28 SEITEN NEUHEITEN: Das Beste von der Eurobike

Elektro Rad

Elektro Rad

36 SEITEN e-mtb Tests, Trails & vieles mehr

DISCOUNTER- & BUDGETBIKES AB 1500 €

Schnäppchen oder Schrott? Günstige E-Bikes im Test

IM TEST: 8 LEICHTE E-MOUNTAINBIKES

Sportlich bergauf, spaßig-agil im Trail

NORDSEE-PERLE ZEELAND NEU ENTDECKT

Echte Insidertipps fürs Radparadies

05
2024

DEUTSCHLAND € 7,50 • ÖSTERREICH € 8,30
BENELUX € 8,70 • ITALIEN € 10,20
SPANIEN € 10,20 • SCHWEIZ SFR 12,00
ISSN 0940-4929 · H 06768

4 191506 007504 05

SPIEGLEIN, SPIEGLEIN.

WER HAT DIE BESTEN FAHRRAD-SPIEGEL IM GANZEN LAND?

MADE IN GERMANY

BUSCH+MÜLLER-PREMIUM-RÜCKSPIEGEL.

Für Fahrräder und E-Bikes in drei Größen und zwei Formen. Sie sind extrem verstellbar und können abgeklappt werden. Die Innenlenkerbefestigung ist dabei die stabilste Spiegelmontage und spart Platz auf dem Lenker. Die fünfeckige Form des Cycle Star E bietet eine große Spiegelfläche.
Das Spiegelgehäuse ist mit einer Weichkomponente ausgestattet, die den Spiegel bei Kollisionen schützt. Der Cycle Star E hat das E-Prüfzeichen und ist somit auch für schnelle E-Bikes zugelassen.

Erfahre mehr auf **bumm.de**

busch+müller

FOTO: GIDEON HEEDE

Papstaudienz und Rock-Konzert

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

im Großen ElektroRad-Test 2024, den wir Ihnen am Anfang des Jahres präsentiert haben, kostete das durchschnittliche E-Bike mehr als 5260 Euro. Natürlich lagen da einige Räder darunter, andere waren noch deutlich teurer. Immer noch beobachten wir steigende Preise – wenn auch nur bei den UVPs, den unverbindlichen Preisempfehlungen der Hersteller. Die tatsächlichen Preise sinken, aktuell sind einige Schnäppchen zu machen, im Handel werden wahre Rabattschlachten geschlagen.

Das passende Rad zu finden, ist trotzdem nicht ganz leicht. Denn es bringt nichts, im Fahrradladen ein Rad mit 40 Prozent Preisnachlass zu kaufen, wenn es beim Fahren keinen Spaß macht. Weil der Rahmen zu groß oder zu klein ist, die Geometrie nicht passt, der Einsatzzweck nicht der richtige ist. Darum sind so genannte Budgeträder, die von vornherein recht günstig sind, eine gute Alternative – wenn die Qualität stimmt. Räder um 3000 Euro. Auch das ist viel Geld, aber eben deutlich billiger als viele Marken-Räder. So, wie nicht jeder Autofahrer im Mercedes, BMW oder Audi sitzt, sondern der Großteil im Golf, Astra oder inzwischen im kompakten SUV Platz nimmt, so gibt es auch beim Fahrrad demütige Pedelecs, die ohne Murren und Knurren ihre Fahrer zum Einkaufen, in den Biergarten oder am Wochenende auch mal zu einem Ausflugsziel tragen. Ohne dass dafür der Gegenwert einer mehrwöchigen Karibik-Kreuzfahrt hingeblättert werden muss. Benedikt XVI. bezeichnete sich seinerzeit als einfacher Arbeiter im Weinberg des Herrn. Ähnlich bescheiden wie „unser“ seeliger Pontifex (zumindest wenn man seiner Inthronisationsrede Glauben schenkt) geben sich auch die Testbikes in unserem Vergleich. Räder, für die Sie kein Vermögen ausgeben müssen.

Etwas mehr Rock ‘n‘ Roll und weniger katholische Demut finden Sie in unserem Test leichter E-Mountainbikes. Hier versammeln sich Hightech, Innovation, Handwerkskunst und edle Materialien zu E-MTBs, die mit deutlich unter 20 Kilo Gewicht agiles Handling und feinsten Fahrspaß versprechen. Das spiegelt sich in diesem Testfeld denn auch gleich im Preis wider. Aber wie heißt es so schön? Für ein bisschen mehr bekommt man auch ein bisschen mehr – oder in diesem Fall weniger. Gewicht nämlich.

Viel Spaß! Ob bei der Papstaudienz
oder dem Rock-Konzert.

Stephan Kümmel, Redaktionsleitung

IN DIESEM HEFT

Inhalt

ElektroRad 5/2024

16 DURCHBLICK

18 **TEST: Budgeträder**
E-Bikes für den schmalen Geldbeutel

34 **TEST: Bikeschuhe in Sneakeroptik**
Schick für Trail, Tour und City

42 **SERVICE: Cleatmontage**
Schritt für Schritt-Anleitung

44 **NEUHEITEN: Alles zur Eurobike**
Bikes, Komponenten, Zubehör & Bekleidung

68 **SPEZI: Spezialradmesse 2024**
Liegeräder, Cargobikes, Velomobile und mehr

72 **Dauertest 2024**
Trenoli-Trekkingrad startet, Bulls-MTB endet

76 **Produkte ausprobiert**
Praktisches von Kopf bis Fuß getestet

TITELFOTO
Claus Tews

FOTO: CLAUS TEWS

18 **TEST**
Budgeträder in Test und Katalog

FOTO: CRANK BROTHERS

34 **TEST**
Bikeschuhe in Sneakeroptik

FOTO: SUSIE KNOLL

84 **INTERVIEW**
Leistungssportlerin und Lobbyistin Verena Bentele

FOTO: GÜNTER KAST

112 **REISE**
Kalterer See in Südtirol

FOTO: WOLFGANG HARTL

128 **TEST**
Leichte E-MTBs

82 EINBLICK

84 **Interview**
Leistungssportlerin und Lobbyistin Verena Bentele

88 **Fußball & Radfahren**
Die EM-Favoriten – als Fahrräder

92 **Interview**
Neuer ADFC-Vorsitzender Frank Masurat

96 **Wen juckt's?**
Mückenstiche und Zeckenbisse verhindern

100 **US-Bikes made in Switzerland**
In der Innovationsschmiede von Specialized

104 AUSBLICK

106 **Reise-News**
Radreisen weltweit, Salzburger Land

112 **Kalterer See**
An der Weinstraße Südtirols

118 **Zeeland**
Insidertipps fürs niederländische Radparadies

124 E-MTB

126 **E-MTB-News**
Neuigkeiten aus der Bike-Szene

128 **TEST: Light-E-MTBs**
8 leichte Spaßmacher von 6600 bis 12.499 Euro

144 **Trails in Stadtnähe**
Hier können es Biker legal richtig krachen lassen

158 **Ausprobiert**
Preiswertes Trailbike von Bionicon

RUBRIKEN

3 Editorial
6 Rund ums Rad
14 Leserforum
80 Bezugsadressen, Kleinanzeigen
160 Glosse: Rudi Rambo
162 Vorschau, Impressum

Dreh-Momente

Alles, was uns Radfahrer gerade bewegt.

E-Bike-Akku am Wertstoffhof entsorgen

Batteriegesetz bezieht E-Bikes ein

Das Bundesumweltministerium will das aktuelle Batteriegesetz reformieren. Ein zentraler Punkt: Ausgediente E-Bike- und E-Scooter-Akkus sollen bald wie Altbatterien am örtlichen Wertstoffhof angenommen werden. Bisher muss lediglich der Inverkehrbringer die Alt-Akkus zurücknehmen.

Basis des Gesetzentwurfs ist die Batterieverordnung der EU, die im August 2023 in Kraft getreten ist. Die Bundesregierung muss nun diese Verordnung in nationales Recht überführen. Die Verordnung sieht einen EU-weit einheitlichen Umgang mit Batterien und Akkus vor. Für den Endverbraucher soll sich vor allem die Entsorgung alter Akkus ändern. Heute muss der Inverkehrbringer, in den meisten Fällen der Fahrradhersteller, die E-Bike-Akkus zurücknehmen. Da der Verkauf der E-Bikes über Fahrradhändler erfolgt, diese die Schnittmenge zwischen Inverkehrbringer und Käufer sind, gleicht die Akku-Rückgabe aktuell eher einer Grauzone. Wegen der Brandgefahr, die vor allem von alten Lithium-Ionen-Akkus ausgeht, weigern sich viele Händler zurecht, diese Akkus anzunehmen. Denn für die Brandsicherheit sind die Fahrradläden selbst verantwortlich.

Gängige Rückgabepraxis wird ausgeweitet

Der Gesetzentwurf schreibt die aktuell gängige Praxis der Batterie- und Akkurücknahme fort. Schon jetzt nehmen Wertstoffhöfe Altbatterien an. Stromspeicher von E-Bikes und E-Scootern waren bisher allerdings ausgenommen. Durch die Einbeziehung erhofft sich der Gesetzgeber eine höhere Rückgabequote. Gleichzeitig erhöht sich die Zahl der Sammelstellen für alte E-Bike-Akkus deutlich. Für die Wertstoffhöfe ändert sich derweil wenig, da sie auf die schon bewährte Infrastruktur zurückgreifen können. Diese wird lediglich um die Mobilitäts-Akkus erweitert. **SK**

FOTO: DEUTSCHER FAHRRADPREIS/OPIGEZ

Deutscher Fahrradpreis

Die Maus wird ausgezeichnet

„Die Maus“ wird mit dem Deutschen Fahrradpreis als fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2024 ausgezeichnet. Die beliebte Fernsehsendung beschäftigt sich immer wieder mit dem Radfahren, die Maus wird daher in diesem Jahr offiziell zur Fahrrad-Botschafterin gekürt.

Von Verkehrsregeln über Fahrradpflege bis hin zu umweltfreundlichen Mobilitätsalternativen – „Die Sendung mit der Maus“ zeigt regelmäßig die breite Palette an Themen rund um das Fahrradfahren. Mit informativen Lach- und Sachgeschichten sowie unterhaltsamen Animationen werden den kleinen und großen Zuschauern spielerisch die Funktion und die Bedeutung des Fahrradfahrens nähergebracht. Dies wird nun mit der Auszeichnung „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2024“ belohnt. Die Redaktion der Sendung erklärt dazu: „Das Fahrrad ist für viele Kinder das Fortbewegungsmittel der Wahl. Deshalb haben wir natürlich auch in unzähligen Lach- und Sachgeschichten im Fernsehen, online oder im Radio das Fahrrad zum Thema gemacht.“ Die Preisverleihung findet Ende Mai 2024 auf der polisMOBILITY-Messe in Köln statt. Der Deutsche Fahrradpreis ist eine gemeinsame Initiative des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sowie der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. Der Wettbewerb wird vom Zweirad-Industrie-Verband e. V. sowie dem Verbund Service und Fahrrad e. V. unterstützt. **JN**

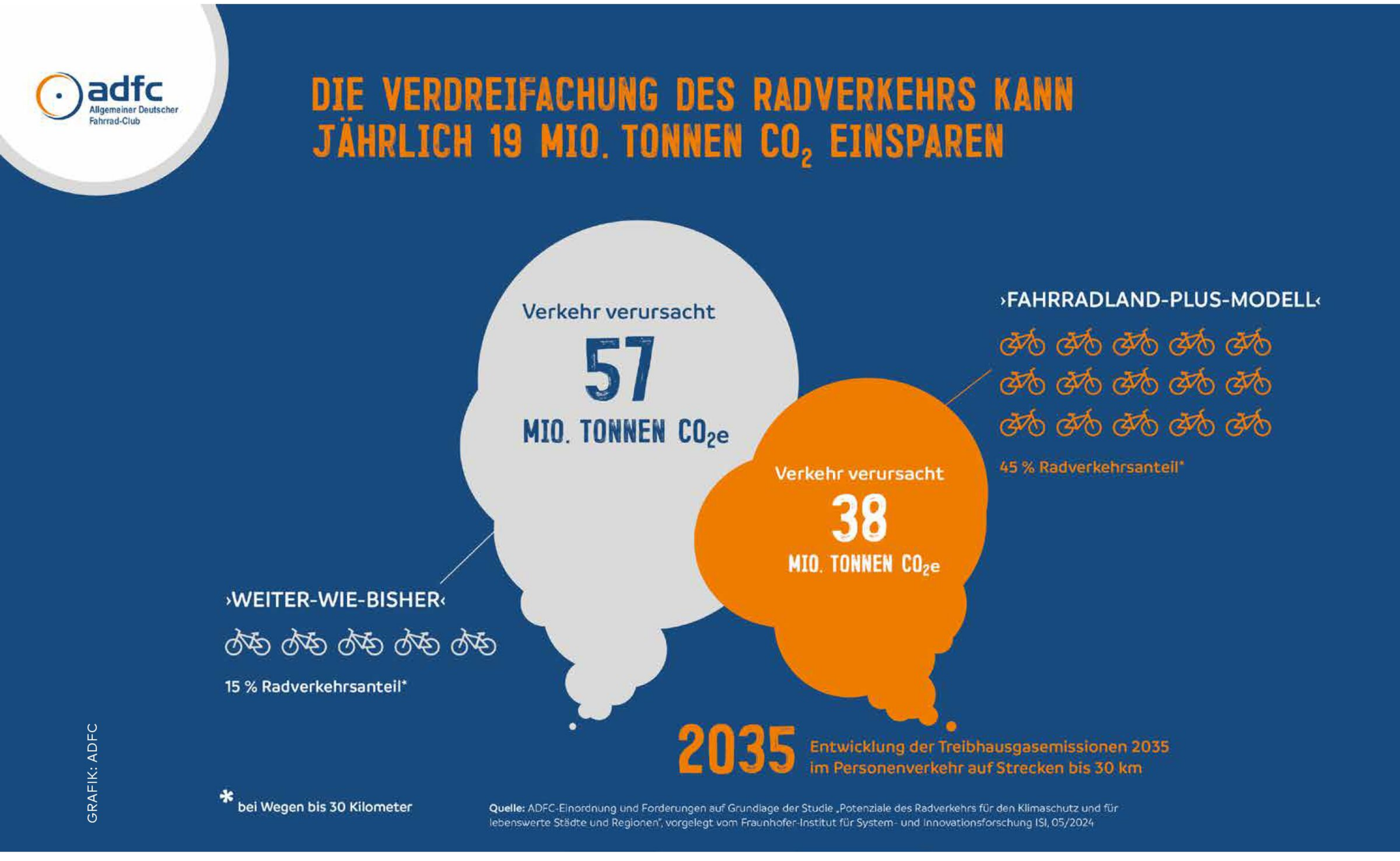
Studie im Auftrag des ADFC vorgestellt

Bis 2035: Deutschland kann Radverkehr verdreifachen

Ende Mai hat der ADFC eine Studie des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung vorgestellt, wonach sich in Deutschland bis 2035 der Radverkehr verdreifachen ließe. Dies würde vor allem enorme Mengen an CO_2 einsparen, sagte Dr. Claus Doll, der Projektleiter des Fraunhofer ISI.

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass sich jährlich rund 19 Millionen Tonnen CO_2 einsparen ließen, was rund 34 Prozent aller jährlichen Emissionen im Personenverkehr entspräche. Der ADFC-Bundesvorsitzender freute sich, dass nun der wissenschaftliche Beweis erbracht sei, dass Deutschland zu einem führenden „Fahrradland-Plus“ werden könne. Allerdings sind dafür konsequente Investitionen in die Infrastruktur für Fahrrad aber auch des öffentlichen Personenverkehrs – nah wie fern – nötig. Auch bedürfe es eines festen politischen Willens, der sich auch gegen Widerstände behaupte.

Die Studie geht davon aus, dass es in Deutschland möglich ist, den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen aller zurückgelegter Wege bis 30 Kilometer zu verdreifachen, was einem Gesamtanteil von mehr als 40 Prozent entspricht. Als die drei Säulen, die dafür nötig sind, benennt die Studie eine einladende Infrastruktur, gute Schnittstellen des Radverkehrs zu Bussen und Bahnen sowie fahrradfreundliche Kommunen, die dem Radverkehr Priorität einräumen. **SK**



GRAFIK: ADFC

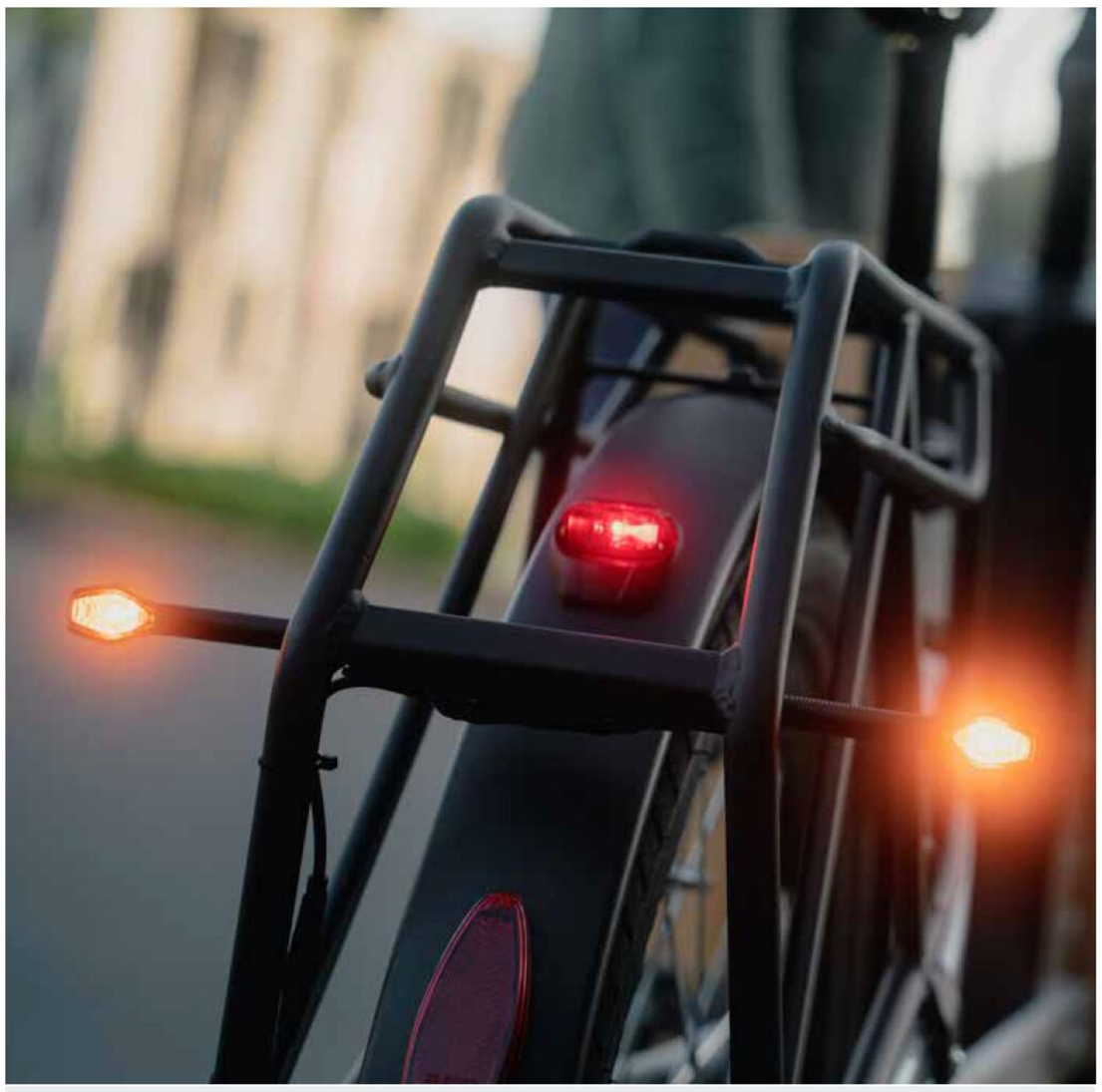


FOTO: WWW.BUMM.DE

Bundesrat stimmt Rechtsänderung zu

Fahrrad-Blinker endlich erlaubt

Ende Mai hat der Bundesrat verschiedene Neuregelungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) auf den Weg gebracht. Dazu gehört die Zulassung von Fahrtrichtungsanzeigern für alle Fahrräder: Bislang waren Blinker nur bei mehrspurigen Fahrrädern oder solchen mit einem Aufbau, der Handzeichen der Fahrenden ganz oder teilweise verdeckt, zulässig.

Laut Verkehrs-Staatssekretär Oliver Luksic (FDP) habe die technische Entwicklung der vergangenen Jahre diese Vorschriftsänderung, die vor allem ein besseres Wahrgenommenwerden von Radfahrern beim Abbiegen mit sich bringe, im Straßenverkehrsrecht möglich gemacht. Früher habe die Dynamoleistung nicht ausgereicht, um neben Scheinwerfer und Rücklicht auch noch Blinker mit ausreichend Energie zu versorgen. Nabendynamos oder Pedelec-Akkus würden nun aber genug Leistung dafür bereitstellen. Bereits zu Jahresbeginn hatte das Bundesverkehrsministerium diesbezüglich eine Reform angekündigt. Laut einer Sprecherin war das Ministerium vor allem angesichts der steigenden Anzahl von E-Bike-Unfällen besorgt. Auch der ADFC begrüßt diese StVZO-Neuregelung und erhofft sich vor allem bei Linksabbiegevorgängen bessere Sichtbarkeit und Sicherheit für Radfahrende. **TJ**

Maßnahmen zur Klimaneutralität

Politisches Zögern hat seinen Preis

Deutschland kann im Verkehrssektor bis 2045 ohne Mehrkosten oder Einbußen in der Mobilität konsequent klimaneutral werden, wenn die Bundesregierung sofort umfassende zusätzliche Maßnahmen ergreift. Das zeigt eine aktuelle Studie des Thinktanks Agora Verkehrswende.

Die Studie vergleicht drei Szenarien auf dem Weg zur Klimaneutralität hinsichtlich ihrer volkswirtschaftlichen Ausgaben und Kosten. Als Referenzszenario dient die aktuelle Klimaschutzpolitik, in zwei Zielszenarien ergreift die Politik Maßnahmen; in einem beginnt sie damit unverzüglich, im anderen erst im Jahr 2030. Die Maßnahmen unterdessen unterscheiden sich nicht. Die Studie berücksichtigt dabei alle direkten Kosten des Verkehrssystems. Neben den Investitionskosten, etwa für Fahrzeuge, Tank- und Ladeinfrastruktur sowie Straßen und Schienen, gehören dazu auch Betriebsausgaben, etwa für Personal, Antriebsenergie und Wartung. Außerdem bezieht die Studie mit ein, welche Klimaschäden durch politische Maßnahmen vermieden werden. Das klare Ergebnis: Politisches Zögern hat seinen Preis. Höhere Anfangsinvestitionen im Verkehrssektor zahlen sich aus, die sofortige Umsetzung sinnvoller Maßnahmen ist sogar mit einer finanziellen Einsparung verbunden. Es ist ohne größere Kosten und Einbußen möglich, den Verkehrssektor bis 2024 klimaneutral zu machen – aber nur, wenn sofort gehandelt wird. „Würde die Bundesregierung nach volkswirtschaftlicher Logik handeln, müsste sie beim Klimaschutz im Verkehr schnell alle Hebel in Bewegung setzen“, stellt Wiebke Zimmer, stellvertretende Direktorin von Agora Verkehrswende, fest. **JN**

FOTO: PIXABAY

Stiftung Warentest: Kalkhoff E-Trekkingbike ist Testsieger

Überzeugend in allen Kriterien

Die Stiftung Warentest hat in ihrem aktuellen Test (06/24) elf Trekking-E-Bikes von 1100 bis 4500 Euro Anschaffungspreis geprüft. Dabei standen der Nachweis von Robustheit, Sicherheit und Komfort im Mittelpunkt. Als geteilter Testsieger hervor ging dabei das Kalkhoff Endeavour 5 Advance+ mit Bosch-ABS mit der Note 1,8 (Gut), das auch von uns im Großen ElektroRad Test 2024 mit einer 1,6 (Sehr gut) abgeschnitten hatte und ein Empfehlungs-Prädikat einheimste.

Im Detail hob die Stiftung Warentest die angenehme Sitzposition, den kraftvollen Motor sowie die hochwertige Verarbeitung hervor. Zudem markiert das zulässige Gesamtgewicht von 170 Kilogramm einen Rekordwert im Test. Von Seiten Kalkhoffs äußerte man sich in Person von PR Managerin Silvia Martin wie folgt dazu: „Seit 2010 bauen wir bei Kalkhoff mit großer Leidenschaft Räder mit hoher Zulademöglichkeit. So ermöglichen wir Fahrerinnen und Fahrern ein Maximum an Flexibilität – egal ob Kinderanhänger, Packtaschen oder Wocheneinkauf.“ Dabei legen die Cloppenburger zudem großen Wert auf Sicherheit, Zuverlässigkeit und Qualität, um ein grenzenloses und freudiges Fahrerlebnis zu gewährleisten. Das zulässige Gesamtgewicht der Kalkhoff Plus Bikes von 170 kg werde durch genaue Berechnungen und diverse Belastungstests ermittelt. Durch die sorgfältige Auswahl und Prüfung der Komponenten werde außerdem sichergestellt, dass die Räder sicher zu fahren sind.

Das Besondere, was auch das Team der ElektroRad-Testfahrer zu Jahresbeginn einmal mehr positiv bewerten konnten: Sämtliche Komponenten bei den Kalkhoff Plus-Modellen funktionieren äußerst zuverlässig bei jeder Zuladung. Beispielsweise federt die verbaute Suntour-Gabel sowohl bei kleinem als auch größerem Gepäck stets gleichbleibend komfortabel ab.

BIS 5000 €

TREKKING

Elektro Rad EMPFEHLUNG SEHR GUT

Komfortabel: der breite, nach hinten schwingende Lenker.

Sicher bremsen auf losem Schotter per Bosch-ABS-Bremssystem.

KALKHOFF Endeavour 5 Advance+ ABS

Spaßgarant

PREIS 4999 €

Rad-Gewicht	29,17 kg
Zul. Gesamtgewicht	170 kg
Rahmenarten & Größen	Diamant: 43, 48, 53, 58, 63 cm; Trapez: 43, 48 cm; Wave: 43, 48*, 53, 58 cm

AUSSTATTUNG

Rahmen	Aluminium
Gabel	Suntour Mobie 34, 80 mm
Bremsen	hydr. Scheibenbr., Magura MTC ABS, 203/180
Spritzschützer	Kunststoff, m. Kantenschutz
Sattelstütze	Aluminium
Sattel	Selle Royal Lookin
Schaltung	Kettenschaltung, Shimano Deore, 10 Gänge
Lichtanlage	v: Lifemove / h: Trelock COB Line, mit Bremslicht
Bereifung	Schwalbe Marathon Almotion Performance, 28", 55 mm
Sonstiges	Motormodi per Bosch-Flow-App individualisierbar

ANTRIEB

Antriebskonzept	Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Kiox 100
Akkukapazität	625 Wh
Reichweite * Testgröße	> 75 km

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN: Laufruhig – Agil

SITZPOSITION: Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH: Stadt – Reise

Futuristisch gestylt zeigt sich das Aluchassis des Endeavour 5 Advance+ ABS mit markant flach profiliertem Sitz- und aufwändig gekantetem Unterrohr. Dazu ergänzt Kalkhoff eine 80-mm-Luftgabel. Sie soll, in Liaison mit den 55 Millimeter breiten Schwalbe Marathon-Pneus, bei ruppigen Feldweg- und Kopfsteinpflasterfahrten Komfort wie Fahrspaß pimpen. Zügig beschleunigen soll das Trekkingbike per starkem Bosch CX Smart-Motor mit 85 Nm. Die Fahrdaten liest man vom mittig platzierten, hochwertigen Kiox-100-Display ab. Für hohe Fahrsicherheit verzögert am Endeavour das Bosch-ABS. Es soll kontrollierte Bremsmanöver gewährleisten, indem es das Blockieren des Vorderrads bei Vollbremsungen verhindert. Schön gelöst hat Kalkhoff die komfortable Akkuentnahme nach oben aus dem Zentralrohr des Hauptrahmens.

Flink und kurvenhungrig

Entspannung schreibt das Endeavour groß – und platziert Fahrer angenehm aufrecht. In Liaison mit dem bärigen Bosch-Antrieb bedeutet das lässige Beschleunigung; in Flachpassagen und kernigen, steileren Anstiegen, für die der dynamisch geregelte Auto-Fahrmodus des Boschs meist locker ausreicht. Etwas Disharmonie ins flotte Fahrgeschehen bringt die fummelig zu bedienende Bosch-LED-Motor-Remote – versehentlich falsch gewählte Unterstützungsstufe inklusive. Kurvige Strecken spielen dem agilen Charakter des Endeavour in die Karten, das hier in seinem Element ist. Schnelle Abfahrten meistert es ebenfalls gerne, wird nur bei Top-Speed, ob leicht geringerer Rahmensteifigkeit, etwas früher nervös. Sehr feinfühlig bei kleinen wie großen Schlägen arbeitet die sehr gut gedämpfte Suntour-Federgabel mit 80 mm Hub. Ebenfalls ein echter Komfort- und Sicherheitszugewinn: die Bosch-Magura-ABS-Bremsanlage, die ein dauerhaft blockierendes, rutschendes Vorderrad zuverlässig unterbindet.

FAZIT

Das Endeavour punktet als vortriebsstarkes und spaßiges Trekkingbike. Der Rahmen dürfte etwas steifer, die Schaltung flinker sein.

Ausstattung	●●●●◐
Antriebssystem	●●●●●
Fahreigenschaften	●●●●◐
Komfort	●●●●●
Sicherheit	●●●●◐
Nutzungstauglichkeit	●●●●○
Wartungsaufwand	●●●●○

⊕ Zul. Gesamtgewicht, Motor mit komfortabel-druckvollem Auto-Modus, top Bremskontrolle dank ABS

⊖ Nicht super steifer Rahmen, Motor recht laut, fummelige Sattelstützenverstellung

Preis-Leistung ●●●●◐

Note 1,6 Sehr gut

Fotos: Gideon Heede

› Bezugsadressen finden Sie auf Seite 104 f.

ElektroRad 2/2024 | 33

Im Großen ElektroRad-Test erreichte das Kalkhoff Endeavour 5 Advance+ ABS die Note 1,6 / Sehr gut.

Das nun von der Stiftung Warentest ausgezeichnete Endeavour 5 Advance+ überzeugt mit dem kraftvollen Bosch Performance Line CX Smart-System und den griffigen Touring-Reifen Schwalbe Marathon Almotion Performance zudem mit perfekter Abstimmung der aller weiteren Komponenten. Außerdem bietet die Lichtanlage einen breiten, hellen Kegel. Das E-Bike im typisch cleanen Kalkhoff-Look ist in den Größen S (43), M (48), L (53), XL (58) und XXL (63) und in den Farben Jetgrey Matt und Goldbrown Glossy im Fachhandel oder über die Kalkhoff-Website erhältlich. Interessenten können zudem über unsere Webseite radfahren.de den ausführlichen Testbrief aus der ElektroRad 2/2024 bzw. dem Großen ElektroRad Test 2024 einsehen. **TJ**

FOTO: KALKHOFF

Großes Jubiläum

Vaude feiert 50. Geburtstag

Schon seit 50 Jahren gibt es den Outdoor-Spezialisten Vaude aus Tettnang. Als Albrecht von Dewitz 1974 das Unternehmen gründete, gab es den Begriff „Outdoor“ noch gar nicht. Heute ist das Familienunternehmen vor allem für seine nachhaltigen Produkte bekannt und hat Ausrüstung für eine Vielfalt an sportlichen Aktivitäten im Sortiment.

Seit 2009 ist Antje von Dewitz die Geschäftsleiterin von Vaude und hat das Thema Nachhaltigkeit noch stärker in den Fokus gerückt. Erst kürzlich wurde das Unternehmen mit dem renommierten Deutschen Nachhaltigkeitspreis 2024 als nachhaltigstes Textilunternehmen Deutschlands geehrt – eine besondere Auszeichnung zum 50. Geburtstag. Firmensitz ist Tettnang, hier hat man seit den 1980er Jahren ein Betriebsgebäude und eine eigene Produktion. Bis heute werden hier Fahrradtaschen, Rucksäcke und Taschen „Made in Germany” hergestellt. Aber Vaude setzt nicht nur auf Produkte, sondern verstärkt auch auf Dienstleistungen und nachhaltige Lösungen wie bspw. Pflege- und Reparatur-Angebote, den Mietservice Vaude Rent oder den neuen Second Hand Online-Shop. **JN**

FOTO: VAUDE

Zahlen, bitte!

11,2 %

der Wege legen die Pariser mit dem Fahrrad zurück. Damit hat das Fahrrad das Auto als Verkehrsmittel überholt, es wird nur noch auf 4,3 Prozent der Wege in der französischen Hauptstadt genutzt.

Quelle: Befragung des Stadtplanungsinstituts Paris Region

FOTO: DIAMANT

Umfrage zur urbanen Mobilität

Mehr Platz fürs Radfahren gewünscht

Jüngst hat der Fahrradhersteller Diamant in einer Umfrage die alltägliche Mobilität der Deutschen untersucht. Dabei gaben nur etwas mehr als 30 Prozent an, dass es in ihrem Umfeld ausreichend Platz für Radfahrer gäbe. Auch bei weiteren abgefragten Qualitätsfaktoren fallen die Ergebnisse eher ernüchternd aus.

So gaben beispielsweise nur 15 Prozent an, dass die Radinfrastruktur zu erwartbaren Manövern führe, während weniger als zehn Prozent die Signalisierung schätzen oder sehen, dass Radwege zur Vermeidung von Konflikten beitragen würden. Etwas positiver fallen die Umfrageergebnisse bezüglich der eigenen Radnutzung aus. So möchten 46 Prozent aller Befragten das Fahrrad in Zukunft häufiger oder viel häufiger nutzen. Nur 14 Prozent weniger als bisher. Dem gegenüber möchten 27 Prozent auf das Auto sowie die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger verzichten. Nur 19 Prozent wollen mehr Auto fahren. Entgegen weit verbreiteter Klischees trifft das auch auf die Landbevölkerung zu. Durchgeführt wurde die Umfrage im April, im Auftrag von Diamantrad, durch das Hamburger Marktforschungsinstitut Consumerfieldwork bei Personen ab 14 Jahren via Online-Panel. **TJ**

FOTOS: ALEXANDER THIEL

Riesenradln: Fahrrad-Event für den guten Zweck

Neuer Weltrekord aufgestellt

Ende April wurde in München ein neuer Fahrrad-Weltrekord aufgestellt. Dabei folgten 770 Menschen dem Aufruf von Frank Noe in den Gondeln eines Riesenrades in die Pedale zu treten – und „erradelten" mit der Summe von 10.526 Kilometern schlussendlich 15.000 Euro für den guten Zweck.

