitag)
Höhenmeter gesamt: 80

Bei Toolse hat die Route Erstkontakt mit der sanft anschwappenden Ostsee.

NORDOST-PASSAGE

Kleines Land am Ostseestrand: Estland wirbt mit einer Mischung aus Natur, Geschichte und reichlich Ruhe um Radler. Auf dem Weg vom Zentrum zur Küste liegen kleine Entdeckungen mit speziellem Charme.

TEXT & FOTOS Jörg Spaniol

Beim Sommerfest in Altja treffen sich die Einwohner zu Kaffee, Kuchen – und leckeren Waffeln mit Erdbeermarmelade.

Das Inland ist abseits von Seen oder Naturreservaten eher unspektakulär, aber dafür herrlich ruhig.

Wir wissen nicht, was die estnische Katze sagt. Aber Schieben dürfte hier kein Fehler sein.

Der Spätsommer schickt dunkle Wolkenbänke über die menschenleeren Äcker nördlich von Äksi. Die Wolken hängen tief, und manche streicheln die Landschaft mit grauen Regenstreifen, triefnass wie die Fäden eines Wischmobs. Und genau so ein himmelhohes, graues Monster navigiert pfeilgerade auf uns zu. Wo sich verstecken, wenn weder eine Bushaltestelle noch irgendein Vordach in der Nähe sind? Wir reißen die Regenklamotten aus den Satteltaschen, doch die erste estnische Wanderdusche ist schneller … Lektion eins: Skandinavisches Wetter ist launisch. Lektion zwei: Nicht überall ist die Welt derartig mit Architektur zugestellt wie zu Hause in München.
Schon das ist eigentlich ein gutes Argument für eine Radreise. Kurz gerechnet: Wenn die eigene Heimatstadt mehr Einwohner hat als dieses ganze Land, muss es dort doch fast zwangsläufig wunderbar ruhig und entspannt zugehen? Und den Rest finden wir heraus. Fünf Tage haben wir uns dafür freigenommen und eine Route geplant, die neben der etwas bekannteren Ostseeküste auch das Binnenland erforscht.

Spuren der Deutschbalten

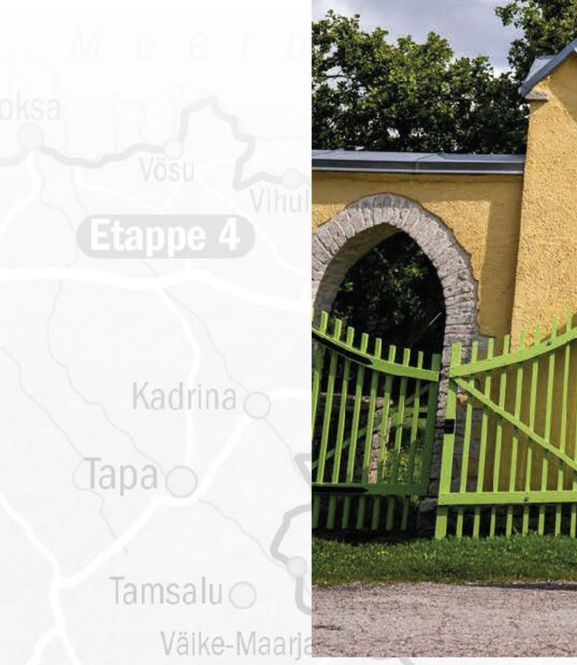
Im Zentrum von Tartu verläuft die gefühlte Startlinie zur ersten Etappe auf sehr grobem Kieselpflaster, das die Packtaschen rappeln und hüpfen lässt. Die zweitgrößte Stadt des Landes mit knapp 100.000 Einwohnern hat sich herausgeputzt, um 2024 als „Europäische Kulturhauptstadt“ zu glänzen. Gepflasterte Straßen sind auch in Tartu kein Zeichen von Armut, sondern – genau wie in historischen Innenstädten in Deutschland – Zeugnis von stolzem Geschichtsbewusstsein. Ohnehin wirken Tartus historische Fassaden ausgesprochen vertraut und sozusagen … deutsch.
Wie praktisch, dass das EU-Land Estland ein besseres Mobilfunknetz hat als Deutschland, denn so lässt sich der Eindruck gleich verifizieren. Also: Seit dem Mittelalter und bis ins 20. Jahrhundert waren in Estland große Teile des Adels und der kulturellen Elite sogenannte Deutschbalten, die seit dem 12. Jahrhundert einwanderten und erst mit dem Hitler-Stalin-Pakt ganz überwiegend das Land verließen. Auch die Familien von Prominenten wie dem verstorbenen FDP-Politiker Otto Graf Lambsdorff oder dem österreichischen Bundespräsidenten Alexander Van der Bellen sollen estnische Wurzeln haben. Die Online-Enzyklopädie kennt Hunderte mehr und weiß auch, dass Tartu einst den deutschen Namen Dorpat trug. Dem Exodus der Deutschbalten folgten 50 Jahre Sowjetherrschaft, die 1991 endeten. Seitdem entwickelt sich das Land ganz eigenständig weiter – mit deutlich westlichem Aroma, aber einer sehr speziellen Sprache.

Tückische Sprache

In Jögvere, einem kleinen Provinzstädtchen, streifen wir durch den Supermarkt und machen aus schierer Höflichkeit einen Fehler: Das „Tere“, also „Hallo“, mit dem wir auf Estnisch an der Bedientheke grüßen, ruft eine von vorne bis hinten unverständliche Antwort hervor. Estnisch klingt zwar melodisch und nett, ist aber im globalen Maßstab ein echtes Minderheitenprogramm. Es hat lustige Worte wie „Öötöö“, was „Nachtarbeit“ heißen soll, oder „Asjaajaja“, der Angestellte. Nicht einmal die benachbarten Letten oder Finnen verstehen so etwas

Estlands mit knapp 100.000 Einwohnern zweitgrößte Stadt Tartu ist dieses Jahr „Europäische Kulturhauptstadt“.

Gepflegtes Kulturerbe: Die Ursprünge der Kirche von Simuna liegen im 13. Jahrhundert.



Russen, Dänen, Deutscher Orden … Die Burg Wesenberg bei Rakvere wechselte immer wieder ihren Besitzer.

Der Sandstrand lässt auf ein Bad hoffen, doch die Ostsee ist hier flach wie ein Kuchenteller.

ohne Weiteres. Zum Glück interpretiert die Thekenkraft unseren fragenden Blick richtig und schwenkt auf Englisch um. Mit gefüllten Packtaschen rollen wir weiter und treffen viele Kilometer lang niemanden, der uns mit rätselhafter Sprache verwirren könnte.
Auf den Spuren des Eurovelo-Fernwanderweges Nr. 11 und dem selbst gestrickten Abstecher unseres GPS-Gerätes folgen wir asphaltierten Radwegen, kleinen Straßen und ganz selten einem Stückchen Schotter. Im direkten Umland von Tartu sieht es kaum anders aus als irgendwo im nördlichen Deutschland. Wellig ist es. Zwischen großen Äckern und großen Brachflächen rollen wir der Küste entgegen, mancher Weiler ist umstellt von bröckelnden Wohnriegeln voll postsozialistischer Tristesse. Plötzlich befiehlt die rosa Linie auf dem Navi einen Schlenker in eine Talsenke – und zu einem poetisch schönen Ausflugsgebiet.

Zug der Kraniche

Oberhalb des Porkuni-Sees steht ein fast purpurrot gestrichener, schlossähnlicher Gutshof aus deutschbaltischer Zeit zwischen alten Bäumen. Eigentlich beherbergt er eine Schule, doch die ist zumindest momentan geschlossen. Das Gebäude bröckelt, Laub liegt auf der Terrasse, ein Ort von zeitlos-melancholischer Schönheit. Direkt dahinter senkt sich die Straße zu einem kleinen Strandbad mit Sprungturm und einem Imbisspavillon. Die Hauptsaison ist vorbei, der angelegte Sandstrand ist fast menschenleer und das dunkle Wasser nordisch erfrischend. Als es auf der Haut trocknet, schwenkt der Blick über die Inseln im See, den Schilfgürtel rundum und zu einem Schwarm aus Hunderten Kibitzen, die als dunkle Wolke über dem moorbraunen Gewässer flattern.
Estland ist ohnehin ein beliebtes Ziel für Birdwatcher. Einen Tag später steht im vermeintlichen Niemandsland ein großer Reisebus am Weg, umstellt von Menschen in erd- und schlammfarbener Kleidung. Sie haben mannshohe Stative aufgebaut, ausgestreckte Arme zeigen auf einen weit entfernten Waldrand. „Wir lieben die Kraniche“, sagt ein Herr aus Norwegen, als er kurz den Kopf vom Fernglas wegdreht, und ein Mitreisender aus Deutschland freut sich, dass er die riesigen Zugvögel ungestört und glasklar im Okular sieht. Kein Spaziergänger mit Hund, kein Jogger wird sie hier aufscheuchen. Als am Abend kraftvoll schräge Laute vom Himmel tönen, heben auch wir die Köpfe: Lange Ketten aus gestreckten Vogelleibern gleiten über den Himmel. Ihre estnische Sommersaison wird in wenigen Tagen beendet sein, denn der skandinavische Herbst kommt früh.

Kilometerbreite Kiefernwälder voller Blaubeeren und Pilze säumen die Küste.

Durch den Küstenwald

Nach zwei Etappen werden die Inseln aus hochgewachsenen Kiefern immer größer, bis die Äcker und Wiesen schließlich ganz verschwinden. Leuchtend grünes Moos und niedrige Blaubeerbüsche bedecken den Boden zwischen den Bäumen, enorme Pilze drücken ihre Kappen ans Licht. Es riecht feucht und sehr pflanzlich. Wäre dies der Frühsommer, würde jeder Stopp hier in einem durstigen Mückenschwarm enden, doch heute sind unsere kurzen Hosen okay. Wir zupfen ein paar Beeren, rollen weiter nordwärts und stehen plötzlich an einem Ufer aus rötlichen, veralgten Kieseln, über die sanft das Wasser plätschert. Seltsam. War hier ein See eingezeichnet? Der Blick geht nach oben. Kein Ufer in Sicht. Das muss die Ostsee sein! Sie hat einfach begonnen, ganz ohne Dünen und echten Strand. Zwischen meinem Vorderreifen und der finnischen Hauptstadt Helsinki liegen nur unfahrbare 75 Kilometer Salzwasser.

Nach links geht es weiter Richtung Tallinn. Die Kette wandert zwischen den Gängen auf und ab, denn der Küstenwald wirft kurze Wellen, und die einspurige Straße slalomt um kleine Lichtungen mit unterschiedlich großen Holzhäusern. Immer wieder leuchten rote, gelbe, braune Häuser zwischen den Stämmen durch, viele davon penibel gepflegt. Und weil heute das Wochenende beginnt, stehen vor manchen glänzende große Autos. Ein Sommerhaus an der Küste ist für wohlhabende Esten und die vom Land in die Stadt Gezogenen ein willkommener Luxus. Fast immer auf großen Grundstücken und mit reichlich Abstand zum Nachbarn wird gegrillt, Rasen gemäht, Ball gespielt – oder Haus und Hütte werden mit vereinten Kräften winterfest gemacht. Im Landesinneren soll es bis unter minus 30 Grad kalt werden, und über die Ostsee führen dann bisweilen Eisstraßen.

Die Altstadt von Tallinn ist top saniert und ein beliebtes Ziel bei Reisenden aus aller Welt.

Sommer in Tallinn

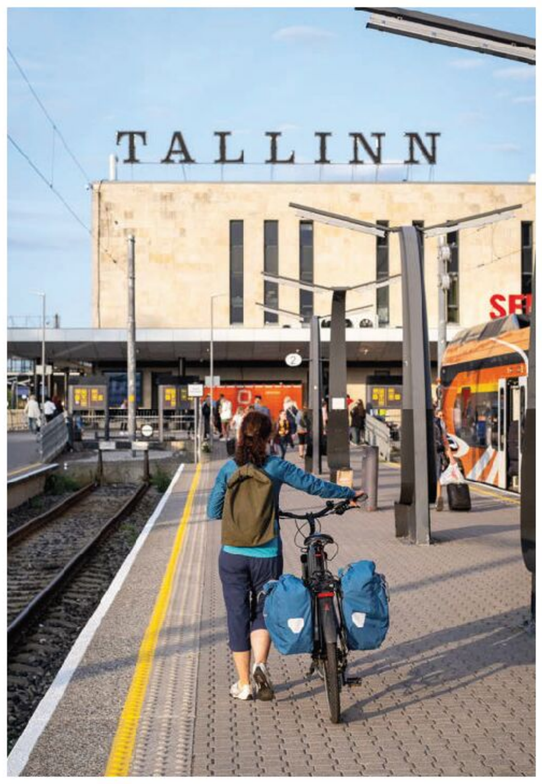
Als wir an einem Samstagabend in Tallinn einrollen, ist der Sommer jedoch noch in vollem Gange: Touristen aus aller Welt und die Esten selbst flanieren durch die schmucke Altstadt. Es ist ein junges, bunt gemischtes Publikum, das die Gassen und Straßen füllt. Man gönnt sich ein paar teure Drinks oder Eiskugeln, speist international – und ist gefühlt Welten entfernt von dem weiten Land drumherum, in dessen Wellen und Wäldern neugierige Radler zur Ruhe kommen.

>INFO

DIE GPS-DATEN ZU DEN TOUREN
gibt es unter **www.bike-magazin.de**
Suchen unter **„Estland“**

ANREISE

Die einfachste Variante ist ein **Direktflug nach Tallinn,** etwa mit Air Baltic. Wer mehr Zeit und weniger Geld hat, kann über den **Fernbus** nachdenken: **Ecolines.net** fährt (in wenigstens 24 Stunden) von Berlin nach Tallinn – ab 40 Euro!
Estland hat ein **modernes Bahnsystem** (**elron.ee**, auch auf Englisch), allerdings nur wenige



Estlands Bahnsystem ist modern und fahrradfreundlich.

Abfahrten auf dem platten Land. Radstellplätze am besten reservieren. Wer spontan zusteigt, kann im Zug bezahlen.

UNTERKUNFT

In den Städten ist die Auswahl groß, auf dem Land eher gering. Das kann die Etappenplanung beeinträchtigen. Preise und Ausstattung der moderneren Hotels liegen auf demselben Niveau wie in Deutschland.

ESSEN & TRINKEN

In den Orten im Inneren des dünn besiedelten Landes sind Restaurants selten. **Es empfiehlt sich, die Tagesverpflegung mitzunehmen.** Die Supermärkte sind gut ausgestattet. Ungewöhnlich gut gegessen haben wir im italienisch inspirierten **„Pompei“ in Tartu** (**pompei.ee**), das den Einsatz regionaler Zutaten forciert. Die estnischen Restaurantpreise entsprechen ungefähr den deutschen.

REISEZEIT

Anfang Juni bis Ende August. Wie in anderen Ländern der Region beginnt der kurze touristische Sommer um den 21. Juni und dauert sechs Wochen. In dieser Zeit sind Hotelreservierungen sehr empfohlen. Schon in der zweiten Augusthälfte schließen Teile der touristischen Infrastruktur, obwohl das Wetter noch einladend wäre.

UNSERE TOUR

Fünf Etappen, ca. 350 Kilometer und 1.500 Höhenmeter.
Von der Universitätsstadt Tartu über Jögeva, Rakvere und das Landgut Vihula nach Tallinn.

STRECKENCHARAKTER

In Estland existieren diverse markierte Fernradwege, die sich zur digitalen Planung anbieten. Bis auf bewusst eingebaute Abkürzer auf Schotter sind wir diesen auf Asphalt gefolgt. Meist verlaufen sie auf kaum befahrenen Nebenstraßen. Unsere Strecke orientiert sich an der **Eurovelo-Route 11**. Die Etappen sind sowohl im Inland als auch an der Küste wellig, mit durchschnittlich etwa 500 Höhenmetern auf 100 Kilometern. Wir haben die Esten als rücksichtsvolle Autofahrer erlebt.

RADSERVICE

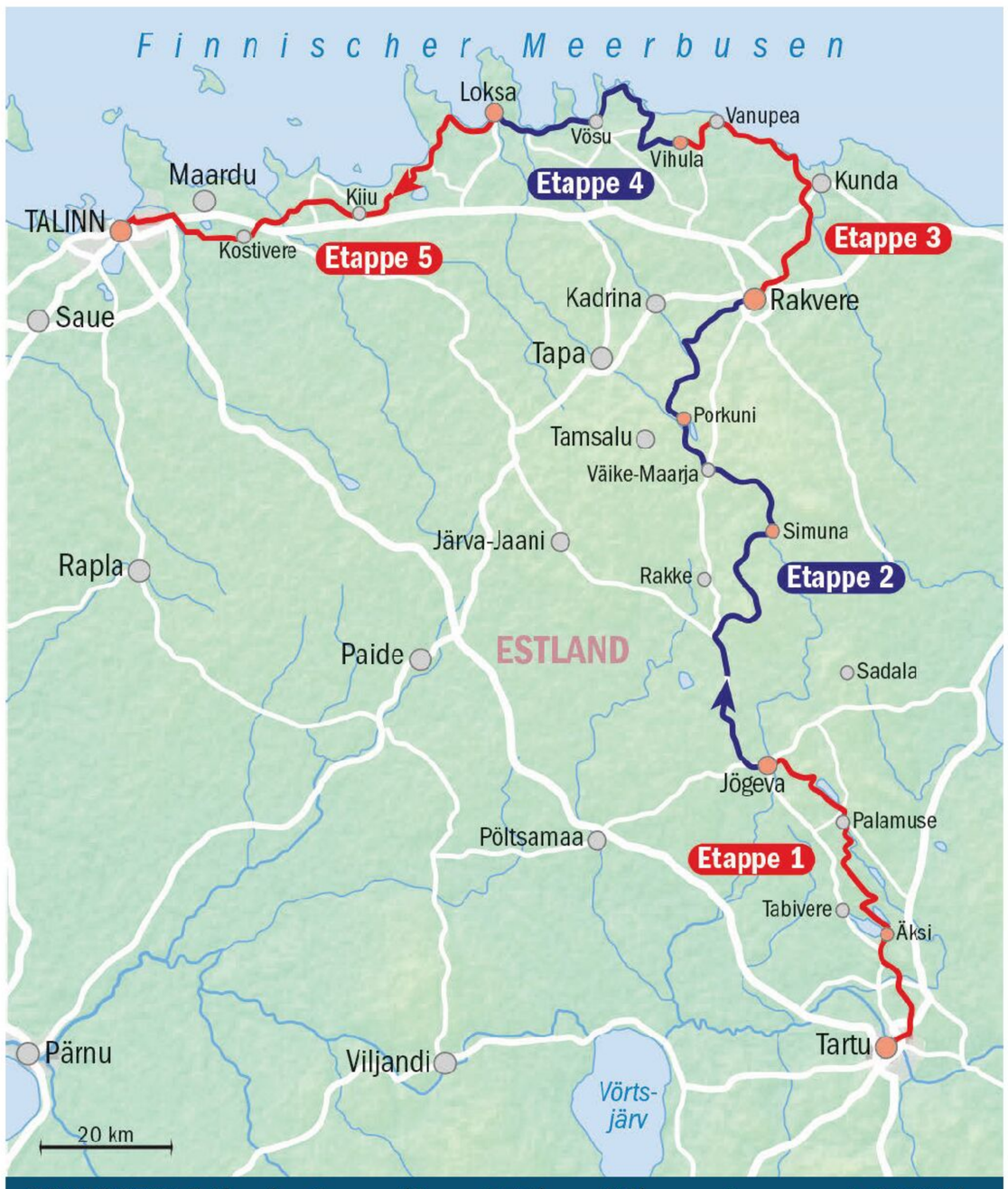
CityBike in der Altstadt von Tallinn (**citybike.ee**) bietet Touren an und vermietet Fahrräder (20 Euro) und Pedelecs (Cube) schon ab 30 Euro pro Tag. Nicht nagelneu, aber völlig ausreichend.

SPRACHE

Estnisch und teilweise Russisch – was ein Hindernis wäre, wenn Englisch nicht so verbreitet wäre.

INFOS

www.visitestonia.com/de



TOURDATEN Estland – Gesamtlänge: 350 km – Höhenmeter gesamt: 1.200 Hm
TOURENVERLAUF Bahntransfer von Tallinn nach Tartu: 2 Stunden. 1. Etappe: Tartu – Jögeva: ca. 65 km, 2. Etappe Jögeva – Rakvere: ca. 70 km, 3. Etappe Rakvere – Toolse – Vihula: 52 km, 4. Etappe Vihula – Vösu – Loksa: ca. 45 km, 5. Etappe Loksa – Kiju Tallinn: ca. 75 km

Fette Beute: Die Hagebutten sind fast so groß wie Golfbälle.

Eiszeitgletscher haben solche riesigen Murmeln aus Granit an die Küste transportiert.

VORSCHAU 5/2024

Die nächste MYBIKE-Ausgabe erscheint am 20. August 2024.

Abenteuer Ardéche

Vom wilden Canyon bis zum Bahntrassenweg Dolce Via – MYBIKE erkundete die Region im Südosten Frankreichs.

ALARM - ALARM - ALARM

Das geliebte, teuer bezahlte Rad öffentlich abzustellen gibt trotz gutem Schloss oft kein gutes Gefühl. Eine Lösung: elektronisch aufrüsten! Wir beschäftigen uns intensiv mit Alarmanlagen und GPS-Trackern fürs Bike.

DIY-Grundstock

In jeder Ausgabe ermutigen wir unsere Leser, einfache Arbeiten am Rad selbst zu erledigen. Neben Know-how ist dafür nur wenig, aber das richtige Werkzeug nötig. MYBIKE zeigt, welche Tools man unterwegs und zu Hause braucht.

Im Test: Minimal-Assist-E-Bikes

Weniger Gewicht, mehr Leichtigkeit: E-Bikes mit kleineren Motoren und Akkus bringen frischen Wind in die Szene. Wir testen die Top-Modelle.

SCAN ME!

2 x MYBIKE frei Haus zum Probelesen!
Sichern Sie sich die nächsten beiden MYBIKE-Ausgaben zum Sonderpreis von nur 9 Euro statt 13 Euro. Dazu erhalten Sie ein Geschenk Ihrer Wahl. Einfach anrufen unter 0521/55 99 55 und Aktionsnummer 05923 angeben.
Oder online bestellen: jetzt-lesen.link/mybike-05923-vs

Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass in der Vorschau angekündigte Themen aus aktuellem Anlass verschoben werden können.