Dabei waren in 25 der insgesamt 27 Gondeln des Umadum-Riesenrads zwei IC7-Premium-Indoor-Cycling-Bikes installiert. Jede Gondel bot Platz für zwei Radfahrende. Weitere Personen konnten als Unterstützer und Fans in den Gondeln dabei sein und anfeuern. Die Teilnehmer radelten je 30 Minuten, so lange dauerte eine Umdrehung, während sie die beeindruckende Aussicht über München bei perfektem Wetter genossen. Die Kombination aus Radfahren und Riesenrad bildete die Grundlage für einen neuen Weltrekord. Nach einer erfolgreichen Alpenüberquerung mit dem Fahrrad im Heißluftballon, war es Frank Noe nun ein Anliegen, noch mehr Menschen für nachhaltige Mobilität zu begeistern. Neben der Aufstellung eines weiteren Weltrekordes wollte Noe auch ein Zeichen für soziale Verantwortung und Gemeinschaft setzen und zeigen, dass es möglich sei nahezu immer und überall Fahrrad zu fahren. Von Beginn an unterstützten er und sein Team mit einer Spendenaktion die internationale Hilfsorganisation World Bicycle Relief. Die gesammelten Gelder ermöglichen Menschen in ländlichen Entwicklungsregionen, wo es sonst keine verlässlichen Transportmöglichkeiten gibt, mit robusten Fahrrädern den Zugang zu Schulen, Märkten sowie einer Gesundheitsversorgung. **TJ**

Brompton eröffnet eigenen Store in Berlin

Meilenstein für Faltradmarke

Mitte Mai hat der Faltrad-Hersteller Brompton seinen ersten eigenen Mono-Label-Store Deutschlands in Berlin eröffnet. Zeitgleich haben die Briten auch eine streng limitierte Berlin Junction Special Edition präsentiert.

FOTO: BROMPTON

Auf 114 Quadratmetern präsentiert Brompton fortan im Berliner Stadtteil Mitte seine ikonischen Falträder und will damit auch zur multimodalen Mobilität im Alltag inspirieren. Laut CEO Will Butler-Adams sei die Stadt schon immer ein Schmelztiegel der Kulturen, Ideen und Innovationen gewesen. Außerdem habe Berlin Deutschland und Europa über Generationen hinweg inspiriert. Für Brompton sei nach mehr als 25 Jahren auf dem deutschen Markt die nun eröffnete Junction in Berlin ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu einem neuen urbanen Lebensgefühl. Dort werde die Markengeschichte zum Leben erweckt sowie neuen und bestehenden Faltradfans die Funktionalität und Flexibilität der Produkte gezeigt.

Zur Eröffnung hatten sich die Briten außerdem mit der Künstlerin Jule Borths zusammengetan, die nun erstmals (auch) zwei Brompton-Faltrad-Rahmen bemalt hat. Davon inspiriert haben die Briten nun eine auf 100 Stück limitierte Berlin Junction Special Edition herausgebracht. Die leichte, agile Brompton P Line mit 12 Gängen, Mid Bar und Teleskop-Sattel wird exklusiv über die neue Berliner Junction, die Junctions in Hamburg und München sowie die Website verkauft. Mit der Eröffnung des Berliner Stores (Rosenthaler Str. 31) gibt es weltweit nun insgesamt 18 Brompton Mono-Label-Stores, neun davon betreiben die Briten in Eigenregie, neun als Franchise-Business – darunter auch die Junctions in Hamburg, München und Wien. **TJ**

Termine 2024

Spannende Events, Festivals und Messen

30. Juni: Alb Extrem, Ottenbach

3. – 7. Juli: Eurobike, Frankfurt

7. – 8. September: Green World Tour, Berlin

3. – 4. Oktober: Green World Tour, München

12. – 13. Oktober: Green World Tour, Münster

18. – 20. Oktober: Bespoked, Dresden

20. – 24. November: Touristik & Caravaning, Leipzig

5. – 8. Dezember: Intermot, Köln

FOTO: EUROBIKE

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

Dialog

Lob, Kritik und Fragen unserer Leser an die Redaktion.

Drehmomentsensor die bessere Wahl

Sehr geehrtes Redaktionsteam,

wir sind ein kleiner, aber wachsender Freundeskreis Radfahrender nahe dem und auch im Seniorenalter, inzwischen mehrheitlich mit E-Bikes unterwegs. Einige in unserem Kreis haben Einschränkungen derart, dass sie in leicht hügeligem Gelände nur mühsam und nicht dauerhaft ausreichend Tretkraft aufs Tretlager aufbringen können, welche für die angemessene Unterstützung durch den Motor erforderlich ist. Auf E-Bikes mit Trittfrequenzsensor allerdings ist man auch in diesem Gelände komfortabel unterwegs, solange die Pedale bewegt werden. Ich suche nun ein Kompaktbike mit einem solchen Trittfrequenzsensor, bis jetzt leider ohne Erfolg.

Können Sie mir ein solches E-Kompaktrad empfehlen? Es wäre für mich in vielerlei Hinsicht leichter zu bedienen und ich könnte dann auf Autofahrten gänzlich verzichten.

Vielen Dank und freundliche Grüße
Sabine K., per E-Mail

FOTO: PD-F / BROSE

Liebe Frau K.,

vielen Dank für Ihre Zuschrift. Sie bestätigt unseren Gedanken, dass der Elektroantrieb am Fahrrad mehr Menschen für eine gesunde Art der Alltagsmobilität begeistern kann. Von einem Trittfrequenzsensor aber möchte ich Ihnen abraten.

Ein solcher Sensor liefert von der ersten Kurbelumdrehung an vollen Schub, orientiert sich nicht an der Eigenleistung des Fahrers. Somit kann es passieren, dass das Fahrrad in der höchsten Unterstützungsstufe förmlich nach vorn „schießt“. Das hat sich in der Praxis als sehr gefährlich erwiesen.

Ein Drehmomentsensor gibt die Motorkraft entsprechend dem Druck aufs Pedal ab. Das entspricht einem deutlich natürlicheren Fahrgefühl, das dem eines klassischen Fahrrads viel näher kommt. Ein Rad mit Trittfrequenzsensor hingegen fährt sich eher wie ein Mofa, bei dem Sie permanent in die Pedale treten müssen.

Der Performance Line CX-Motor von Bosch unterstützt im Turbo-Modus mit 340 Prozent Ihrer eigenen Tretleistung. Bei 40 Watt Eigenleistung entspricht das in Summe 136 Watt, was im Bereich guter Hobbysportler auf dem Rennrad liegt. Damit können Sie locker einen steilen Radweg hinauffahren. Klar sind Sie dann nicht mehr mit den vollen 25 km/h unterwegs. Sie brauchen aber auch keine Angst haben, stehen zu bleiben. Gleiches gilt für die meisten weiteren E-Bike-Motoren. Probieren Sie es am besten mal aus!

Mit freundlichen Grüßen
Stephan Kümmel, Redaktionsleiter

Bevorzugtes Pedal-System

Auf Instagram haben wir gefragt: „Mit welcher Art von Pedalen seid ihr auf eurem E-Bike unterwegs?“

Das war das Ergebnis:

68 % Klassisches Flatpedal
11 % Praktisches Kombipedal
21 % Sportliches Klickpedal

FOTO: WWW.PD-F.DE

Im Dialog mit unseren Lesern

Wir freuen uns immer über Leserbriefe! Bitte schreiben Sie uns Ihre Gedanken, Anregungen, Kritik und gerne auch Ihr Lob. Am besten per E-Mail an **service@bva-bikemedia.de**

Leserbriefe werden von uns beantwortet und in der Regel hier im Leserforum abgedruckt, Kürzungen vorbehalten.

Die hier dargestellten Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder.

www.radfahren.de
www.facebook.com/elektrorad.magazin
www.instagram.com/elektrorad_magazin
www.radfahren.de/newsletter

ALPS ALPINE

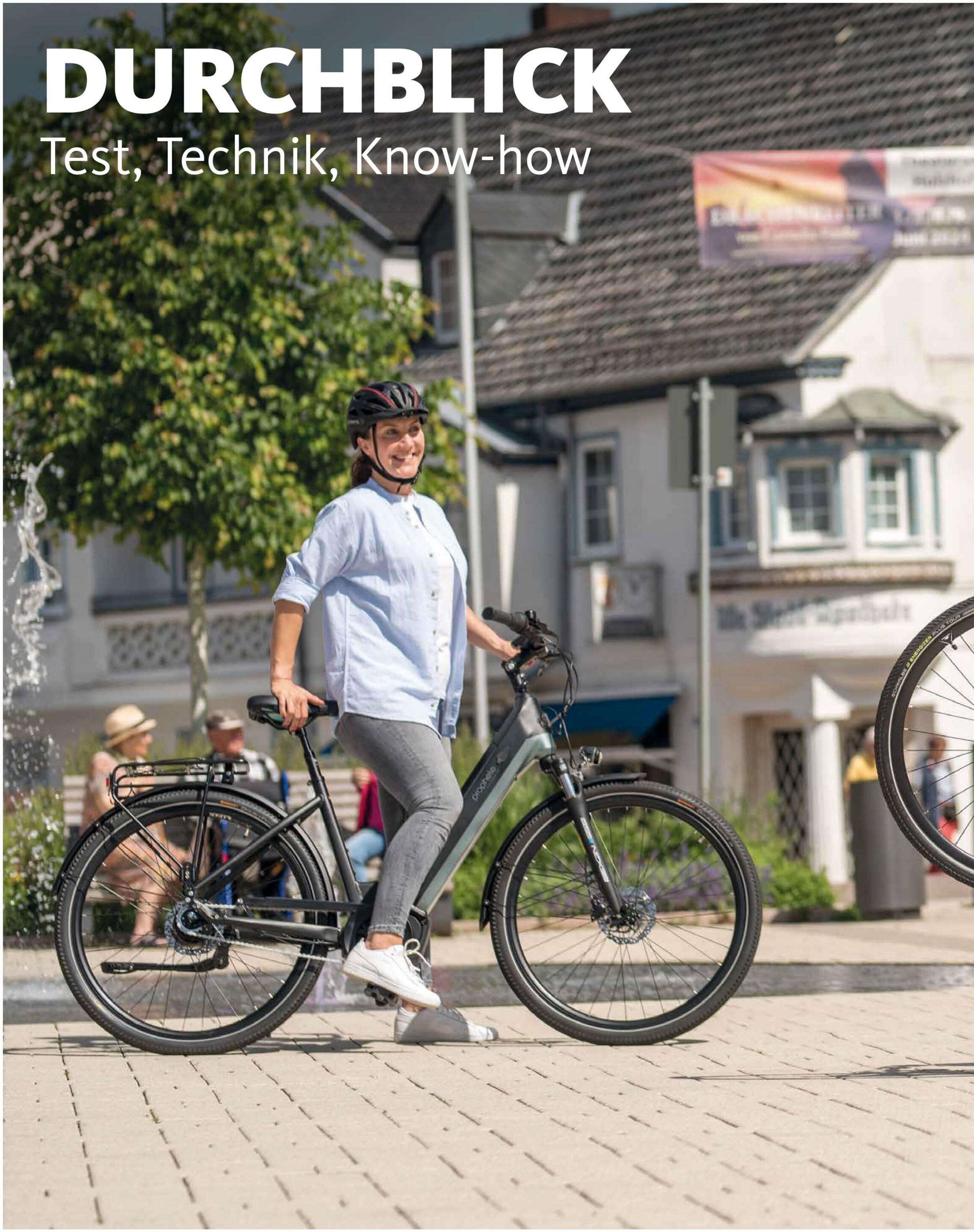
Blickt nach hinten, warnt dich vor.

Willkommen in der Zukunft!
Digitaler Rückspiegel und KI-basierte Gefahrenerkennung für das Fahrrad.
Unser Ride Safety System RS 1000.

ride-safety.com

DURCHBLICK

Test, Technik, Know-how



18 **Test: Budgeträder**
Räder aller Klassen von 1599 bis 3999 Euro

30 **Katalog: Budgeträder**
Räder für 1499 bis 2999 Euro in der Übersicht

32 **Service: Budgeträder**
So lassen sich die günstigen E-Bikes warten

34 **Test: Bikeschuhe in Sneakeroptik**
Coole Treter fürs Pedal

42 **Workshop: Cleat-Montage**
Klick-Pedale bestens vorbereiten: Schritt für Schritt

44 **Neuheiten**
Innovationen, Neuentwicklungen, Verbesserungen

68 **Impressionen: Spezialradmesse Spezi**
Tummelplatz für Praktisches, Schnelles, Exotisches

72 **Dauertest 2024**
Trenoli-Tourer startet, Bulls-E-MTB endet

76 **Produkte ausprobiert**
Fahrradzubehör von Kopf bis Fuß

80 **Adressen**

FOTO: CLAUS TEWS

Gutes Rad muss nicht teuer sein

Budgeträder aller Klassen im Test

FOTO: CLAUS TEWS

Im jüngsten Großen Elektro-Rad-Test (Ausgaben 1 und 2/2024) durchbrach der Durchschnittspreis der 89 Testräder die 5000-Euro-Schallmauer. Viel Geld, dessen Investition wohl überlegt sein sollte. Geht es nicht vielleicht auch gut und günstig(er)? Schon. Aber auch in der Klasse der Budgeträder sollten Sie Spontankäufe vermeiden.

Wer ein neues E-Bike sucht und nicht gerade die Vorzüge des aktuell enorm beliebten Jobrad-Leasings genießt, dem kann auf der Suche nach dem passenden Rad schnell schwindelig werden. Die Preise sind in den vergangenen Jahren enorm angezogen. Dem E-Bike-Markt geht es da nicht anders als vielen anderen Feldern in Zeiten hoher Inflationsraten. Beim Pedelec kommt noch die rasante Entwicklungsvielfalt dazu. In dem Bereich hat sich einfach eine Menge getan in jüngster Zeit. Die Räder werden immer ausgefeilter, stecken voller moderner Technik und entsprechend zeigte die Preisentwicklung nur in eine Richtung: nach oben. Aktuell ist dieser Trend etwas abgeflaut, es gibt sogar wieder deutliche Rabatte in den Fahrradläden der Republik.

Markenräder bleiben trotzdem eine enorme Anschaffung, die wohl überlegt sein will. Wer rein aufs Schnäppchen setzt, stolpert schnell vor allem im Internet auf vermeintlich tolle Angebote: E-Bikes für teils deutlich unter 1000 Euro. Wer nun glaubt, vor dem Deal seines Lebens zu stehen, sei gewarnt: Einige dieser günstigen, ja billigen Räder sind von schlechter Qualität. Ein paar sind sogar nicht einmal mit deutschem und europäischem Recht vereinbar. Denn ihre Antriebe lassen sich oft ganz ohne eigene Tretkraft aktivieren und beschleunigen mit Motorkraft bisweilen weit über die erlaubten 25 km/h. Wer damit

kontrolliert wird, dem drohen empfindliche Strafen und gar Führerscheinentzug. Wer damit einen Unfall baut, für den könnte es ganz dicke kommen. Diese Räder haben keinerlei Versicherungsschutz, entsprechend teuer kann es werden, wenn ein Unfallbeteiligter schwer verletzt wird – von der moralischen Schuld ganz zu schweigen. Straf- und zivilrechtliche Verfahren drohen ebenfalls.

Der gesunde Mittelweg

Natürlich gibt es einen Mittelweg zwischen teuren Pedelecs und billigen, gefährlichen Internet-„Schnäppchen". Budgeträder wie in unserem Test und dem dann folgenden Katalog zum Beispiel. Diese Räder zeichnen sich in der Regel dadurch aus, dass ihre Hersteller durch den Einsatz von Großserienkomponenten, die sie in hoher Stückzahl einkaufen, und wenigen Modellen die Produktionskosten senken. Die Rahmen sind dabei heutzutage oft hochwertig und haltbar, die Komponenten von bekannten und etablierten Herstellern. Die Macher der Bikes sind zudem – in unserem Testfeld – Unternehmen, die mindestens eine Niederlassung in Deutschland oder gar hier ihren Firmensitz haben. Prophete etwa ist ein echtes Traditionsunternehmen mit jahrzehntelanger Geschichte. Die beinhaltet zwar jüngst auch ein Insolvenzverfahren in Eigenregie. Prophete hat sich aber inzwischen wieder frei geschwommen. Unter dem Dach der Dutech-Gruppe aus Singapur läuft der Betrieb in Rheda-Wiedenbrück wieder in ruhigem Fahrwasser.

Trenoli ist ebenfalls ein deutscher Hersteller, der noch dazu in einem deutlich attraktiven Preissegment sehr hochwertige Komponenten bietet, etwa Boschs Full-Power-Motor Performance Line CX mit Smart System. Zu Trenoli gehören auch die E-Bikes von Bionicon, die sich wie die Räder der Brudermarke mit hochwertigen Komponenten und niedrigen Preisen im Mountainbike-Markt etablieren wollen.

HoheAcht stammt wie der Name schon andeutet aus der Eifel. Der Hersteller baut eine Vielzahl an E-Bikes, dabei durchaus auch höherpreisige Modelle. Vom City- über das Trekkingrad und SUV bis zu waschechten Fullsuspension-Mountainbikes reicht die Produktpalette. Unser Testmodell erfüllt unsere Testbedingungen – Preis um 3000 Euro bei Trekking- und Cityrädern, 4000 Euro bei den traditionell teureren E-MTBs. Es hat dabei wie die Bikes von Trenoli/Bionicon Komponenten an Bord, die auch bei deutlich teureren Modellen verbaut werden. So etwa den Mahle X35-Motor, die Shimano-Gravel-Schaltgruppe GRX und kräftige Vier-Kolben-Scheibenbremsen, ebenfalls von Shimano.

Der Discounter Lidl hat schon länger immer mal wieder Pedelecs im Angebot. Mit dem Urban Y.2 der Eigenmarke Crivit bringt Lidl nun erstmals selbst ein E-Bike in den Verkehr, ist also nicht nur Verkäufer, sondern auch Hersteller. Markantes Detail des Crivit: Der Akku steckt in einem massiveren Sattelrohr, was das Unterrohr entsprechend schlank hält. Optisch fällt auch das Spiralkabel unterhalb des Sattels auf, das während der Fahrt den Strom zum Mivice-Hecknabenmotor sowie zur Lichtanlage verteilt. Zum Aufladen der Batterie wird dieses aus dem Port geschraubt und das Ladegerät „angedockt". Für den Service ist Lidl gegenüber den Käufern selbst verantwortlich. Apropos: Ab Seite 32 zeigen wir genauer, wie der Service bei den Budgeträdern vonstattengeht.

Mit der Marke Grundig taucht ein aus der Unterhaltungselektronik bekanntes deutsches Traditionsunternehmen im Testfeld auf. Die E-Bikes selbst werden von einer Gruppe aus Ingenieuren der in Hessen ansässigen teknihall GmbH konzipiert – das geistige

MEINE MEINUNG

Nicht gleich verteufeln

Klar, wer sehr viele Kilometer und sehr regelmäßig Rad fährt, sollte sich genau überlegen, ob er mit einem Budgetrad nicht am falschen Ende spart. Für Gelegenheitsfahrer aber taugen die günstigen Modelle durchaus. Man sollte sie nicht verteufeln!

Stephan Kümmel, Redaktionsleiter

Entspannte Freizeittouren – dafür sind die meisten Budgetbikes gemacht.

Die zulässigen Testbike-Systemgewichte erstrecken sich von 130 bis 150 Kilogramm – und offerieren wie beim Crivit (140 kg) via Gepäckträger willkommenes Zuladepotential.

FOTOS: CLAUS TEWS, TOBIAS JOCHIMS

FOTO: GIDEON HEEDE

Leichte bis schwere Trekkingräder, ein vollgefedertes SUV-Bike, ein schnittiges Urbanbike sowie MTB-Hardtail: die Testrad-Bandbreite ist bewusst groß und spricht Gelegenheitsfahrer an, die gerne und regelmäßig, aber nicht unbedingt täglich, mit dem E-Bike unterwegs sein wollen.

Die meisten Testbikes sind, wie das Trenoli-Trekkingrad, auf einen vielseitigen Einsatzzweck hin ausgestattet.

Eigentums- und Betriebsrecht hat Grundig selbst wiederum an Modern Creation Luxembourg S.à r.l übertragen. Die Flotte von fünf E-Bikes richtet sich mit durchweg solider Ausstattung primär an Einsteiger. Das von uns getestete GCB-1 kommt mit Bafangs M410-Mittelmotor recht antriebsstark daher und wird auch mit einer Akkukapazität von 540 Wh seiner ausgerufenen Tourentauglichkeit gerecht. Darüber hinaus kommen weitere Markenkomponenten von Shimano, Tektro oder Suntour zum Einsatz.

Die Bandbreite unserer Testräder ist bewusst groß. Vom leichten bis schwereren Trekkingrad (Grundig, HoheAcht, Trenoli), über ein vollgefedertes SUV-Bike und ein schnittiges Urbanbike bis hin zum MTB-Hardtail reicht die Palette. Eins verbindet alle sechs Räder: Sie sprechen Gelegenheitsfahrer an, die gerne regelmäßig, aber nicht unbedingt täglich mit ihrem E-Bike unterwegs sein wollen. Vor allem bei Pedelecs mit Einheitsgröße (Grundig, Prophete, Crivit) sind die Einstellmöglichkeiten beschränkt. Sitzposition, Lenker und Pedale lassen sich so womöglich nicht ideal an den Körper des Fahrers anpassen. Das ist bei Kurzstrecken und kleinen Ausflugstouren zu verkraften. Vielfahrer hingegen sollten so ergonomisch korrekt wie möglich auf ihrem Rad sitzen. Nur so sind auf Dauer Schmerzen ausgeschlossen. Einige dieser Punkte lassen sich über Zubehör – neue Sattelstütze, neuer Sattel, verstellbare Vorbauten etc. verbessern. Dafür sind dann aber wiederum weitere Investitionen nötig.

Dazu kommt: Wer noch nie oder bisher noch nicht auf dem eigenen E-Bike gefahren ist, sollte die „Suchtwirkung“ nicht unterschätzen. Auch auf den günstigeren E-Bikes heißt die Faustregel erfahrungsgemäß: Dreimal so oft, dreimal so weit. Heißt: Die meisten Pedelec-Novizen unterschätzen, wie regelmäßig sie plötzlich Rad fahren. Wer denkt, nur hin und wieder mal aufsatteln zu wollen, der entdeckt sich schnell dabei, bewusst Umwege zu fahren, immer mehr Alltagswege auch mit dem Fahrrad zurückzulegen und seine Feierabendtouren immer weitere Kreise ziehen zu lassen. Auch dann könnten Räder mit dem Preis geschuldeten Kompromissen schnell an ihre Grenzen stoßen. Dabei meinen wir nicht unbedingt die Qualität der Räder. Unserem Eindruck nach können wir sie allesamt Ihnen, unseren Lesern, empfehlen, wenn Sie sich selbst auf einem der Räder wiederentdecken. Werden Sie allerdings mit der Zeit zum „Immer-mehr-Fahrer“, gewinnen zusätzliche Punkte an Bedeutung: Wie gut sind die Spritzschützer, sollte ich in einen Regenschauer kommen? Ist das Licht hell und gut genug ausgeleuchtet für Alltagsfahrten in der Dämmerung oder nachts? Wie wartungsintensiv ist das Rad? Denn zwar sind etwa die Kettenschaltungen im Test gut eingestellt für die allermeisten Radfahrer eine gute, solide Wahl. Doch könnte das Nachjustieren zum Knackpunkt werden, der den Fahrspaß stört. Entweder, weil dies regelmäßig erfolgen muss, was arbeitsintensiv ist, oder da eine nicht ideal laufende Kette nervige Geräusche und unsaubere Gangwechsel verursacht. Wer schließlich ein SUV wie das Prophete kauft und bald seine Freude im schweren Gelände entdeckt – Vollfederung und Stollenreifen verleiten geradezu zu wilden Abfahrten –, der bringt das Fahrwerk schnell an seine Grenzen. Teurere Komponenten sind schluckfreudiger und feinfühliger.

Fazit

Hören Sie also tief in sich hinein. Wenn Sie sicher sind, die Testräder in ihrem angedachten Einsatzzweck zu nutzen oder wenn Sie bereit sind, die vorhandenen Kompromisse einzugehen, dann finden Sie in unserem Testfeld Räder, die Ihnen eine Menge Freude bereiten werden. Sichere und zuverlässige Begleiter für Alltag und Freizeit, die bezahlbar und durchaus hochwertig, also im klassischen Sinne preiswert sind.

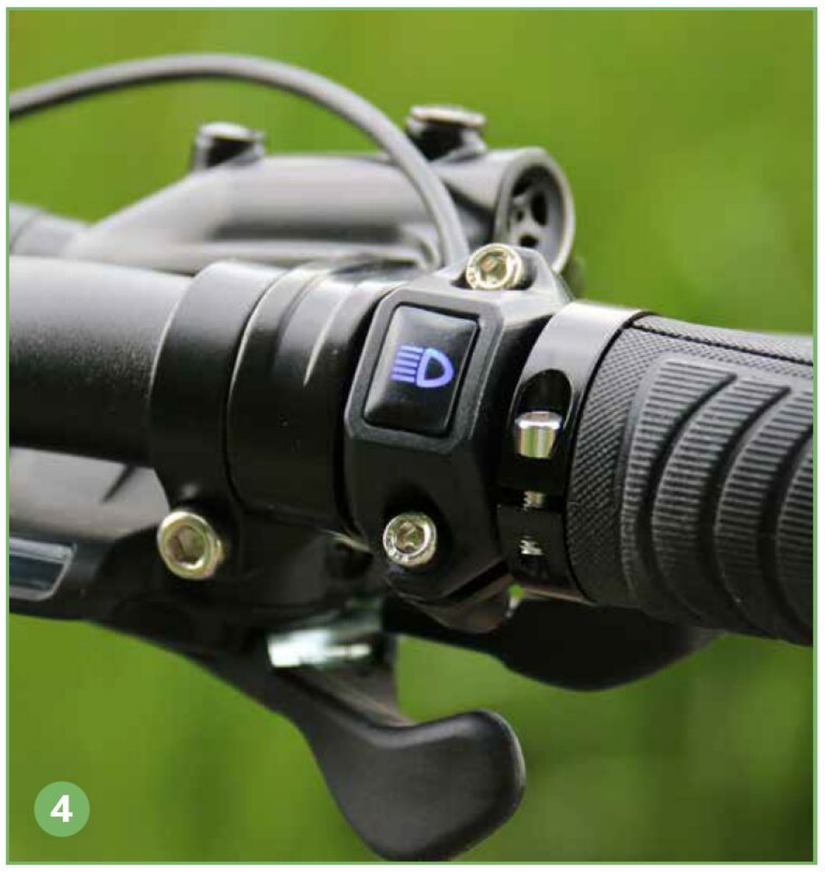
TOBIAS JOCHIMS, STEPHAN KÜMMEL

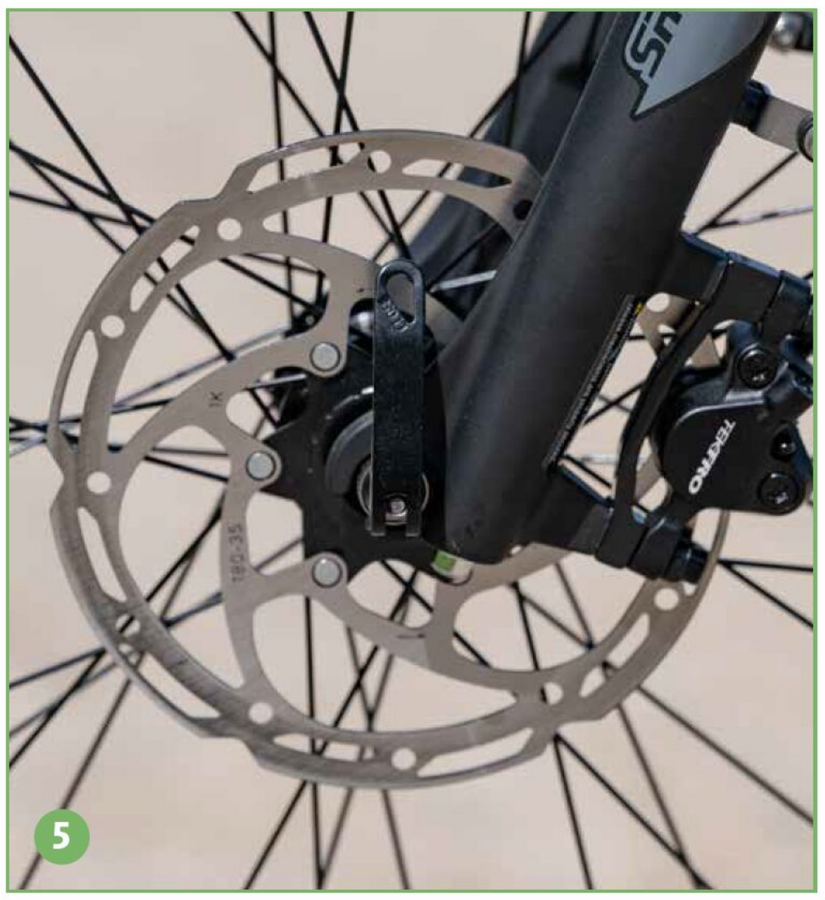
Das gefällt uns …

1

2

3


4


5

6

1 **Sitzkomfort:** Eine Federsattelstütze, die unliebsame Stöße vom Gesäß fernhält, ist ein willkommenes Tourenrad-Feature. Der am Grundig verbauten gelingt das sanft und nicht zu nervös.

2 **Doppelt macht besser sichtbar:** Crivit stattet sein Urbanbike, neben einem ins Schutzblech integrierten Rücklicht, auch mit einer weiteren Rückleuchte in der Sattelstütze aus. Sehr gut – die Sichtbarkeit im Dunkeln erhöht das merklich.

3 **Intuitive Bedienung:** Die Motoransteuerung am HoheAcht geht, dank puristischem Bedienpanel, sehr intuitiv und beiläufig vonstatten. Zudem liegt der Daumen sehr angenehm auf den Buttons auf.

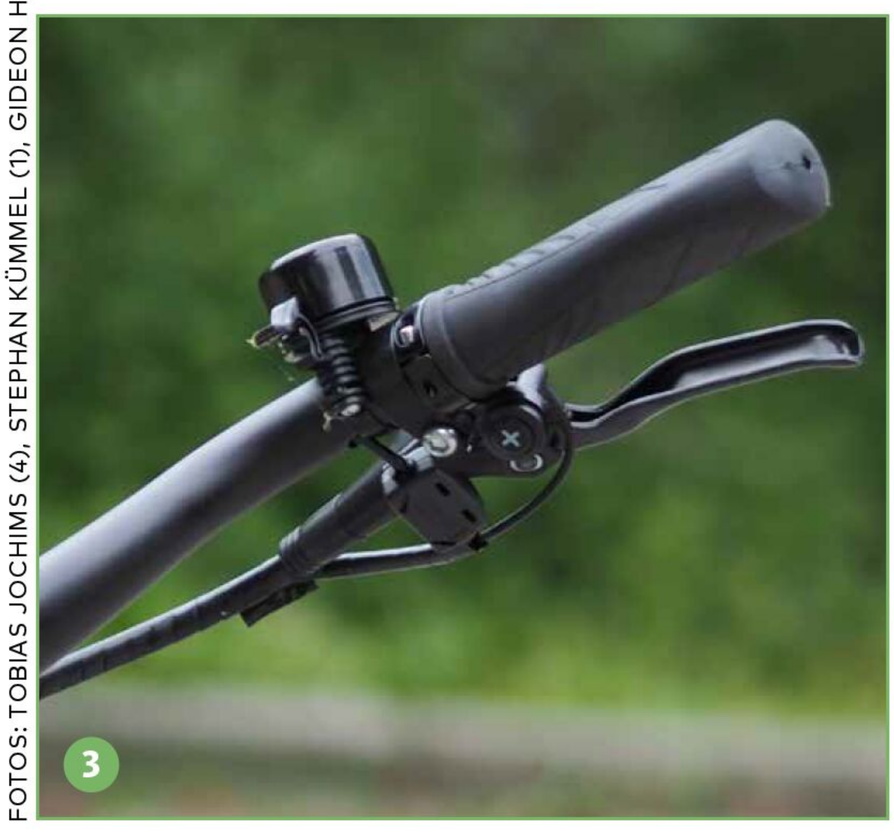
4 **Sehen und gesehen werden:** Per sauber und ergonomisch in den Lenker integrierten Taster lässt sich am Prophete die Fernlichtfunktion des Frontstrahlers zuschalten. Gerade überland und auf Feld- und Waldwegen erhöht das helle Licht in der Dämmerung und spätabends die Sicht, die Sichtbarkeit und somit die Sicherheit. Per Tastendruck ist es auch schnell wieder deaktiviert, so wird keiner geblendet.

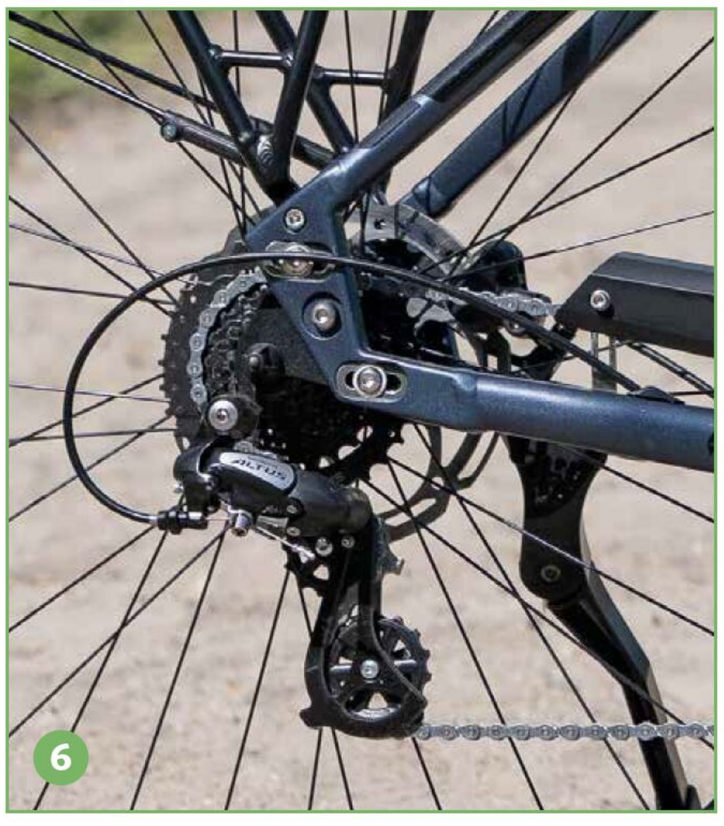
5 **Starke Bremsleistung:** Dass am Vorderrad größere Bremsscheiben mit 180-Millimeter-Durchmesser verbaut sind, ist im Trekkingradbereich Standard. Trenoli verbaut auch am Hinterrad diese Disc-Größe, was eine noch bissiger zupackende Bremswirkung zur Folge hat – gerade, wenn das Bike sehr abrupt zum Stehen kommen soll und mit Vorder- und Hinterbremse zeitgleich „in die Eisen“ gegangen wird.