MYBIKE

MYBIKE REDAKTION Redaktionsbüro Wipperfürth GmbH, Schanzenstraße 36, Geb. 31a, 51063 Köln, Tel. 0221/9608-400, E-Mail: info@mybike-magazin.de, Internet: www.bike-magazin.de

HERAUSGEBER Thomas Musch

CHEFREDAKTEURIN Barbara Merz-Weigandt, Steinerstr. 15d, 81369 München, Tel. 089/72960-20

CHEFIN VOM DIENST Nicole Pest

REDAKTION Georg Bleicher, Timo Dillenberger, Andreas Mayer, Wilfried Spürck

DIGITAL-REDAKTION Sebastian Brust, Thomas Goldmann, Sandra Schuberth, Marc Strucken

BILDREDAKTION Horst Fadel

LAYOUT Michèle Dirkes, Jan Lindlar, Michaela Steiger, Christina Weyerstrass

MITARBEITENDE DIESER AUSGABE
Christiane Bertelsmann, Alex Hüfner, Nadine Pahling, Sissi Pärsch, Jörg Spaniol

KARTEN Geodaten: ©OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA, Design: Jochen Fischer

DELIUS KLASING

Ein Unternehmen der Mediengruppe Klambt

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21, 33602 Bielefeld, Tel. 0521/559-0, Fax 0521/559 114, E-Mail: info@delius-klasing.de,

VERLEGER Lars Joachim Rose

GESCHÄFTSFÜHRUNG Rüdiger Dienst, Tim Ramms

PUBLISHERIN Nicole Schwenck

LEITER DIGITAL Ralf Beutler

GESAMTVERTRIEBSLEITUNG Markus Klei, Klambt Pressevertrieb GmbH

VERTRIEB MZV GmbH & Co. KG, 85716 Unterschleißheim, www.mzv.de

PRESSE & BUCH IM BAHNHOF

MEDIA SALES
Carmen Kleinfeldt, Jan Magatzki
Klambt Media Sales GmbH, Gänsemarkt 21–23, 24, 20354 Hamburg
Es gilt die aktuelle Preisliste Nr. 7
Ansprechpartner unter www.klambt-mediasales.de

MEDIA SALES MARKENARTIKEL
BCN Brand Community Network GmbH, Arabellastraße 23, 81925 München
Es gilt die aktuelle Preisliste, siehe brand-community-network.de
Head of Publisher Management: Julia Hartz v. Zacharewicz
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Caroline Vogt

PRODUKTION Marc Ahrens, Beate Klein

REPRODUKTION Klambt Pixel Circus

DRUCK Vogel Druck und Medienservice GmbH, 97204 Höchberg

LESERSERVICE Delius Klasing Verlag GmbH, Postfach 2401, 49014 Osnabrück, Tel. 0521/559-955, Mo–Fr von 8–18 Uhr, Sa von 10–14 Uhr, E-Mail: abo@delius-klasing.de

WEBSHOP www.shop.delius-klasing.de

ABONNEMENT
Print (6 Ausgaben): 36,90 (Deutschland), 47,90 Euro (Ausland), jeweils inkl. Versandkosten
Print + Digital (6 Ausgaben): 41,90 Euro (Deutschland), 52,90 Euro (Ausland), jeweils inkl. Versandkosten
Digital (6 Ausgaben): 29,90 Euro
Das Abonnement ist nach Ablauf der Mindestbezugszeit jederzeit kündbar.
Einzelheftbestellung www.shop.delius-klasing.de/zeitschriften

ISSN 2569-0434

VERÖFFENTLICHUNGSRECHTE
Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung des Verlages. Durch Annahme eines Manuskriptes erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.

Im Delius Klasing Verlag erscheinen außerdem

EMTB TOUR FREERIDE bike surf Yacht classic boote EXCLUSIV gute Fahrt PORSCHE KLASSIK MODELL

Fotos: Abus, AdobeStock/angloma, Henning Angerer, Hersteller

25x ALPEN-GLÜCK

€ 34,90 [D]
ISBN 978-3-667-12655-9

Diese Fortsetzung von Band I „Die schönsten E-Bike-Touren in den Alpen“ stellt 25 schöne Routen in den Alpen vor. Unterteilt in verschiedene Schwierigkeitslevel machen die Touren es nicht nur sportlichen Radfahrern, sondern Jedermann möglich, mit dem E-Bike die Schönheit der Alpenwelt zu erkunden. Zum Beispiel auf dem Dolomiten-Radweg Val di Fassa, dem Salinenradweg im Chiemgau oder dem Loisach-Radweg im Süden Bayerns. Es werden Ein- und Mehrtagestouren vorgestellt, die die Reisenden hinauf zu leicht erreichbaren Almen und Berggasthäusern führen, vorbei an Schlössern, Klöstern und anderen Kulturdenkmälern – alles mit viel Spaß und ohne Stress.

Der Autor im Podcast „Meilen & Zeilen“:
#81 E-Bike-Traumtouren in den Alpen
mit Armin Herb

MEILEN ZEILEN ABENTEUER-PODCAST

DELIUS KLASING

shop.delius-klasing.de

...überall, wo es Podcasts gibt!

Spotify link

PODCAST

QiO

ONE BIKE FITS ALL

EINS für dein Stadtleben

+ Passt für jede*n von 160 cm - 190 cm Körpergröße
+ Umfangreiches Zubehör für individuelle Bedürfnisse
+ Agiles Fahrgefühl und maximaler Fahrspaß
+ Kompakt und platzsparend zu verstauen

Für noch mehr Komfort: **Entdecke das neue EINSx.**

QiO-BIKES.COM

24 SEITEN CAMPING-SPECIAL

HAPPY URLAUB
So geht nachhaltiges Campen!

CAMPING FÜR ANFÄNGER
Unsere besten Tipps für den ersten Camping-Urlaub

TRENDALARM 2024
Das ist in Sachen Camping angesagt

5 TOP-SPOTS FÜR ABENTEURER

CAMPEN MIT DEM FAHRRAD
Profi Sara Hallbauer im Interview über den Trend Bikepacking

Eine Sonderbeilage von MYBIKE surf bike

momentum

Design for urban life.

The new Compakt E+,
small but mighty.

Erfahre mehr über
die neuen Modelle.

momentum® Bicycles
www.momentum-biking.com/de

Powered by
GIANT Deutschland GmbH

Mobiles Reisen – das ist mehr als eine Urlaubsform. Es ist ein Lebensgefühl. Der CARAVAN SALON Düsseldorf verwandelt sich für alle Camping-Begeisterten ab dem 30. August 2024 zum Zentrum der Caravaningwelt.

CARAVAN SALON DÜSSELDORF

HAPPY NEW CAMPING-YEAR 2024!

Planen Sie auch schon Ihren nächsten Camping-Trip? Dann sind Sie nicht alleine. Auch 2024 entscheiden sich mehr Menschen denn je für einen Camping-Urlaub. Während man sich in südeuropäischen Ländern dem „Glamping-Trend" – was das ist, erfahren Sie ab Seite 4 – verschrieben hat, lieben Urlauber in skandinavischen Ländern 2024 den Nervenkitzel. Sie gehen Wildcampen! Gemäß einer Studie von Statista wird 2024 der Umsatz des Camping-Markts weltweit voraussichtlich bei über 44 Mrd. Euro liegen, wobei in den USA der größte Umsatz erzielt werden wird. Grund genug, das Thema in diesem Heft einmal genauer zu beleuchten.

Wir haben gefragt: Was sind die Camping-Trends 2024? Welche Gadgets kann man auf der Reise wirklich gebrauchen? Und welche Campingplätze am Wasser sollte man dieses Jahr besuchen? Zudem haben wir von Athletin Sara Hallbauer einige Tipps für die nächste Bikepacking-Tour bekommen. Ab Seite 12 hat sie uns verraten, was den Trend Bikepacking ausmacht und was man am besten zur nächsten Tour mitnimmt. Wer nach der Lektüre unseres Hefts in Sachen Camping nicht genug bekommen kann, dem empfehlen wir einen Besuch des CARAVAN SALONS in Düsseldorf. Dort präsentieren in 16 Hallen und dem Freigelände die wichtigsten Aussteller der Branche Caravans, Reisemobile und Campervans für jeden Geschmack und jedes Budget. Zusätzlich gibt es eine große Auswahl an Themen rund um Zubehör, technisches Equipment, Mobilheime, Caravaning- und Campingzubehör, Outdoorbekleidung und -ausrüstung, Reisedestinationen, Campingplätze sowie Reisemobilstellplätze. Vom 30. August bis zum 8. September 2024 kann man die Messe besuchen. Doch jetzt erst einmal: Viel Spaß mit unserem Heft.

Cover: Shutterstock/Richard Semik; Foto: Messe Düsseldorf / tillmann

IMPRESSUM

Eine Sonderpublikation von MYBIKE SURF BIKE
Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21, 33602 Bielefeld

Redaktionsleitung	Projektleitung	Grafik	Druck
Mirijam Pelikan (Storyboard GmbH)	Amelie Pfeiffer (Storyboard GmbH) Barbara Merz-Weigandt (Delius Klasing Verlag GmbH)	Lillian Peters (Storyboard GmbH)	Stark-Druck GmbH

INHALT

4 TRENDALARM
Camping im Mini-Format, ein Wasser-Zelt oder auch Solo-Travelling: An diesen Trends kommt niemand vorbei

6 CAMPING FÜR ANFÄNGER
Wir haben die besten Tipps und Tricks für das erste Mal Campen und auch Profis können hier noch etwas lernen

10 DIE PERFEKTEN CAMPING-GADGETS
Vom Handfeger über ein Luftsofa - diese Alltagshelfer gehören ins Gepäck

12 CAMPING + BIKE = BIKEPACKING
Profi Sara Hallbauer verrät uns alles, was man zum Campen mit dem Fahrrad wissen muss

16 TOP-SPOTS
Ob Surfen, Stand-up-Paddlen, Biken oder Campen: Diese Plätze sollte man kennen

20 NACHHALTIG CAMPEN
So geht es wirklich

Hoch im Kurs: Der neue CLIFF 600 von Sunlight. Ein schlichtes, sportliches und zudem stylisches Modell ohne Schnickschnack, das bereits ab 48.999 Euro erhältlich ist. Für Reisehungrige und Abenteuerdurstige

TRENDALARM

Das Thema Camping hat in den letzten Jahren einen regelrechten Hype erfahren. Seit 2006 entwickelt sich die Branche kontinuierlich weiter. Und auch 2024 scheint ein vielversprechendes Jahr für die selbstbestimmte Urlaubsform mit Do-it-yourself-Charakter zu werden. Was dieses Jahr „in“ ist? Hier kommen die fünf heißesten Camping-Trends 2024.

„PËRSHËNDETJE!“

Albanien ist ein wahrer Geheimtipp unter Campern. Wie lange das noch der Fall sein wird, ist nach diesem Jahr fraglich. Doch warum ist Albanien unter Reisenden en vogue? Zum einen aufgrund der niedrigen Unterhaltskosten. Das südosteuropäische Land auf dem Balkan gilt im Vergleich zu Frankreich und Co als günstiges Reiseland. Wichtig ist nur, in der heimischen Währung namens Lek zu bezahlen. Auch der Euro wird akzeptiert, teilweise allerdings nur mit Gebühr.
Das beliebte Wildcampen ist mit der ein oder anderen Ausnahme vor Ort offiziell erlaubt. Heißt: Man kann an schönen Spots einfach stehen bleiben und bei Bedarf auch übernachten. Genial! Wichtig zu wissen: Die Promillegrenze liegt in Albanien für Fahrzeugführer bei 0,1, das Tempolimit beträgt innerorts generell 35 km/h und Kartenzahlung wird meist nicht akzeptiert. Sonst ist Albanien landschaftlich ein Highlight für Urlauber, die fernab von Touristenströmen 2024 experimentierfreudig campen möchten. Übrigens: „Përshëndetje!“ ist albanisch und bedeutet „Hallo“.

SOLO-REISEN

Sein Selbstbewusstsein steigern, den Trip genauso planen, wie man will und ein ganz anderes Gefühl von Freiheit erleben, dafür steht der Trend: Solo-Travelling. Der ist nun auch im Camper-Life angekommen. Besonders bei Reisenden zwischen 25 und 34 Jahren ist die Reiseform beliebt. Wenn man allein die nächste Tour startet, sollte man beachten, nicht zu weit weg von der Zivilisation zu übernachten und das Lager für die eigene Sicherheit immer frühzeitig aufzuschlagen. Sonst steht dem Solo-Abenteuer dieses Jahr aber nichts mehr im Weg.

WASSER-LUST

Wasser ist seit langem für seine heilende Wirkung bekannt und das ist auch Campern durchaus bewusst. Eine aktuelle Kundenumfrage von campspot.com belegt: 64 % der Camper geben an, dass nahe gelegene, natürliche Wasserflächen wie Flüsse oder Seen zu ihrem Gefühl der Entspannung beitragen. Insbesondere fühlen sich fast drei von vier Campern in einer Seenlandschaft am entspanntesten, verglichen mit anderen Landschaftstypen. 63 % dieser Befragten sind für ihren Campingtrip 2024 an Wasseraktivitäten wie Strandbesuche, Bootfahren, Kajakfahren, Angeln und Paddelbootfahren interessiert. Eines ist also klar: 2024 geht es für viele Camper ans Wasser und falls noch der perfekte Platz fehlt, finden Sie einige Inspirationen ab Seite 16.

CAMPING IM MINI-FORMAT

Die Idee von „Micro Camping“ ist einfach: Gegen einen Obolus vermieten Privatleute einen kleinen Teil ihres Grundstücks für eine kurze Zeit an Urlauber. Die Vorteile liegen klar auf der Hand. Von Bauernhöfen über versteckte Gärten oder auch einem Weingut, man entdeckt auf diese Weise besondere Orte. Portale wie Camperland, Campspace, You and a View oder auch ZeltzuHause bieten die Plattform, um den perfekten Stellplatz für das etwas andere Camping-Erlebnis zu finden.

SICH TREIBEN LASSEN

Umgeben von Wasser, fernab von überfüllten Campingplätzen, kann man sich im Shoal Tent der Marke Smithfly in den Schlaf wiegen lassen. Wie die innovative, schwimmende Zeltkonstruktion funktioniert, beschreiben die Macher auf ihrer Webseite folgendermaßen: „Es gibt keine Zeltstangen, die Zeltstruktur ist komplett aufblasbar und hält in diesem Zustand auch starken Winden problemlos stand.“ 2,4 x 2,4 Meter misst das Zelt und geschlafen wird auf dem mit Luft angefüllten Boden. Selbst Prominente wie Chrissy Teigen haben via Social Media schon ihr Interesse bekundet. Einziger Wermutstropfen: Der Preis für das besondere Mobil ist gesalzen, denn die Macher wollen 2.899 Dollar für das Hausboot der anderen Art.

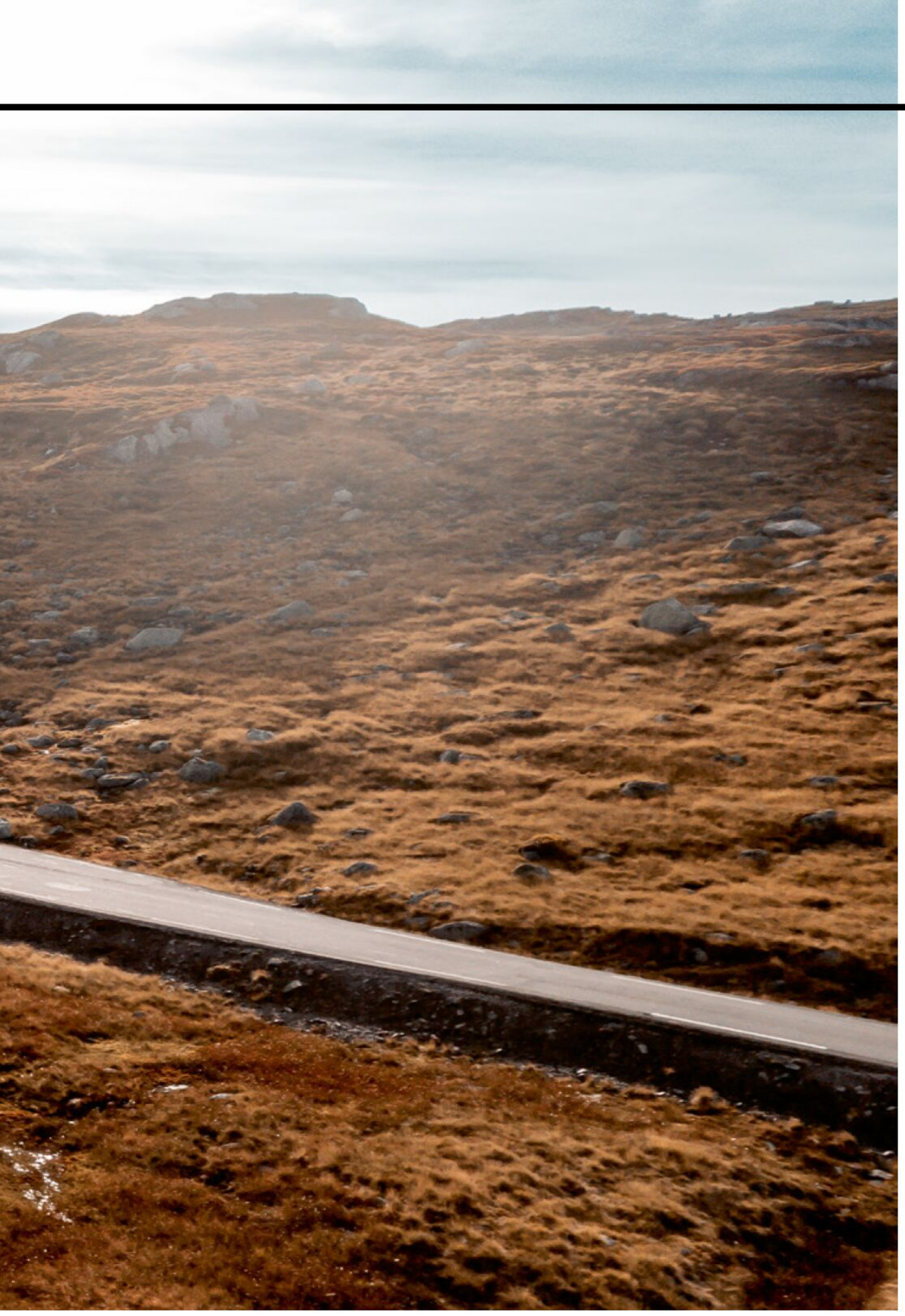
Fotos: Shutterstock/Mariia Korneeva, Martin Erd Photographer, PR, iStock/Paolo Grazioso, iStock/simon2579, iStock/alsem

CAMPING FÜR ANFÄNGER

Spontanität, Freiheit und das Entdecken der Natur – dafür steht ein Camping-Urlaub. Doch geht es das erste Mal zum Campen, stehen viele vor unbekannten Herausforderungen, denn alles ist neu. Die besten Tipps und Tricks der Redaktion für eine stressfreie und trotzdem erlebnisreiche erste Camping-Reise kommen hier.

Reservieren ist Pflicht! Denn sonst sind die besten Stellplätze in der Front-Row weg.

Fotos: PR Material von LMC



1 DER WEG IST DAS ZIEL

Viel zu lange Fahrtstrecken, eine schlecht geplante Route und als Kirsche auf der Torte steht man nach Stunden mühsamer Fahrt vor einem ausgebuchten Campingplatz. Das sind klassische Fehler von Camper-Neulingen. Wichtig ist, dass gerade der erste Campingtrip niemals zu weit weggeht. Nicht umsonst wählen über die Hälfte der deutschen Camper das Heimatland selbst als Ziel. Für die perfekte Campingreise gilt: Der Weg ist das Ziel. Denn entscheidet man sich bei der Planung gegen Standardstrecken, kann man bereits bei der Fahrt den Ausblick genießen – und umfährt auch den ein oder anderen Stau. Mit Kindern als Beifahrer sollte man nach ca. drei Stunden eine Pause einlegen und auch Tagesetappen planen, die 200 Kilometer nicht übersteigen, so Camping-Profi Daniel Schmidt.

2 ANDERE LÄNDER, ANDERE SITTEN

Falls es doch weiter weggeht, ist es wichtig, sich über Straßenverkehrsregeln und Mautgesetze im Ausland zu informieren. So dürfen Fahranfänger in Italien zum Beispiel in den ersten drei Jahren nach Führerscheinerwerb nur 90 km/h auf Landstraßen und 100 km/h auf Autobahnen fahren. Mit Wohnmobilen unter 3,5 Tonnen sollten Erwachsene dagegen die 130 km/h auf der italienischen Autobahn nicht überschreiten. Auch die mautrechtlichen Gesetze können in Italien gut zu Buche schlagen. Fast alle Autobahnen, einige Pässe und Tunnel sind nämlich mautpflichtig. Das sind nur einige der italienischen Besonderheiten. Wichtig ist, dass man sich informiert, denn hohe Bußgelder können ein Loch in die Reisekasse reißen.

3 CAMPER-ÜBERGABE – DAS IST BEI DER ABHOLUNG ZU BEACHTEN

Um das Camper-Leben kennenzulernen, mietet man für die erste Tour am besten das Gefährt der Wahl. Während die meisten Deutschen einer aktuellen ADAC-Umfrage zufolge zum Wohnmobil greifen – dicht gefolgt vom Camping-Van – empfehlen Experten bei der Frage nach der Unterkunft, die eigenen Bedürfnisse zu analysieren. Mit wie vielen Personen bin ich unterwegs? Wie viel Komfort ist mir wichtig und welches Budget habe ich zur Verfügung? Bei der Camper-Übergabe mit dem Vermieter ist eines wichtig: Nehmen Sie sich Zeit. Kind und Kegel zu diesem Event besser nicht mitnehmen, denn die Einweisung ist das A und O. „Man sollte vor Ort das Fahrzeug unbedingt und bestenfalls zu zweit auf Vorschäden überprüfen und diese auf einem Übergabeprotokoll vermerken," so der Rat von Daniel Schmidt. Auch Videos können weiterhelfen. Die meisten Hersteller haben mittlerweile Tutorials online und so gelingt das richtige Hantieren mit der Toilettenkassette, der Stromversorgung und der Gasflasche bestimmt.

**Daniel Schmidt,
Marketing-Manager bei der
LMC Caravan GmbH & Co. KG**

Für den Camping-Enthusiasten ist das Verreisen auf vier Rädern „eine der schönsten Urlaubsformen überhaupt." Seine Top-Tipps: Für An- und Abreise immer etwas mehr Zeit einplanen und in Foren und mit Checklisten (zum Beispiel via www.lmc-caravan.com) online informieren.

Der Camper Van – wie dieser von LMC – ist kompakt, wendig und agil. Das ideale Gefährt für flexible Abenteuer.

Bei E-Bikes Akkus und nicht fest verbaute Gegenstände wie Packtaschen, Luftpumpen oder Körbe während der Fahrt entfernen. Anschließend separat im Fahrzeug verstauen.

Enge Tunnel oder Durchfahrtsbeschränkungen: Navigationssysteme, die extra für Campingfahrzeuge sind, können diese Strecken ausschließen.

4 WEGEN ÜBERFÜLLUNG GESCHLOSSEN? SO BELÄDT MAN RICHTIG

Eine einfache Regel lautet: Die Ladung im Camper sollte möglichst tief zwischen den Achsen verstaut und vor Fahrtantritt ordentlich gesichert werden, um größeren Schaden zu vermeiden. Was hilft, ist eine Packliste mit den nötigsten Dingen, denn Neu-Camper neigen dazu, viel zu viel einzupacken. Das maximale Gesamtgewicht des Campers ist jedoch relevant. Man findet es in Teil 1 der Zulassungsbescheinigung. Camper sollten also den Taschenrechner zur Hand nehmen: Gesamtmasse minus Leergewicht ergibt die Zuladung. Wenn diese überschritten wird, dann kann es – gerade im Ausland – teuer werden. Nicht vergessen: Auch Fahrräder oder E-Bikes müssen mitgerechnet werden. LMC Marketing-Manager Daniel Schmidt rät dazu – gegen eine kleine Spende in die Kaffeekasse – bei Entsorgungsbetrieben oder Agrarhändlern um die Ecke auf die Waage zu fahren.