6 **Komfortabler Ladevorgang:** Beim Bionicon ist die Ladebuchse für den 625-Wattstunden-Akku hoch oben auf dem Oberrohr angebracht. Das erspart einem mühsames Bücken, gar Fummeln, wie es des Öfteren bei tiefer montierten Ladeports der Fall sein kann.

FOTOS: TOBIAS JOCHIMS (4), STEPHAN KÜMMEL (1), GIDEON HEEDE (1)

Das geht besser …





FOTOS: TOBIAS JOCHIMS (4), STEPHAN KÜMMEL (1), GIDEON HEEDE (1)

1 **Etwas knapp bemessen:** Die Spritzschützer am HoheAcht sind zwar schön lang gezogen und aus sehr stabilem Aluminium. Für die am Testrad aufgezogenen 45 Millimeter breiten Reifen fallen sie allerdings einen Tick zu schmal aus.

2 **Nicht ganz bündig:** Die Kunststoff-Akkuklappe am Bionicon könnte etwas passgenauer am Alu-Rahmen abschließen – und nicht so sehr „aufliegen“.

3 **Unkomfortabel:** Zwar schön unscheinbar unterhalb der Griffe platziert, stoßen die Daumen beim Crivit während dem Betätigen der Micro-Buttons etwas unliebsam an der eckigen Kante an.

4 **Etwas unaufgeräumt:** Die Cockpit-Kabelführung könnte beim Grundig etwas weniger präsent und enger an Lenker und Steuerrohr liegend verlaufen.

5 **Mittelweg:** Kein echter Nachteil, aber erwähnenswert: Sowohl Federelemente als auch die Reifen (Continental Ruban) am Prophete sind ein Mittelweg. Das vollgefederte Rad bietet viel Komfort, darunter auch sauberes Abrollen der Stollenreifen. In wirklich ruppigem Gelände kommen sie aber schnell an ihre Grenzen: Die Federgabel schlägt durch, die Reifen verlieren Grip. Wer aber auf moderatem Geläuf unterwegs ist, der kommt mit beidem gut zurecht.

6 **Überschaubares Gangspektrum:** Die am Trenoli verbaute Einsteigerschaltgruppe Shimano Altus wartet mit nur acht Gängen und einer Übersetzung von 309 Prozent auf. Für ein, mit Boschs CX-Motor bestücktes, ambitioniertes Tourenrad ist uns das zu wenig.

BIS 3000 €

TREKKING

Mittelmotor mit ordentlicher Kraftentfaltung: Bafangs M410.

Kompaktes Display mit Gummiknöpfen für intuitive Bedienung.

PREIS	2299 €
Rad-Gewicht	27,13 kg
Zul. Gesamtgewicht	150 kg
Rahmenarten & Größen	Tiefeinsteiger: Einheitsgröße 52 (M)

AUSSTATTUNG	
Rahmen	Aluminium
Gabel	Suntour SF15-NEX-E25-HLO, 63 mm
Bremsen	hydr. Scheibenbremsen, Tektro T275 , 160/160 mm
Spritzschützer	Aluminium
Sattelstütze	gefedert, HL CORP, SPS-405/EN15194
Sattel	Selle Royal A037D
Schaltung	Kettenschaltung, Shimano Altus RDM3100, 9 Gänge
Lichtanlage	V: LED-Scheinwerfer / h: Rücklicht
Bereifung	CST XPedium Pro, 28“, 47 mm
Sonstiges	Gepäckträger bis 25 kg, 680 mm Lenker, verstellbarer Vorbau, Wellgo-Pedale, Parkstütze

ANTRIEB	
Antriebskonzept	Mittelmotor, Bafang M410, 80 Nm, Display: LCD
Akkukapazität	540 Wh
Reichweite	>75 km

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Laufruhig — Agil

SITZPOSITION

Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH

Stadt — Reise

GRUNDIG GCB-1

Flexibler Tourenfreund

Bekannt als renommierte Marke für Fernseh- und Radiogeräte, findet man mit dem GCB-1 mittlerweile auch ein Grundig E-Bike auf dem Markt. Mit schön verarbeitetem Alu-Tiefeinsteigerrahmen in Licht- oder Eisblau daherkommend, strahlt die vor uns stehende erstgenannte Ausführung vor allem trekkingtypische Robustheit aus. Reichlich Tourenhorizonte offerieren auch die „inneren“ Werte von einer 540-Wh-Stromreserve bis hin zu drehmomentfreudigem Bafang-Motor. Schaltungstechnisch ist das GCB-1 mit Shimanos 9-Gang-Altus solide bestückt. Eine Extraportion liefert Grundig hingegen beim Komfort mit einer gefederten Sattelstütze. Für gute Dämpfung im Cockpit sorgt eine Suntour-Gabel mit 63 mm Hub, die für noch direkt-agileres Fahren auch festgestellt werden kann. Ebenso top: die sehr stabilen Alu-Spritzschützer sowie der breitflächige Kettenschutz als Teil einer guten Vollausstattung.

Antriebsstark & laufruhig

Die Sattelhöhe kann per Schnellspanner, die Lenker-Ausrichtung dank variablem Vorbau einfach angepasst werden. Die Sitzposition ist sehr aufrecht, die weichen Griffe liegen gut in der Hand. Der Rahmen wirkt geschmeidig, weniger steif. Dazu passt der breite Lenker, mit dem sich das GCB-1 sehr gediegen steuern lässt. Am wohlsten fühlt es sich auf berechenbarem Geläuf wie Asphalt oder feinem Kies – auch weil die Reifen mit klassischem Trekkingprofil und 47 mm Breite mehr Lauffreude auf moderater Fahrbahn entwickeln. Für Bremssicherheit mit bissigem Zupacken sorgen Tektros T275 – die auch nötig ist, da der M410 nach etwas verzögertem Einsetzen hinten raus (Stufe 5/5) ordentlich Anschubwucht entfacht. Die Federsattelstütze arbeitet sanft, während die Altus-Schaltung oft etwas hakelig ist. Die gute Lichtanlage sowie der Gepäckträger mit Federklappe runden das gelungene Konzept ab.

FAZIT

Tour, Stadt oder Pendeln: Grundigs GCB-1 macht in vielen Bereichen eine gute Figur – und punktet durchweg mit gutmütigen Fahreigenschaften sowie schubkräftigem Antrieb.

Ausstattung	●●●●○
Antriebssystem	●●●●○
Fahreigenschaften	●●●●○
Komfort	●●●●○
Sicherheit	●●●●○
Nutzungstauglichkeit	●●●●◐
Wartungsaufwand	●●●◐○

⊕ Antriebskraft, Komfortelemente, gute Vollausstattung, Zusatzverstrebung

⊖ Schaltung könnte flüssiger/präziser sein, Rahmen könnte steifer ausfallen, Einheitsgröße

Preis-Leistung ●●●●◐

Note **1,9 Gut**

Fotos: Tobias Jochims

› Bezugsadressen finden Sie auf Seite 80 f.

Sportiv-knackige Schaltung: Shimanos GRX mit 11 Gängen.

Sehr übersichtliches Cockpit mit breitem Lenker & Rundgriffen.

HOHEACHT Lumo Tereno

Eleganter Trekkingflitzer

PREIS	2799 €
Rad-Gewicht	17,79 kg
Zul. Gesamtgewicht	150 kg
Rahmenarten & Größen	Diamant: 48, 52, 56* cm; Trapez: 44, 48 cm
AUSSTATTUNG	
Rahmen	Aluminium
Gabel	Aluminium, starr
Bremsen	hydr. 4-Kolben-Scheibenbr., Shimano BR-M7120/7100, 180/160 mm
Spritzschützer	Ching Chern, Aluminium
Sattelstütze	HoheAcht, Aluminium
Sattel	Selle Royal Vivo Ergo
Schaltung	Kettenschaltung, Shimano GRX, 11 Gänge
Lichtanlage	Lezyne v: E115 / h: Rear
Bereifung	Kenda Piedmont K1185, 28“, 45 mm
Sonstiges	Ursus-Seitenständer R81, Motorcharakteristik per Smartphone-App justierbar
ANTRIEB	
Antriebskonzept	Hinterradnabenmotor, Mahle X35+, max. Drehmoment: 40 Nm
Akkukapazität	250 Wh, Mahle B1-E
Reichweite	>50 km

* Testgröße

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Stadt – Reise

Fotos: Tobias Jochims

HoheAchts Lumo Tereno kommt mit cleanem Erscheinungsbild sowie sportiver Rahmengeometrie daher und ist als motorisiertes Bike erst auf den zweiten Blick zu identifizieren. Grund hierfür ist zum einen die unscheinbare Integration des bis zu 40 Nm unterstützenden und in der Hinterradnabe sitzenden Mahle X35+-Motors. Zum anderen ist auch die bis 250 Wh speichernde Batterie fix im auffallend schlanken Unterrohr verbaut. Per Mahle-Remote iWoc Trio, über das auch das Motorsystem an-/ausgeschaltet wird, werden auf der linken Lenkerhälfte die drei U-Modi angesteuert. Alternativ gestartet kann der X35+ auch über den kompakten iWoc-Anschaltknopf, der elegant ins Oberrohr eingelassen ist. Zum sportiven Trekking-Auftritt des Lumo Tereno ergänzt sich die knackig-direkt werkelnde GRX-1x11-Gravelschaltung perfekt. Mit unter 18 kg Gesamtgewicht lässt sich das Bike zudem recht easy in den Keller tragen.

Tempofreude & Schaltspaß

Die starke Lenker-Sattel-Überhöhung führt zu einer sportiven Sitzhaltung mit reichlich Druck auf dem Lenker. Folglich flitzt man auf dem leichten Alu-Bike, unterstützt vom konstant linear schiebenden Mahle-Leichtmotor, in der Ebene rasch davon. Dabei leistet auch das steife Chassis seinen Beitrag: Die eingesetzte Pedalkraft wird spürbar direkt in Vortrieb umgewandelt. Im Flachen bringt bereits der Eco-Modus soliden Schub, den – erst recht moderate Anstiege hinauf – der mittlere wie stärkste Fahrmodus dank ausgeprägter, kraftvoller Spritzigkeit deutlich übertreffen. Gangwechsel verlaufen mit Shimanos GRX schnell und präzise. Auch im welligen Terrain kommt reichlich Fahrspaß auf – obgleich der X35+ an Steilstücken merklich Eigenleistung abverlangt. Bergab zischt das Lumo Tereno pfeilschnell davon und entwickelt dank leicht laufender wie gripstarker Pneus ganz schön Speed.

FAZIT

Das Lumo Tereno von HoheAcht bietet dank effizient-zügig anschiebendem Mahle-Heckmotor sportiven E-Trekkingbike-Spaß auf flotten Touren und Pendelstrecken.

Ausstattung	●●●●◐
Antriebssystem	●●●●◐
Fahreigenschaften	●●●●◐
Komfort	●●●●○
Sicherheit	●●●●●
Nutzungstauglichkeit	●●●●○
Wartungsaufwand	●●●●○

⊕ Kraftentfaltung & Geräuschk. des Motors, Gewicht, Agilität, Schaltung

⊖ Für Anstiege recht sportiv übersetzt, nicht intuitive Bedienung d. Lichtanlage

Preis-Leistung ●●●●◐

Note
1,6 Sehr gut

› *Bezugsadressen finden Sie auf Seite 80 f.*

Kompakt und einfach zu bedienen: das Purion-Display von Bosch.

Antriebsfreudig und schön integriert: der CX-Mittelmotor.

PREIS	3099 €
Rad-Gewicht	27,8 kg
Zul. Gesamtgewicht	130 kg
Rahmenarten & Größen	Trapez: 46, 50, 54* cm

AUSSTATTUNG	
Rahmen	Aluminium
Gabel	Suntour SF15-NEX-E25, 50 mm
Bremsen	hydr. Scheibenbremsen, Tektro HD-T280, 180/180 mm
Spritzschützer	Kunststoff, SKS
Sattelstütze	Aluminium
Sattel	Selle Royal Aurora
Schaltung	Kettenschaltung, Shimano Altus, 8 Gänge
Lichtanlage	v: AXA Blueline 30, 30 Lux / h: Axa Blueline
Bereifung	Continental Ride Tour, 28“, 47 mm
Sonstiges	Gepäckträger bis 25 kg, Ergotec-Lenker, VP-Griffe, variabler Vorbau, Ursus-Parkständer

ANTRIEB	
Antriebskonzept	Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: Bosch Purion
Akkukapazität	625 Wh
Reichweite	>75 km

* Testgröße

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Laufruhig — Agil

SITZPOSITION

Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH

Stadt — Reise

TRENOLI Livenza Sportivo T

Für flotte Tagestouren

Das Livenza Sportivo T von Trenoli strahlt eine ordentliche Portion Robustheit aus, was maßgeblich auf dem schön verarbeiteten und mit bulligem Unterrohr daherkommenden Alu-Trapezrahmen fußt. In ihm schlummert vollintegriert und unter einer perfekt abschließenden Klappe ein nach ausgedehnten Tagestouren lechzender 625-Wh-Akku, der den formschön platzierten und drehmomentfreudigen CX-Motor mit Strom versorgt. Für Dämpfungskomfort in den Handgelenken soll eine Suntour-Federgabel mit soliden 50 mm Hub sorgen. Ebenso für Tourenkomfort stehen angenehm in der Hand liegende Flossengriffe. Bei der Schaltung greifen die Oberpfälzer auf Shimanos Einsteigermodell Altus mit acht Gängen zurück. Mit gut ausleuchtender Lichtanlage, 25-kg-Gepäckträger, stabilem Kettenschutz sowie ausreichend breiten Kunststoff-Spritzschützern wartet das Livenza Sportivo zudem mit durchdachter Vollausstattung auf.

Steif, agil & schubstark

Dank verstellbarem Vorbau kann die gewünschte Fahrposition einfach angepasst werden. Eher aufrecht sitzend, beschleunigt das Trenoli vom Start weg sehr beherzt und schlängelt sich mit direkter, vom schmalen und nach innen gekröpften Lenker begünstigten, Ansteuerung sehr agil durch engere Passagen. Auf Schotterwegen angekommen, greifen die Conti-Pneus sicherheitsspendend zu und bieten mit ihrer 47 mm Breite zudem spürbar ausgewogene Spurtreue bei reduziertem Rollwiderstand. Der starke CX-Motor macht bergauf mit bis zu 340-Prozent-Unterstützung das wett, was die Altus-Schaltung in puncto Übersetzung (309 %) „liegen“ lässt. Ihr Schaltgebaren kann zudem bei schnellen Gangwechseln etwas hakelig sein. Einen Top-Job leisten die Tektro-Bremsen mit großen 180er Discs und bissig-sicherem Zupacken auf Abfahrten – auch bei Nässe. Hier kommt auch bei gefüllten Satteltaschen keinerlei Rahmenflattern auf.

FAZIT

Das Livenza Sportivo T von Trenoli ist ein motorstarkes E-Trekkingrad, das mit hoher Reichweite, gutem Komfort und Rahmenrobustheit für längere Tagestouren konzipiert ist.

Ausstattung	●●●●◐
Antriebssystem	●●●●●
Fahreigenschaften	●●●●◐
Komfort	●●●●○
Sicherheit	●●●●◐
Nutzungstauglichkeit	●●●●◐
Wartungsaufwand	●●●◐○

⊕ Motorpower, Spurtreue, Mix aus Agilität und Laufruhe, gut geschütztes Rücklicht

⊖ Sattel für Touren etwas zu breit und weich, Schaltperformance ausbaufähig

Preis-Leistung	●●●●◐

Note **1,5 Sehr gut**

Fotos: Gideon Heede

› Bezugsadressen finden Sie auf Seite 80 f.

Der Fernlicht-Taster ist schön integriert.

Sturzgeschützt und gut ablesbar: das Prophete-Display.

PREIS	3200 €
Rad-Gewicht	29,4 kg
Zul. Gesamtgewicht	150 kg
Rahmenarten & Größen	Diamant: 48 cm

AUSSTATTUNG	
Rahmen	Aluminium
Gabel	Suntour XCM 34 Boost, 130 mm
Bremsen	hydr. Scheibenbr., Shimano MT410, 203/180 mm
Spritzschützer	Kunststoff
Sattelstütze	Limotec, absenkbar
Sattel	Prophete MTB
Schaltung	Kettenschaltung, Shimano Deore, 10 Gänge
Lichtanlage	v: Prophete mit Fernlicht h: Prophete mit Bremslicht
Bereifung	Continental Ruban, 29“, 59 mm
Sonstiges	Dämpfer: Suntour Edge 130 mm, Gepäckträger mit Zusatzstreben bis 25 kg, USB-C-Ladebuchse

ANTRIEB	
Antriebskonzept	Mittelmotor, AEG Sport-Drive, 100 Nm, Display: Prophete LCD
Akkukapazität	720 Wh
Reichweite	>100 km

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Laufruhig — Agil

SITZPOSITION

Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH

Stadt — Reise

Fotos: Stephan Kümmel

PROPHETE Stack 5.0

Moderat und komfortabel

Das Stack 5.0 ist das Fully-SUV aus dem Hause Prophete aus Rheda-Wiedenbrück, das schon seit vielen Jahren auf den Bereich der Budget-(E-)Fahrräder spezialisiert ist. Das vollgefederte SUV kommt sichtbar aus dem Mountainbike-Segment. Der Rahmen in Einheitsgröße gefällt durch seine sportliche Form und den niedrigen Überstand. Prophete gibt die Fahrergröße von 1,65 bis 1,90 Metern an, wobei der Tester mit 1,87 Metern nicht mehr optimal hoch auf dem Sattel sitzen konnte. Wir empfehlen Fahrern über 1,80 Meter, das Rad auf jeden Fall Probe zu fahren. Der Rahmen ist sehr gut verarbeitet und wirkt robust. Die Züge laufen innen verlegt ab Oberkante Unterrohr, am Lenker wirken die in Summe sieben Kabel und Züge aber arg überfrachtet. Sehr fein ist die Lichtanlage: Prophete verpasst ihr sowohl eine Fern- (vorn) als auch eine Bremslichtfunktion (hinten). Der Druckknopf fürs Fernlicht ist schön am rechten Griff integriert.

Agilität für Fahrspaß

Der Rahmen macht einen vielversprechend robusten Eindruck, die Federelemente wirken sportlich. Auf Feld und Waldwegen sowie auf moderaten Trails bringt das Fahrwerk guten Komfort. Im ruppigeren Gelände sind die Grenzen dagegen schnell erreicht. Beim Trailfahren ist die agile MTB-Geometrie spürbar, sie trägt viel zum Fahrspaß auf dem Stack bei. Insgesamt eine stimmige Mischung, zumal in diesem Preissegment. Dazu passt auch der sehr variable Gepäckträger mit Extrastreben und Gurtösen. Die Bremsen sind passend gewählt mit einer großen 203-mm-Scheibe vorn. Die Deore-Schaltung ist grundsolide und zuverlässig, als 10-Gang-Version aber mit reduzierter Spreizung. Apropos reduziert: Der kraftvolle AEG-Motor drosselt beim Schalten einen Augenblick die Unterstützung, um Kräfte an der Kette zu minimieren. Das ist ungewohnt und gerade in steilen Anstiegen etwas befremdlich.

FAZIT

Das Prophete Stack 5.0 ist ein komfortables SUV für moderate Geländeeinsätze. Die Lichtanlage ist super, die Vielseitigkeit ebenfalls.

Ausstattung	●●●●◐
Antriebssystem	●●●●◐
Fahreigenschaften	●●●●◐
Komfort	●●●●◐
Sicherheit	●●●●◐
Nutzungstauglichkeit	●●●●◐
Wartungsaufwand	●●●◐○

⊕ Mountainbike-Geometrie, Fern- und Bremslicht, variabler Gepäckträger, absenkbare Sattelstütze, große Bremsscheiben

⊖ Relativ geringe Gangspreizung, einfache Gabel, Einheitsgröße

Preis-Leistung ●●●●◐

Note **1,7 Gut**

› *Bezugsadressen finden Sie auf Seite 80 f.*

Das Rücklicht sitzt formschön integriert im Schutzblech.

Unscheinbar und effizient: der Mivice Mo8o-Hecknabenmotor.

PREIS	1599 €
Rad-Gewicht	20,69 kg
Zul. Gesamtgewicht	140 kg
Rahmenarten & Größen	Tiefeinsteiger: Einheitsgröße 50 cm
AUSSTATTUNG	
Rahmen	Aluminium
Gabel	Aluminium, starr
Bremsen	hydr. Scheibenbremsen, Shimano MT200, 160/160 mm
Spritzschützer	Kunststoff
Sattelstütze	Aluminium m. Rücklicht-Integration
Sattel	Justek, Memory Foam
Schaltung	Single-Speed, 1 Gang
Lichtanlage	v: Sate-lite C13 Pure, 80 Lux / h: Büchel Nano COB m. Bremslicht
Bereifung	Schwalbe Big Ben, 27,5“, 50 mm
Sonstiges	Gepäckträger bis 20 kg, Gates-Carbonriemen, Lenker-Vorbau-Kombination, Ständer: Atran Velo Parko
ANTRIEB	
Antriebskonzept	Heckmotor, Mivice M080, 40 Nm, Display: KDS_KD16E
Akkukapazität	360 Wh
Reichweite	>60 km

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Stadt – Tour

CRIVIT Urban Y.2

Sich lohnendes Stadtrad

Crivit ist eine Eigenmarke von Lidl, deren E-Bikes auch direkt in den Discounter-Filialen verkauft werden. Mit dem Urban Y.2 steht ein optisch aufgeräumtes Rad in cremefarbig-matt lackiertem Alu-Rahmen vor uns, das mit integrierter Zugführung und schöner Verarbeitung punktet. Der für gute Kraftentfaltung und natürliches Ansprechverhalten bekannte Mivice-Hecknabenmotor wird auch in deutlich teureren Bikes verbaut. Mit Singlespeed, also ohne Gangschaltung, ist das Y.2 primär fürs Flache konzipiert. Der 360-Wh-Akku sitzt einfach entnehmbar im Sattelrohr und verleiht dem Tiefeinsteiger einen eher hecklastig geprägten Schwerpunkt. Vorne soll eine Starrgabel direkte Ansteuerung begünstigen. Mit 50 mm breiten Schwalbe-Pneus wird dem Crivit dennoch eine Portion Dämpfungskomfort spendiert – mit zwei Rückleuchten (Schutzblech und Sattelstütze) plus Bremslicht ein hervorzuhebendes Sicherheits-Feature.

Flott und unkompliziert

Gemütlich aufrecht auf dem nicht zu weichen Sattel Platz genommen, findet man ein puristisch ausgestattetes Cockpit vor sich, an dem selbst die Motor-Bedienknöpfe unscheinbar, und gut für die Daumen erreichbar, unter dem Lenker sitzen. Gestartet wird das Y.2 via Button auf dem Unterrohr, der auch Akkustand und Unterstützungsstufe (farbig) anzeigt. Dank nach innen geschwungenem Lenker flitzt es sich recht souverän durch engere Kurven – der Drehmomentsensor agiert dabei spürbar feinfühlig. Beim Anfahren in Stufe 3/3 neigt das 21-kg-Bike dazu, vorne etwas leichtfüßig zu „galoppieren“, während das Heck, vor allem mit Gepäckträgerbeladung, sicher-satt auf asphaltiertem Untergrund aufliegt. Ergo: Der Rahmen könnte insgesamt (noch) einen Tick steifer ausfallen. Mit Shimanos MT200-Scheibenbremse (160er Discs) ist ebenso eine bewährte Markenkomponente verbaut, wie mit der gut ausleuchtenden Sate-lite-Frontleuchte.

FAZIT

Flink, stimmig, preiswert: Crivits Urban Y.2 ist ein attraktives Einsteiger-Stadtrad, das mit einigen Markenkomponenten bestückt ist – und auch optisch überzeugt!

Ausstattung	●●●●○
Antriebssystem	●●●●◐
Fahreigenschaften	●●●●◐
Komfort	●●●◐○
Sicherheit	●●●●○
Nutzungstauglichkeit	●●●●◐
Wartungsaufwand	●●●●◐

⊕ Natürliches Fahrgefühl, 2 Rückleuchten & Bremslicht, P-L-Verhältnis, Gewicht, Riemen, geringe Wartung

⊖ Micro-Buttons kantig, Bike-Schwerpunkt nicht optimal, Einheitsgröße

Preis-Leistung ●●●●●

Note **1,7 Gut**

Fotos: Tobias Jochims

› Bezugsadressen finden Sie auf Seite 80 f.

Kraftvoller Maschinenraum: Boschs Performance Line CX-Motor.

Der breite Lenker ist aufgeräumt und liegt gut in der Hand.

PREIS	3999 €
Rad-Gewicht	24,37 kg
Zul. Gesamtgewicht	140 kg
Rahmenarten & Größen	Diamant: S, M, L*
AUSSTATTUNG	
Rahmen	Aluminium
Gabel	Fox 34 Rhythm, 120 mm
Bremsen	hydr. Scheibenbremsen, Magura MDR-C, 203/180 mm
Spritzschützer	-
Sattelstütze	absenkbar, Kind Shock E-20i
Sattel	Velo
Schaltung	Kettenschaltung, Shimano Deore XT, 12 Gänge
Lichtanlage	-
Bereifung	Schwalbe Nobby Nic, 29“, 65 mm
Sonstiges	Vorbau: Bionicon, 50 mm; Lenker: Bionicon, 780 mm
ANTRIEB	
Antriebskonzept	Mittelmotor, Bosch Performance Line CX, 85 Nm, Display: LED Remote
Akkukapazität	625 Wh
Reichweite	>75 km

* Testgröße

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Komfort – Sportiv

Fotos: Tobias Jochims

BIONICON Earp 1 625

Gutmütige Geländemaschine

Seit mehr als 20 Jahren baut Bionicon Mountainbikes und brachte in dieser Zeit auch einige patentierte Entwicklungen, wie beispielsweise die Federwegsverstellung, auf den Markt. Beim vor uns stehenden E-Hardtail Earp 1 625 unterstreichen die Oberpfälzer ihren Ansatz, hochwertige Bauteile stimmig miteinander zu kombinieren und das sportive Erscheinungsbild schlank zu halten. So sitzt der kraftvolle CX-Motor ebenso formschön im sauber verarbeiteten Alu-Chassis wie der 625-Wh-Akku im Unterrohr unter einer Kunststoff-Klappe. Die Fox-Gabel liefert 120 mm Federweg für grobes Geläuf, die Deore XT-12-Gang-Schaltung eine hohe Übersetzungsbandbreite. Eine Variosattelstütze steht ebenso für ein komfortables Offroad-Erlebnis wie die 65 mm breiten und grobstolligen Pneus mit satt-griffigem Aufliegen. Vier-Kolben-Bremsen gewähren, dass man auch auf rassigeren Abfahrten sicher in der Spur bleibt.

Spurtreu & antriebsstark

Die Geometrie ist mit einem Stack von 649 und Reach von 440 mm (Gr. L) moderat gehalten, was das Earp 1 für MTB-Novizen zusätzlich lukrativ macht. Die Kontrolle fällt dank 780-mm-Lenker sehr souverän aus – mit knapp 25 kg liegt das Rad satt auf und weist einen gesunden Mix aus Laufruhe und Agilität auf. Intuitiv schaltet es sich via Bedieneinheit durch die vier U-Stufen. Auf ein Display wird dabei verzichtet, was das Cockpit zusätzlich aufgeräumter erscheinen lässt und die Aufmerksamkeit noch mehr auf das Fahrerlebnis lenkt. Dieses begeistert nämlich sowohl Up- wie Downhill dank bärig anschiebendem CX und direkt-präzisen Gangwechseln auch unter Tretkraft. Die 29er Laufräder lassen das Earp 1 sich mehr in überschaubarem Gelände, denn Trails, zuhause fühlen. Dank hoher Reichweite sowie nicht zu sportlicher Sitzposition attestieren wir dem E-MTB zudem ausgeprägte Tourenpotenziale.

FAZIT

Fahrperformance, Motorpower, Komfort: Bionicons Earp 1 625 überzeugt als stimmig konzipierter MTB-Allrounder – der (auch) mit top Teilen und hoher Reichweite punktet.

Ausstattung	●●●●◐
Antriebssystem	●●●●●
Fahreigenschaften	●●●●◐
Komfort	●●●●◐
Sicherheit	●●●●◐
Nutzungstauglichkeit	●●●●◐
Wartungsaufwand	●●●●○

\+ Motorpower, Rahmenverarbeitung, Komponentenzusammenspiel, Bremsen

\– Kein Display, Akku-Klappe könnte noch passgenauer abschließen

Preis-Leistung	●●●●◐

Note 1,6 Sehr gut

› *Bezugsadressen finden Sie auf Seite 80 f.*

BUDGETRÄDER IN DER ÜBERSICHT

Bereits im Großen ElektroRad-Test haben wir diese sechs preisgünstigen E-Bikes getestet. Die ausführlichen Testberichte gibt es in unserem Kaufberater auf radfahren.de

Trekking: DERUIZ Mica-G

Vom Niederrhein

„Das Deruiz Mica-G ist ein preisbewusstes, solides Bike für Gelegenheitsfahrer. Es eignet sich für moderate Touren und Alltagsfahrten. Vielfahrer aber müssen sich auf einige Kompromisse einstellen." So urteilten wir im Großen ElektroRad-Test 2024.
Note: 1,9 / Gut; Preis: 1999 Euro

SUV: DERUIZ Quartz

Für Preisbewusste

„Das Deruiz Quartz SUV ist ein Rad für jeden, der hin und wieder unterwegs sein und dafür nicht Unsummen ausgeben will. Für grobes Gelände ist es weniger geeignet." So urteilten wir im Großen ElektroRad-Test 2024.
Note: 2,1 / Gut; Preis: 1499 Euro

SUV: TENWAYS Ago X

Tourenspaß

„Das AGO X von Tenways ist ein grundsolides Trekking-SUV, das mit kräftigem Bafang-Motor gerne Höhenmeter sammelt und ein beachtliches Preis-Leistungs-Verhältnis erzielt." So urteilten wir im Großen ElektroRad-Test 2024.
Note 1,8 / Gut; Preis: 2399 Euro

FOTOS: GIDEON HEEDE

City: PROPHETE Genießer 4.0

Für Städter

„Das Prophete Genießer 4.0 ist ein für diesen Preis herausragendes Stadtrad mit angenehmer Geometrie, kultiviertem Motor und solider Ausstattung.“ So urteilten wir im Großen ElektroRad-Test 2024.

Note: 1,7 / Gut; Preis: 1750 Euro

Urban: BESV JTR 1.1

Leicht & vielseitig

„Das BESV JTR 1.1 ist ein tolles Urbanbike mit überzeugenden Fahrleistungen auf Kurz- und Mittelstrecke.“ So urteilten wir im Großen ElektroRad-Test 2024.

Note: 1,5 / Sehr gut; Preis: 2999 Euro

E-MTB: HEPHA Mountain 7 Performance

Angenehm auf Tour

„Mit dem Mountain 7 entlässt Hepha ein starkes E-Hardtail mit beeindruckender Motorpower ins Gelände. Das höhere Gewicht verlangt beim aktiven Steuern bergab mehr Kraft.“ So urteilten wir im Großen ElektroRad-Test 2024.

Note: 1,8 / Gut; Preis: 2999 Euro

FOTOS: GIDEON HEEDE

FOTO: RALF GLASER / ARCHIV

Wartung und Pflege bei Budgeträdern

Nur wenig Mehraufwand

Günstige E-Bikes werden oft nicht über den Fahrrad-Fachhandel vertrieben. Aber dort wird die meiste Servicearbeit geleistet. Fahrer der günstigen Bikes brauchen sich trotzdem nicht zu viele Sorgen machen, im Pannen- oder Wartungsfall nicht zum Zuge zu kommen. Der Bike-Service im Check.

Der Idealfall ist so einfach wie nachvollziehbar: Habe ich ein Problem mit meinem E-Bike, gehe ich dorthin, wo ich es gekauft habe – und lasse den Schaden beheben. Bei Budgeträdern, die oft in fachfremden Läden – etwa Baumärkten und Discountern – verkauft werden, ist das nicht ganz so einfach. Denn der freundliche Kassierer an der Kasse wechselt sicher nicht meine Kassette, flickt meinen Platten oder tauscht die Bremsscheiben aus. Fahrradhändler und -werkstätten vor Ort sind zudem selten begeistert, wenn Radfahrer mit ihren Bikes vor der Tür stehen, die nicht in diesem Laden gekauft sind. Das ist verständlich: Die Terminpläne sind voll, an kleinen Reparaturen wie dem Flicken eines Platten oder dem Austausch einer durchgenudelten Kette lässt sich nicht viel verdienen. Was also tun, wenn das Rad ein Zipperlein hat?

Trenoli, Bionicon, HoheAcht

Die verschiedenen Anbieter gehen da unterschiedliche Wege. Am einfachsten ist es bei den Anbietern kostengünstiger Räder, die auf den stationären Fachhandel setzen. Denn viele Hersteller, die auch höherpreisige Modelle oder gar Premiumräder im Angebot haben, bieten ihren Kunden auch Budgetoptionen. Dazu gehören etwa Trenoli, Bionicon und HoheAcht. Hier ist der Fahrradhändler vor Ort, bei dem das Rad gekauft worden ist, erster Ansprechpartner. Das Rad mit Defekt

Händler warten nicht gern „fremde“ Räder, die woanders gekauft worden sind. Damit lässt sich nicht viel verdienen. Das ist aus Händlersicht durchaus nachvollziehbar.

Selbst schrauben zu können, ist Grundvoraussetzung bei einigen Budgeträdern.

Nicht jeder Anbieter günstiger E-Bikes bietet vor Ort einen Service an. Muss das Rad versendet werden, kann es dauern, bis es zurück im heimischen Fahrradkeller ist.

wird „der Werkstatt einfach auf den Hof gestellt“, wie es im Volksmund heißt. Die Reparatur erfolgt vor Ort. Stehen größere Probleme an, etwa an den elektrischen Bauteilen, kümmert sich der Händler um die Abwicklung, also das Einsenden des defekten Bauteils und das Wiedereinbauen nach erfolgter Reparatur. Je nach Händler stellt dieser dem Kunden sogar ein Ersatzrad zur Verfügung. Einen Anspruch darauf hat der Kunde aber nicht. Ob es das gibt, liegt im Ermessen des Händlers.