5 ZWEIRÄDER RICHTIG VERSTAUEN

Immer mehr Camper nehmen ihr Fahrrad mit und möchten darauf nicht mehr verzichten. Je nach Art des Wohnmobils gibt es unterschiedliche Möglichkeiten, die Zweiräder zu verstauen. Einige Fahrzeuge haben eine Heckgarage. Sie hat zwei große Vorteile: Die Räder können nicht gestohlen werden und sind nach der Fahrt sauber und fahrbereit. Wenn man motorisierte Zweiräder oder mehrere Räder transportieren möchte, empfiehlt es sich, auf Fahrradträger zur Montage am Chassis oder an der Heckwand zurückzugreifen. Wer das Rad im Innenraum transportieren muss, für den gibt es transportable Bodenhalterungen. Zur Sicherheit immer mit Zugbändern an den Seitenwänden befestigen. Falls man sich den Camper mietet, muss man im Voraus klären, welche Möglichkeiten es für den Fahrradtransport gibt.

6 DIE ERSTE FAHRT – CAMPER FAHREN LEICHT GEMACHT

Bevor man das erste Mal oder auch generell mit dem Camper losfährt, checkt man: Ist die Ladung gesichert? Sind alle Fenster inklusive Dachluke geschlossen? Ist die Landstromverbindung getrennt und die Beleuchtung im Inneren ausgeschaltet? Um unnötigen Energieverbrauch zu vermeiden, sollte auch die 12V-Versorgung ausgeschaltet sein. Sprit spart man, indem man mit dem Verkehr mitschwimmt und nicht immer auf der Überholspur unterwegs ist. Außerdem sollte man die Größe des gemieteten Campers nicht unterschätzen. Häufig werden Seitenspiegel etc. angefahren, da man Breite oder Höhe des Fahrzeuges nicht richtig einschätzt. Das lässt sich verhindern, indem man vor der ersten großen Fahrt einmal eine kleine Teststrecke zurücklegt.

7 ENDLICH DA!

Ist man schließlich am Campingplatz der Wahl angekommen und hat sich bei der Rezeption angemeldet, geht der erste Weg mit dem Camper zur End- und Versorgung. Hier füllt man den Frischwassertank auf. Dann heißt es Einparken in die Parzelle: Orientieren Sie sich dabei am besten an Ihren Mitcampern. Hat man den perfekten Stand gefunden, wird der Camper mit Keilen ausgerichtet. Das klappt mit Holz- oder Kunststoffkeilen unter den Rädern, damit der Wagen waagerecht steht. Anschließend unbedingt mit einer Wasserwaage im Inneren kontrollieren.

8 CAMPING-KNIGGE: DAS IST DIE ETIKETTE AUF DEM PLATZ

Es gibt ein paar ungeschriebene Regeln, an die man sich auf dem Campingplatz halten sollte. Dazu zählt: Immer in Schrittgeschwindigkeit fahren, Hunde an der Leine führen und die Privatsphäre der anderen Gäste respektieren. Deshalb sollte man nicht über fremde Parzellen laufen und alle Wohnmobile in die gleiche Richtung zeigen lassen. Das Abwasser des Campers sollte man nur in den dafür vorgesehenen Stationen entleeren und auch der Müll muss immer fachgerecht entsorgt werden. Und niemals – wirklich niemals – den Frischwasserschlauch zum Ausspülen des WC-Kanisters nutzen.

Fotos: PR Material von LMC

9 ACHTUNG DIEBSTAHL: SO SICHERN SIE IHREN CAMPER

Eine unbeschwerte Zeit beim Camping wünschen sich alle Urlauber. Beachtet man einige Dinge, ist auch die Sicherheit beim Urlauben auf vier Rädern gewährleistet. Generell – wie auch bei anderen Urlauben – gilt: Schmuck und Wertgegenstände am besten zu Hause lassen. Notfallnummern hat man immer bereit. Geld trägt man möglichst am Körper. Den Wagen immer abschließen und nur auf ausgewiesenen Campingplätzen übernachten. Niemals an Raststätten im Wagen eine Nacht verbringen. Zudem empfiehlt es sich, als Anfänger nicht wild zu campen. Aber gerade in Deutschland ist festzuhalten, dass Campen zu den sichersten Urlaubsarten zählt und die Kriminalität auf den Plätzen sehr niedrig ist, bestätigt auch Daniel Schmidt. Wer sich trotzdem absichern möchte, kann mit Lenkradkrallen, Zusatzschlössern oder einer Alarmanlage nachhelfen.

10 UND TSCHÜSS! DAS PERFEKTE URLAUBSENDE

„Nehmen Sie sich genug Zeit für die Rückreise. Nichts ist schlimmer, als auf den letzten Drücker zuhause anzukommen und das z. B. gemietete Fahrzeug noch nachts auspacken zu müssen, weil es am nächsten Morgen wieder beim Vermieter stehen muss. Daher hierfür lieber einen Tag mehr einplanen," so der Profi. Doch sobald die Heim- oder Weiterfahrt ansteht, ist es wichtig, dass man den Camper wieder in den fahrbereiten Ausgangszustand versetzt. Sitze in Fahrposition stellen, das Abwasser und die Toilette leeren, den Müll entsorgen. Wenn man auf matschigem Untergrund steht, braucht man manchmal externe Hilfe, um das Gefährt aus der Parzelle zu ziehen. Das kündigt man am besten am Vortag beim Platzwart an.

KOCHE
MIT DEM
MOJA
STOVE
WIE IN
DEINER KÜCHE,
EGAL WO
DU BIST.
PRIMUS
PRIMUSEQUIPMENT.COM

UNS GEHT EIN LICHT AUF

Leicht, nachhaltig und ganz schön nützlich ist die Terra Scout H Stirnlampe von Silva. Mit über 350 Lumen, einem Nachtsichtmodus, IPX5 Wasserdichtung und Batteriestandsanzeige begleitet die Kopflampe aus Pflanzenfaser und recyceltem Kunststoff uns durch das nächste Abenteuer.
70,00 €, www.silvasweden.com

LUFTIG, LEICHT, LÄSSIG

Einfach mal entspannen – mit dem innovativen Luftsofa Lamazac 3.0 von Fatboy kein Problem. Innerhalb von Sekunden kann die Luft-Lounge befüllt und verschlossen werden. Nicht durch das klassische Aufblasen, sondern indem man das Kissen einfach durch die Luft zieht. Sobald es auf der Tour weitergeht, lässt man die Luft spielend einfach wieder aus dem Sofa. Die Hülle ist leicht in einer kleinen Tragetasche zu verstauen.
89,00 €, www.fatboy.com

CAMPING-GADGETS FÜR ALLE FÄLLE

Die passende Ausrüstung macht beim Camping DEN Unterschied. Hier sollte man gut überlegen, was man zum nächsten Outdoor-Urlaub einpackt und was besser daheim bleibt. Diese Gadgets sind auf jeden Fall einen Blick wert.

BIKE-PACKING DELUXE

Ob für einen frisch gebrühten Kaffee oder auch ein köstliches Dinner: Primus launchte diese Kollektion exklusiv für Bikepacker, Gravel Biker, Pendler, Mountainbiker, Rennradler oder Genussbiker. Biker only also? Auf keinen Fall! Auch Camper und Outdoorfreunde, die mit leichtem Gepäck reisen wollen, werden hier fündig. Die Kollektion namens Feed Zone besteht aus dem Lite Plus Kocher, Kaffee- & Teepresse, Trinkflaschen, Mug, Trailspork, Longspoon und Cap.
Niklas Liljedahl, Head of Product und Supply Chain von Primus, ist sich sicher: „Die Primus Feed Zone Kollektion ermöglicht es, unterwegs ganz einfach eine Tasse Kaffee oder sogar eine komplette Mahlzeit zu genießen. Sie wiegt inklusive Kocher, Kaffeepresse, Becher und Rolltop-Tasche weniger als 1 kg.“ Noch mehr zum Thema Bikepacking erfahren Sie ab Seite 12.
Trekkingkocher: **149,95 €,** Cap: **24,95 €,** Bikebottle: **16,95 €,**
www.primusequipment.com

IM HANDUMDREHEN

Was sehr banal klingt, ist im Camper-Leben ein wirklicher Game-Changer: der Handfeger. Das Besondere an diesem Modell sind die Silikonborsten. Denn das dänische Duo der Brand Eva Solo weiß, wie man schönes Design und Funktionalität vereint. Das Material der Borsten ermöglicht das nasse und trockene Kehren. Ideal, um den Camper-Van oder das Mobil sauber zu halten.
59,95 €, www.evasolo.com

KLEIN ABER OHO

Der Scrubba-Waschbeutel ist die kleinste und leichteste Möglichkeit, seine Wäsche zu waschen. Er eignet sich perfekt für das nächste Reise- oder Campingabenteuer. Ausgestattet mit einem flexiblen Waschbrett im Inneren, ermöglicht der patentierte Waschbeutel im Taschenfomat überall eine manuelle Wäsche in nur wenigen Minuten.
51,95 €, www.thescrubba.online

Fotos: PR; Stills: PR

SONNEN-POWER

Ab nach draußen, Sonne tanken und dieser Powerbank geht der Saft so schnell nicht mehr aus! Die perfekte Kombination aus Solar-Powerbank und kabelloser Ladestation namens Powerbank PLUS von XLayer, lädt zum fast autarken Campen ein. Und falls die Sonne sich mal nicht blicken lässt, kann per USB-Port die Energiereserve aufgeladen werden.

ab 35,00 €, www.xlayer.de

HAUTSACHEN

Ein kleines Pflegeritual, das Outdoorfreunde niemals vergessen sollten, ist die Anwendung von Sonnencreme. Egal ob Winter oder Hochsommer – die UV-Strahlung ist auch da, wenn sich die Sonne nicht wirklich blicken lässt. Das heißt, jeden Morgen eincremen. Für Beauty-Neulinge empfiehlt es sich, in eine Kombination aus Pflege und Lichtschutz zu investieren. Die Anti-Aging-Tagespflege A4 Day Watch mit einem LSF 30 von A4 COSMETICS wirkt wie ein Schutzschild vor frühzeitiger, lichtbedingter Hautalterung wie Falten, Hyperpigmentierung, Feuchtigkeits- und Festigkeitsverlust.

50 ml ab 179,00 €, www.a4cosmetics.de

DER ALLESKÖNNER

Egal ob Frischwasser holen oder abspülen: Die faltbare Schüssel mit auslaufsicherem Rand, in quadratischer Form und mit standfestem Boden ist ein Allround-Talent. In vier Größen mit bis zu 50 Litern Fassungsvermögen ist die Folding-Bowl von Ortlieb erhältlich.

ab 28,00 €, www.ortlieb.com

SUNLIGHT Neuheit 2024

BEST PRICE
BEST PERFORMANCE
BES CE
BEST P MANCE

Das perfekte Entry-Modell für alle mit Abenteuerhunger: Der neue CLIFF auf Peugeot Basis kommt ohne Schnickschnack, dafür zum starken Preis. Schon ab 48.999 €.

Abbildung ähnlich. Irrtümer und Änderungen bleiben vorbehalten.

Sunlight

SATTELFEST INS ABENTEUER

Weg vom Überflüssigen, hin zum Wesentlichen: Dafür steht Bikepacking wie keine andere Urlaubsart. Vor einem liegt der Horizont, unberührt und einladend. Jeder Tritt in die Pedale führt tiefer in die Natur, auf Pfade, die nur darauf warten, entdeckt zu werden. Hier zählt nicht das Ziel, sondern der Weg.

Ein Tag ohne Radeln ist für Bikepacking-Profi Sara Hallbauer wie ein Morgen ohne Frühstück, einfach nicht vollständig.

Fotos: Giovanni Caldera (@peak.42) ;Stills: PR

WAS IST BIKEPACKING?

Bikepacking verwandelt jede Radtour in ein minimalistisches Abenteuer. Man ist mehrere Tage mit dem Fahrrad unterwegs und reist hierbei mit leichtem Gepäck. Denn die Zeiten der großen Satteltaschen sind passé. Die Ausrüstung – Zelt, Schlafsack, Kleidung und Verpflegung – wird in speziellen Taschen direkt am Rahmen, Sattel und dem Lenker befestigt. Der Reiz? Absolute Freiheit – Bikepacking bietet Unabhängigkeit und Flexibilität auf zwei Rädern. Während im Zug oder Auto die Natur schnell vorbeizieht, ist sie beim Bikepacking Teil des Reiseerlebnisses.

WELCHES FAHRRAD IST GEEIGNET?

Bevor man die Welt des Bikepackings erkundet, sollte man sich eine entscheidende Frage stellen: Was treibt Sie an? Die Geschwindigkeit auf dem Asphalt oder eher die unberührten Pfade abseits der Strecke? Die Antwort bestimmt, welches Fahrrad am besten zu Ihnen passt. „Für Asphalt verlasse ich mich auf mein Rennrad, für Schotterwege auf mein Gravelbike und für anspruchsvolles Gelände nehme ich mein Mountainbike“, erklärt Hallbauer, „Am Anfang sollte man sich nicht zu sehr stressen – oft reicht das Fahrrad aus, das man bereits besitzt.“ Der Trend geht unter Bikepackern zum Gravelbike, dem Allrounder. Aber Vorsicht: Wenn Sie Routen mit technisch schwierigen Abschnitten wählen, sollten Sie kein zu dünnes Reifenprofil haben und eher auf ein Mountainbike setzen.

WAS PACKE ICH EIN?

„Was man mitnimmt, hängt immer von der Schlafstrategie ab“, so Hallbauer. Übernachtet man im Hotel, kann man natürlich getrost auf das Zeltequipment verzichten. Hallbauers ultraleichtes Zelt passt neben den Regenklamotten in die Lenkertasche. Ihre Kleidung für die Nacht besteht meist aus einem Longsleeve-Shirt, einer Hose, warmen Socken und einer Mütze. All das plus eine warme Daunen-Jacke, das Erste-Hilfe-Set und den Schlafsack packt sie in die Satteltasche. In die Oberrohrtasche kommen dann Riegel und die Elektronik, beispielsweise die Powerbank. Schwere Gegenstände, wie Essen, Werkzeug und der Wassertank verstaut man in der Rahmentasche. „Der Schwerpunkt des Fahrrads verlagert sich auf diese Weise in die Mitte und nach unten. Man ist so bestens gewappnet für Offroad-Strecken“, sagt Hallbauer.

Sara Hallbauer
Bikepacking-Profi

Sara Hallbauer kam auf Umwegen zum Bikepacking: Als leidenschaftliche Sportlerin hatte sie eine Vorliebe für das Reiten, den Berg- und den Skisport. Doch als ihr geliebtes Pferd eingeschläfert werden musste und ein Ski-Touren-Unfall zu einem gebrochenen Knöchel führte – musste ein neues Hobby her. Ihr Arzt empfahl Radfahren zur Genesung. Hallbauer verliebte sich sofort in diese Aktivität. Schnell war der Entschluss gefasst, mit dem Rad längere Touren zu fahren. Im Jahr 2020 nahm sie an der Bikepacking Transgermany Tour teil. Eine Tour vom Rhein bis zum Kap Arkona, die quer durch Deutschland führt. Seitdem hat die Sportlerin an vielen offiziellen Bikepacking-Rennen teilgenommen, unter anderem dem Transcontinental Race, Northcape 4000 und Race across France. Auch privat reist sie gerne mit dem Fahrrad in den Urlaub, allerdings in gemütlicherem Tempo.

Mini-Standluftpumpe von Lezyne, 160 psi/11 bar, ca. 55 Euro

Fahrradtaschen von CYCLITE: robuste Food Pouch, ca. 40 Euro (links) und wetterfeste Oberrohrtasche, ca. 90 Euro (unten)

Multifunktionswerkzeug TOM 18 aus rostfreiem Chrom-Vanadium-Werkzeugstahl von SKS GERMANY, ca. 17 Euro

Ultraleichtzelt „Lizard Seamless“ für Sommer, Frühjahr und Herbst von VAUDE für 1-2 Personen, ca. 650 Euro

Leichter Rennradhelm „uvex rise“ mit schnelltrocknender Helmpolsterung von uvex, ca. 120 Euro

WEGWEISER: DREI APPS AUF TOUR

Egal ob es um das Planen, Aufzeichnen oder Teilen von Radtouren geht – diese drei Apps verhelfen Ihnen zum Bikepacking-Glück.

Outdooractive:
Outdooractive bietet zuverlässige Routen, Wetterprognosen, Sprachnavigation und vieles mehr. Sogar Unterkünfte lassen sich über die App finden.

Strava:
Strava sticht besonders durch die Heatmaps hervor. Diese zeigen die am häufigsten befahrenen Routen weltweit und helfen Radlern dabei, neue und beliebte Strecken zu entdecken.

Komoot:
Komoot berücksichtigt bei der Tourplanung das persönliche Fitnesslevel, den gewünschten Schwierigkeitsgrad und die Landschaft.

6 SCHNELLE TIPPS VON SARA HALLBAUER

1. Langsam Tritt fassen
Die Entfernung sollte bei der ersten Tour nicht zu groß sein. Je nach sportlichem Level reichen 60-100 Kilometer an einem Tag. „Es bietet sich an, Familie und Freunde zu besuchen und erst nach und nach längere Routen zu planen“, so Hallbauer. „Aber keine Sorge, Bikepacken ist nichts anderes als Fahrradfahren, das kann echt jeder.“ Übrigens, wer seine erste Bikepacking-Tour mit dem Mountainbike plant, kann seine Downhill-Skills bei DAV-Technikkursen auffrischen.

2. Keine Ausreden
Das Wichtigste ist, einen Termin im Kalender zu buchen und dann auch wirklich loszufahren. „Man sollte sich nicht von Regen abschrecken lassen. Auch bei schlechtem Wetter macht Bikepacking Spaß“, so Hallbauer. Sie empfiehlt den Meteo Blue Wetterradar, um bspw. Pausen während Regenschauern einzulegen.

3. Nicht ohne mein Flickzeug
Wer länger mit dem Rad unterwegs ist, muss gewisse Reparaturfähigkeiten beherrschen. Schlauch und Mantel flicken zu können, sind das A und O – sonst findet Ihre Radtour ein schnelles Ende. Hallbauer rät, ein Werkzeug-Tool, Flickzeug, eine Luftpumpe, einen Ersatzschlauch sowie mindestens drei Reifenheber einzupacken.

4. Trinken, Trinken, Trinken
Auf dem Fahrrad vergisst der ein oder andere die Zeit. Dabei ist Flüssigkeitszufuhr unerlässlich. Auch hin und wieder einen Riegel zu snacken, sorgt für die nötige Energie beim Bikepacking.

5. Tabu: Wildcampen
„Beim Begriff Wildcampen hat man direkt die Romantik von einem Zelt in der Natur im Kopf. Aber das ist ein großes Problem für Natur und Wildschutz“, so Hallbauer. In Deutschland ist Wildcampen daher nicht erlaubt. Suchen Sie sich lieber einen Privatgrund, auf dem Sie ihr Zelt legal aufstellen dürfen oder übernachten Sie auf einem Campingplatz.

6. Heimkehr-Hacks
Für wen die Heimreise mit dem Rad nicht infrage kommt, der sollte sich bereits im Voraus um einen Platz im Zug kümmern. Fahrradstellplätze sind im Sommer rar. Hallbauers Trick: Sie lässt sich eine zusammenfaltbare Fahrradtasche an ihren Zielort schicken. Macht das vordere Rad ab, legt den Lenker um und packt das Rad in die Tasche. „So gilt es als Gepäckstück und ist weniger sperrig“, sagt die Expertin. Alternativ bieten einige Orte auch Bike-Shuttles an, bspw. am Gardasee. Der Bus bringt Radler samt Rad sicher wieder zurück in die Heimat. Auch Flixbus hat sich für Hallbauer bewährt.

Auf ihrem Blog www.bikepackers.de berichtet Sara Hallbauer regelmäßig detailliert von ihren jüngsten Bikepacking-Abenteuern. Nachmachen erlaubt!

Fotos: Giovanni Caldera (@peak.42); Illustration: storyboard

TOUR GESUCHT, ABENTEUER GEFUNDEN!

Mit ihrer reichen Erfahrung aus vielen gefahrenen Routen hat Hallbauer zwei maßgeschneiderte Strecken für uns kuratiert.

ROUTE 1:
FÜR BIKEPACKING-LIEBHABER

Die Klassiker-Route führt von Bad Tölz bis zum Isarursprung. Sie ist circa 80,5 km lang. Wer nach mehr Kilometern dürstet, kann die Fahrt bereits in München beginnen und so die Strecke erweitern. Am besten plant man – je nach Kondition – am Ziel eine Übernachtung ein, damit man am folgenden Tag gestärkt die Rückroute in Angriff nehmen kann.

Diese und weitere schöne Routen rund ums Tölzer Land hat Sara Hallbauer für Komoot zusammengestellt:

ROUTE 2:
FÜR BIKEPACKING-PROFIS

Die „Tour Royal“ beginnt beim Königsschloss in Hohenschwangau bei Füssen und führt Sie entlang des Tegernsees und des Chiemsees hin zum Königssee in Schönau. Die Route kann in drei Tagesetappen mit jeweils etwa 100 km zurückgelegt werden. Wichtig ist: Diese Tour ist nichts für Ungeübte. Hier werden Kondition und Willenskraft gefordert.

Wie Sara Hallbauer diese Strecke gemeistert hat, erfahrt ihr auf ihrem Blog:

BIKEPACKING MIT DEM E-BIKE:
UNTERWEGS MIT EXTRA-POWER

Ralf Reins von der e-motion experts GmbH klärt über die wichtigsten Fragen zur Bikepacking-Tour mit dem E-Bike auf.

Was sind die Vorteile für Bikepacking mit dem E-Bike?
E-Bikes reduzieren den Kraftaufwand und vergrößern die Fahrdistanz. Insbesondere älteren Fahrern und Bikepacking-Startern kommt das zugute. Zudem kann die Packliste beim Bikepacking mit dem E-Bike großzügiger ausfallen, da der Motor die höhere Zuladung abfängt. Aufgepasst: Möchte man die E-Bike Tour mit einer Bahnfahrt kombinieren, sollte man auf das Gewicht des E-Bikes achten.

Welches E-Bike bietet sich an?
Vor allem Trekking und SUV E-Bikes sind meist auf die Anforderungen von Bikepacking ausgelegt. Neben den klassischen Modellen gibt es viele weitere Systeme, die sich fürs Bikepacking eignen: Kompakte bzw. Light E-Bikes sind besonders praktisch im Handling, Full-Power E-Bikes entfalten eine ordentliche Portion an Kraft. Ganz egal, welches E-Bike Sie wählen: In jedem Fall raten wir dazu, das E-Bike bei einer Probefahrt selbst zu testen.