Grundig

Auch das Grundig-Bike wird über ein Händlernetz verkauft, das zurzeit allerdings noch sehr grobmaschig ist. Nur im Raum Hamburg, an Rhein und Ruhr, in Berlin, Rhein-Main und im Raum Karlsruhe gibt es Händler. Wer woanders wohnt und sein Grundig-Bike online gekauft hat, dem hilft ein Online-Formular weiter. Laut Grundig-Bikes habe man „ein Online-Serviceteam sowie Ingenieure, die sich der Lösung deiner Probleme widmen“. Erreichbar ist das Team per E-Mail sowie über ein Kontakt-Formular auf der Homepage. Anhand eines Leitfadens unterstützt die Homepage dabei, das Problem am Bike zu lokalisieren. Zudem gibt es ein Montagevideo, wie das Rad nach dem Kauf Schritt für Schritt aufgebaut wird. Alle Bedienungsanleitungen stehen zum Download bereit. Auch sie enthalten Tipps zu Wartung und Pflege.

Lidl

Discounter Lidl verkauft seine hauseigenen Crivit-Bikes ebenso wie die Räder einiger Drittanbieter über seine Homepage und – je nach Angebot – in den Filialen in ganz Deutschland. Lidl setzt wie Grundig zuerst auf Hilfe zur Selbsthilfe: In der Download-Datenbank stehen Bedienungsanleitungen mit Aufbau- und Wartungshinweisen zur Verfügung. Reicht dies nicht aus, bietet Lidl über seinen Servicepartner Deltasports auch einen direkten Draht an: Über eine kostenfreie Hotline können Serviceprobleme auch am Telefon besprochen werden. Sie führt allerdings zur allgemeinen Service-Hotline von Lidl, auf der zuerst über eine automatische Ansage der richtige Ansprechpartner gewählt werden muss. Wer darüber nicht weiter kommt, für den bietet Lidl einen Pick-Up-Service für alle Räder an, die unter die Gewährleistung fallen. Lidl lässt das Rad abholen, repariert es und sendet es an den Kunden zurück. 15 Werktage vom ersten Kontakt bis zur Ankunft des reparierten Rads beim Kunden gibt Lidl als Servicedauer an, also rund drei Wochen.

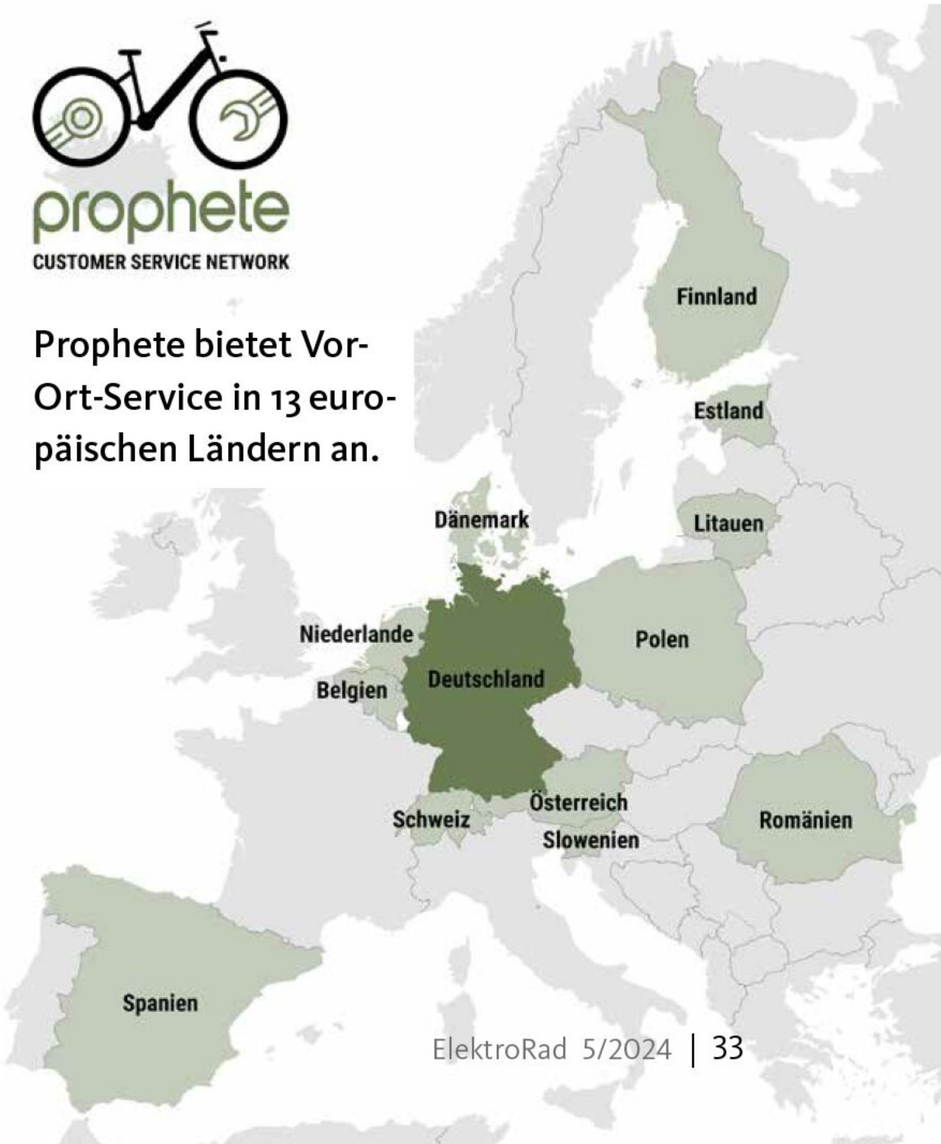
Prophete

Wiederum einen Schritt weiter geht Prophete, die einen Home-Service anbieten. Neben den ebenfalls auf der Homepage und per Telefon angebotenen Hilfe zur Selbsthilfe hat Prophete eigenen Angaben zufolge rund 300 Servicepartner in Deutschland im Einsatz, die mit einer vollausgestatteten Servicewerkstatt in einem Kleintransporter zu den Kunden fahren. Sie reparieren das Rad dann vor Ort. Dazu muss allerdings ein Termin vereinbart werden. Dies geschieht per Chat, E-Mail oder Telefon. In Europa kooperiert Prophete mit externen Servicepartnern, etwa Fietsned in den Niederlanden. Diesen Service bietet Prophete in zwölf Ländern an, darunter neben den Niederlanden auch Belgien, die Schweiz, Österreich, Polen und Dänemark. Prophete verspricht zudem, dass Ersatzteile, die Kunden für die eigene Reparatur benötigen, innerhalb von 48 Stunden versandfertig sind.

Fazit

Bei drei der sechs Hersteller von Budgeträdern in unserem Test läuft der Service wie seit jeher gewohnt: Die Räder werden zu Wartung und Reparatur einfach zu der Werkstatt gebracht, wo das Rad gekauft worden ist. Bei den übrigen Anbietern wird es etwas komplizierter. Unüberwindbare Hindernisse stellen deren Services nicht dar. Sie sind aber zeitaufwändiger als der schnelle Gang zur Werkstatt vor Ort. Auch das spielt bei der Preisgestaltung dieser Bikes eine nicht zu vernachlässigende Rolle.

STEPHAN KÜMMEL



Prophete bietet Vor-Ort-Service in 13 europäischen Ländern an.

FOTOS: RALF GLASER / PROPHETE

SCHNIEKE SNEAKER

22 Paar Schuhe für Flat-, Kombi- und Klickpedale von 99,95 bis 210 Euro im Vergleichstest

FOTO: CRANK BROTHERS

Im Alltag, beim Pendeln und auf Tour setzen viele auf Standardschuhe. Dabei bieten spezifische Modelle fürs Radfahren einige Vorteile. Doch auf welche Details kommt es an? 22 meist legere Modelle im Praxistest.

Wer Rad fährt, tut sich oft schwer, den passenden Schuh zu finden. Der spartanische Rennschuh ist für den Alltag zu steif, auffällig und nicht fürs Gehen ausgelegt. Ein klassischer Alltagsschuh ist in der Sohle zu weich, passt nicht zu hochwertigen Klick- oder Flatpedalen und ist vom Aufbau her oft nicht robust genug. Hier schlägt die Stunde von legeren Mountainbike-Schuhen in Sneaker-Optik, denn sie bedienen beide Welten. Je nach Design passen sie zu sportiven Rädern, machen aber im Café, beim Einkaufen, Sightseeing oder in der Arbeit eine gute Figur. Ihre Sohle ist für die Nutzung mit Radpedalen optimiert, wodurch auch längere oder sportliche Touren kein Problem darstellen.

Welches Pedal ist im Einsatz?

Je nach Pedalausführung unterscheiden sich die Schuhe vor allem bei Sohlenaufbau und Sohle, da diese speziell an die Pedalvorgaben abgestimmt sind, um perfekt damit zu agieren. Wer vor allem auf Kurzstrecken und im Alltag unterwegs ist, nutzt meist ein Plattform- oder Bärentatzenpedal. Hier geht der Schuh mit der Oberfläche eine lose Verbindung ein, welche jederzeit und in alle Richtungen frei lösbar ist. Das sorgt auch für eine hohe subjektive Sicherheit. Je nach Ausführung muss der Schuh aber entlastet oder teils ganz vom Pedal genommen werden, um die Position zu ändern. Nachteile sind dazu die ungünstige Treteffizienz sowie die Verletzungsgefahr bei MTB-Pedalen mit Metallpins.

Für Klickpedale spricht die deutlich effizientere Kraftübertragung, weil der eingeklickte Schuh nicht nur drücken, sondern auch ziehen kann. Zudem ist der Fuß immer mittig über dem Pedal positioniert, kann während der Tretbewegung ergonomisch zu beiden Seiten ausweichen und rutscht bei ruppigem Untergrund nicht vom Pedal. Zum Ausklicken wird der Fuß um das Pedal gedreht. Die Angst, beim Sturz nicht aus dem Pedal zu kommen ist unbegründet. Allerdings muss das Pedalcleat penibel eingestellt sein, um Problemen am Fuß und Knie vorzubeugen. Und auch das subjektive Sicherheitsgefühl ist für viele schlechter als bei Flatpedalen.

Wer sich am Ende nicht entscheiden kann, greift zum breitbandig nutzbaren Kombipedal und bekommt das Beste aus beiden Welten. In der Praxis kann es allerdings vorkommen, dass man beim Aufsteigen genau die falsche Seite erwischt und nachtreten muss.

Elementar: Die Passform

Den idealen Schuh für alle gibt es nicht, denn jeder Fuß ist anders. Am Ende hilft nur Ausprobieren, damit die Größe passt und später keine Probleme wie Druckstellen entstehen. Einige Hersteller bieten halbe oder zweidrittel Größen. Das größte Angebot bieten Fizik, RC oder Specialized mit über 20 Größen. Wer kleine Füße hat, wird bei Bontrager, FiveTen, Fizik, Ion, O'Neal, Specialized, Vaude (ab 36) sowie RC (ab 35) fündig. Wer auf großem Fuß lebt, sollte indessen Pearl Izumi, RC (bis 49) sowie Shimano (50) probieren. Wie die jeweiligen Modelle ausfallen, haben wir in den Technikästen angegeben. Spezielle Damenmodelle gibt es bei FiveTen, Jack Wolfskin, RC und Unparallel, wobei die Unterschiede nur die Größe und das Farbschema darstellen. Sollte der Schuh am Ende doch nicht passen, bieten Bontrager und Fizik eine 30-Tage-Rückgabegarantie.

Dank Komfort zum Lieblingsschuh

Die Hersteller legen sich ordentlich ins Zeug, damit die Schuhe auch nach langen Tourentagen noch angenehm sitzen. Für ein gutes Fußklima bei warmen Temperaturen ist luftiges Obermaterial vorteilhaft (Leatt, Pearl Izumi). Wasserdichte Membranen sucht man deshalb vergeblich. Meist bestehen die Ma-

Tipps und Tricks

1. Einlegesohlen: Die meisten Schuhe haben kein vernünftiges Fußbett. SQlab bietet dafür Nachrüstsohlen in verschiedenen Varianten. Preis: ab 39,95 Euro.

2. Macht dicht: Imprägnierte Oberflächen lassen Wasser und Dreck besser abperlen. Das 200-ml-Ballistol Pluvonin Imprägnierspray kostet 5,19 Euro.

3. Einstellhilfe: Die Pedalcleat-Justage geht mit der Ergon TP1-Einstellhilfe super einfach. Ist für Shimano- und Crank-Brothers-Pedale erhältlich. Kostet je 29,95 Euro.

4. Macht Klick: Bei Klickpedalen gibt es diverse Systeme. Jedes hat seine Vor- und Nachteile. Im Bild: Contec (Shimano kompatibel), Shimano Tour, Shimano Sport, Magped, Time, Crank Brothers.

FOTOS: GIDEON HEEDE

Die richtige Pflege: So geht's!

Grundreinigung
Dreckige Schuhe mit lauwarmem Wasser und einer weichen Bürste reinigen. Danach klarspülen.

Innensohle waschen
Innensohlen zwischendurch zur Wäsche in die Waschmaschine geben. Das reduziert Gerüche.

Gut trocknen!
Nasse Schuhe mit Zeitungspapier ausstopfen und nicht in der prallen Sonne trocknen lassen!

Oberfläche imprägnieren
Das Obermaterial mit Imprägnierer behandeln. So bleibt der Schuh länger trocken und sauber.

FOTOS: GIDEON HEEDE

terialien aus Kunststoff. Aber auch traditionelle Materialien wie Baumwolle, Hanf und Leder haben nicht ausgedient, wie Ion, Jack Wolfskin, Doghammer und Vaude zeigen. Eine geräumige Zehenbox bieten vor allem Doghammer, Fizik, Ion, Jack Wolfskin, O'Neal und Pearl Izumi, wohingegen es bei Giant, Leatt und Unparallel recht beengt zugeht. Wer einen Fuß mit höherem Spann besitzt, sollte bei den Modellen von Leatt und Giant aufpassen, da diese sehr kompakt ausfallen. Bei der Anprobe sollte auf potenzielle Druckstellen in der Zehenbox, am Zungenende, Spann und im Bereich des Groß- und Kleinzehengrundgelenks geachtet werden. Oft unterschätzt: Ein gutes Fußbett! Hier glänzen Shimano und Specialized durch vorgeformte Innensohlen, die das Längs- und Quergewölbe unterstützen. Hochwertige Einlegesohlen von Ortholite finden sich indes bei Endura, FiveTen, Ion, Unparallel und Vaude. Treten beim Radfahren aber längerfristig Problem mit den Füßen auf, sollte der Fußtyp bestimmt und eine ergonomische Einlegesohle eingepasst werden. Dabei helfen Bikefitter oder Orthopäden.

Beim Treten wichtig: Kraftübertragung

Damit die Kraft beim Radfahren perfekt auf das Pedal übertragen wird, muss der Schuh eine gewisse Steifigkeit aufweisen. Allerdings ist eine gewisse Nachgiebigkeit gar nicht verkehrt, weil dies gerade auf Langstrecken in unseren Augen das Wohlbefinden fördert. Bei Klickschuhen fällt die Sohle zudem steifer aus, weil die Kraft über eine kleine Metallplatte, das sogenannte Pedal-Cleat, übertragen wird. Während Crank-Brothers, Leatt und Specialized hier glänzen, fallen Afton, Doghammer und Bontrager recht weich aus. Bei Flatpedalen wird die Kraft über die große Fläche des Pedals übertragen, wodurch die Sohlen generell flexibler ausfallen. Im direkten Vergleich fallen Etnies, O'Neal, Pearl Izumi durch ihre steifen, Chrome und vor allem Jack Wolfskin durch ihre weichen Sohlen auf.

Zur Fixierung finden sich im Test verschiedene Verschlusssysteme: Am weitesten verbreitet ist die klassische Schnürung. Die Bedienung ist umständlicher, aber bei Gewicht, Ersatzteilversorgung und der individuellen Feinjustage kann ihr kein anderes System das Wasser reichen. Eine Abwandlung ist das Schnellverschlusssystem bei Shimano, welches die Vorteile der Schnürung mit einer einfachen Handhabung verbindet. Klettverschlüsse sind auch während der Fahrt einfach handzuhaben und werden im Test meist zur Unterstützung der Schnürung verwendet. Sie finden sich bei Afton, Etnies, Giant, Ion, Northwave, O'Neal und Unparallel. Eine Ratsche findet sich nur bei Giant. Sie ist schnell, einfach und auch während der Fahrt bedienbar. Die modernste Art stellen Drehverschlüsse dar. Zum Festziehen dreht man das Einstellrad bei Leatt, Northwave, Pearl Izumi und Specialized, bis der Fuß gut fixiert ist. Aber gerade beim Lösen unterschieden sich die Modelle gehörig. Unterm Strich überzeugte Leatt durch die einfachste Bedienbarkeit am meisten.

Ein oft übersehenes Detail ist der Fersenhalt im Schuh. Wie der Halt ausfällt, kommt dann auf die individuelle Fußform, das Schuhdesign und die verwendeten Materialien an. Den besten Halt fanden wir bei Crank Brothers, Etnies, FiveTen, Fizik, Leatt, O'Neal, Pearl Izumi, Specialized und Unparallel. Bei Afton, Chrome, Jack Wolfskin, Northwave, Sidi und Vaude war hingegen Schlupf spürbar.

Gute Sohle? Läuft!

Beim Gehen achten wir auf den Abrollkomfort, der vor allem bei Bontrager, Doghammer, Fizik, Jack Wolfskin, Sidi, Specialized und Unparallel begeisterte. Etnies oder Giant

STATEMENT

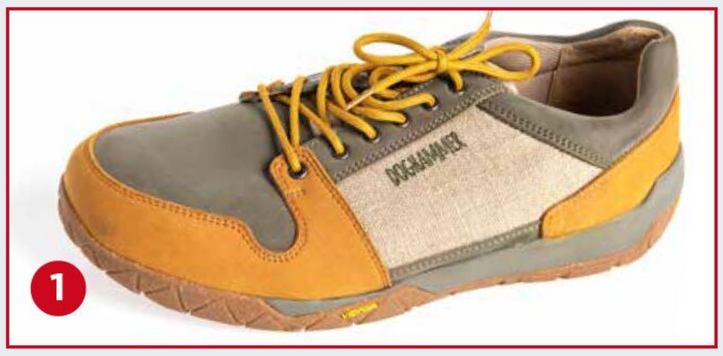
Ein Schuh muss gut passen

FOTO: GIDEON HEEDE

Beim Radfahren sind Schuhe neben Sattel und Griff die direkten Kontaktpunkte zum Rad. Wer hier in erster Linie auf Optik und Farbe setzt, liegt falsch. Schuhe müssen in erster Linie perfekt zum eigenen Fuß und Einsatzbereich passen. Dann gibt's auf Tour keinen Frust, sondern viel Spaß!

Sebastian Böhm, Redakteur

Details im Überblick



1 Einige Firmen setzen auf Nachhaltigkeit: Doghammer (Bild) bietet Kork, Leinen und Leder. Adidas/FiveTen bietet Obermaterial aus recyceltem Plastik.

2 Die modernste Verschlussart sind Drehverschlüsse. Klassenprimus ist hier der Hersteller BOA (im Bild: Specialized).

3 Eine klassische Schnürung ist nach wie vor perfekt und flächig anpassbar. Top: asymmetrische Ausführung bei Fizik.

4 Schnürsenkelhalter verhindern das unnötige Umherbaumeln der Enden. Endura löst dies durch einen Gummizug, Crank Brothers durch eine schöne Tasche.

5 Shimano kombiniert ein Quick-Lace-System mit einem Ratschenverschluss. Beides ist einfach wie schnell bedienbar.

6 Bei Sidi sorgt ein Neoprenabschluss um den Knöchelbereich für weniger Dreck und Wasser im Schuh.

7 Verstärkte Zehen- und Fersenboxen schützen den Fuß während der Fahrt oder beim Gehen (Northwave, Pearl Izumi).

8 Beim Gehen sorgen abgerundete Sohlenenden für guten Abrollkomfort. Gerade im Alltag ist das sehr wichtig (Endura).

9 Eine gute Fersendämpfung bietet spürbaren Komfort beim Gehen. Leider im Test nicht oft zu finden! Top: Unparallel.

10 Luftiges Meshgewebe sorgt für eine tolle Belüftung und somit für ein gutes Fußklima. Leatt setzt es großflächig ein.

11 Für das Pedalcleat sind an der Sohle zwei Gewindepaare angebracht. Den größten Verstellbereich bietet Giant (links), die beste Justagehilfe Crank Brothers (rechts).

12 Im Bereich der Ferse und Grundzehengelenke befinden sich bei RC-Shoes D3o-Elemente. Sie sorgen für viel Komfort.

13 Leatts Innensohle ist perforiert und antibakteriell ausgestattet. Das vermindert stark müffelnde Schuhe.

14 Eine gute, ergonomische Innensohle unterstützt den Fuß und vermindert Probleme beim Radfahren (Specialized).

FOTOS: GIDEON HEEDE

sind hier die spürbaren Schlusslichter. Eine gute Dämpfung ist vor allem bei Bontrager, Endura, Fizik, Leatt, RC und Unparallel fühlbar. Interessant war teils die Geräuschkulisse beim Gehen, die gerade bei Etnies, Giant und O'Neal negativ auffiel.

Je nach Einsatzbereich spielt auch die Trittsicherheit eine Rolle. Sie wird durch das Design und den Gummi vorgegeben. Beim Sohlendesign fallen vor allem Jack Wolfskin mit der geringsten sowie Crank Brothers, Fizik, Giant, Leatt, Northwave und Shimano mit der am stärksten profilierten Struktur auf. Beim Gummi sind einige bekannte Namen zu finden: FiveTen ist vor allem Mountainbikern ein Begriff. Vibram ist wohl als Klassenprimus zu bezeichnen und kommt bei Doghammer, Fizik und Sidi zum Einsatz. Aber auch GoodYear (Pearl Izumi), Michelin (Etnies, Northwave, Shimano), Panaracer (Chrome) und SUPtraction (Ion, Vaude) bieten hochwertige Gummimischungen an.

Fazit

Beim Schuhkauf sollten Sie vorrangig auf die Passform und das Zusammenspiel mit dem jeweiligen Pedalsystem achten. Bei den Flatpedalschuhen holen sich Fizik (Tour), O'Neal (Sport) und RC (Allround) je eine Empfehlung. Der Testsieg geht verdient an FiveTen. Im Klickpedalbereich erarbeiten sich Crank Brothers (Allround), Doghammer (Tour) und Northwave (Sport) eine Empfehlung. Den Testsieg schnappt sich Specialized.

SEBASTIAN BÖHM

Wissenswertes zum Schuhtest

Ein Test mit 22 Herstellern braucht viel Zeit. Dabei fallen einige Details besonders auf, andere kommen erst im Testalltag zum Vorschein. Die größten Unterschiede waren bei Pedalsystemen und Sohlen zu finden. Bei nassem Boden wurde es bei Klick-Schuhen überraschend von unten nass. Ein abgedichteter Cleatbereich brachte Besserung.

Das hält: Jeder Schuh wird mit den passenden Pedalsystemen ausprobiert. Mit dabei: Klickpedal (blau), Flatpedal (lila) und Kombipedale (rot, Klick- und Flatseite).

Macht dicht: Die Langlöcher an den Klickpedal-Schuhsohlen können mit Silikon abgedichtet werden. Eine Tube mit 100 ml kostet im Baumarkt etwa neun Euro.

Die Sohle macht's: Im Alltag und auf Tour kommt es auf die Sohle an. Je nach Einsatzbereich spielen Vorkrümmung, Fläche, Struktur und Gummi eine große Rolle.

FOTOS: GIDEON HEEDE, SEBASTIAN BÖHM

Mehr Fahrspaß mit dem richtigen Schuh: Die perfekte Verbindung von Fuß zu Pedal ist nicht zu unterschätzen.

AFTON Vectal

Preis	119 Euro
Gewicht	1222 Gramm
Größe/Anzahl	EU 40 – 46/ 9
Größentendenz	normal
Farben	3
Hergestellt in	China
Tragekomfort	●●●●○
Fußfixierung	●●●●○
Kraftübertragung	●●●○○
Gehkomfort	●●●●○
Sohle	●●●○○
Gewicht	●○○○○

Fazit: Angenehm zu tragender, wenn auch schwerer Schuh mit leichtem Schlupf an der Ferse und knapper Zehenbox. Passt zu Kurzstrecken. Die Optik ist modern, passt auch für edlere Anlässe.

GIANT Line

129,90 Euro	
1086 Gramm	
EU 40 – 48/ 9	
etwas kleiner	
1	
China	
●●●○○	
●●●●●	
●●●●○	
●●●○○	
●●●●○	
●●○○○	

Fazit: Toller Touren- und Langstreckenschuh – auf dem Rad. Fixiert den Fuß perfekt und bietet eine direkte Kraftübertragung. Beim Gehen kann‘s am Spann drücken und eine Fersendämpfung fehlt.

BONTRAGER Rally Mountain

Preis	149,99 Euro
Gewicht	956 Gramm
Größe/Anzahl	EU 36 – 48/ 13
Größentendenz	klein
Farben	3
Hergestellt in	China
Tragekomfort	●●●●○
Fußfixierung	●●●●●
Kraftübertragung	●●○○○
Gehkomfort	●●●●●
Sohle	●●●●○
Gewicht	●●●○○

Fazit: Optisch und technisch sehr ansprechend gemachter Schuh. Fällt klein aus, trägt sich sehr bequem und fixiert den Fuß sicher. Die weiche Sohle hat ihre Stärken beim Gehen und im Alltag.

CRANK BROTHERS Mallet E Lace

149,99 Euro	
1012 Gramm	
EU 37 – 48/ 18	
etwas kleiner	
2	
Kambodscha	
●●●●○	
●●●●○	
●●●●●	
●●●●○	
●●●●●	
●●●○○	

Fazit: Exzellenter Allrounder, der Tret- und Geheigenschaften sehr gut miteinander kombiniert. Trägt sich angenehm, fällt aber etwas kleiner, kompakter aus. Tolles Preis-Leistungs-Verhältnis.

DOGHAMMER Bike Graveler vegan

159,90 Euro	
1104 Gramm	
EU 39 – 47/ 9	
groß	
1	
Portugal	
●●●●●	
●●●●○	
●●●○○	
●●●●○	
●●●●○	
●●○○○	

Fazit: Bringt bei Farbe und Material frischen Wind! Toll verarbeitet, mega Trage- und Gehkomfort. Wem die weichere Sohle nicht stört, findet hier einen tollen Schuh für Alltag, Tour und Reise.

LEATT ProClip 6.0

179 Euro	
1026 Gramm	
EU 38,5 – 48,5/ 13	
etwas kleiner	
8	
China	
●●●●○	
●●●●○	
●●●●●	
●●●●○	
●●●●●	
●●●○○	

Fazit: Sportiver Schuh mit steifer Sohle und damit direkter Kraftübertragung. Bietet auch auf schlechtem Untergrund top Halt. Fällt kleiner und in der Zehenbox kompakt aus. Viele Farben!

FOTOS: GIDEON HEEDE, CRANK BROTHERS

Legende: Alle Schuhe als Paar in Größe 46 gemessen.

FLATPEDAL-SCHUHE

	NORTHWAVE Enduro Mid 2	SIDI Dimaro	SHIMANO ME 7	SPECIALIZED 2FO ClipLite
Preis	179,99 Euro	189 Euro	189,95 Euro	210 Euro
Gewicht	1172 Gramm	1041 Gramm	890 Gramm	918 Gramm
Größe/Anzahl	EU 38 – 48/ 11	EU 39 – 48/ 10	EU 38 – 50/ 13	EU 36 – 48/ 21
Größentendenz	normal	etwas kleiner	eher kleiner	normal
Farben	2	1	2	3
Hergestellt in	China	China	China	China
Tragekomfort	●●●●●	●●●●●	●●●●○	●●●●○
Fußfixierung	●●●●●	●●●●○	●●●●●	●●●●●
Kraftübertragung	●●●●○	●●●●○	●●●●○	●●●●●
Gehkomfort	●●●●○	●●●●●	●●●●○	●●●●●
Sohle	●●●●●	●●●●○	●●●●●	●●●●●
Gewicht	●○○○○	●●●○○	●●●●○	●●●○○
	Fazit: Optisch eher martialischer Schuh, der in Tragekomfort, Fixierung und bei der Sohle abräumt und sich bis auf das Gewicht keine Blöße gibt. Passt zu langen, schweren Touren oder Sporteinsatz.	**Fazit:** Toller Tourer, der mit Neoprenabschluss Dreck draußen hält und dank Abdecklasche nicht so stark verschmutzt. Durch die Bank gute Werte, wodurch er als starker Allrounder punktet.	**Fazit:** Shimano kann nicht nur Schaltung! Der ME7 ist leicht, bequem, bietet ein schnelles Verschlusssystem und ist auch für schwere Touren geeignet. Nur die Optik passt nicht in den Alltag.	**Fazit:** Der teuerste Klickschuh wird Testsieger, weil er auf und neben dem Rad eine Wucht ist. Gefällt durch viele Größen, das geringe Gewicht. Optische Kritik: Die abstehenden Verschlüsse.

	JACK WOLFSKIN Ecostride Low	ENDURA Hummvee Flat	O'NEAL Sender Flat	CHROME Kursk AW
Preis	99,95 Euro	99,99 Euro	119,99 Euro	121 Euro
Gewicht	726 Gramm	974 Gramm	1110 Gramm	1000 Gramm
Größe/Anzahl	EU 37 – 47/ k. A.	EU 38 – 47/ 13	EU 36 – 47/ 12	EU 37,5 – 47,5/ 14
Größentendenz	etwas größer	klein	normal	normal
Farben	3	6	1	2
Hergestellt in	Kambodscha	China	Bangladesh	China
Tragekomfort	●●●●●	●●●●○	●●●●○	●●●○○
Fußfixierung	●●●●○	●●●●○	●●●●●	●●●●○
Kraftübertragung	●○○○○	●●●○○	●●●●●	●●○○○
Gehkomfort	●●●●○	●●●●●	●●●●○	●●●○○
Sohle	●●●○○	●●●●●	●●●●●	●●●○○
Gewicht	●●●●●	●●●○○	●●○○○	●●●○○
	Fazit: Extrem bequemer Kurzstrecken- und Alltagsschuh, der durch die weiche Sohle gern auf großen Pedalen steht. Beim Gehen fehlt etwas Sohlendämpfung. Der Materialmix ist super!	**Fazit:** Sportiv und trotzdem legerer Schnitt, der auch dank vielen Farben überall eine gute Figur macht. Die Stärken sind der hohe Gehkomfort und die variable Sohle. Tolles Preis-Leistungs-Verhältnis.	**Fazit:** Trotz eher bulliger Optik trägt sich der Sender angenehm luftig. Fixiert den Fuß sicher und bietet einen guten Mix aus On- und Off-Bike-Performance. Einer der besten für sportives Radeln.	**Fazit:** In dieser Farbe auffälliger Schuh für Alltag und leichte Touren. Trägt sich leicht schwitzig, zudem können die vorderen Ösen am Großzehen-Grundgelenk drücken. Top: Reflektor-Applikation.

FOTOS: GIDEON HEEDE

FIZIK
Terra Ergolace X2

Preis	129 Euro
Gewicht	770 Gramm
Größe/Anzahl	EU 36 – 48/ 23
Größentendenz	normal
Farben	7
Hergestellt in	Kambodscha
Tragekomfort	●●●●●
Fußfixierung	●●●●●
Kraftübertragung	●●●○○
Gehkomfort	●●●●●
Sohle	●●●●○
Gewicht	●●●●●

Fazit: Der Fizik bietet eine sportive Optik, viele Farben und weiten Größenbereich. Schnitt, Trage- und Gehkomfort sowie das Gewicht sind erstklassig. Toller Tourer mit Wanderpotential.

UNPARALLEL
Dust Up

Preis	129,95 Euro
Gewicht	984 Gramm
Größe/Anzahl	EU 37 – 47/ 16
Größentendenz	minimal kleiner
Farben	2
Hergestellt in	Vietnam
Tragekomfort	●●●○○
Fußfixierung	●●●●●
Kraftübertragung	●●●●○
Gehkomfort	●●●●○
Sohle	●●●●●
Gewicht	●●●○○

Fazit: Technischer Flatschuh mit vielen schönen Details. Fixiert den Fuß hervorragend und bietet eine der besten Sohlen. Trägt sich etwas wärmer. Checken: Läuft im Zehenbereich flach und eng zu.

FIVETEN
Freerider Pro PrimeBlue

Preis	139,95 Euro
Gewicht	804 Gramm
Größe/Anzahl	EU 36 – 47 1/3/ 18
Größentendenz	minimal kleiner
Farben	2
Hergestellt in	China
Tragekomfort	●●●●●
Fußfixierung	●●●●●
Kraftübertragung	●●●○○
Gehkomfort	●●●●○
Sohle	●●●●●
Gewicht	●●●●●

Fazit: FiveTen ist im MTB-Bereich eine Macht. Das zeigt auch der Freerider mit Bestnoten bei Tragekomfort, Fixierung, Sohle und Gewicht. Steht am liebsten auf größeren MTB-Pedalen.

ETNIES
Culvert Mid

Preis	144,95 Euro
Gewicht	1148 Gramm
Größe/Anzahl	EU 37 – 48/ 17
Größentendenz	normal
Farben	2
Hergestellt in	Vietnam
Tragekomfort	●●○○○
Fußfixierung	●●●●●
Kraftübertragung	●●●●●
Gehkomfort	●●○○○
Sohle	●●●●○
Gewicht	●●○○○

Fazit: Wuchtig, schwerer Schuh, der den Fuß exzellent fixiert und dank der steifen, haltbaren Sohle auf dem Rad eine super Figur macht. Beim Gehen recht laut und leicht hölzern beim Abrollen.

RC
Hellion Elite

Preis	149 Euro
Gewicht	932 Gramm
Größe/Anzahl	EU 35 – 49/ 22
Größentendenz	normal
Farben	3
Hergestellt in	China
Tragekomfort	●●●●○
Fußfixierung	●●●●○
Kraftübertragung	●●●○○
Gehkomfort	●●●●●
Sohle	●●●●●
Gewicht	●●●○○

Fazit: Der Hellion bietet tolle Allroundgene! Er trägt sich komfortabel und schafft einen breiten Spagat zwischen Fahren und Gehen. Dabei gefällt die tolle Sohle und der Gehkomfort besonders.