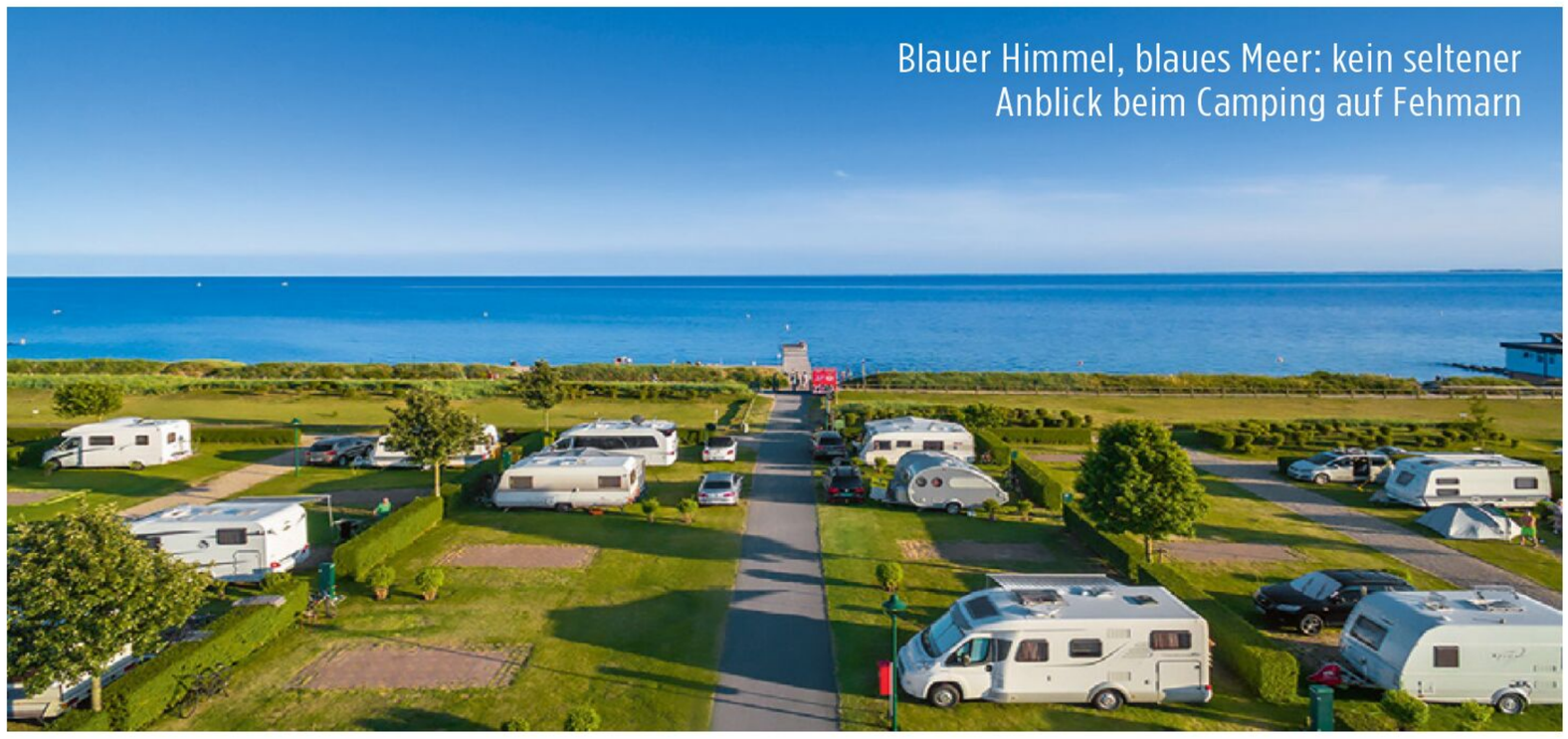
Wie verwalte ich die Akkulaufzeit effektiv auf längeren Bikepacking-Touren?
Hochwertige Motorensysteme zeigen im Display die Restreichweite in der jeweiligen Unterstützungsstufe an. Um möglichst effizient ans Ziel zu kommen, kann man die unterschiedlichen Stufen des Motors clever und vorausschauend nutzen: Den Eco-Modus für flache Strecken und den Turbo-Modus für steile Passagen. Ganz moderne Systeme verfügen sogar über einen Automatikmodus.

SEGELN BEI DER SONNENINSEL

Inselcamp Fehmarn, Schleswig-Holstein

Mit rund 2000 Sonnenstunden im Jahr zählt Fehmarn zu den sonnenreichsten Regionen, die Deutschland zu bieten hat. Auf dem 5-Sterne-Campingplatz direkt am feinsandigen Ostsee-Strand lässt es sich herrlich entspannen. Wassersportbegeisterte profitieren beim Segeln und Surfen von der guten Windlage der drittgrößten Insel Deutschlands. Wer lieber an Land bleibt: Zahlreiche Radwege ziehen sich über die ganze Insel und laden zu ausschweifenden Touren ein.

inselcamp.de



Blauer Himmel, blaues Meer: kein seltener Anblick beim Camping auf Fehmarn

DIE 5 COOLSTEN CAMPINGPLÄTZE AM WASSER

Abenteuer und Action: Auf diesen Campingplätzen im DACH-Raum erlebt ihr Wassersport-Erlebnisse und unvergessliche Tage mit Blick ins Blaue.

Die österreichische Bergkulisse am Seeufer begeistert nicht nur Wassersportler

TAUCHEN IM OSSIACHER SEE

Seecamping Mentl, Kärnten, Österreich

Zwischen den majestätischen Gipfeln der Gerlitzen und den sanften Hügeln der Ossiacher Tauern liegt der malerische Ossiacher See im Herzen Kärntens. Das charmante Seecamping Mentl, geführt von der gastfreundlichen Familie Lauritsch, heißt seine Gäste willkommen.

Das kristallklare Wasser und das milde Klima laden zum Schwimmen, Tauchen und Wassersporteln ein. Kajaks und Kanus ermöglichen die Erkundung des Sees, während Verleihstationen auch Wasserski und Wakeboards für Abenteuerlustige bereithalten.

Für ruhigere Momente stehen Stand-Up-Paddleboards, Tretboote und gemütliche Luftmatratzen zur Verfügung, um die Schönheit des Ossiacher Sees in vollen Zügen zu erleben.

camping-mentl.at

Fotos: PR

FÜR EINEN ENTSPANNTEN CAMPING-TRIP

© Sven und Lisa Jöchler

Ideen für eine kurzweilige Reisegestaltung, wichtige Tipps für Reisen mit Baby/Kleinkind inkl. Checklisten

Wann sind wir da?
€ 24,90 [D]
ISBN 978-3-667-12858-4

Schottland-Roadtrip: Touren inkl. Überblickskarten, Fahrtdauer, Ausflugstipps, Campingplätze

Take the slow Road
Schottland
€ 34,90 [D]
ISBN 978-3-667-11807-3

Der Reiseführer für entspannte Roadtrips in England und Wales von einem Insider

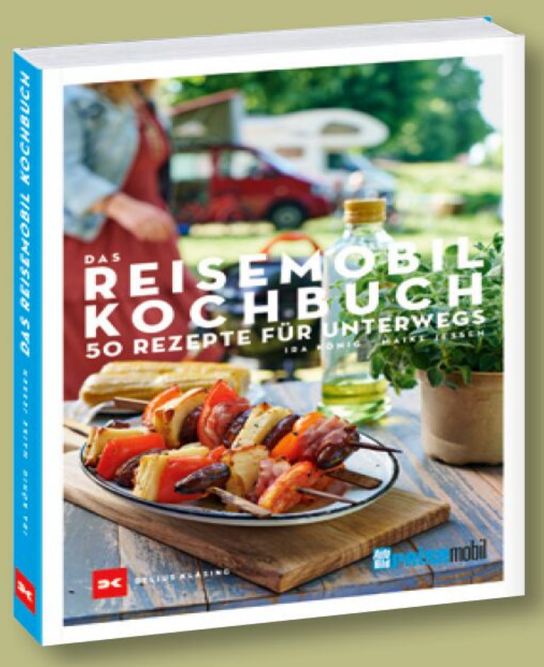
Take the slow Road
England & Wales
€ 34,90 [D]
ISBN 978-3-667-12379-4

Die porträtierten Vans und ihre Be-sitzer zeigen Ideen und praktische Umsetzungen für den Selbstausbau des eigenen Vans

Van it yourself
€ 29,90 [D]
ISBN 978-3-667-12401-2

Stellplätze für Städtereisen in Deutschland und Europa mit Insider-Reiseinfos

City Camping
€ 24,90 [D]
ISBN 978-3-667-11689-5



Das Kochbuch für die Campingküche: 50 Rezeptideen für das Kochen im Caravan

Das Reisemobil-Kochbuch
€ 19,90 [D]
ISBN 978-3-667-12378-7

DELIUS KLASING

shop.delius-klasing.de
versandkostenfrei ab 12 €

BÖTCHEN FAHREN AM WAGINGER SEE

Strand Camping Waging am See, Bayern

Auf acht verschiedenen Stellplatzkategorien von Standard bis luxuriös ist für jeden Geschmack etwas dabei. Für Gäste ohne Campingausrüstung warten Wood-Lodges, Schlaffässer und Ferienwohnungen. In einer nah gelegenen Windsurfschule lernen Actionbegeisterte schnell, auf dem Board zu stehen. Mit einem Tretboot kann man als ganze Familie versteckte Buchten entdecken und die Stille auf der Mitte des Waginger Sees genießen.
strandcamp.de

Urlaub mit der ganzen Familie direkt am Ufer: Beim Strandcamping Waging am See

Windsurffans kommen am Bodensee in der Wassersportschule Treibgut auf ihre Kosten

WINGFOIL AUF DEM BODENSEE

Camping am See Allensbach, Baden-Württemberg

Direkt am Bodensee liegt das Camping am See Allensbach mit charmanten Fischerhütten für die Übernachtung und Radlerzimmer für Urlaubende, die auf dem Bodensee-Radweg reisen. Abends kann man sich nach dem Besuch des See-Restaurants für ein Lagerfeuer am Wasser mit Gitarrenmusik zurückziehen. Wer etwas mehr Action bevorzugt, hat Glück: Die Wassersportschule Treibgut direkt am Campingplatz bietet Windsurf-Kurse, aber auch SUPs, Wingfoil und Tretboote zum Verleih an.
campingamsee.com

KATAMARANSEGELN AUF SYLT

Campingplatz Rantum, Sylt, Schleswig-Holstein

Der Campingplatz Rantum auf Sylt bietet idyllisches Camping direkt am Sandstrand. Mit mehr als 200 Stellplätzen zählt er zu den größten auf der Insel. Die raue Nordsee lockt mit idealen Bedingungen für Wassersportarten wie Wellenreiten, Kitesurfen und Katamaransegeln. Bei ruhiger See genießen Stand-Up-Paddler die entspannte Atmosphäre und oft gleiten sie dabei dem Sonnenuntergang entgegen.
camping-rantum.de

In Meernähe: Der Campingplatz Rantum auf Sylt lädt zum Insel-Urlaub ein

Fotos: PR

ANZEIGE

Elektrisierende Auszeit: Das solltest du vor dem Urlaub mit e-Bike wissen

Auf dem Sattel zu neuen Horizonten

Du sehnst dich nach einem Urlaub, der deine Sinne belebt und zugleich deiner Fitness zugutekommt? Dann sollte ein e-Bike deine nächste Reisebegleitung sein.

Mit dem e-Bike über Stock, Stein und sogar ans Meer!

Viele Urlauber:innen wissen bereits um die Vorzüge eines e-Bikes auf Reisen: 2023 war der Anteil der Urlaubsreisenden mit e-Bike laut einer Online-Umfrage von statista und dem ADFC mit 43,1 % so hoch wie nie.

Dies ist nicht verwunderlich, denn egal, ob du die Reise auf dem e-Bike startest oder es in deinem Fahrzeug jederzeit griffbereit hast: Mit dem e-Bike kannst du die Freiheit des Reisens voll ausschöpfen und einzigartige Momente erleben, denn es gibt viel zu entdecken! Bei komoot warten über 120 maßgeschneiderte Touren, die in Kooperation mit e-motion extra für e-Bikes kreiert wurden. Alle Infos gibt es unter **emotion-technologies.de/komoot-xxl**

Welche e-Bikes eignen sich fürs Reisen?

Die Frage nach dem passenden e-Bike richtet sich vor allem nach dem Terrain, welches auf deiner anvisierten Route überwiegt. Mit dem e-Mountainbike lassen sich bergige Gefilde erkunden, während Gravel- oder Trekkingbikes Multitalente für Asphalt, Schotter und Waldwege sind.

Bei den e-Bike Experten von e-motion gibt es zahlreiche Modelle, die sich für den Urlaub mit e-Bike eignen: „Falt- und Kompakt e-Bikes sowie Light e-Bikes sind praktisch für den Transport in der Bahn oder im Kofferraum. Full-Assist e-Bikes sind zwar schwerer, entfalten mit ihrem starken Motor jedoch eine ordentliche Portion an Kraft, um weite Strecken mühelos zurückzulegen“, berichtet e-motion Markenbotschafter Ralf Reins über die Praktikabilität verschiedener Biketypen.

Maßgeschneiderte Abenteuer

Wer den Urlaub ausschließlich mit e-Bike antritt und den Koffer gleich mit Bikepacking-Taschen tauscht, profitiert vom unterstützenden Elektromotor: Die Packliste kann gegenüber einem herkömmlichen Rad großzügiger ausfallen, da der Motor die Zuladung abfängt. „Schwerere Gewichte sollten dennoch möglichst zentral und tief am e-Bike befestigt und die Vordergabel aufgrund des Lenkverhaltens nur leicht belastet werden“, empfiehlt Ralf Reins.

Mit dem passenden Zubehör sorgst du zum Schluss dafür, dass das e-Bike bis ins Detail für deinen gewünschten Einsatz gewappnet ist: Von Flaschenhaltern und wasserdichten Taschen über praktische Multitools bis hin zu Fahrradanhängern für den Kindertransport. Bis Ende Juli erhältst du bei e-motion günstige Zubehör-Angebote. Alle teilnehmenden Shops gibt es hier: **emotion-technologies.de/urlaubszeit**

Auch beim Camping sollte das e-Bike nicht im Gepäck fehlen.

In über 100 e-motion Shops erfährst du bei einer Beratung mit Probefahrt außerdem, welches e-Bike sich für deine Art des Urlaubens anbietet. Finde einen Shop in deiner Nähe auf **emotion-technologies.de/camping-xxl**

LZ

NACHHALTIG CAMPEN

UNTERWEGS, OHNE (CO2-)SPUREN ZU HINTERLASSEN

Unter Bäumen übernachten, am Lagerfeuer essen, morgens das Gras unter den Füßen spüren – wer campen geht, möchte häufig die Natur intensiver erleben. Um die aber auch zu schützen, achten immer mehr Camper auf ihren CO2-Fußabdruck. Aber wie campt man wirklich im Einklang mit der Natur? Ela und Oli, auf Social Media auch bekannt als „VANRIDING“, haben uns verraten, wie nachhaltig Campen wirklich geht.

Fotos: Privat

Auf Olis und Elas Reise-Bucket-List steht eine Fahrt zum Nordkap, nach Island, Marokko und Südafrika. All das selbstverständlich mit ihrem Camper.

Ela & Oli
oder auch „Team VANRIDING“,
Blogger, Gründer & Nachhaltigkeits-Profis

Ela und Oli sind etwa ein Viertel des Jahres auf Rädern unterwegs – egal ob in den Urlaub, auf Dienstreise oder zur nächsten Campingmesse. Die Besonderheit: Der Nachhaltigkeitsgedanke steht neben dem Abenteuer bei allen Reisen im Fokus. Unter @vanriding halten sie auf Instagram die Erlebnisse fest und geben den Followern Einblicke in ihr Leben.

Seit September 2011 sind Ela & Oli schon gemeinsam on Tour. Bisher haben sie Italien, Kroatien, Österreich, Dänemark, Norwegen, Schweden und natürlich schon viele Ecken in Deutschland bereist.

Alle sprechen vom Thema Nachhaltigkeit und auch bei Campern ist der Trend 2024 sehr präsent. Doch wie urlaubt man „richtig“, wenn man nicht heute auf Kosten von morgen leben möchte? Ja, die Hemmschwelle ist meist groß, denn viele Urlauber wollen – wenn sie das Thema angehen – alles richtig machen. Doch hier kommen einfache Tipps, die wirklich jeder umsetzen kann und die in kleinen Schritten zu großen Veränderungen führen können.

DER APFEL FÄLLT NICHT WEIT VOM STAMM

Wenn man sich an das Thema Nachhaltigkeit im Allgemeinen heranwagen will, stößt man schnell an seine Grenzen. Zu viele Punkte gibt es zu beachten, zu viele Steine liegen im Weg. Doch man kann sich dem Thema auch viel einfacher nähern. Denn im Grunde ist der Beginn hin zur Nachhaltigkeit ganz einfach, da ist sich auch Camperin Ela sicher: „Ich bin so aufgewachsen. Nachhaltigkeit ist für mich kein Trend. Meine Oma hat es vorgelebt. Ich habe das letztendlich einfach auf den Camper und unser Leben übertragen.“ Viel über Nachhaltigkeit lernt man also, wenn man zwei Generationen zurückschaut: Denn schon Groß- und Urgroßeltern lebten mit und von der Natur. Sie wussten, zu welcher Jahreszeit es welches Gemüse gibt, und haben sich regional versorgt. Das geht auch heute und beim Campen sowieso.

REGIONAL GENIESSEN – SPRIT SPAREN

Der Mensch ist ein Gewohnheitstier. Wir haben unser Lieblingsessen, Lieblingsgetränke, Lieblings-Biermarke – und am liebsten immer reichlich davon. Wer aber viel von zu Hause mitnimmt, hat nicht nur einiges an Ballast und verbraucht mehr Sprit, sondern verpasst es auch, regionale Spezialitäten kennenzulernen. Also: Lieber mal beim Bauern vor Ort einkaufen gehen. Dieser Bummel spart Sprit und bringt Abwechslung vom gewohnten Alltag. Wer dann noch mit dem eigenen Korb unterwegs ist, verzichtet auch auf Plastikverpackung.

WORAUF MUSS MAN BEI EINEM ÖKOLOGISCHEN CAMPINGPLATZ ACHTEN?

Nicht alle Campingplätze sind gleich, zumindest nicht, wenn sie umweltfreundlich sein sollen. Wer auf ökologischen Campingplätzen seine Rast machen möchte, sollte auf ein paar Dinge achten: Ist der Campingplatz beispielsweise naturnah angelegt? Das schützt die regionale Artenvielfalt. Beim Bau der Campinganlagen sollten die Besitzer zudem auf Naturmaterialien Wert gelegt haben. Diese Punkte kann man durch genaue Recherche im Voraus herausfinden. Nicht zuletzt zählt der Einsatz von regenerativen Energien und moderner, energieeffizienter Technik auf dem Platz. Ein Beispiel sind die Sanitäranlagen. Auf ökologischen Campingplätzen wird hier auf einen sparsamen Umgang mit Ressourcen – wie zum Beispiel Wasser – geachtet. Die Umweltfreundlichkeit eines Platzes kann man auf den ersten Blick mit verliehenen Siegeln, Zertifikaten oder auf Webseiten, wie ECOCAMPING, EU Ecolabel, Viabono, Bookitgreen oder das Green Key Ökolabel, herausfinden.

Nachhaltige Ernährung, Wasserfilter und Müll sparen (zum Beispiel mit einem besonderen Küchenrollen-Ersatz), das sind nur ein paar der Themen, über die die Blogger auf Social Media aufklären.

Fotos: Privat

Dies ist bereits der dritte Camper, mit dem Ela und Oli die Welt erkunden. Doch eines ist gleich geblieben: Ihr treuer Begleiter hörte immer auf den Namen Zimmo.

WEG VON DER CHEMIE-TOILETTE!

Auch wenn es für viele ein Ekelthema ist, die Auseinandersetzung mit der Camping-Toilette ist ein wichtiger Punkt. Konventionelle Camping-Vans sind in der Regel mit Chemie-Toiletten ausgestattet. Die funktionieren meist mit chemischer Sanitärflüssigkeit. Um die Natur und die Kläranlagen bei der Entsorgung nachhaltig zu entlasten, sollte man aber auch beim Toilettengang auf Chemie verzichten. Mittlerweile gibt es sehr gute, chemiefreie und biologisch abbaubare Toilettenzusätze. Man kann aber auch auf alternative Systeme wie Trockentrenn- oder Komposttoiletten wechseln. Die Entsorgung geht dann sogar über den Bio- oder Restmüll.

MIT PLAN FAHREN

Ob kurze Roadtrips oder langer Sommerurlaub: Wer einfach drauflosfährt, läuft Gefahr, dass er in puncto Umweltfreundlichkeit auf der Strecke bleibt. Je nachhaltiger es sein soll, desto mehr Zeit muss man in die Planung stecken. Ob es darum geht, wo die besten Öko-Campingplätze sind, welche Wochenmärkte auf dem Weg liegen oder wie lange man mit dem Wasser auskommt, bevor man wieder nachfüllen muss – gründliche Recherche vorab ist für nachhaltige Camper unerlässlich.

SLOW TRAVELLING – DER WEG IST DAS ZIEL

„Urlaub beginnt für uns bereits beim Einstieg in den Camper“, erzählt Ela. Wer sich darauf einlassen kann, wird nicht dem Ziel nachhetzen, sondern unterwegs an Orten stehen bleiben, die man nicht auf dem Schirm hatte. Dann einfach mal zwei, drei Tage den Wagen stehen lassen und auf dem Rad die Gegend erkunden. Diese Form des Reisens hat sich inzwischen auch unter „slow travelling“ einen Namen gemacht. Die Vorteile? Sprit sparen und Quality-Time genießen!

BEIM CAMPING FÜRS LEBEN LERNEN

Aber genauso wie man Nachhaltigkeitsaspekte aus dem Alltag ins Campingleben überträgt, lernt man auch beim Camping für den Alltag: „Letzten Endes erfahren wir durch jede Reise, mit wie wenigen Dingen wir unterwegs auskommen. So wird unser ganzes Leben durch das Camping etwas nachhaltiger.“

rocket-camper.de

INDIVIDUELLE CAMPERVANS
FÜR DEINEN SPORT
ZU LAND · IM WASSER · IN DER LUFT

Rocket SPORTS
by ROCKET CAMPER

FÜR ALLE, DIE GERNE AKTIV SIND.

31.08. – 08.09.2024

30.08.2024 Preview Day

Erlebt die grenzenlose Freiheit. Auf der weltgrößten Messe für mobiles Reisen findet ihr das perfekte Freizeitfahrzeug, mit dem ihr jederzeit eure Lieblingsorte ansteuern könnt. Dazu gibt eine riesige Auswahl an Outdoor-Equipment, Dachzelten, Technik und Zubehör für euren Aktivurlaub!

CARAVAN SALON
DÜSSELDORF

Weitere Infos

Ideeller Träger
CIVD
Caravaning Industrie Verband e.V.

Messe Düsseldorf