VAUDE
AM Moab

Preis	150 Euro
Gewicht	964 Gramm
Größe/Anzahl	EU 36 – 48/ 13
Größentendenz	etwas größer
Farben	1
Hergestellt in	Vietnam
Tragekomfort	●●●●○
Fußfixierung	●●●●○
Kraftübertragung	●●●●○
Gehkomfort	●●●●○
Sohle	●●●●○
Gewicht	●●●○○

Fazit: Dank dezentem Schnitt und geöltem Nubukleder punktet der Vaude im Alltag stark. Aber auch Innensohle und Sohle können überzeugen. Ein toller Allrounder ohne echte Schwächen!

PEARL IZUMI
X-Alp Launch

Preis	165 Euro
Gewicht	812 Gramm
Größe/Anzahl	EU 39 – 49/ 11
Größentendenz	normal
Farben	2
Hergestellt in	Kambodscha
Tragekomfort	●●●●○
Fußfixierung	●●●●○
Kraftübertragung	●●●●●
Gehkomfort	●●●●○
Sohle	●●●●●
Gewicht	●●●●●

Fazit: Mit leichtem Gewicht, schnellem Fixiersystem und steifer wie griffiger Sohle punktet der X-Alp vor allem auf dem Pedal. Beim Gehen fehlt etwas Fersendämpfung. Eher teurer Sportler.

ION
Scrub Select

Preis	179,99 Euro
Gewicht	1060 Gramm
Größe/Anzahl	EU 36 – 47/ 12
Größentendenz	normal
Farben	2
Hergestellt in	Vietnam
Tragekomfort	●●●●○
Fußfixierung	●●●●○
Kraftübertragung	●●●●○
Gehkomfort	●●●●○
Sohle	●●●●●
Gewicht	●●○○○

Fazit: Die Select-Version besitzt edle Materialien bei Obermaterial, Innen-, Außensohle und macht optisch eine gute Figur. Top: verstärkte Zehenbox, Leder im Inneren. Teurer Schuh, der‘s wert ist!

FOTOS: GIDEON HEEDE

Legende: Alle Schuhe als Paar in Größe 46 gemessen.

Workshop Pedalcleat-Justage

Ergonomisch treten

Beim Radfahren ist es wie im Auto: Wer ordentlich in die Pedale tritt, kommt auch schneller vorwärts. Doch beim Rad muss die Verbindung zwischen Pedal und Fuß perfekt passen. Daher spielt die richtige Pedal- und vor allem Pedalcleat-Justage eine elementare Rolle. Ist das System richtig justiert, tritt man nicht nur effektiver, sondern auch ergonomischer in die Pedale und vermeidet zudem Verletzungen. WICHTIG: Bei Problemen nicht selbst herumprobieren, sondern lieber einen Spezialisten aufsuchen!

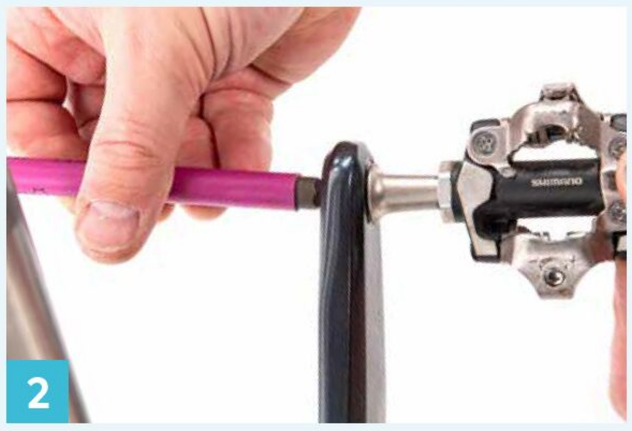
SEBASTIAN BÖHM

So helfe ich mir SELBST

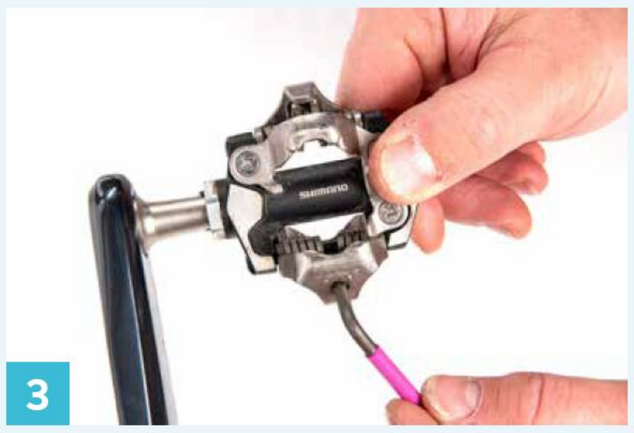
DAS WIRD BENÖTIGT:

- Montagepaste
- 3 mm Inbusschlüssel
- 8 mm Inbusschlüssel
- Filzstift
- Lineal
- Drehmomentschlüssel
- Ergon-Einstellhilfe

1 Bevor die Pedale eingeschraubt werden, sollten die Gewinde mit Montagepaste behandelt werden. So läuft das Gewinde sauberer in die Kurbel und eine Kontaktkorrosion wird verhindert.



2 Linkes Pedal (L) mit Linksgewinde in die linke, rechtes Pedal (R) mit Rechtsgewinde in die rechte Kurbel (8-mm-Inbus) schrauben. Beide Pedale mit einem Drehmoment von circa 40 Nm festziehen.



3 Beide Klickpedalseiten sollten anfangs auf die kleinste Vorspannung geschraubt werden. Dazu mit einem 3-mm-Inbus gegen den Uhrzeigersinn drehen, bis die Federvorspannung minimal ist.

4 Check der Fußstellung: aufrecht und locker stehen. Die Stellung der Füße (normal, nach vorne oder hinten leicht geöffnet) sollte bei der späteren Cleatmontage mit beachtet werden, um Problemen vorzubeugen.

5 Als nächstes müssen das Klein- (rechts im Bild) und Großzehen-Grundgelenk (links) ertastet werden. Tipp: Heben Sie die Zehen, dann sind beide Gelenke klar ertastbar und ersichtlich. Danach Schuhe anziehen.

6 Nun werden Groß- (Bild oben) und Kleinzehen-Grundgelenk nochmals ertastet. Im Schuh sind sie auch als die beiden breitesten Stellen erfühlbar. Beide mit Marker an der Sohle markieren.

FOTOS: GIDEON HEEDE

7

Als Hilfsmittel für die spätere Cleatmontage wird eine Linie von linker und rechter Markierung gezogen. Eine zweite Linie verbindet den Mittelpunkt der Ferse und den zweiten Zeh (neben großem Zeh).

8

Betrachtet man das Fadenkreuz aus beiden Linien, ergibt sich die Grundposition des Pedalcleats. Dorthin verschiebt man die Montageplatte mit den zwei Gewinden für die Cleatschrauben.

9

Cleat-Wahl: Die schwarzen Pedalcleats sind für sportive Fahrer, die silbernen für den Alltagseinsatz gedacht. Beide passen aber in jedes Shimano-Pedal! Die Schrauben einsetzen und mit Montagepaste behandeln.

10

Pedalcleat in Längs- und Querachse an den Hilfslinien ausrichten und leicht festdrehen. Das Ergon TP1 Tool erleichtert diesen Schritt. Für Könner: Jetzt können Sie anhand der Fußstellung (Bild 4) nachkorrigieren.

11

Den Schuh in das Klickpedal einklicken und überprüfen, ob zwischen Sohle und Kurbel (linkes Bild) sowie Schuh und Kettenstrebe (rechts) ausreichend Platz ist. Gegebenenfalls Pedalcleat verschieben.

12

Zum Schluss die Schrauben mit einem Drehmoment von 6 Nm wechselseitig festziehen. Tipp: Überprüfen Sie die Schrauben nach der ersten längeren Ausfahrt! Oftmals „setzen“ sich die Cleats in der Sohle.

Läuft wie geschmiert

Mit Hanseline saust die Maschine seit 1947.

Nur eines von über 50 Pflegeprodukten.

Auch auf Rapsölbasis, leicht biologisch abbaubar nach OECD 301B/F

Für hohe Beanspruchung konzipiert eignet sich MTB-Öl perfekt für die Schmierung von Kette, Schaltung, Bowdenzügen etc. Es besitzt Notlaufschmiereigenschaften durch das Graphit, wenn der Ölfilm bereits abgewaschen ist.

Hanseline®

Besuchen Sie uns auf der EUROBIKE 2024 Halle 12.1 Stand D09

Mehr Infos: www.hanseline.de

ÖLE, FETTE, REINIGER

Gessert & Sohn – Siemensstr. 17 – 40721 Hilden
Germany – Tel. +49 (0) 21 03 / 51 68 1

Neuheiten

Bewegung auf dem Markt für Fahrräder, Zubehör oder Kleidung.

Am Mittwoch, 3. Juli, startet in Frankfurt die Eurobike, die größte Fahrradmesse der Welt. Mehr als 1900 Aussteller erwartet der Veranstalter Fairnamic in diesem Jahr. Die Messe ist aber weit mehr als „nur“ eine Leistungsschau der Fahrradbranche. Sie ist Branchentreffen, Forum und Wissensplattform.

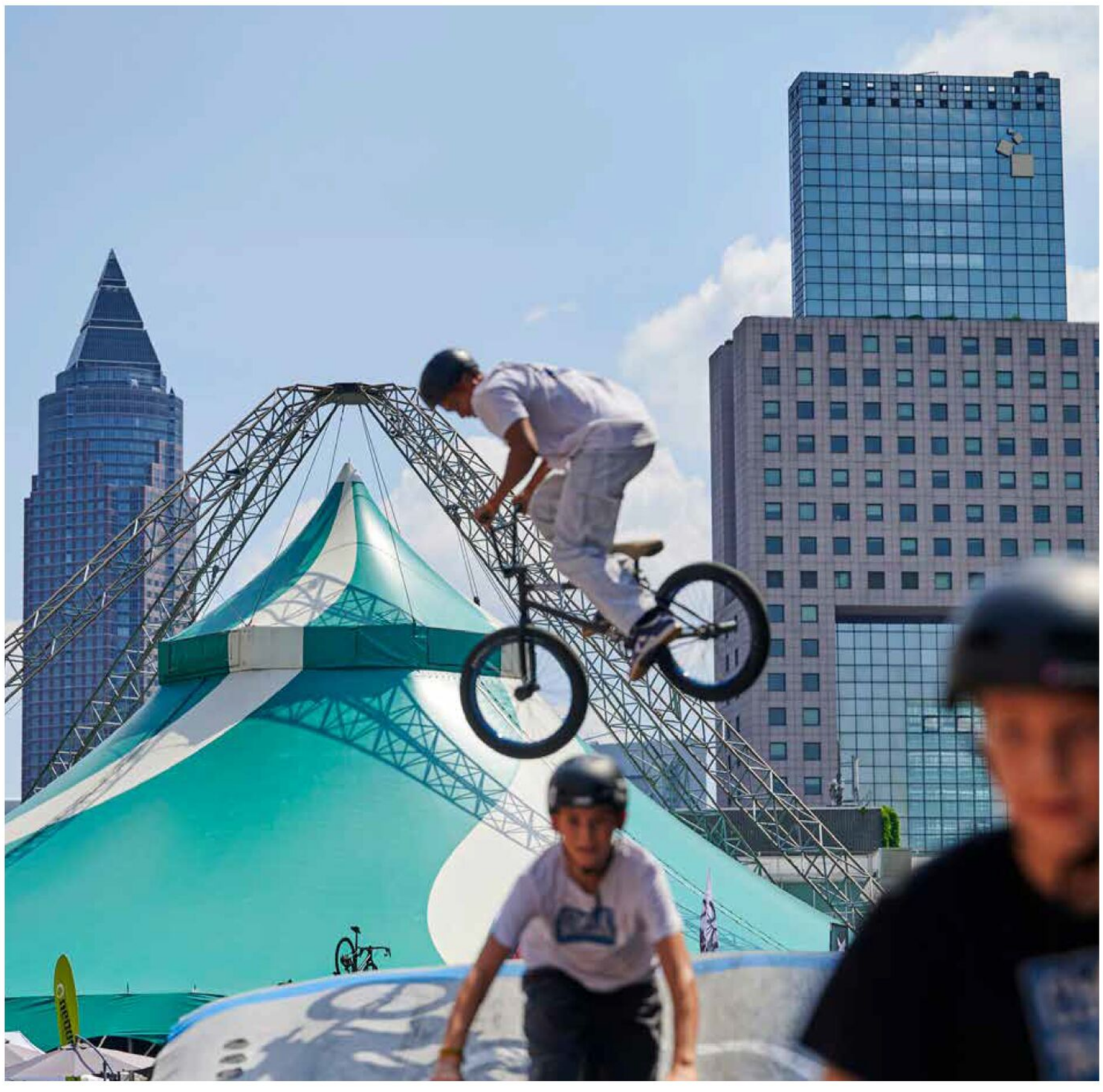


FOTO: EUROBIKE, FRANK BAUMHAMMEL

Als die Eurobike in den 1990er Jahren in Friedrichshafen am Bodensee startete, war sie ein Treffen der europäischen Fahrradszene mit großem Fokus auf dem Mountainbike. Im Laufe der Zeit entwickelte sie sich zur Leitmesse der weltweiten Fahrradbranche, die am Standort Friedrichshafen an ihre Kapazitätsgrenze stieß – auch aufgrund des durch die E-Mobilität ausgelösten Booms der Pedelecs in allen Radgattungen. Der Umzug nach Frankfurt erfolgte 2022 und mit ihm eine neue Ausrichtung der Messe. Neuheiten werden heute nicht mehr (nur) auf großen Messeständen und in Konkurrenz zu vielen anderen großen Marken präsentiert. Das erfolgt inzwischen vor allem online und das gesamte Jahr über.

Trotzdem ist die Eurobike weiterhin wichtig. Das zeigen die Ausstellerzahlen deutlich, die mit dem Umzug nach Frankfurt noch einmal um etwa ein Drittel gestiegen sind. Der zentrale Standort im verkehrsgünstigen Herzen von Europa lockt zudem immer mehr internationale Aussteller und Besucher an. Die Eurobike als zentraler Treffpunkt markiert zudem den Startschuss für das jeweils darauffolgende Modelljahr. Die vielen unterschiedlichen Innovationen der Industrie werden hier zusammengeführt. Und wenn ohnehin schon einmal alle zusammen sind, ist es nur folgerichtig, dass die Eurobike inzwischen einer der wichtigsten Kongresse für die gesamte Radbranche ist. Das schließt nicht nur Entwickler und Hersteller ein, sondern auch Verkehrsplaner, Stadt- und Raumentwickler sowie Wissenschaftler.

Blick in die Zukunft

Während die Fahrradbranche an ihren Messeständen die unmittelbare Zukunft offen zur Schau stellt, ist in den Besprechungsräumen hinter den bunt schillernden Präsentationsständen die Technik der übernächsten Generation das große Thema. Denn auch das ist die Eurobike: Fahrradhersteller und Komponentenentwickler – sogenannte OEMs – schließen Verträge ab, die womöglich erst in einigen Jahren dann wiederum vorn auf den Bühnen präsentiert werden. Diese „Hinterzimmergespräche“ bilden einen wichtigen Kern der Messe, der den meisten Besuchern vor allem der

Heute ist die Eurobike keine reine Neuheitenschau, sondern Branchentreffpunkt, bei dem über die Zukunft des Fahrrads, der Industrie und des gesamten Verkehrssektors diskutiert wird.

Kompakte Cargobikes werden immer beliebter – auch als Antwort auf die Fragen um den Platz auf den Radwegen in Städten?

beiden Festivaltage, Samstag, 6., und Sonntag, 7. Juli, verborgen bleiben wird.

Und dann sind da noch die Fachdiskussionen, Vorträge und Präsentationen der Eurobike-Konferenz. Sie spannt einen Bogen, der weit über das bloße Fahrradfahren hinausragt. Dort besprechen Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung Fragen, auf die das Fahrrad einen Teil der Antwort liefern kann: Transformation des Verkehrs und der Wirtschaft, Klimaschutz, Digitalisierung und vieles mehr. Die Veranstaltungen ziehen sich dabei durch die gesamte Stadt. Einige Themen, die diskutiert werden, erscheinen heute noch als Visionen – sehr viel autoärmere Innenstädte etwa oder eine deutlich sicherere Fahrrad-Infrastruktur. In einigen Jahren (oder vielleicht auch erst Jahrzehnten) könnten die Visionen aber durchaus real sein.

Fokus Gravelrad auch bei den Pedelecs

Doch was erwartet uns Radfahrer denn nun in der unmittelbaren Zukunft? Das sind vor allem technische Weiterentwicklungen, einige echte Neuheiten und eine klare Priorität, nämlich die aufs Pedelec. Um das zu verdeutlichen, reicht ein Zahlenvergleich: Wir sammeln seit Anfang des Jahres die von den Herstellern vorgestellten Neuheiten. Darunter sind Stand Mai frisch aufgelegte, neue E-Bike-Modelle von mehr als 30 Fahrradherstellern aus aller Welt. Neue Fahrräder ohne Motor gibt es in unserer Liste hingegen von zusammen nicht einmal zehn Herstellern – und die konzentrieren sich fast komplett auf den Sportsektor, sprich Rennräder, Mountain- und Gravelbikes.

Apropos Gravelbike: Diese freizeitorientierten, offroadtauglichen Bikes mit Rennradoptik und -geometrie werden ebenfalls zunehmend motorisiert. Die Hersteller hoffen auf einen ähnlichen Boom wie beim Mountainbike, bei dem inzwischen fast 90 Prozent aller verkauften Räder einen E-Antrieb an Bord haben. Gravelbikes sind vor allem bei sportlichen Freizeitfahrern beliebt, bei denen Komfort und Reisetauglichkeit eine große Rolle spielen, die aber gleichzeitig das verspielte Handling, die Optik und die Vielseitigkeit lieben. Höchstleistungen wie beim Rennrad hingegen stehen nicht im Mittelpunkt des klassischen Gravelbikers. Darum scheint hier der E-Motor deutlich akzeptierter als beim performance-orientierten Rennrad.

Weiterhin ein großes Thema ist das Cargobike. Und da verzeichnen wir einen leichten Trend zu kompakteren Transporträdern, die vom Handling her dem klassischen (E-)Fahrrad näher kommen als die „Dickschiffe“ unter den Lastenbikes. Ob hier die anhaltende Diskussion um den Platz auf den Radwegen vor allem in den Städten eine Rolle spielt, ist dabei reine Spekulation. Fakt ist: Die kleinen, wendigen Räder bieten enormen Stauraum bei wirklich sehr angenehmer Fahrweise. Und sie lassen sich ganz passabel in den Fahrradkeller oder eine Rampe hinunter und hinauf wuchten.

Bei Komponenten sehen wir eher eine Fortentwicklung statt echter Neuheiten. Die Technik wird immer spezialisierter, passt sich damit dem weit gespreizten Modellkanon an, der vom dicken Cargobike über voll gefederte SUV, Kompakträder und E-MTBs bis hin zum E-Gravelbike reicht. Beim Zubehör steht die Fahrradsicherheit etwas im Fokus, bei der Bekleidung viel aktueller Trend.

STEPHAN KÜMMEL

E-Gravel ist ein großes Thema bei nahezu allen namhaften Herstellern.

Sportliche Lässigkeit dominiert bei der Alltagskleidung für Radpendler.

FOTOS: HERSTELLER

FAHRRÄDER

Spannende und innovative Räder für Pendler,
Gewerbetreibende, Abenteuerlustige und sportlich Ambitionierte.

Giant Fathom E+ EX SUV

Abenteuertourer

Auf Basis des ebenfalls neuen Fathom E+ Mountainbike-Hardtails präsentiert Giant ein spaßorientiertes E-SUV, das Fathom E+ EX. Es bietet die gleiche Geometrie wie der reine Offoader, der ohne Alltagsausstattung auskommt. Das EX-Modell hat Spritzschützer, einen hinteren Gepäckträger und eine komplette Lichtanlage an Bord, was es laut Giant zur super Wahl für Abenteuertouren macht. Beiden Versionen gemein ist der SyncDrive-Motor, den es sowohl in der Pro2- als auch in der Sport2-Version in den Bikes gibt. Die Motoren entwickelt Giant gemeinsam mit Yamaha. Sie liefern bis zu 85 Nm Drehmoment und unterstützen in der Spitze mit 400 Prozent der eigenen Tretleistung. Das Fathom E+ kostet ab **2999 Euro,** das Fathom E+ EX ab **3599 Euro**.

HP Velotechnik Delta tx

Jetzt mit Kickstand

Im vergangenen Jahr hat HP Velotechnik das Sesselrad Delta tx vorgestellt (das im Großen Elektro-Rad-Test 2024 die Note 1,4 / Sehr gut erzielt hat). Einige kleine Veränderungen sollen den Komfort nun noch einmal erhöhen. So gibt es das Rad nun auch mit einer abklappbaren Lenksäule, die das Aufsteigen deutlich erleichtert. Ebenfalls neu: der praktische Kickstand. Damit lässt sich das Delta tx aufrecht „auf den Rücken“ stellen. Den gibt es als Zubehör uns lässt sich nachrüsten. Das vierteilige Set umfasst Aufstellfüße und Kippschutzrollen. Laut HP Velotechnik lässt sich das immerhin 35 Kilo schwere Rad damit spielend leicht aufrecht parken, nimmt somit deutlich weniger Stellfläche als im fahrbereiten Zustand ein. Außerdem kann es so leicht und sicher etwa an einer Laterne festgekettet werden. Das erhöht zusätzlich die Sicherheit.

FOTOS: HERSTELLER

Winora iRide Pure

Leicht und wendig

iRide Pure heißt das neue Light-Assist-Bike von Winora. Angetrieben wird das Rad von Boschs „kleinem Kraftpaket“, dem Performance Line SX (55 Nm), der wiederum seine Energie aus dem voll integrierten 400-Wh-Akku im Unterrohr bezieht. Das Gewicht des Bikes gibt Winora mit „etwa fünf Kilogramm leichter als konventionelle E-City-Bikes“ an. Fahrkomfort entstammen der Feathershock-Federgabel mit einem Federelement am Gabelschaft, dazu großvolumige Reifen und eine gefederte Sattelstütze. Das iRide Pure gibt es in zwei Rahmenformen, vier Größen und sowohl mit Ketten- als auch mit Nabenschaltung. Preise nennt Winora nicht.

Gazelle Makki Travel

Cargobike mit ABS

Das niederländische Traditionsunternehmen Gazelle bringt mit dem Makki Travel ein Lastenrad auf den Markt, das besonders für Familien viel Sicherheit bieten soll. Dazu stattet Gazelle das Rad mit Antiblockiersystem (ABS) von Bosch und Magura aus. Die Transportbox ist einerseits stoßabsorbierend für erhöhten Insassenschutz, bietet gleichzeitig eine Aussparung, sodass Kinder selbstständig ein- und aussteigen können. In der Box gibt es Sitzplätze mit entsprechenden Gurtsystemen für die kleinen Mitfahrer. Im Zubehörhandel gibt es Regenverdeck, Abdeckhaube und Staufach. Angetrieben wird es vom Bosch Cargo-Line-Motor, befeuert von 400, 545 oder 800 Wh. Für Sicherheit sorgen Bosch Smart System und Gazelle Connect. **Preis: ab 6699 Euro.**

Decathlon B’Twin E-Faltrad 900

Gefaltet

Der französische Sport- und Outdoor-Gigant Decathlon stellt mit dem B’Twin E-Faltrad 900 seinen Beitrag zur Mobilitätswende vor. Das auf 20-Zoll-Schwalbe-Reifen fahrende Faltrad hat einen Hecknabenmotor von Vision Industry mit 35 Nm und einen Akku mit 252 Wh. Die Batterie sitzt im Sattelrohr. Das Rad hat drei Faltgelenke, mit denen es sich aufs Format 82x73x56 cm zusammenfalten lässt. Laut Decathlon verriegeln sich die Scharniere automatisch, was das Falten und Entfalten noch schneller machen soll. Das Rad hat drei Unterstützungsmodi und eine 7-Gang-Kettenschaltung von Shimano. Eine vollwertige Lichtanlage und hydraulische Scheibenbremsen von Tektro mit 160-mm-Rotoren sorgen für Sicherheit. **Preis: 1699 Euro.**

FOTOS: HERSTELLER

Moustache Dimanche

Savoir rouler

Standesgemäß in den Alpilles in der Provence hat Moustache sein neues E-Gravelbike Dimanche vorgestellt. Der sportliche Offroader mit Bosch-SX-Motor ist in 14 Varianten erhältlich, darunter auch reine Straßenmodelle. Alle Dimanche haben Alu-Rahmen und Carbon-Gabel sowie fest verbaute 400 Wh im Akku. Für Pendler und Radreisende besonders interessant: die vollausgestatteten Equipped-Modelle mit Gepäckträger, Schutzblechen und Lichtanlage. Das Dimanche gibt es mit Flat- und Dropbar-Lenker. Komfort generiert das Bike durch einen gefederten Antishock-Vorbau sowie vergleichsweise breite Reifen. **Preise: ab 3599 Euro.**

GoCycle Familiy Cargo CXi & CX+

Faltbares Familienrad

Faltrad-Spezialist GoCycle zeigt erste Bilder seines neuen faltbaren Transportrads Family Cargo CXi und CX+. Es ist ab September für **6999 Euro** erhältlich. Es ist ein Longtail, also ein Rad mit langgezogenem Heckteil und entsprechend großem Gepäckträger. Dort lassen sich unter anderem bis zu zwei MIK-Kindersitze sicher befestigen. Das Rad hat einen Riemenantrieb mit Shimanos Inter 5E-Nabenschaltung. GoCycle setzt auf seinen bekannten Frontnabenmotor. Das maximale Systemgewicht beträgt 190 Kilogramm, sodass sogar zwei Erwachsene gemeinsam auf dem Rad unterwegs sein können.

Cube Editor Hybrid

Neuer Commuter

Mit dem Editor Hybrid bringt Cube ein neues Commuterbike mit Boschs kompaktem Performance Line SX-Motor auf den Markt. Die Bayern setzen beim leichten Pendlerrad auf einen Materialmix aus Aluminium-Rahmen und Carbon-Gabel. Insgesamt gibt es fünf Modelle, drei davon „nackt“, also ohne Alltagsausstattung, zwei FE-Modelle mit Schutzblechen, Lichtanlage, Gepäckträger und Seitenständern. Zwei Modelle – darunter ein FE – haben die neue Cues-Kettenschaltung von Shimano an Bord, das Topmodell eine 11-Gang-Shimano-Alfine und einen Carbonriemen. Die beiden anderen Räder setzen auf Shimanos Alfine mit acht Gängen und klassischer Kette. Die sportlichen Bikes mit Flatbar-Lenker kosten **von 2499 Euro bis 3299 Euro.**

FOTOS: HERSTELLER

Van Rysel E-GRVL AF

Variantenreich

Decathlons High-Performance-Rennrad-Marke Van Rysel bietet mit dem E-GRVL AF ein variantenreiches E-Gravelbike an. Es kommt in gleich zwei Grundversionen: Entweder mit dem leichten, kompakten Mahle X35-Hecknabenmotor und 11-fach-Schaltung oder mit einem 12-fach-Antrieb in Kombination mit dem Brose Drive-T-Mag-Mittelmotor. Die Carbon-Gabel ist vorbereitet für die Montage von Bikepacking-Taschen, Lowridern und Schutzblechen. Alle Modelle sind mit vom E-Bike-Akku befeuerter Lichtanlage ausgestattet. Das Mahle-Bike hat einen 250-Wh-Akku, das Brose-Rad einen mit doppelt so vielen Reserven.
Preise: ab 2899 Euro.

Lekker Bikes Gen3

Vier lekkere Modelle

Lekker Bikes stellt in seiner Generation 3 vier neue Modelle vor: Jordaan und Amsterdam, jeweils erhältlich als Urban- oder GTS-Version. Das Jordaan ist vom niederländischen „Oma-Fiets“, dem Oma-Fahrrad inspiriert. Es soll entspanntes, komfortabel-bequemes Fahren in der Stadt ermöglichen. Das Amsterdam (Foto) ist sportlicher ausgelegt und hat einen Diamant-Rahmen. In der GTS-Version haben die Räder den 80 Nm starken Bafang M420-Mittelmotor an Bord und schalten stufenlos mit der Enviolo-Nabe. Das GTS richtet sich an Tourenfahrer. Als Urban hat der Bafang-Mittelmotor 65 Nm, geschaltet wird mit einer automatischen 3-Gang-Nabenschaltung. Diese Reihe richtet sich an eher städtische Alltagsfahrer. **Preise: ab 2598 Euro.**

Corratec E-Power MTC 120 Elite

Crossover

Corratec aus Raubling in Oberbayern stellt mit dem E-Power MTC 120 Elite einen echten Crossover auf zwei Stollenreifen. Die Mountainbike-Gene sind unverkennbar, Corratec trimmt den Offroader aber mit Gepäckträger, Spritzschützer und Lichtanlage klar auf Alltags-, Touren- und Reisetauglichkeit. Am Tretlager kommt der kultivierte und leise Bosch Performance-Line-Motor mit 75 Nm zum Einsatz. Strom liefert der voll integrierte 750-Wh-Akku. Das Fahrwerk bietet 120 mm Federweg, es soll in Kombination mit den 60 mm breiten 29-Zoll-Stollenreifen für Komfort und Kontrolle auf und abseits befestigter Wege sorgen. Das Rad ist in vier Größen und drei Farben erhältlich.
Preis: 5199 Euro.

FOTOS: HERSTELLER

Specialized Turbo Porto

Durchdacht

Specialized hat für 2024 erstmals ein Lastenrad vorgestellt, das Turbo Porto ist als kompaktes Longtail konzipiert und fällt mit klarer Optik auf. Auf dem verlängerten Heck können zwei Kinder mit und ohne Kindersitz sitzen, optionales Zubehör macht aber auch den flexiblen Transport verschiedenster Dinge möglich. Ausgestattet mit teils eigenen Komponenten wie dem extrastarken Specialized 2.2 Cargo-Motor, Riemenantrieb und automatischer Enviolo-schaltung wird das Longtail zum wartungsarmen Premiumrad. **Preis: 6500 Euro.**

Stromer ST7 ARBR

Schnelles Special

Stromer bringt sein Flaggschiff ST7 in einer limitierten Special Edition auf den Markt. Farbgebung und Lackierung sind an das Race-Segelboot AC40 von Alinghi Red Bull Racing angelehnt. Im Set mit dem Smart-Helm Aura, ebenfalls im Alinghi Red Bull Racing-Design, kostet das auf 650 Stück limitierte S-Pedelec mit einer Motorunterstützung bis 45 km/h **13.499 Euro**. Das Bike ist ausgestattet mit dem bis zu 940 Watt leistenden Syno-Sport II-Hinterradmotor, einem riesigen, vollintegrierten 1440-Wh-Akku, einer 12-Gang-Pinion-Getriebeschaltung, einem Carbonriemen statt Kette, 4-Kolben-Scheibenbremsen von TRP inklusive Vorderrad-ABS, dem ultrahellen Supernova M99 Pro 2-Scheinwerfer mit Fernlichtfunktion und den bekannten Stromer-Smart-Features wie Smartlock und GPS-Ortung.

Pegasus-Bikes mit Pinion-MGU

Rheinland trifft Schwaben

Pegasus aus Köln stellt seine Estremo-Reihe mit der schwäbischen Motor-Getriebeeinheit von Pinion vor. Erhältlich sind Estremo Evo 12 Lite und Estremo Evo 9 Lite. Beide haben Luftfedergabel, 4-Kolben-Bremsanlage von Shimano, Monkey-Load-Systemgepäckträger und Fernlicht. Der voll integrierte Akku hat eine Kapazität von 700 Wh. Das Estremo Evo 9 Lite hat Kettenantrieb und die 9-Gang-Pinion-MGU. Mit zwölf Gängen schaltet die Pinion-MGU im Estremo Evo 12 Lite, die Übertragung erfolgt mit einem Carbon-Riemen. Beide Modelle gibt es jeweils mit Diamant-, Trapez- und Tiefeinsteiger-Rahmen. **Preise: 5499 Euro (Evo 9 Lite) und 5999 Euro (Evo 12 Lite).**

FOTOS: HERSTELLER

Advanced Offroad Pro Gravel

13,8-Kilo-Bolide

Der Bosch Performance Line SX gilt zwar als Light-E-Bike-Antrieb, es gibt aber durchaus leichtere Aggregate auf dem Markt. Dafür besticht der Schwabe mit Leistungsdaten, die nah an Full-Power-Motoren heranreichen. Entsprechend aufhorchen lässt das Advanced Offroad Pro Gravel, denn es bringt mit SX-Motor und dem üblichen 400-Wh-Akku gerade einmal 13,8 Kilogramm auf die Waage. Das gelingt dank üppigem Carbon-Einsatz und leichter, hochwertiger Komponenten. Das Top-Modell etwa kommt mit Sram Force AXS-12-Gang-Schaltung und Fulcrum Rapid Red 300-Laufrädern. **Preise: 4499 Euro bis 6499 Euro.**

Cube AMS Hybrid One44

Light-E-MTB von Cube

Light-E-MTBs sollen die Lücke füllen zwischen Full-Power-E-Mountainbikes und klassischen MTBs ohne Motorunterstützung. Dieses Segment startet gerade voll durch und so ist das neue leichte Cube AMS Hybrid One44 nur folgerichtig. Cube setzt auf den Newcomer Bosch Performance Line SX mit 55 Nm und bis zu 600 Watt Unterstützung. Die vier Modelle teilen sich in zwei Gattungen: SLT und SLX sind auf Leichtbau getrimmt, TM und SuperTM für bestmögliche Trailperformance abgestimmt. Je nach Einsatzzweck und Preis setzt Cube verschiedene Federelemente von Fox, Schaltungen und Bremsen von Sram und Shimano sowie Reifen von Schwalbe und Maxxis ein. An allen Bikes sind absenkbare Sattelstützen verbaut. Das Gewicht liegt zwischen 16,2 und 18,4 kg. Preise nennt Cube nicht.

FOTOS: HERSTELLER

Sportlich. Sorglos. Sicher.

Es ist nie zu spät jung zu bleiben.

TRIGO E und TRIGO UP E

HASE BIKES

www.hasebikes.com

Transition Repeater Powertrain

Neues Carbon-Enduro

Die US-Bikemarke Transition stellt das illustre Full-Power-E-MTB Repeater PT als Version mit Srams Eagle-Powertrain-Antrieb vor, dessen 90-Nm-Motor auf dem Brose Drive S Mag fußt. Das 29er-Carbon-E-Enduro bringt an Vorder- wie Hinterrad 170 Millimeter Federweg zum Einsatz, lässt sich alternativ im Mullet-Laufradmix mit 27,5"-Hinterrad fahren. Über das Display im Oberrohr koppelt man den Antrieb ans Smartphone, kann dann über dieses die zwei Motormodi Range und Rally individualisieren. Weiteres Highlight: die hochwertige Integration von Sram-Motor und -Eagle-AXS-T-Type-Automatikschaltung, mit der man auf ein extra komfortables, natürliches Fahrgefühl abzielt. Die im Schaltmuster per App anpassbare Schaltung soll dazu sowohl beim Treten als auch Rollen im Freilauf stets selbstständig in den besten Gang wechseln. **FS**

Canyon Neuron:ON Fly

Auf Diät gesetzt

Ein leichtes E-MTB mit voller Motorpower hat der Koblenzer Direktvertreiber in Gestalt des Neuron:ON Fly kreiert. Dessen Carbonchassis, das Canyon mit einem 140-mm-Fahrwerk kombiniert, beeindruckt mit kraftvoller Linienführung. Ebenso gelungen wirken Details wie der großflächige, bis zum Hauptlager des Viergelenk-Hecks hochgezogene Kettenstrebenschutz, der Beschädigungen vorbeugt. Das vielseitige E-All-Mountain rollt auf 29-Zoll-Laufrädern und integriert den smarten Bosch-SX-Kompaktmotor geschickt ins Carbonchassis. Der Antrieb freut sich über eine höhere Trittfrequenz, powert dann mit bis zu 600 Watt Spitzenleistung. Der fest verbaute Bosch-Akku hat 400 Wh Kapazität, die der Bosch-Range-Extender (250 Wh) auf 650 Wh steigert. Die vier Neuron:ON-Fly-Modelle sind bereits erhältlich (Gewicht: 20,4 Kilo). **Preis: ab 4849 Euro**. **FS**

Orbea Rise SL/LT

Spaßgesellschaft

Die zweite Rise-Generation schickt sich an, den Erfolg des Light-E-MTB-Pioniers von Orbea fortzuführen. Dazu haben die Spanier das Carbonchassis optimiert, so die Steifigkeit des Hauptrahmens um 8, die des Hinterbaus um 14 Prozent erhöht. Ziel: Im forschen Kurven-Zickzack ein präzises Handling erreichen, ohne dass das Bike ob zu krasser Steifigkeit Traktion vermissen lässt. Der Shimano-EP801-Motor des 2025er Rise werkelt mit der neuen, Orbea-eigenen RS-Firmware, im RS-Modus mit maximal 54 Nm Drehmoment. Im stärkeren Modus RS+ sogar mit den vollen 85 Nm des EP801. Beide voreingestellten Modi konfiguriert man per App. Der dynamische, laut Orbea sehr natürlich anmutende EP801 RS Gen 2 soll mit Top-Reichweite glänzen. Nicht nur für schwere Fahrer cool: Man wählt zwischen 420- oder 630-Wh-Akku. Noch mehr Reichweite beschert der 210-Wh-Range-Extender. Das bereits verfügbare Rise gibt's als abfahrtsorientierte Rise-LT-Version mit 160/150-mm-Fahrwerk plus Stahlfederbein und der noch leichteren SL-Variante mit 140-mm-Hub für flowigere, moderate Trails. **FS**

FOTOS: HERSTELLER

Devinci E-Troy Lite

Langhubiges Leichtes

In Gestalt des E-Troy Lite präsentiert Devinci den Light-Ableger seines Full-Power-E-MTBs E-Troy. Herzstück ist der in Kanada geschweißte Alurahmen, dessen Luftfahrwerk 160 Millimeter Federweg ans Vorder-, deren 150 ans Hinterrad bringt. Unverändert hat das Devinci einen hauseigene Eingelenk-Hinterbau mit zur Heckachse konzentrischem Split-Pivot-Gelenk. Ästhetisch in den Hauptrahmen integriert haben die Kanadier das 2,0 Kilo leichte Bosch-SX-Aggregat mit 55 Nm und extra starken 600 Watt Spitzenleistung. Den Energiehunger bedient der Bosch-Compact-Akku, dessen 400 Wh Kapazität sich mittels optionalem Range Extender von Bosch auf 650 Wh steigern lassen. Zwei Modellversionen des 19,5 Kilo leichten E-Troy Lite baut Devinci; die teurere arbeitet mit RockShox Lyrik-Ultimate-Gabel und Srams E-Funkschaltung GX AXS Transmission. **FS**

Rotwild R.EXC Ultra

Gib Kette

Für E-Endurorennen konzipiert haben die Rotwild-Entwickler das neue Carbon-E-Enduro R.EXC, das dazu mit potentem 170/165-mm-Fahrwerk und abfahrtshungriger Geometrie am Start steht. Trotz fetter Bereifung und schwerem Federungsgerät wie der extra steifen Fox-38-Gabel wiegt das Topmodell R. EXC Ultra (11.990 Euro; R.EXC Pro: 9990 Euro) nur 22,1 Kilo. Möglich macht's das leichte Carbongehäuse des 820-Wh-Akkus sowie das optimierte Carbonchassis. Weiteres Highlight: Der – eine Rotwild-Premiere – Viergelenk-Hinterbau mit deutlich höherem Hauptdrehpunkt über/vor dem Tretlager und die hochgezogenen, massiven Kettenstreben. Die Kinematik soll beste Traktion und Antriebsneutralität liefern, das massive Heck top Rahmenbelastbarkeit. In beiden R.EXC-Varianten werkelt der Shimano-EP801-Motor, der per App individualisierbar ist. **FS**

FOTOS: HERSTELLER

Das schlanke Flyer Uproc SL:X wiegt in der Topversion unter 18 Kilo.

Flyer Uproc SL:X

Leichtgewicht

Flyer stellt mit dem Uproc SL:X sein erstes Light-E-Mountainbike vor. Knapp 18 Kilo soll das 130-mm-Fully mit seinem Performance-Line-SX-Antrieb von Bosch wiegen.

Das neue Leichtgewicht aus dem Hause Flyer kommt mit einem Carbon-Rahmen, dessen Hinterbau 130 mm Federweg bietet. Die Schweizer setzen dabei auf einen Flex-Stay-Hinterbau. Der Verzicht auf ein Lager im Bereich der Hinterradachse spart Gewicht ein und verringert die Zahl an Verschleißteilen. Per FlipChip kann die Geometrie den eigenen Vorlieben und den Streckengegebenheiten angepasst werden: „Low“ mit flachem Lenkwinkel oder „High“.

Vier Ausstattungsvarianten

Antrieb der Wahl ist ein Bosch-Performance-Line-SX mit bis zu 50 Nm Drehmoment. Der Akku im Unterrohr hat eine Kapazität von 400 Wh, eine optionaler Range-Extender addiert 250 Wh auf. Bei den beiden Topmodellen ist er im Lieferumfang enthalten. Vier Ausstattungsvarianten des Bikes bringt Flyer auf den Markt vom Einsteiger mit Shimano Deore-Schaltung und X-Fusion-Federelementen bis zum Topmodell mit Sram XX Eagle Transmission und XTR-Bremsen. **MM**

Haibike Hybe 10.5

Für fordernde Trails

Als neuestes Modell der Hybe-Serie von Haibike, ist das Hybe 10.5 mit flacher und langer Geometrie für viel Laufruhe ausgelegt. Das neue Haibike Hybe 10.5 wurde für den Renneinsatz entwickelt. Im Vergleich zu den Modellen 9 und 11 hat es einen längeren Reach, einen längeren Radstand und längere Kettenstreben, soll sich so auch in anspruchsvollen Trails nicht aus der Ruhe bringen lassen, wobei das Mullet-Setup für Agilität sorgen soll. Sein Rahmen ist aus Aluminium, die Gabel mit 170 mm Federweg und der Dämpfer am 160-mm-Hinterbau kommen von RockShox.

Kraftvoller Yamaha-Motor

Mit 85 Nm Drehmoment sorgt der Yamaha-PW-XM-Motor für ordentlich Schub, er stellt fünf Unterstützungsstufen bereit. Seine Energie bezieht er von einem 720-Wh-Akku im Unterrohr. Von Trailriding bis Enduro definiert Haibike das Einsatzgebiet des Hybe 10.5, das mit einer Sram-GX-Eagle-T-Type AXS-Schaltung ausgestattet ist. **MM**

FOTOS: HERSTELLER

Das neue Haibike Hybe 10.5 muss keine Enduro-Strecke fürchten.

Nicolai

Enduro mit Pinion MGU

Seit vielen Jahren bietet Nicolai Bikes mit Pinion-Getriebe an. Das neue E-Enduro Saturn 16 MGU ist mit Pinions Motor-Getriebe-Einheit MGU mit 16 Gängen bestückt.

Nicolai hat bereits 2012 ein Pinion-Getriebe in einem Fully genutzt, ist ein langjähriger Partner von Pinion. Mit dem neuen Saturn 16 MGU hat Nicolai jetzt sein erstes Bike mit der im vergangenen Jahr vorgestellten Motor-Getriebe-Einheit MGU von Pinion vorgestellt. Diese Motor-Gearbox-Unit (MGU) ermöglicht es, statt einer Kette einen wartungsarmen Antriebsriemen einzusetzen. Der zugehörige Akku hat 720 Wh Kapazität, gegen Aufpreis gibt es eine Variante mit 960 Wh.

Twentyniner mit Geolution-Geometrie

Das Nicolai Saturn 16 MGU ist ein Twentyniner mit 160 mm Federweg. Nicolai setzt bei diesem E-Enduro nicht auf eine extrem flache, wettkampforientierte Geometrie, sondern auf das weniger radikale Geolution Tour Geometriekonzept. So liegt es in schnellen Abfahrten sicher, bietet durch eine höhere Front aber auch Komfort. Bei Nicolai ist der Rahmen selbstverständlich aus Aluminium, das Saturn 16 MGU kommt als 8.0-Version mit High-End-Ausstattung auf den Markt. **MM**

Ein typisches Nicolai mit markantem Rahmen: das Saturn 16 MGU

FOTO: HERSTELLER

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
ABUS
EUROBIKE
WINNER
AWARD 2023
100 YEARS ABUS 1924–2024
Made in Germany

KOMPONENTEN

Nicht nur bei Kompletträdern, sondern auch bei Anbauteilen gibt es einiges Neues zu entdecken.

Trelock Lighthammer

Fernlicht fürs E-Bike

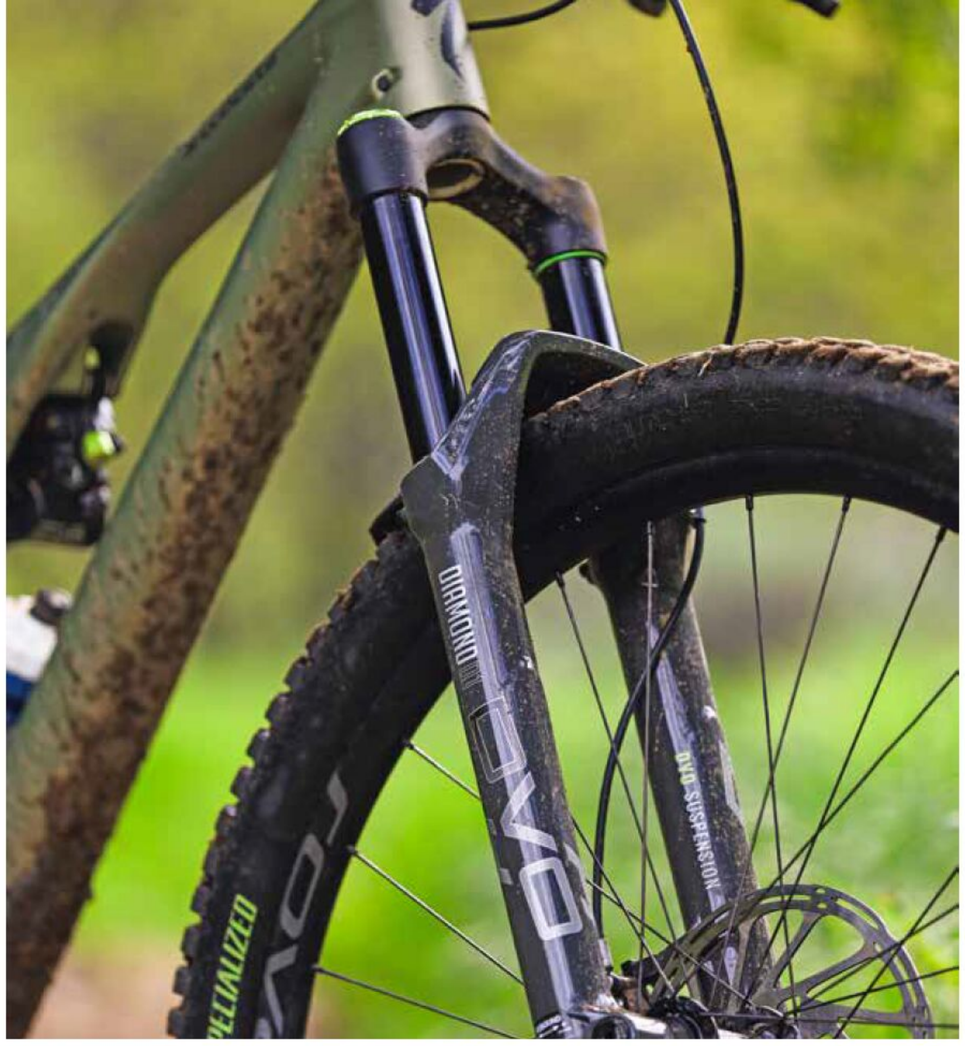
Trelock hat seinen Lighthammer nun für E-Bikes und S-Pedelecs erweitert. Der Frontscheinwerfer leistet Akku-befeuert bis zu 300 Lux. Um das Licht perfekt auszurichten, integriert Trelock im Abblendlicht eine Level-Funktion, die ähnlich einer Wasserwaage funktioniert und für blendfreies Fahren sorgt. Die Fernlichtfunktion wird mit einem Taster am Lenker zugeschaltet. Automatisch per Lichtsensor wechselt der Lighthammer zwischen Tagfahr- und Abblendlicht. Um Energie zu sparen, schaltet der Scheinwerfer im Stand seine Lichtleistung um 50 Prozent zurück. Gibt es Straßenlaternen auf dem Weg, reduziert sich die Lichtleistung um 25 Prozent.
Preise: ab 299,99 Euro.

Bosch PowerPack mit 800 Wh

Höher, schneller, weiter

Der eine – neuere – Trend geht hin zu immer reduzierteren E-Bikes mit wenig Gewicht. Den anderen, mindestens so wirkräftigen Trend gibt es schon länger: Den zu immer größeren Akkus. Und so stellt Bosch den hauseigenen Rahmenakku, den PowerPack, nun mit stolzen 800 Wh vor. Er ist mit dem Smart-System der Schwaben kompatibel und insbesondere für den Dual-Battery-Einsatz vorgesehen, was deutlich in Richtung Cargobike zielt. Aber auch S-Pedelecs hat Bosch damit im Blick sowie Touren- und Reiseräder für die Langstrecke. Bosch hat zudem die Kompatibilität aller Smart-System-Akkus im Dual-Battery-Modus optimiert. Hier gibt es nun deutlich mehr Kombinationsmöglichkeiten.

FOTOS: HERSTELLER



DVO Onyx D1 SL 38 & Diamond 36

Potente Weichmacher

Mit zwei neuen Federgabeln will DVO aus Kalifornien den Markt aufmischen. Dabei hat der US-Federungsspezialist die gänzlich neue Onyx D1 SL 38 eigens auf die erhöhten, am E-MTB wirkenden Belastungen hin konstruiert. Dank bulliger 38-mm-Standrohre und eines Gabelchassis, dessen Bauteile so konstruiert wurden, dass sie als optimierte Einheit zusammenspielen, soll die in drei Farben erhältliche Onyx 38 mit vorbildlicher Steifigkeit und Lenkpräzision glänzen. Das Chassis soll zudem nieder- und hochfrequente Vibrationen spürbar mildern sowie die einwirkenden Kräfte optimal verteilen. Der überarbeitete D1-Öldämpfer kommt mit reibungsärmerer Dichtung und 30 Prozent größerem Kompressionsbalg für top Ansprechverhalten bei kleinen Schlägen nebst konstanter Dämpfungsqualität. Die neue SL-Luftfeder soll die Sensibilität ebenso unterstützen, zugleich mit top Endprogression in hartem Betrieb punkten.

An die Fahrer von Light-E-MTBs adressiert DVO die neue Diamond 36, deren großzügige 36-mm-Standrohre gesunde Fahrpräzision selbst in verblocktem Geläuf garantieren sollen. Dank optimiertem D1-Dämpfer mit 22 Prozent vergrößertem Kompressionsbalg soll die Diamond fein ansprechen; auch bei harten, schnellen Schlägen. Die ausgeklügelte SL-Luftfeder soll top Fahrkomfort und Traktion, nebst gutem Gegenhalt bieten. **Preise: 1149 Euro** (Onyx D1 SL 38; 29 Zoll/Hub: 160–180 mm), **1049 Euro** (Diamond 36; 29 Zoll/Hub: 140–160 mm). **FS**

FOTOS: HERSTELLER

FAZUA

LEVEL UP
YOUR AMBITIONS

BETTER RIDES
empowered by
FAZUA Drive Systems

fazua.com

SQlab Clip On Sattelbasis

Wechselsitzer

SQlab präsentiert mit dem Clip-On-System eine universelle Sattelbasis, auf der sich verschiedene Sattelaufsätze aufklicken lassen. Hintergrund sind die traditionell in vielen verschiedenen Größen und Ausführungen erhältlichen SQlab-Sättel. Durch die universelle Sattelbasis/Sattelschale muss nun nicht mehr der gesamte Sattel entsorgt werden, wenn der Aufsatz durchgesessen ist. Auch lassen sich nun deutlich einfacher die Sättel zwischen verschiedenen Fahrern eines Rads wechseln. Für Radhersteller gibt es ebenfalls Vorteile: Sie liefern die Sattelbais aus, der Radkäufer lässt sich dann beim Händler mit der passenden Auflage ausstatten – per Sitzknochenvermessung und Ergonomieprofil. Die Clip-On-Sättel sind alle in Deutschland gefertigt. **Preis: 99,95 Euro.**

Fox Grip X2

Neue Grip-Dämpfer für mehr Tuning

Die drei neuen Dämpferkartuschen für Fox-Federgabeln basieren auf langjähriger Erfahrung der Amerikaner in Sachen Fahrwerke. Sie decken das Gravity-, das Allmountain- und das Cross-Country-Segment ab.

Bei der Vorstellung der drei neuen Dämpfer verweisen die Amerikaner auf ihre 50-jährige Erfahrung in Sachen Fahrwerksinnovationen. Der neue Grip X2 ist vom Motocross-Rennsport inspiriert und soll unerreichte Tuning-Möglichkeiten bieten, die aus einem größeren Basisventil-Durchmesser und mehr Ventilscheiben resultieren. Ein Dämpfer für Downhill und Enduro, den es für die Fox-Gabelmodelle 40, 38 und 36 gibt, Industriekunden können ihn auch an der 34 verbauen.

Leichtere Variante Grip X

Der Grip X (für die Modelle 38, 36, 34) soll in der Abfahrt die Performance des X2 bieten, aber leichter sein, einfacher einzustellen und dank besserem Firm-Modus auf effizientes Pedalieren getrimmt sein. Der Grip SL schließlich ist ein kurzhubiger XC-Dämpfer mit festem Lockout, der an den Gabelmodellen 32TC, 32SC und 34SC Verwendung findet. Gegenüber der FIT4-Dämpferkartusche spart er laut Fox 60 g Gewicht in der 100-mm-Federwegsversion. **MM**

FOTOS: HERSTELLER

RockShox Psylo

Vielseitig

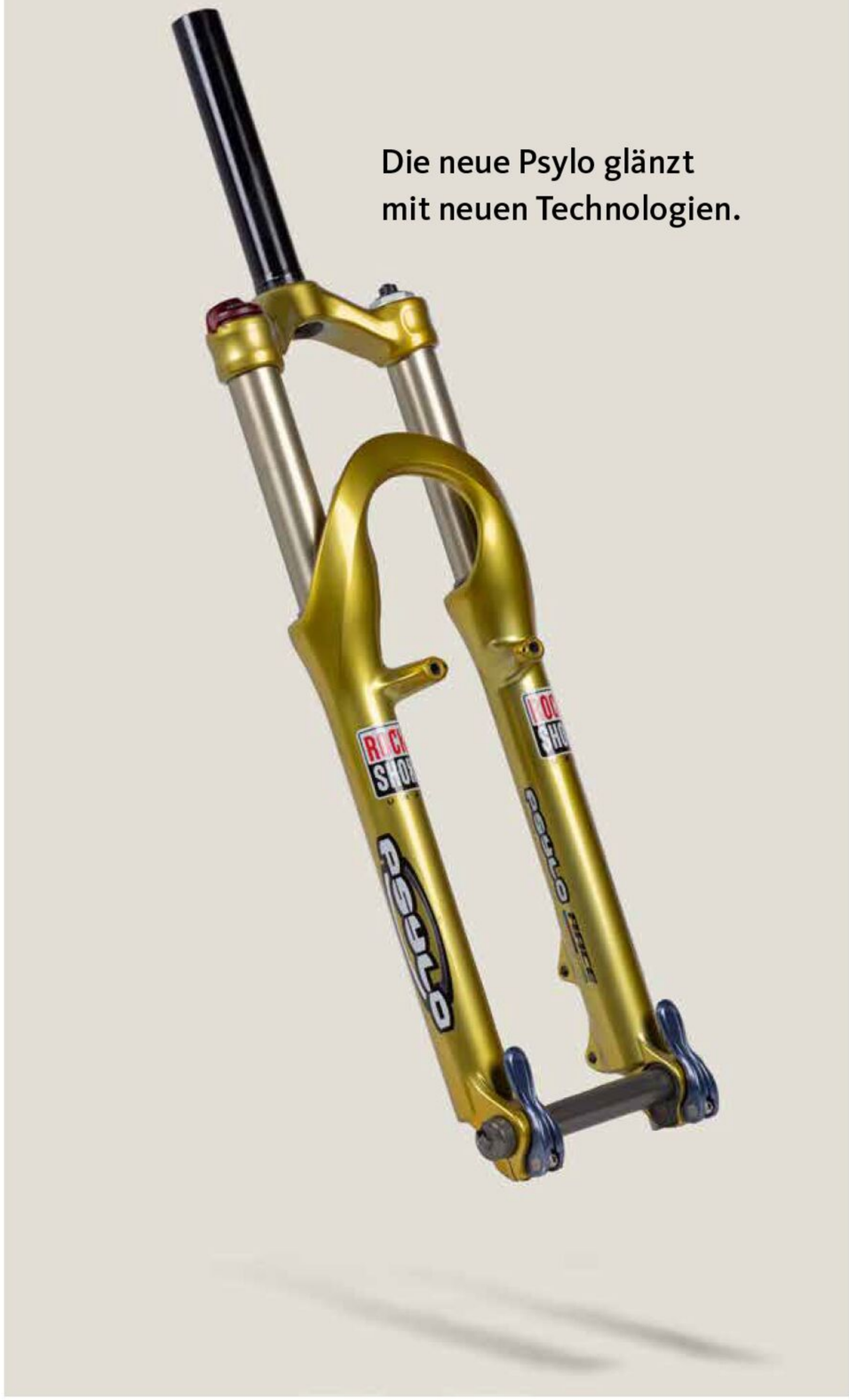
Die neue Psylo von RockShox ist von der Technologie der Pike und Lyrik inspiriert. Die Amerikaner versprechen ein neues Fahrgefühl auf dem Trail und setzen auf neue Technologien.

Die neue Psylo ist eine universelle Gabel mit 35-mm-Standrohren, die Trailbikern ebenso beste Performance bieten soll wie E-Mountainbikern. Dank Federwegoptionen von 130 mm, 140 mm, 150 mm und 160 mm sowie der Möglichkeit sie mit 29-Zoll- und 27,5-Zoll-Laufrädern zu kombinieren, ist sie für eine Vielzahl von Bikes und Einsatzzwecken geeignet. Zwei Ausführungen gibt es nur für Industriekunden, die Top-Version Psylo Gold RC gibt es zu kaufen.

Neue Isolator-Dämpfung

Die Isolator-Dämpfung der Psylo Gold RC nutzt einen federunterstützten Internal Floating Piston. Für die Druckstufe gibt es drei Einstellungen (open, pedal, firm), der neue Zugstufenkolben verfügt über zwei Pfade (easy flow und hard flow). So soll die Gabel fein ansprechen und dabei das Vorderrad gut kontrollierbar halten, wenn die Gabel tief im Federweg steht. Dazu gesellt sich eine neue DebonAir-Luftfeder. **MM**

FOTOS: HERSTELLER



Die neue Psylo glänzt mit neuen Technologien.

Touren für Entdecker und Genießer

Alle Routen mit Streckenbeschreibung, Tipps zu Sehens- und Erlebenswertem, Kartenausschnitt und Fotos.

Alle Titel erhältlich unter: fahrrad-buecher-karten.de

Bestellen Sie direkt im Webshop oder per E-Mail unter bestellung@bva-bikemedia.de
BVA BikeMedia • Niederwall 53 • 33602 Bielefeld • Tel. 0521/59 55 40

ZUBEHÖR

Nützliche und schöne Accessoires für Radfahrer, die für noch mehr Fahrfreude sorgen.

FOTOS: HERSTELLER

Sawiko Trigo-Van

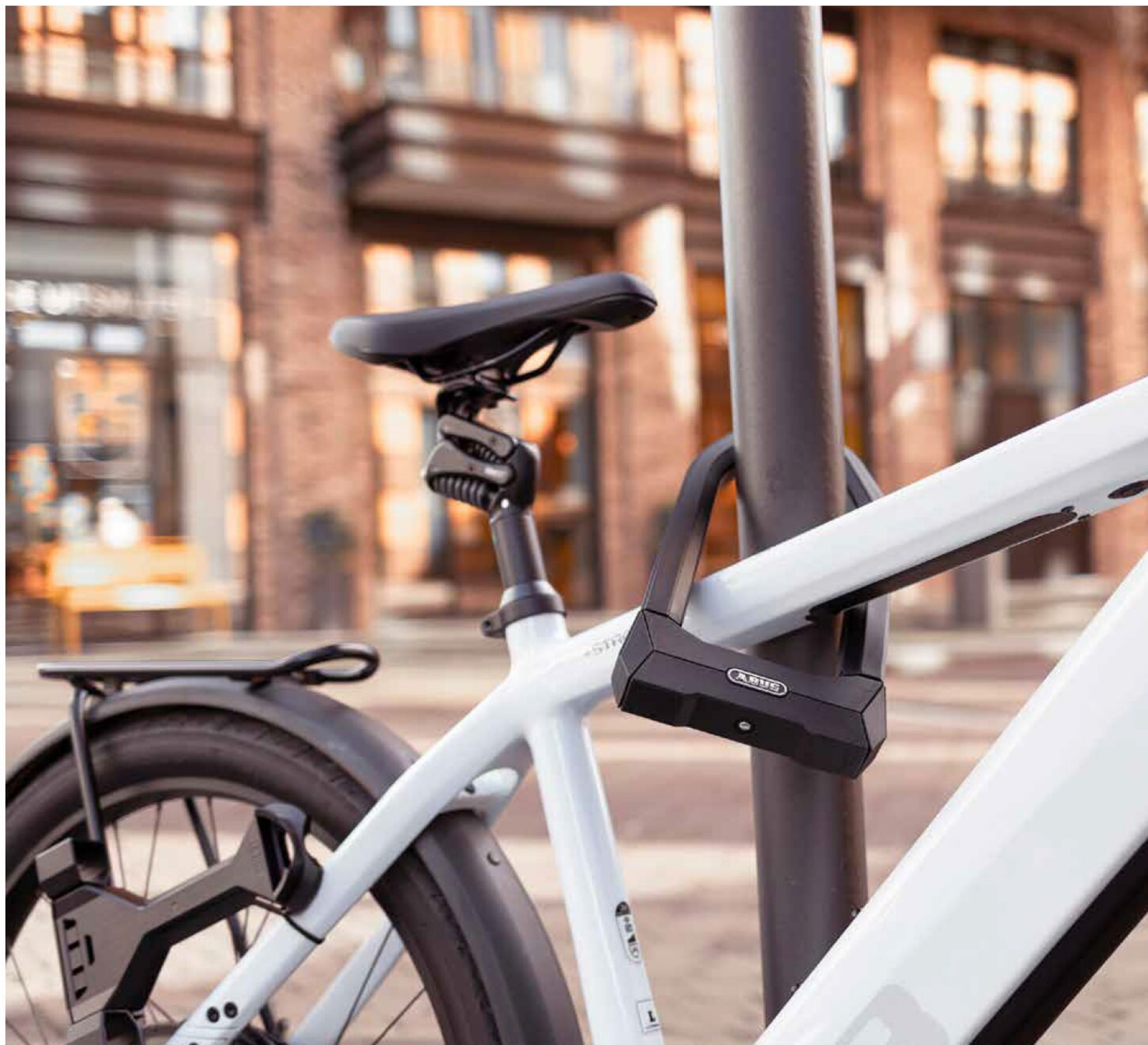
Pure Van-Freiheit

Der neue Trigo-Van ist ein speziell für Kastenwägen entwickelter Fahrradträger. Er lässt sich mühelos und sicher zur Seite schwenken, sodass man unkompliziert an die Hecktüren kommen kann. Und das im beladenen Zustand. Der Heckträger hält zudem einiges aus, denn mit einer Nutzlast von 80 kg bietet er die Möglichkeit, bis zu drei Fahrräder oder E-Bikes zu transportieren. Die Räder sind dank Ratschen-Schnellverschlüssen und den mehrfach einstellbaren Haltearmen gut und sicher befestigt. Eine Rampe sowie weiteres Zubehör ist optional erhältlich. **Preis: ab 1850 Euro**

Abus Granit Super Extreme 2500

Extrem im Widerstand

Als Schloss der Superlative stellt Abus sein neues Granit Super Extreme 2500 vor. Hier hat der Sicherheitsexperte verschiedene bewährte Technologien mit innovativen Neuentwicklungen kombiniert. Das Ergebnis: Ein ultrarobustes Bügelschloss für extreme Situationen, es hält sogar Flex-Attacken Stand. Verwendet wurde extra hartes Material aus Wolframcarbid, das Schloss verfügt über einen XPlus-Zylinder und einen Scheibenzylinder, der durch intelligentes Picking nicht zu öffnen ist. Passend dazu gibt es eine neue Halterlösung für Gepäckträger und Hinterbau. Der **Preis** liegt bei **299 Euro**, das Schloss ist bereits im Handel erhältlich. Made in Germany.



Thule Paramount Hybrid Pannier

Praktisch für Radpendler

Praktische Multifunktion: Das neue Paramount Hybrid Pannier von Thule ist klassisch und mit nur einem Klick am Gepäckträger zu befestigen, lässt sich aber auch als Rucksack tragen. Dazu ist ein Mini-Umbau über den Reißverschluss auf der Rückseite nötig, der nur wenige Sekunden dauert. Das Pannier fasst 26 Liter Volumen und bietet im Innenraum dank Polsterung auch einen sicheren Aufbewahrungsort für Notebook und Co. Es ist wetterfest, hat zusätzlich Platz für ein Fahrradschloss, ein Fahrradlicht und sogar einen Befestigungsgurt für den Fahrradhelm. Inkl. reflektierende Regenhülle. Erhältlich in den Farben Nutria Beige, Soft Green und Black zum **Preis von 199,95 Euro**.

FOTOS: HERSTELLER

Perfekt für Ihre Radreise
ADFC Radtourenkarten
Erfolgreichste Radkarten-Serie der Welt
Maßstab 1:150.000
GPS-Tracks der Tourenvorschläge als Download auf:
www.fahrrad-buecher-karten.de

Alle Titel erhältlich unter:
fahrrad-buecher-karten.de

Bestellen Sie direkt im Webshop oder per E-Mail unter bestellung@bva-bikemedia.de
BVA BikeMedia • Niederwall 53 •
33602 Bielefeld • Tel. 0521/59 55 40

BVA BikeMedia

ClipClap Klickpedal-Adapter

Für jeden Typ

Ein Klickpedal mit normalen Schuhen fahren ist sehr unangenehm – und auch nicht sicher. Aber mit speziellen Radschuhen zu laufen, ist ebenfalls nicht ideal. Ein Team junger Produktdesigner der Technischen Hochschule Köln hat mit ClipClap ein Produkt entwickelt, das das Fahren mit Klickpedal möglich macht, ohne ein zweites Paar Schuhe dabei zu haben: mit dem Klickpedal-Adapter für jeden Straßenschuh. Er lässt sich einfach um einen beliebigen Schuh umschnallen. Er besteht aus einer Grundplatte und einem Klettgurt, dank den beiden Varianten für Zwei-Loch- (EXPLORE-Modell) oder Drei-Loch-Cleats (ROAD-Modell) ist der Adapter kompatibel mit so gut wie allen auf dem Markt erhältlichen Systemen. **Preis: 79 Euro**

Petec Bike-Line-Set

Reinigen und pflegen

Eigentlich aus dem Automobilbereich kommend hat Petec aus Oberfranken erstmals ein Fahrradpflegeset auf den Markt gebracht. Das Bike-Line-Set ist für alle Fahrradtypen geeignet. Es sorgt dank Fahrradreiniger und Kettenreiniger-Spray für ein allzeit sauberes Rad, Kettenöl-Spray und Kettenwachs-Spray garantieren geschmeidigen Fahrspaß und mit dem Reifenpannen-Spray kann ein kaputter Reifen in nur einem Schritt wieder fahrtüchtig gemacht werden. Ein Schlauchtuch legt der Hersteller als Geschenk mit dazu. Im Fachhandel zum **Preis von 29,90 Euro** erhältlich.

Fidlock Thermo Sleeve

Immer schön kühl

Perfekt für heiße Sommertage: Die Twist thermo sleeves von Fidlock sorgen dafür, dass kühle Getränke in der Fahrradflasche erfrischend bleiben. Passend für Fidlock Twist Bottles (450, 590 und 600 ml) wird die Hülle einfach per Reißverschluss angebracht. Die Aussparung im Überzug garantiert, dass der Twist-Mechanismus nicht beeinträchtigt wird. Außerdem sitzt das flexible Chloropren-Kautschuk-Material perfekt und bietet eine griffige Oberfläche. **Preis: 29,90 Euro**

FOTOS: HERSTELLER

Osprey Escapist On-Bike

Das Abenteuer ruft

Mit den neuen Escapist On-Bike-Produkten stellt Osprey eine komplette Produktfamilie für Bikepacking-Abenteuer vor. Sie sind wetterfest, lassen sich modular miteinander kombinieren und können an fast jedem Bike befestigt werden. Mit dabei sind eine Lenkertasche, Rahmentaschen in verschiedenen Größen, eine Tasche fürs Oberrohr (Top Tube) und die typische Satteltasche alias „Arschrakete“. Zu den cleveren Details gehört das innovative Befestigungssystem, wasserabweisendes Material samt geschweißter Nähte und handschuhfreundliche Reißverschlüsse für einen leichten Zugang. Das Set ist aus recyceltem Polyester hergestellt und kommt komplett in Schwarz. **Preise: zwischen 40 und 100 Euro** je Tasche.

FOTO: HERSTELLER

BEKLEIDUNG

Funktionale Kleidung mit echtem Mehrwert,
für Alltagsradfahrer und Ambitionierte.

Vans/YT Industries 114

Lässige Treter

Schuh-Kultmarke Vans und Fahrradhersteller YT Industries haben eine gemeinsame Kollektion an Radschuhen auf die Beine gestellt. Zur limitierten Edition gehört unter anderem der Vans X YT Industries 114 – der sich fürs BMX oder MTB gleichermaßen anbietet. Die Schuhe bieten einerseits eine große Portion Komfort, zum anderen aber ultimativen Grip bei jeder Spielerei. Dazu robuste Verstärkungen gegen frühe Abnutzung. In Rot, Schwarz und Weiß erhältlich. Der **Preis: 99 Euro**

Gonso Gravelita/Gravelito

Hose mit Stauraum

Aus der 2024-Kollektion von Gonso ist besonders die Gravellinie spannend, zu der verschiedene Trikots und Blusen, aber natürlich auch Hosen gehören. Mit dabei die Gravelita (Damen) bzw. Gravelito (Herren), eine Bibshorts mit extra viel Stauraum. Diese Cargo-Bib ist mit dem neuen Anatomic Rec Sitzpolster ausgestattet, das für lange Distanzen optimiert ist. Sie ist superelastisch und bietet ein optimales Kompressionsverhalten, die tief angesetzte Trägerkonstruktion sorgt für extra viel Komfort. Zwei Rücken- sowie zwei seitliche Cargotaschen bieten Stauraum für Smartphone, Energieriegel, Schlüssel und Co. Der **Preis: 149,95 Euro**

FOTOS: HERSTELLER

Jack Wolfskin Bike Commute Shorts/Pants

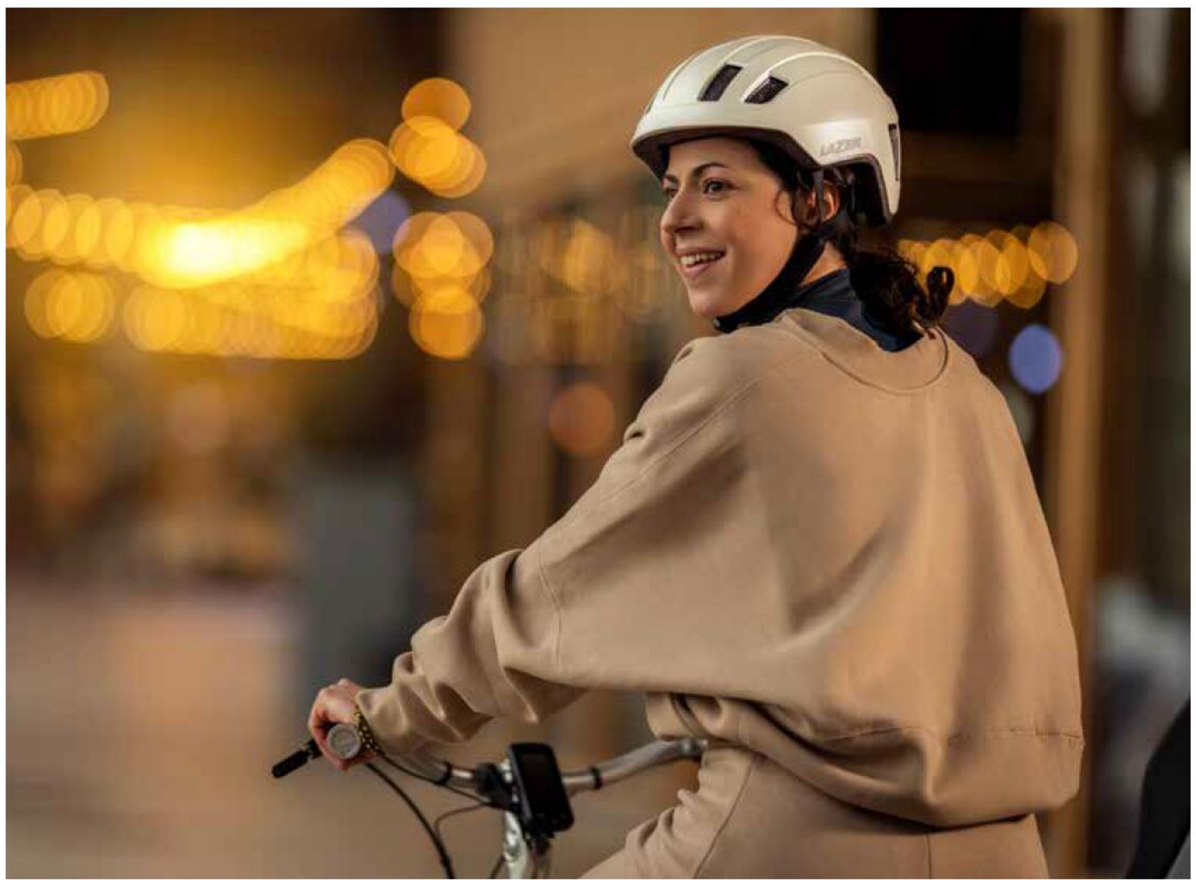
Alltagstauglich

Jack Wolfskin bringt für die neue Saison eine Commuter-Kollektion heraus, zu ihr gehört auch die 2-in-1-Bike Commute Shorts für Männer: Einerseits super bequem auf dem Rad, andererseits optisch ansprechend auch im Alltag. Die Innenhose trocknet schnell, die Überhose verfügt über zwei Fronttaschen mit Reißverschluss und reflektierende Details. **Preis: 89 Euro.** Für die Damen gibt es mit der Bike Commute Pants ebenfalls ein Modell, es ist lang geschnitten und super elastisch. Am Saum sorgt ein Kordelzug für die perfekte Passform. Zwei Taschen an der Hüfte, eine am Gesäß und Reflektoren machen die Tasche alltagstauglich. **Preis: 109 Euro**

Lazer Verde KinetiCore

Sicher ökologisch

Der Verde KinetiCore ist ein Versuch von Lazer, in der Helmproduktion so umweltverträglich wie möglich zu sein. Das bedeutet: Kein überflüssiger Schnickschnack und so viel recyceltes Material wie möglich. So ist beispielsweise die Außenschicht aus alten CDs hergestellt. Noch ein besonderer Clou: Ist der Helm alt oder in einen Sturz involviert gewesen, lässt er sich in seine Bestandteile auseinandernehmen und so sachgerecht entsorgen. Auf der Rückseite des Verde KinetiCore besteht die Möglichkeit, ein LED-Licht einzustecken. Erhältlich in verschiedenen Farben. **Preis: 99 Euro**



Roeckl Racale

Langer Nutzen

Handschuh-Spezialist Roeckl erweitert sein Sortiment um den Langfinger-Handschuh Racale. Dieser ist zuverlässig atmungsaktiv plus absolut winddicht – und das Besondere: Die Windstopper-Technologie aus dem Gore-Tex Lab sind PFC-frei. Die dreilagige Konstruktion besteht aus recycelten Textilien, die extrem langlebig sind. Eine lange Nutzungsdauer ist also garantiert. Der Racale gehört in die Eco-Serie von Roeckl. **Preis: 59 Euro**

FOTOS: HERSTELLER

Oakley x Pas Normal Studios

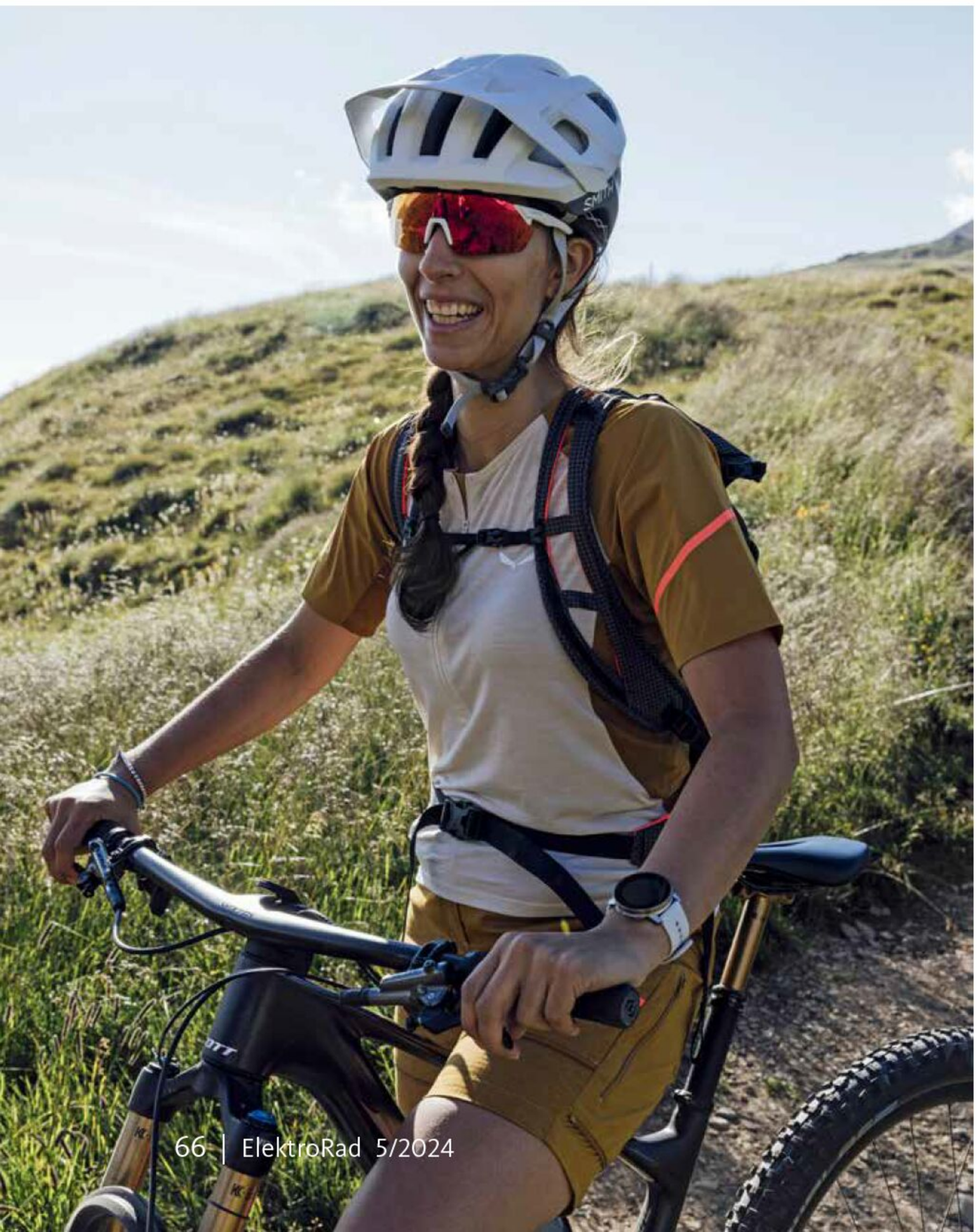
Design-Partner

US-Sportbrillenmarke Oakley und der dänische Radkleidungsspezialist Pas Normal Studios haben sich zusammengetan und eine gemeinsame, limitierte Kollektion auf den Markt gebracht. Hier werden die typischen Oakley-Silhouetten mit den charakteristischen Pantone-Farben von Pas Normal Studios kombiniert. Neben Bibshorts und Trikots gehören dazu vor allem Radbrillen für Performance-orientierte Fahrer. Aber es gibt auch eine Casual-Kollektion für Alltagsfahrer.

Salewa Vento-Kollektion

Natürlich gekleidet

Schon im vergangenen Jahr hat der Südtiroler Bergsport-Ausrüster Salewa einige Bike-Teile auf den Markt gebracht. Jetzt ist die MTB-Kollektion vollwertiger Bestandteil des Hauptsortiments und umfasst zahlreiche Produkte. Die Trikots und Hosen sind in eher gedeckten Erd-Farben gehalten und zum Teil aus Materialien natürlichen Ursprungs hergestellt. So spielt Merino, aber auch Hanffaser eine Rolle bei der Produktion. Trotzdem ist die Bekleidungslinie elastisch und robust, erfüllt alle Bedürfnisse von sportlichen Fahrern. Und das Beste: Fast jedes Kleidungsstück lässt sich auch abseits vom Rad gut tragen.



Odlo Merino-Base-Layer

Wollig wohlfühlen

Outdoor-Bekleidungsexperte Odlo aus der Schweiz hat in seiner neuen Kollektion neue Base Layer für verschiedene Aktivitäten, die auch perfekt für Radfahrer sind. Herzstück der Kollektion ist das Natural Merino 160 Base-Layer-Shirt, zu 100 % gefertigt aus mulesingfreier Merinowolle. Es ist wärmeregulierend und sorgt für trockene Haut, auch an warmen Tagen. Das Shirt ist in verschiedenen Schnitten und Farben und für Damen und Herren verfügbar. Der **Preis** beläuft sich auf **64 Euro.**

FOTOS: HERSTELLER

FOTO: HERSTELLER

Alé Cycling Sommerkollektion

Hochfunktional und in Farbe

Bei Alé wird es in diesem Sommer bunt. Die neue Kollektion für die warme Jahreszeit hat für Rennrad- und Gravelfahrer einiges zu bieten, sogar Profi-Sportler werden mit Hosen und Trikots ausgestattet. Der italienische Bekleidungshersteller legt dabei den Fokus auf Performance, deutlich sichtbar an den Schnitten. Hochfunktional werden die Produkte aber auch dank besonderen Materialien wie Carbonfaser kombiniert mit Polyester – höchste Atmungsaktivität, Elastizität und Schutz gegen UV-Strahlung sind garantiert. Blumige und graphische Design-Elemente geben den Kleidungsstücken das gewisse Etwas.

Die aktuellen ADFC-Radreiseführer
für die schönsten Radfernwege!

BVA BikeMedia

- mit allen radlerfreundlichen Übernachtungsbetrieben; Bett&Bike-Betriebe zusätzlich in der Karte eingezeichnet
- einmalig komfortabel durch zueinander passende Karten und Wegbeschreibungen
- mit der Kartographie der ADFC-Regionalkarten
- mit genauer Wegbeschreibung und den Top-Sehenswürdigkeiten
- Je 14,95 €

wetterfest reißfest · GPS Tracks Download

Alle Titel erhältlich unter: fahrrad-buecher-karten.de

Bestellen Sie direkt im Webshop oder per E-Mail unter bestellung@bva-bikemedia.de
BVA BikeMedia • Niederwall 53 • 33602 Bielefeld • Tel. 0521/59 55 40

Spezialradmesse Spezi

Auf südlicher Scholle keimt die Spezi neu

Im Vorjahr haben drei neue Veranstalter die Spezi in Lauchringen neu platziert. Sie sind mit dem Anspruch, den Geist der alten Messe zu erhalten und gleichzeitig neue Zielgruppen zu gewinnen, ins kalte Wasser gesprungen. Mit der rundum geglückten Zweitauflage haben sie bereits Land erreicht.

Das schmucke Spezi-Gelände in Lauchringen an der Wutach.

FOTO: SPEZI

Auf der „neuen“ Spezi wähnt man sich fast wie einst auf der alten Eurobike, zum einen geographisch, und zum anderen atmosphärisch: Lauchringen zwischen Südschwarzwald und Hochrhein liegt noch in der erweiterten Bodenseeregion, und das Ambiente ist auch mit der 26. Auflage immer noch von einem gewissen Pioniercharakter umweht wie einst in Friedrichshafen. Für etliche Aussteller hat die Spezi auch durchaus den Stellenwert einer Eurobike – insbesondere für jene, die gar nicht (mehr) Flagge zeigen, weil sie dort untergehen und hier zudem ein qualifizierteres Publikum finden. Als „Leitmesse für Fahrräder jenseits der Diamantrahmen-Norm“ ist sie in der Tat weltweit einzigartig. Und nach dem Umzug in die Südwestecke Deutschlands findet sie immer noch die nötige Branchenresonanz: Sowohl die Zahl der Aussteller (von 83 auf 90) wie der vertretenen Marken (von 123 auf 140) konnte gegenüber dem letztjährigen Reset gesteigert werden, wenn auch noch nicht an die letzten Germersheimer Durchführungen anknüpfen. Jedenfalls waren die wichtigsten Player der Spezialrad-Szene vertreten, etwa die Leader der Liegeradszene AZUB, Hase und HP Velotechnik mit Eurobike-ähnlichen größeren Ständen; auch immer noch eine ganze Reihe Anbieter von Cargorädern, die hier einst keimten und mit Innovationen wie Neigetechnik etwa Wegbereiter von dreirädrigen Lastenrädern waren – neben etablierten Marken wie Urban Arrow oder CaGo, neuere wie Iumentum oder ganz neue wie 43 aus Belgien.

Gute Präsenzgründe für „Normalos“

Den Reiz der Spezi entdeckt haben inzwischen aber auch Mainstream-Marken. Gut, Flyer oder Specialized waren nur mit Einzelstücken bei Händlern vertreten. Eigenaussteller Tern aber suchte bewusst diese Nischenkundschaft, wie Markenpromoter Chris Allmendinger erklärte: „Gerade für unsere Heavy-Duty-Neuheit Orox mit Gesamtzuladung bis über 200 Kilogramm gibt es hier eine interessierte Zielgruppe.“

Traditionell präsent ist Schwalbe, um Spezialreifen etwa für Cargobikes, Trikes oder Velomobile zu zeigen, die auf herkömmlichen Messen keinen Platz haben. Pro-

FOTOS: PETER HUMMEL

Eine besondere Attraktion ist der großzügige Testparcours, der in der Halle beginnt ...

... und dann rund ums Areal führt.

Hases neuer Lastesel Gravit inspirierte gar zu künstlerischen Umsetzungen.

Der tschechische Liegeradanbieter Azub glänzte nicht nur mit einem Eurobike-würdigen Stand, sondern auch mit einem hochwertigen Vollsortiment, u. a. mit einem raren 26-Zoll-Liegerad ...

Das Delta tx von HP Velotechnik war erstmals auf einer Messe zu sehen.

Und es geht gar noch feister: Das allradangetriebene Quad von Tretzeug war eine der echten Messeneuheiten. Dieser „Unimog“ wurde aus dem Handbike Manul weiterentwickelt, und ist im Moment noch ein Prototyp. Co-Entwickler Markus Pohl zeigt, wie die Ladefläche hinten einfach eingeklappt werden kann. www.tretzeug.de

... und dem neuen Reise-Rolls-Royce TRICon GR.

Immer fetter: Offroad-Trike von ICE.

Erfinderlabor 1: Nennt sich schnellstes Fitnessgerät: Das Velogym-Allrad mit Bein- und Handantrieb. www.velogym.de

Unkonventioneller Citybike-Look für das Tandem Brandz des Holländers Pieter Hollebrandse.

Erfinderlabor 2: An praktisch jedes Fahrrad montierbarer Cargo-Aufsatz von Altus. www.altus.bike

Die Spezi ist Stelldichein für allerlei Skurrilitäten ...

Erfinderlabor 3: Kim Bogners markenunabhängige Motorenaufnahme, welche die Verwendung eines anderen Ersatzmotors anstelle des (z. B. nicht mehr erhältlichen) Originals erlaubt, wurde zum Publikumssieger erkoren. www.ebikerepair.eu

Busch+Müller sah gerade in der Spezi eine prima Gelegenheit, das neue Blinklicht zu promoten.

duktmanager Stefan Franken schätzt das profunde User-Feedback, das schon manche Neuentwicklung angestoßen habe: „Das passiert auf keiner anderen Messe so direkt."

Frank Regge von Busch und Müller berichtet über ein reges Interesse für die neuen Blinker, die als erstes für S-Pedelecs und Mehrspurfahrzeuge zulässig sind, und die für gehandicapte Personen als Ersatz für Handzeichen eine große Erleichterung und Erhöhung der Sicherheit darstellen.

Raum für Tüftler und Trendsetter

Schön, dass auf der neuen Spezi aber auch das „Erfinderlabor" noch prominent Platz findet, sogar unweit von einem Platzhirsch wie HP Velotechnik. Gleichwohl ist die große Ausstellerhalle bereits aus allen Nähten geplatzt: Heuer mussten einige Stände im Freien platziert werden. Heilig ist im Innern hingegen der Raum für die Testschlaufe, an der viele Aussteller angebunden sind und die dann rund ums ganze Gelände führt. Wer mag, kann sogar einen zwei Kilometer langen Außenparcours mit Steigungen absolvieren. Diese Probestrecken sind ein großes Plus der Spezi; nirgendwo sonst gibt es so ausführliche Testgelegenheiten für Spezialräder.

Besonders aufgefallen sind diesmal neben den seit Urzeiten präsenten Velomobilen eine zunehmende Anzahl an LEVs oder Pedelcars, wie die ebenfalls geschlossenen, aber weniger stromlinienförmigen Vierrad-Gefährte heißen. „Das enorme Interesse der Besuchenden an den LEVs deutet auf einen nächsten Trend", so Organisator Gabriel Wolf. In Zunahme begriffen sind hier serielle Hybridantriebe. Und im Abnehmen die Preise: Das Quadvelo aus Ungarn oder das gestyltere Podbike aus Norwegen sind schon für unter 10.000 Euro zu haben.

Alter Geist – neues Publikum

Ganz klar, die Spezi hat nach Ausgabe 2 der Neuauflage ihren Platz gefunden. Mit 6000 Besuchenden war der Aufmarsch gleich groß wie im Vorjahr; das sind zwar noch deutlich weniger als die 10.000 der besten Spezi-Jahre in Germersheim. Angesichts der geographischen Randlage ist dies aber ein durchaus ermutigender Zuspruch; das Interesse an Cargobikes, Falt-

FOTOS: PETER HUMMEL

und Liegerädern, Tandems und Trikes, ob mit oder ohne Strom oder Verschalung, ist weiterhin groß. Es scheint, dass Spezialrad-Liebhaber auch mal 200 km weiter südlich fahren für ein ultimatives Messeerlebnis. Gewiss mögen Interessierte aus dem nördlichen Teil Deutschlands oder Benelux nun fehlen, dafür sollte erhebliches Potenzial in der südlichen Nachbarschaft bestehen – Schweizerdeutsch war noch kaum zu vernehmen.

Jedenfalls haben es die Veranstalter verstanden, mit dem stimmungsvollen alten Textilareal Lauffenmühle den Zuspruch der Spezi-Community zu finden: Die beiden Basler Brüder Florian und Gabriel Wolf, die in der einstigen Textilfabrik für ihre Liegeradmanufaktur Wolf&Wolf bereits ein Atelier errichtet haben, und Lokalmatador Franz Furmaniak, der sieben örtliche Vereine ins Boot holte, haben es mit (teilweise) ökologischer Verpflegung, einem direkt anschließenden Zeltplatz und einem kostenlosen Sonntagsfrühstück verstanden, den legendären Spirit weiter zu pflegen.

Und die Aussteller sind ausnahmslos zufrieden, so viele gut informierte Besuchende anzutreffen und Qualitätskontakte zu machen wie nirgends. Nur eine Hallenheizung haben sie an diesem empfindlich kühlen Wochenende noch vermisst.

Exotenschau und Zukunftsblick in einem

Gewiss, die Spezi ist und bleibt im Gesamtradmarkt eine Nische. Selbst die führenden Hersteller verkaufen gerade mal 500 bis 1500 Liegeräder pro Jahr. Immerhin werden in dieser Nische auch mehr und mehr fünfstellige Preise bezahlt. Von der Mainstreambranche mag die Spezi als Kuriositätenschau belächelt oder als Blick in die Velozukunft bewundert werden – jedenfalls sind hier die Trends der Zukunft schon früh sichtbar. Oder wie es Branchen-Messias Gunnar Fehlau in seiner gewohnt plakativen Art ausdrückt: „Hier kann man die Verkehrswende schon Probe fahren.“

PETER HUMMEL

FOTOS: PETER HUMMEL

Stefan Franken (r.), PM Cargo/Tour/Urban und ex-PM Carsten Zahn präsentieren Schwalbes Spezialitäten.

Auf der Spezi können Besuchende wie eh und je auch in Velomobil-Zigarren reinschlüpfen.

Auf der Spezi findet sich auch eine Klientel, die bereit ist, für solch ein kompakt faltbares Carbon-Tandem von Santana 30.000 Euro auszugeben.

FOTO: SPEZI

Das schnittige norwegische Podbike.

Delta tx

Die neue Trike-Klasse

Urban. Vielseitig. Ergonomisch.
Das *Delta tx* ist der Lifestyle-Chopper für Jung & Alt mit überragender Ausstattung: millimetergenau justierbare Netzsitze, 4 Motorsysteme, jedes auch mit Automatikschaltung, 6 Gepäckaufnahmen, 3-fach teilbar zum Transport.

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

Dauertest › Start

Vorstellung des neuen Dauertest-Rades.

FOTO: JOCHEN RABE

Trenoli komplettiert unseren Testpool an Dauertesträdern 2024. Wie unsere neun Testräder im Langzeitbetrieb abschneiden, lesen Sie in der finalen Ausgabe des Jahres, die am 17. Dezember 2024 erscheint.

In der vergangenen Ausgabe haben wir Ihnen, liebe Leser, bereits die ersten acht Dauertesträder der Saison 2024 vorgestellt. Mit dem Trenoli Tanaro CX Sportivo T komplettieren wir heute das Testfeld. Insgesamt neun Räder gehen also mit uns auf Reise, um in unserer letzten Ausgabe des Jahres 2024 im Detail durchleuchtet zu werden. Das Heft 9/2024 erscheint am 17. Dezember. Darin präsentieren wir alle neun Räder jeweils auf einer Doppelseite, stellen die Vor- und Nachteile vor und protokollieren die im Testalltag dokumentierten Probleme wie Pannen, aber auch die Wartungshäufigkeit, den vermehrten Einsatzzweck sowie die finale Laufleistung. Ziel für jedes Testrad: mindestens 1000 Kilometer, gerne auch (deutlich) mehr.

Unsere Testkandidaten

Unsere neun Testkandidaten kommen aus allen Radkategorien. Mit zwei familientauglichen Lastenrädern bilden die kräftigen Alltagshelfer so etwas wie einen Schwerpunkt, denn einen großen Lastenrad-Test gibt es in diesem Jahr in der ElektroRad nicht. Wir checken das VIA 1 Family, das Lastenrad eines unternehmensinternen Startups von SW-Motech aus Rauschenberg bei Marburg. Dazu kommt das Ca Go FS200 Family Plus, ebenfalls ein Longjohn-Lastenrad für Familien mit viel Platz in der Frontbox.

Die wichtigste Klasse bleibt die der Trekkingräder. Darin stellen wir das Hepha Trekking 7 Ultra vor, das Kalkhoff Endeavour L Excite, das Pasio Tereno von HoheAcht und das Flyer Goroc TR:X 8.63. Ein Hybrid aus Tourenrad und Sportbike ist das Canyon Grizl:ON CF Daily, ein E-Gravelbike mit voller Alltagsausstattung. Aus dem Sportregal stammt das Focus VAM² SL 9.0, ein spritziges, leichtes E-MTB-Fully mit Fazua-Antrieb. Die ausführlichen Start-Berichte lesen Sie in der ElektroRad-Ausgabe 4/2024, die auf Radfahren.de noch im Online-Shop erhältlich ist. Zu guter Letzt folgt in dieser Ausgabe der erste Blick aufs Trenoli Tanaro CX Sportivo T.

Es lohnt sich, wenn Sie sich für eines der Räder interessieren, unsere finalen Berichte abzuwarten. Denn alle acht Räder werden auch im kommenden Jahr 2025 so erhältlich sein. Zwischenberichte zu den einzelnen Testrädern finden sie in unregelmäßigen Abständen auf Radfahren.de.

STEPHAN KÜMMEL

FOTO: TOBIAS JOCHIMS

Die wichtigsten Spezifikationen

Rahmen	Aluminium
Gabel	RST Pulse Air 29-15 TNL+, 100 mm
Antrieb	Motor: Bosch Performance Line CX, 85 Nm; Akku: 750 Wh, Kettenschaltung: Shimano Deore, 10 Gänge
Bremsen	hydr. Scheibenbr., Shimano BR-MT410, 180/180 mm
Reifen	Schwalbe Marathon Plus, 28", 55 mm
Beleuchtung	v: AXA Blueline 30, 30 Lux / h: AXA Juno

TRENOLI Tanaro CX Sportivo T

Antriebsstarker XXL-Tourer

Testerin: Manuela Mathar
Einsatzbereich: Alltag, Tour
Preis: 3999 Euro
Kilometerstand: 74 km

Treten ohne Limit heißt der Markenname Trenoli ausgeschrieben – und impliziert damit gleich die Stoßrichtung, in die mit den E-Bikes des oberpfälzischen Herstellers pedaliert werden soll. Seit nunmehr zehn Jahren auf dem Markt vertreten, richten sich die weitgehend (auch) durch attraktive Anschaffungspreise auffallenden Räder vor allem an Einsteiger. Beim sich in den kommenden Monaten unserem intensiven Dauertest unterziehenden Tanaro CX Sportivo T schlummert mit Boschs drehmomentstärksten Motor sowie üppigem 750-Wattstunden-Akku reichlich Tourenpotential aus dem obersten Qualitäts- bzw. Reichweitenregal. Beides beherbergt der robust und dennoch filigran anmutende, farblich in silver magenta red glänzend getauchte, Aluminiumrahmen kompakt und formschön. Mit weichkantigem Profil in klarer Formsprache strahlt die Trapez-Version zudem viel geometrischen Komfort aus.

Alles verheißungsvolle Ersteindrücke, mit denen ich auf einen Fahrrad-Sommer blicke, der von weit mehr als Pendelfahrten von etwa 25 Kilometern über moderates Schottergeläuf und Asphaltpassagen geprägt sein dürfte. Das Trenoli will gefordert werden und einen großen Aktionsradius bekommen. Dafür sprechen bei näherem Inspizieren auch die Ergotec-Komponenten im aufgeräumten Cockpit, welche speziell für einen hohen Komfort auf E-Bike-Touren entwickelt wurden. Einzig die Velo-Flossengriffe erscheinen mir nach den ersten Ausfahrten etwas zu kantig – und könnten sich noch einen Tick enger und ergiebiger in die Hände schmiegen. Sofort positiv fällt hingegen die souveräne Manövrierbarkeit dank breitem Lenker auf, mit dem auch auf ruppigerem Untergrund sehr stabil die Spur gehalten wird. Dass Unebenheiten kaum in den Handgelenken zu spüren sind, hat die RST-Federgabel mit ihrem großzügigen 100-mm-Hub maßgeblich zu verantworten. Auch hier bin ich gespannt, wie sich das auf mehrstündigen Touren bemerkbar macht – und welche Komfortvorteile in puncto Ermüdungsvorbeugung der Handgelenke das mit sich bringt. Um das „Dämpfungspaket“ des Tanaro abzurunden sei noch erwähnt, dass mit Schwalbes pannensicherer Marathon Plus-Bereifung ein gelungener Kompromiss aus Geländegriffigkeit und gutem Abrollverhalten auf Asphalt angestrebt scheint. Klassisch Trekkingrad eben: Trenoli will seinen Fahrern (auch) Vielseitigkeit bieten. Auch, was Beladungsmöglichkeiten angeht. Hierzu bieten die Oberpfälzer neben einem Racktime-Träger (bis 25 kg) auch Anschraubpunkte auf Unter- und Oberrohr für Wasserreserven. Begeistert bin ich zudem bereits von den direkten Schaltvorgängen der Shimano Deore – und auch die Bremsanlage macht mit großen 180er-Rotoren einen durchweg verlässlichen Eindruck. Zeit also, mir neben Bürofahrten in den nächsten Monaten auch genügend Sommerfreizeit zu gönnen, um das Tanaro CX Sportivo T an seine Tretlimits zu bringen. Ich bin gespannt, ob es diese auch auf bergigen XXL-Touren tatsächlich nicht geben wird.

Mit starker Motorpower, großen Stromreserven und stimmig erscheinendem Komponenten-Mix nahezu sorglos größere Sommertouren zu starten – darauf freue ich mich schon sehr!

Manuela Mathar
ElektroRad-Testfahrerin und
erprobte Ganzjahrespendlerin

PROTOKOLL: TOBIAS JOCHIMS

Dauertest › Ende

Abschied von Bulls Copperhead.

FOTOS: JESSICA GLEICHMAR / JÖRG GLEICHMAR (2)

Frontlicht mit Monkey-Link-Adapter.

LED-Remote mit minimalistischen Infos.

Die wichtigsten Spezifikationen

Antrieb	Bosch Perf. Line CX, 85 Nm
Akku	Bosch Power-Tube, 750 Wh
Gabel	SR Suntour XCM Coil, 100 mm
Schaltung	Shimano Deore, 11 Gänge
Bremsen	hydr. Scheibenbr., Shimano MT-200, 180/180 mm
Reifen	VeeTire Crown, 29x2,6"
Laufräder	Naben/Felgen: Formula/Ryde Disc30
Gewicht	25,8 kg ohne Pedale

BULLS Copperhead EVO 2 29

„Bulls hat vieles richtig gemacht“

Tester: Jörg Gleichmar
Einsatzbereich: Offroad-Touren, Alltag
Preis: 3899 Euro
Kilometerstand: 679 km

Als Erweckungserlebnis habe ich in der ElektroRad 8/2023, zum Start meines Dauertests, meine ersten Erlebnisse mit dem Bulls Copperhead EVO 2 29 bezeichnet. Seit mehr als zehn Jahren bin ich auf einem analogen – also motorlosen – Copperhead unterwegs. Jetzt also eines mit E-Motor und dann gleich mit dem Platzhirsch, dem Performance Line CX von Bosch. Nach inzwischen fast 700 Kilometern hat sich an dieser Aussage nichts geändert. Ja, 700 Kilometer sind nicht die anvisierten 1000. Das liegt aber nicht am Rad, etwa an Defekten oder technischen Problemen. Auch nicht am immer noch enormen Spaß, den mir das Bike verschafft. Sondern am fordernden Alltag mit Beruf und Familie, der leider weniger Zeit zum Biken lässt, als erhofft.

Mein Einsatzgebiet ist leicht zu umreißen: Ich fahre vor allem Freizeittouren abseits der Straße auf Feld-, Wald- und Wiesenwegen, leichte Trails und Pfade und hin und wieder auch im Alltag kleinere Strecken. Das Bike hat dabei vieles, was ich mir von einem Freizeitrad fürs Grobe wünsche: Die Reifen haben auf den von mir bevorzugten Wegen sehr guten Grip. Ich fühle mich auf dem Rad sicher und wohl. Dazu tragen auch die Bremsen bei, die nicht üppig dimensioniert sind, aber genau so viel Kraft entwickeln, dass ich mich in jeder meiner Fahrsituationen felsenfest auf sie verlassen kann. Der Alurahmen, die moderate Sitzposition, die auch mit geringem Reifendruck fahrbaren Pneus und nicht zuletzt die 100-Millimeter-Luftfedergabel liefern viel Komfort. Gerade auf längeren Touren um 50 Kilometer fühle ich mich auf dem Rad wohl. Auch an den Händen spüre ich kaum Ermüdungserscheinungen, wozu die Ergon-Griffe mit leichten Flossen sicher ihren Anteil haben.

Ich muss zugeben: Nicht nach jeder Ausfahrt bekommt das Rad die Pflege, die es womöglich verdient hätte. Ich putze das Rad nicht bis in jede Ritze, Öl bekommt die Kette auch eher nur nach Bedarf. Heißt: Ich wünsche mir ein möglichst robustes Rad, das eher Pragmatiker und keine Diva ist. Und genau so steht das Copperhead da. Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist meiner Ansicht nach super. Unter 4000 Euro für ein E-MTB ist echt fair. Vor allem, da das Rad mit Komponenten ausgestattet ist, die genau meinen Ansprüchen genügen. Die Deore-Schaltung ist zuverlässig, leicht nachzustellen und bietet eine ordentliche Gangspreizung. Wo die Übersetzung der Gänge nicht mehr hilft, springt der echt starke Bosch-Motor ein, der sich über die Flow-App zudem noch individualisieren lässt.

„Die Handhabung des Rads ist kinderleicht und selbst für einen E-Bike-Novizen wie mich intuitiv.“

Viel Wahlfreiheit

Das habe ich allerdings noch nicht gemacht, denn die Fahrmodi ab Werk reichen mir völlig. Wenn ich einfach nur eine Runde Spaß haben will, lege ich den Turbo-Motor ein und genieße den brachialen Schub, den der 85-Nm-Motor generiert. 340 Prozent meiner Eigenleistung schaufelt er auf meine Muskeln drauf, in der Spitze maximal 600 Watt. In diesem Modus heißt es einfach, nur draufsetzen und los geht's. Anstiege sind dann nie eine Hürde, ich überfliege sie förmlich. Das pustet nach einem langen Arbeitstag schwere Gedanken aus dem Kopf. Will ich eher meinem Körper was Gutes tun, schalte ich eins, zwei, drei Fahrstufen runter und treibe dann tatsächlich Ausdauersport. Einen langen Anstieg im Wald im Eco-Modus hochzukurbeln, bringt mich dann schon ins Schwitzen. Einzig der vor allem bei hoher Kadenz recht laute Motor stört mich ein wenig. Das kann aber daran liegen, dass ich eben vom klassischen MTB ohne Motor komme.

Es ist tatsächlich diese Wahlfreiheit, mal schnell, mal sportlich-herausfordernd unterwegs sein zu können, die mich an dem E-MTB-Hardtail überzeugt. Das Rad selbst unterstützt das nicht nur durch den E-Antrieb. Das Monkey-Link-System, das von Bulls' Konzernmutter ZEG stammt, bringt fürs Copperhead Front- und Heckleuchte mit, die sich ganz leicht anklicken lassen. Über den Monkey-Link-Adapter beziehen die Lampen auch ihren Strom. Es gibt zudem an den Adapter passende Taschen und Schutzbleche. Ich habe also neben einem Freizeitbike auch ein Rad an der Hand, das ich in Teilen auch gut im Alltag einsetzen kann.

Die Handhabung des Rads ist kinderleicht und selbst für einen E-MTB-Novizen wie mich intuitiv. Eingeschaltet wird es an der Remote am linken Griff, über die auch der Fahrmodus gewählt wird. Den Akkustand bekomme ich über fünf Farb-LEDs angezeigt, die mir in 10-Prozent-Schritten die Restkapazität anzeigen. Sie zeigen mir auch die gewählte Unterstützungsstufe an von Grün für Eco bis Rot für Power. Ein echtes Display hat das Bulls nicht, aber einen SP-Connect-Adapter, über den ich mein Smartphone und damit die Bosch-Flow-App als Display nutzen kann. Was ich allerdings nicht tue, denn die Informationen der Remote-LEDs reichen mir aus. Schaltung und Bremsen funktionieren wie bei meinem klassischen Mountainbike. Hier musste ich mich nicht umgewöhnen. Auch das im Vergleich zu meinem alten Copperhead höhere Gewicht fällt dank des Motors kaum auf. Lediglich das Handling ist etwas satter als beim eher verspielten Nicht-E-Bike.

Fazit

Würde ich einem Freund das Bulls Copperhead EVO 2 29 empfehlen? Wenn er an ein Rad die gleichen Anforderungen stellt wie ich, auf jeden Fall. Ich bleibe dabei: Das erste Mal auf dem Bike war ein Erweckungserlebnis. Das sind die Ausfahrten bis heute. Das Bike passt richtig gut zu mir, verlangt nicht allzuviel Aufmerksamkeit in der Werkstatt und macht richtig viel Spaß. Bulls hat mit dem Copperhead vieles richtig gemacht!

PROTOKOLL: STEPHAN KÜMMEL

VON UNS AUSPROBIERT

Theorie & Praxis

Interessante Produkte für Radfahrer im Test.

GONSO Levico

Rock 'n' Roll

Ein Fahrradrock – wer braucht denn so was? Nun, es gibt genügend Menschen, die sich in knallenger Radhose nicht besonders wohlfühlen und gerne etwas drüber tragen. Eine Lösung ist dann der Radrock, so wie dieses Modell aus der aktuellen Kollektion von Gonso. Es vereint Rock-Optik mit radspezifischen Funktionen.

Basis des Levico ist eine Radhose aus Polyester mit superflachem Sitzpolster. Das Minitec-Pad ist für die moderat-aufrechte Sitzposition entwickelt, also für Ausfahrten mit dem Trekkingrad perfekt geeignet. Das Polster trägt sich sehr angenehm, da es minimalistisch gehalten ist und trotzdem Stöße abfedert. Und das Beste: Zu sehen ist das Pad auch nicht – denn drüber ist ja der Rock. Hier ist der Stoff so verarbeitet, dass er zwar schön locker fällt, aber dennoch nichts flattert oder hochfliegt. Weitere nützliche Details sind die Gummiband-Einsätze am Bund, die für ultrabequemen Sitz sorgen und leichtes Raus- und Reinschlüpfen garantieren, sowie die kleine Einstecktasche am rechten Hosenbein. Sie ist zwar oben offen, aber tief genug, um Kleinigkeiten wie ein Smartphone sicher aufzubewahren. Und sie ist ebenfalls komplett versteckt. Die Hose sitzt körpernah, aber ohne einzuengen, der Saum rutscht auch während der Fahrt nicht am Oberschenkel hoch. Auch wichtig: Das Material des Levico ist atmungsaktiv und schnelltrocknend. Verschiedene Farben sind erhältlich. Verfügbare Größen: 34-52. Preis: 89,95 Euro.

FOTOS: MARCUS PREIS

Fazit: Der Levico sieht super aus und sorgt dank flachem Sitzpolster für mehr Komfort. Mit seinen nützlichen Features ist er ein wirklich angenehmer Begleiter auf Fahrradtour. **JN**

FOTOS: ISABEL WEIHERMANN

LIMOTEC A1 Vario-Sattelstütze

Mehr Komfort

Im hessischen Bad Nauheim ist der international agierende Fachhersteller Limotec ansässig. Seit 2017 arbeitet ein Team daran, neue smarte Lösungen für die Fahrradwelt zu entwickeln. Eines der Produkte haben wir unlängst getestet: Die A1-Sattelstütze.

Es gibt absenkbare und gefederte Variostützen. Eine Seltenheit ist eine Kombination aus beidem: absenkbar UND gefederte Vario-Sattelstützen. Auch das hat Limotec zu einem fairen Preis im Angebot. Beratung und Service vor Ort möglich. Egal ob anspruchsvoller Mountainbiker oder entspannte Freizeitradler – Limotec bietet seine robusten Variostützen explizit für alle Radfahrer an. Wir haben die Limotec A1 Höhenverstellbare Vario-Sattelstütze in ein Cargobike verbaut. Sobald die Bowdenzughülle verlegt ist, gestaltet sich der Rest unkompliziert. Klassisch per Seilzug gesteuert, funktioniert die A1 tadellos und butterweich. Ideal für die Nutzung mehrerer Personen für ein (Lasten)-Fahrrad. Die A1 ist in allen gängigen Durchmessern und mit einem Hub von 75 mm bis zu 200 mm erhältlich. Der Preis: 189 Euro.

Fazit: Vario-Sattelstützen sollten eigentlich zur Serienausstattung aller Radgattungen gehören. Die A1 von Limotec beweist, wie genial das Produkt sein kann. **IW**

CRATONI Madroc Fullface-Helm

Variabel

In den meisten Bikeparks sind sie Pflicht, in vielen Trailparks zumindest sehr empfohlen: Fullface-Helme. Das sind Helme mit Kinnbügel, die bei einem Sturz auch Kiefer und Gesicht schützen. Der Cratoni Madroc ist ein Hybrid-Helm, der beim „normalen“ Fahren ohne Bügel getragen werden kann. Vor der Trailabfahrt lässt er sich einfach einklicken.

Da in Trail- und Bikeparks höhere Geschwindigkeiten erreicht werden, diese zudem technisch anspruchsvoller sind als „normale“ Abfahrten im Wald oder auf der Straße, ist ein Fullface-Helm immer die beste Wahl für die eigene Sicherheit. Auf einer längeren Mountainbiketour, in der auch Trailabschnitte gefahren werden, komplett mit einem Fullface-Helm zu fahren, empfinden viele aber als unkomfortabel. Darum gibt es die Hybrid-Helme mit abnehmbarem Kinnbügel. Ohne den Zusatzschutz sieht der Madroc aus wie ein „normaler“, wenn auch durchaus progressiver Mountainbikehelm mit großem Sonnenschutzvisier. Im Nacken ist die Helmschale weit nach unten gezogen, noch tiefer sitzt das Rädchen für das Fixiersystem, das tief am hinteren Kopf ansetzt und den Helm zuverlässig und passgenau fixiert. Der Kinnriemen ist mit einer Ratschenschließe versehen, die sich auch einhändig leicht öffnen lässt. Der Kinnbügel wird ganz leicht eingeklickt und mit je einem Druckknopf links und rechts ebenso leicht und werkzeugfrei gelöst. Um perfekt zu passen, sind drei verschiedene Polstergrößen im Lieferumfang, die beim Tragen auf dem Unterkiefer im Wangenbereich aufliegen. Helmschale, Kinnbügel und Visier haben zusammen 23 zum Teil sehr große Ventilationsöffnungen, Insektengitter hat der Helm indes nicht. Mit Bügel wiegt er 666 Gramm, ohne 428 Gramm, was im Bereich von Mountainbike-Helmen ohne Kinnbügel liegt. Vier Farben, zwei Größen (54-58 und 58-61 cm). Der Helm erfüllt die Bikeparknorm ASTM. Preis: 299 Euro.

Fazit: Der Cratoni Madroc ist sehr angenehm zu tragen, nicht zu schwer und einfach in der Handhabung. Top! **SK**

FOTOS: GIDEON HEEDE

› *Bezugsadressen finden Sie auf Seite 80 f.*

AKU Rapida Evo GTX

Für den Übergang

Als Alltags- und Tourenradfahrer und auch sonst Freizeitaktiver kommen einem Schuhe ganz gelegen, die auf und abseits vom Rad eine gute Figur machen. Das sind in der Regel nicht selten eher Outdoor-Wanderschuhe als spezifische Radschuhe.

So ein Mehrzweck-Schuh kann der Rapida Evo GTX der italienischen Marke Aku sein. Das flache, sportlich geschnittene Modell wirkt sehr dynamisch mit der geprägten Oberfläche und der flachen Laufsohle. Das Nubukleder als Obermaterial ist sehr robust und doch geschmeidig weich. Gleichzeitig schließt sich der kurze gestrickte Schaft sanft um den Knöchel und vermittelt im Verbund mit dem filigranen Tiefzugband einen sicheren Halt. Dabei bietet der Vorschuh bequem Platz. Mit Gore-Tex-Membran ist der Rapida Evo sicher kein ausgesprochenes Sommermodell. Dafür gibt es die membranfreie Variante Rapida Air. Die Sohle vermittelt ein deutlich soft gedämpftes Gehgefühl und passt sich durchaus dem Untergrund an, ohne aber Spitzes durchzudrücken. Man läuft also sehr bequem und ungestört. Auch auf dem Pedal erweist sich der sonst eben nicht ausgeprägt steife Schuh als angenehm stabiler Vermittler. Die leicht ausgeprägte und hochwertige Vibram-Sohle erzeugt zudem auf dem Pedal und beim Gehen einen sicheren Kontakt. Größen: 39 1/2 – 48; Farben: Blau-Orange, Dreck-Grün; Gewicht: 725 g Preis: 179,95 Euro.

Fazit: Wer als aktiver Freizeit- und Radfahr-Mensch einen bequemen und leichten Allround-Schuh für die Übergangszeit sucht, der sollte den Aku Rapida Evo GTX durchaus in Betracht ziehen. **JK**

FOTOS: JENS KÖCKERBECK

SHIMANO Technium 2 L Fahrradbrille

Scharfer Durchblick

Seit jeher sind Sonnenbrillen aus dem sportiven Bereich großflächiger und passgenauer konzipiert. Dass man von den Eigenschaften ihrer Bauarten auch auf gemütlichen Trekkingtouren profitiert, stellt Shimanos neue Halbrahmen-Radbrille Technium 2 L überzeugend unter Beweis.

Mit drei modern kantig-geformten Sportbrillen-Modellen haben die Japaner ihr Portfolio in diesem Bereich aufgestockt. Dabei zum Einsatz kommt die neue Gläsertechnologie Ridescape, welche Farben und Oberflächenkonturen noch schärfer darstellen soll. Dass dies der Fall ist, weist die Technium 2 L an Sonnentagen verlässlich nach – und reguliert bei wechselnden Lichtverhältnissen die durchdringende Lichtmenge in angenehmer Dosierung. Dank Belüftungsöffnungen oberhalb des einteiligen Glases wird dessen Beschlagen gut vorgebeugt. Als sehr komfortabel erweisen sich die Nasenpolster, die für eine optimale Anpassung auch umgedreht werden können. So überzeugt der Mix aus wenig Druck auf der Nase bei dennoch guter Fixierung ebenso wie das angenehme Bügel-Aufliegen auf den Ohren. Außerdem ist ein klares Wechselglas im Lieferumfang. Gewicht: 25,8 g; Preis: 109,95 Euro.

Fazit: Trotz gewichtsreduziertem Halbrahmendesign wirkt Shimanos Technium 2 L extrem stabil. Die Ridescape-Farbanpassung überzeugt, der Tragekomfort ist auch auf längeren Touren angenehm. Außerdem top: das rennradtypische sehr große Sichtfeld – das auch auf Genusstouren Vorteile bringt. **TJ**

FOTOS: VALERIE BOB

VAN RYSEL RC 500 Regenjacke

Trocken nach Hause

Unter dem Marken-Dach des Sportartikelherstellers Decathlon beheimatet, wird die Van Rysel Bekleidung von passionierten Radsportlern entwickelt. Neben dem Versprechen, bei hohen Geschwindigkeiten im Regen trocken zu bleiben, hat die RC 500 Regenjacke aber auch optisch das Zeug zu einer stylischen Jacke für Freizeitradler.

Über 15.000 km wurde die RC 500 vor Verkaufsstart „Probe“ gefahren – und sticht seither auch preislich attraktiv aus dem Decathlon-Sortiment hervor. Neben einem angenehm eng abschließenden Bund überzeugen auch zwei einfach zu öffnende Reißverschlusstaschen auf Brusthöhe sowie am Rücken. Letztgenannte bietet großräumig konzipiert genug Platz für Schlüssel, Geldbeutel sowie kleine Essensvorräte. Das Material ist angenehm dehnbar und bietet trotz engerem Anliegen viel Bewegungsfreiheit. Da aus feuchtigkeitsableitendem Stoff, attestieren wir ihm auch nach längerer Ausfahrt eine gute Atmungsaktivität. Auch dank abgedichteter Nähte bleiben wir bei knapp 60 Minuten in moderatem Regen trocken. Als cleveres Feature erweist sich der das Gesäß schützende herausnehmbare Spritzschutz. Die reflektierenden Elemente für verbesserte Sichtbarkeit könnten hinten allerdings größer ausfallen. Verfügbare Größen: S bis 2XL. Preis: 54,99 Euro.

Fazit: Van Rysels RC 500 Regenjacke ist bei plötzlich eintretenden Regenschauern absolut wasserdicht – und taugt mit schicker Optik, gut zugänglichen Taschen und guter Passform auch als stylische Freizeitjacke im städtischen Radl-Alltag. **TJ**

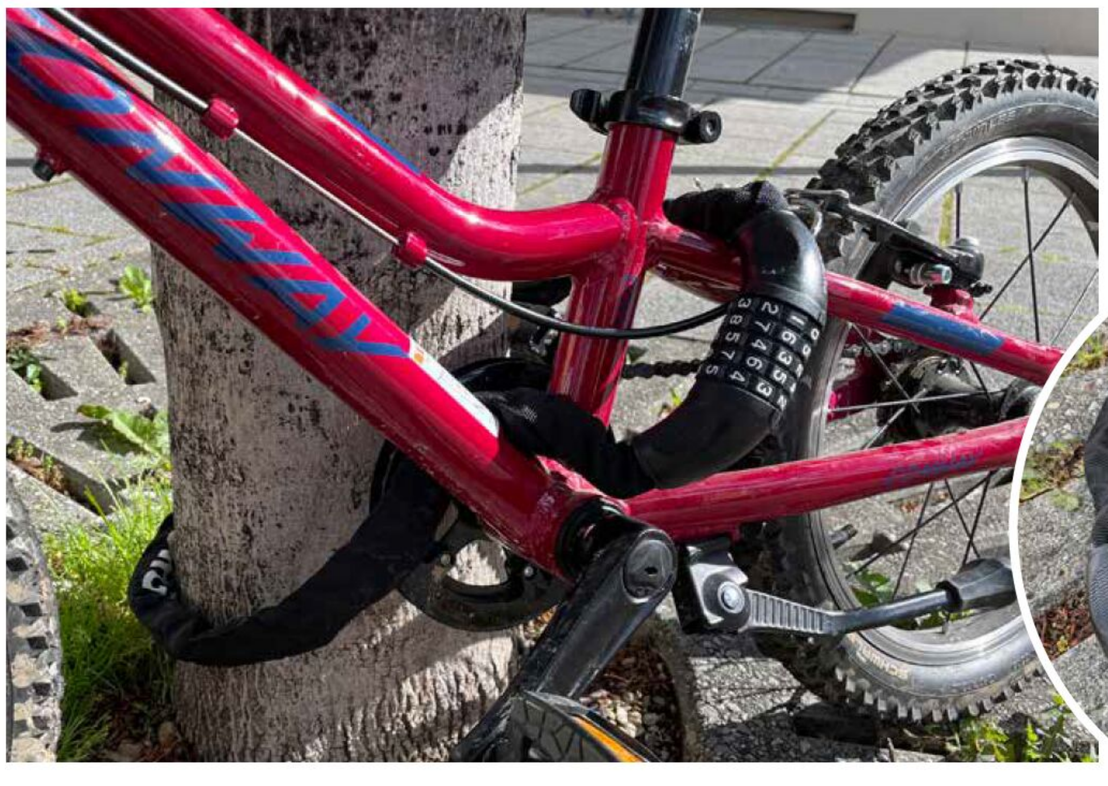
FOTOS: VALERIE BOB

KOHLBURG Oslo

Zahlt sich aus

Es gibt die teuren und schweren Fahrradschlösser, dann leichte (und leicht zu knackende) Schlösser, manche sind sperrig, manche friemelig. Das Zahlenkettenschloss Oslo des Eschborner Unternehmens Kohlburg soll der perfekte Kompromiss sein: Nicht zu schwer, dafür schön lang, flexibel und dank Zahlenschloss super schnell geöffnet. Wir haben es im Alltag ausprobiert.

Zunächst zu den Fakten: Das Oslo ist aus gehärtetem Stahl gefertigt, 115 cm lang und wiegt 850 Gramm. Das Leichtgewicht lässt sich also im Alltag problemlos mitnehmen und die gute Länge garantiert, dass man Vorderrad plus Rahmen des Fahrrads an einen festen Gegenstand anschließen kann. Alternativ passt es auch mal kurz um Rahmen und einen Baum. Dank der 6-mm-Kettenglieder ist das Schloss flexibel nutzbar, passt auch für einen Fahrradanhänger oder einen Roller. Der Dreh mit den Zahlen ist sehr gelungen: Die Wunschkombination ist ratzfatz eingestellt, die Rädchen drehen sich geschmeidig und sind groß genug, um sie gut fassen zu können. Clever, dass Kohlburg die Zahlen nicht nur aufgedruckt, sondern eingraviert hat – somit können Diebe die Zahlenkombination nicht einfach an abgegriffenen oder verblichenen Ziffern erkennen. Der Preis von 28 Euro ist mehr als fair.



FOTOS: JOHANNA NIMRICH

Fazit: Für teure Cargobikes oder edle Rennräder mit hohem Versicherungswert greift man besser zu einem massiveren Schloss (bei Kohlburg z. B. das Göteborg oder Helsinki). Aber für viele Räder, für Anhänger und Co. reicht das Oslo lässig aus, es bietet soliden Schutz mit einfachem Handling im Alltag. **JN**

Kontakte

Der direkte Draht zum Hersteller.

A

Abus
02335-634470
mobile@abus.de

Advanced
069-588043370
info@advanced.tech

Afton Shoes
aftonshoes.com

AKU
Eastside Communications
089-23099110
s.messner@eastside-story.de

Alé Cycling
www.alecycling.com
info@apgcycling.com

B

BESV
Grofa
06434-2008-0
info@grofa.com

Bontrager
Trek
0180-3507010
marketing_gas@trekbikes.com

Bosch
0711-811-0
kontakt@bosch.de

Bulls
Eurorad Deutschland
0221-17959670
info@bulls.de

C

Canyon
0261-9490-3000
info@canyon.com

Centurion
Merida Centurion Germany
07159-9459-600
vertrieb@merida-centurion.com

Chrome
support@chromeindustries.com

Corratec
08035-8707-0
info@corratec.com

CrankBrothers
Cosmic Sports
0911-310755-0
info@cosmicsports.com

Cratoni
Cratoni Helmets
07183-939300
info@cratoni.com

Crivit
Lidl
0800-4353361
info@lidl-shop.de

Cube
09231-97007-80
www.cube.eu/service/kontakt/

D

Decathlon
07153-5759900
service@decathlon.de

Deruiz
0162-8639470
media@deruizebike.com

Devinci
www.devinci.com

Doghammer
08031-7968736
team@doghammer.de

DVO
Cosmic Sports
0911-310755-0
info@cosmicsports.com

E

Endura
0044-1506-497749
info@endura.co.uk

Etnies
0031-2035-51122
onlinestore@etnies.eu

F

Fidlock
0511-96159350
info@fidlock-bike.com

Five Ten
Adidas
09132-6464101

Fizik
Hartje
04251-811-90
info@hartje.de

Flyer
0041-62-9595555
info@flyer.ch

Focus
Derby Cycle
04471-966-401745
info@focus-bikes.com

Fox
06334-92304-0
info@foxracingshox.de

G

Gazelle
02157-895570
info@gazelle.de

Giant
0211-99894-0
info@giant-bikes.de

Gocycle
sales@gocycle.com

Gonso
Maier Sports
07024-80000
info@gonso.de

Grundig Bikes
teknihall GmbH
0176-1139-0220
service@grundig-bike.com

H

Haibike
Accell
09721-65 01-0
info@winora-group.de

Hepha
0211-38789149
info@hepha.com

HoheAcht
TechniBike GmbH
06592-712 8228
info@technibike.de

HP Velotechnik
06192-9799-20
mail@hpvelotechnik.com

I

ION
Boards & More
0043-7584-4030
office@boards-and-more.com

J

Jack Wolfskin
06126-9540
info@jack-wolfskin.com

K

Kohlburg
0176-24374829
info@kohlburg.de

L

Lazer
Paul Lange
0711-2588-02
info@paul-lange.de

Leatt
SportsNut
07071-9466940
contact@sports-nut.de

Lekker
info.eu@lekkerbikes.com

Limotec
06032-9989793
service@limo-tec.com

M

Moustache Bikes
0033-329375865
contact@moustachebikes.com

N

Nicolai
05068-72699-500
nicolai@nicolaibike.de

Northwave
0039-423-2884
info@northwave.it

NOX Cycles
0043-5282-22699
info@noxcycles.com

O

Oakley
Luxottica Germany
0800-7246545
supportgermany@oakley.com

Odlo
Merida Centurion Germany
07159-9459-600
vertrieb@merida-centurion.com

O'Neal
O'Neal Europe
07042-289000
info@oneal-europe.com

Orbea
0034-900 67 00 18
online.eu@orbea.com

Osprey
0800-589-5217
care@ospreyeurope.com

P

Pearl Izumi
Paul Lange
0711-2588-02
info@paul-lange.de

Pegasus
ZEG
0221-179590
info@pegasusbikes.de

Petec
09555-80994 0
info@petec.de

Prophete
05242-41080
vertrieb@prophete.de

R

Ride concepts
SportsNut
07071-9466940
contact@sports-nut.de

Rock Shox
Sportimport
04405-9280-0
info@sportimport.de

Roeckl
089-7201883-0
info@roeckl.de

Rotwild
06071-92155-0
info@rotwild.de

S

Salewa
OberAlp Deutschland GmbH
www.salewa.com

Sawiko
Alois Kober GmbH
05493-9922 0
info@sawiko.com

Scott
089-89878360
scott-de@scott-sports.de

Shimano
Paul Lange
0711-2588-02
info@paul-lange.de

Sidi
Merida Centurion Germany
07159-9459-600
vertrieb@merida-centurion.com

Specialized
ridercare-de@specialized.com

SQlab
089-66610460
info@sq-lab.com

Stevens
040-716070-0
info@stevensbikes.de

Stromer
myStromer AG
info@stromerbike.com

T

Tenways
0031-850185254
support@tenways.com

Thule
09181-901-0
info@thule.com

Transition
001-360-3664960
info@transitionbikes.com

Trek
04482-48505
marketing_gas@trekbikes.com

Trelock
0251-919990
trelock@allegion.com

Trenoli
MSA Motor Sport Accessoires GmbH
0961-3885-0
info@trenoli.de

U

Unparallel
www.unparallelsports.com

V

Van Rysel
Decathlon
07153-8920500
service@decathlon.com

Vaude
07542-5306-0
info@vaude.com

W

Winora
09721-65 01-0
info@winora-group.de

Y

YT Industries
09191-7363050
service@yt-industries.com

KOSTENLOS INSERIEREN
Elektro Rad
Private Textanzeigen GRATIS bis 200 Zeichen (inkl. Leer)
Anzeigenannahme per E-Mail an:
sales@bva-bikemedia.de

EINBLICK

Geschichten, Menschen, Hintergründe

84 **Mit voller Kraft voraus**
Interview mit Verena Bentele

88 **Die Favoriten der Fußball-EM**
Für Radfahrende erklärt

92 **Dicke Bretter**
Der Fahrradclub ADFC stellt sich neu auf

96 **Wen juckt's?**
Zecken- und Mückenstiche verhindern

100 **Am Puls der Entwickler**
Das Specialized Innovation Center in der Schweiz

FOTO: CONTEC

FOTO: SUSIE KNOLL

Mit aller Kraft voraus

Eine Unterhaltung mit Verena Bentele,
ehemalige Spitzensportlerin und Sozialpolitikerin

Als blinde Skilangläuferin und Biathletin war Verena Bentele über alle Maßen erfolgreich. Heute fließt ein großer Teil ihrer Energie in ihre Arbeit als Präsidentin des Sozialverbands VdK. ElektroRad hat sie erzählt, warum sie einst mit gebrochenem Arm über die Alpen gefahren ist und wie sich die Gesellschaft verbessern lässt.

FOTO: PRIVAT

Rasant unterwegs: Bentele mit Tandempilot Alex Heim auf „Tempoflucht“ im Flachen.

Beinahe schon auf dem Sprung in den nächsten Termin ist Verena Bentele zum Zeitpunkt dieses Gesprächs. Kaum verwunderlich, schließlich arbeitet die 42-Jährige seit 2018 als Präsidentin des größten deutschen Sozialverbands VdK. Aufgewachsen ist die ehemalige Leistungssportlerin mit zwei älteren Brüdern auf einem Bio-Bauernhof am Bodensee.

Mit demselben Elan, mit dem Verena Bentele während ihrer 16-jährigen Karriere als Biathletin und Skilangläuferin zwölfmal als Siegerin aus paralympischen Winterwettkämpfen hervorging und vier WM-Goldmedaillen errungen hat, agiert sie als Sozialpolitikerin. Hartnäckig tritt sie dabei für zentrale gesellschaftliche Themen ein, warnt in Talkshows etwa vor drohender Altersarmut und erheblicher Lebenszeitverkürzung bei gleichzeitig längerer Lebensarbeitszeit für alle Berufstätigen in Deutschland. Neu ist Benteles sozialpolitisches Engagement nicht: Zwischen 2014 und 2018 war sie bereits Beauftragte der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderung.

Von Geburt an blind zu sein, davon hat sich Verena Bentele in ihrem Leben nie aufhalten lassen. Ganz im Gegenteil: Befeuert von intensiver Lebens- und Abenteuerlust, feierte sie nicht nur beeindruckende sportliche Erfolge – allein bei den Paralympics in Vancouver 2010 gewann sie nach längerer Verletzungspause phänomenal fünf Goldmedaillen –, sondern schloss etwa an der Münchner LMU 2011 ihr Magisterstudium der Neueren Deutschen Literaturwissenschaft mit Einserschnitt ab. Jenseits davon hält Bentele schon lange Vorträge in Unternehmen, unter anderem zum Thema Vertrauen. Für sie von zentralem Wert, sei es doch beim Überwinden persönlicher Herausforderungen oder für die eigene Weiterentwicklung entscheidend. Ein großes Thema, das die ehemalige Leistungssportlerin auch in ihrem ersten Buch „Kontrolle ist gut, Vertrauen ist besser“ besprochen hatte.

Immerwährend bleibt ihr Hunger nach Bewegung und dem Sich-Bewegen in (persönlichen) Grenzbereichen. So wie am Kilimandscharo – den höchsten Berg Afrikas hatte Bentele 2013 erklommen. Radfahren und gelegentliche Radmarathons sind weitere Elementarzutaten und -bausteine im Leben der Sozialpolitikerin. Verena Bentele bevorzugt dabei mittlerweile moderatere Strecken. Ihre Starts beim längsten europäischen Nonstop-Radrennen Trondheim-Oslo behält sie wunderbar intensiv in Erinnerung. „Eine ganz große mentale Anstrengung, auch eine physische, weil man irgendwann natürlich müde wird. Wir haben beim schnellsten Mal 20 Stunden 50 Minuten gebraucht. Und fast 21 Stunden ohne größere Pausen und ohne zu schlafen auf dem Rad zu bleiben, wird irgendwann brutal anstrengend – auch mental.“

Frau Bentele, 2011 sind Sie mit Begleitfahrer trotz gebrochenem Arm per Tandem über die Alpen. War das nicht schmerzhaft?

Das war damals so, dass ich blöd gestürzt war, mir den Unterarm angebrochen hatte und für drei Wochen eine Gipsschiene tragen musste. Just zu der Zeit hatte ich aber mit einem Kumpel – meinem Tandempilot – geplant, dass wir mit dem Tandem über drei Alpenpässe fahren. Wir wollten den San Bernardino-, den Bernina- und den Albulapass fahren. Das Wetter war super, der Kumpel hatte sich extra frei genommen und dann wollte ich nicht einfach absagen. Also sind wir über die Alpen gefahren; ich mit einem Arm in der Schiene. Das ist auf dem Tandem natürlich schon etwas anderes, denn der vorne Sitzende kann lenken und bremsen, während ich mich nur festhalten musste. Manchmal war das mit dem Arm durchaus ein bisschen ungemütlich, weil ich mich nicht optimal festhalten konnte und mein Rücken verspannt war. Aber es lief alles ziemlich gut; vor allem das Hochfahren hat super funktioniert. Ich musste nur am ersten Tag nach der Albulapass-Abfahrt einmal 30 Kilometer mit dem Zug fahren, aber ansonsten ging das ziemlich gut. Ich hatte eine schöne Alpenüberquerung mit meinem Kumpel und habe nicht bereut, dass ich das gemacht habe.

„Ich glaube, ein gutes Ehrenamt zu haben und Menschen zu motivieren, sich für etwas einzusetzen, was nicht nur ihnen selbst direkt hilft, das ist etwas wert. Eine Frage, die sich Parteien stellen müssen – wie sie Menschen dafür gewinnen können.“

FOTO: MARLENE GAWRISCH

Stark. Wie war ihr Bezug zum Radfahren, lief das bei Ihnen früher stärker unter dem Trainingsaspekt?

Früher war das Radfahren für mich eine Trainingssache – als Skilangläuferin habe ich es als Ausdauertraining betrieben. Für mich war es eine schöne Abwechslung zum Skilanglaufen. Gerade im Sommer war es eine Alternative zum Skiroller-Training, also zum Langlauf auf der Straße. Was ich beim Radfahren vor allem so mag, ist, dass man es auch entspannt angehen kann, um mal ein bisschen was zu sehen. Oder, in meinem Fall: zu hören oder es sich beschreiben zu lassen. Und das fand ich immer schon spannend und hab dann früher eben Touren gemacht, wie bei meinen Eltern daheim ein Stück um den Bodensee zu fahren. Eine schöne Runde. Oder man radelt von meinen Eltern aus ganz schön ins Allgäu hoch, wenn man es hügelig will. Es gibt dort vielfältige Strecken. Das ist das, was mich interessiert. Entweder etwas Vielfältiges, wo es häufig rauf und runter geht oder längere Strecken fahren, was ich nach meiner Langlaufkarriere gemacht habe.

Unter anderem haben Sie sich ans Langstrecken-Radrennen Trondheim-Oslo gewagt …

Ja. Viermal bin ich außerdem eine Triathlonstaffel in Roth mit 180 Kilometern Länge mitgefahren; zusammen mit anderen, die geschwommen und gelaufen sind. Und ich habe dreimal das Radrennen von Trondheim nach Oslo bestritten, mit 543 Kilometern richtig schwer. 2013, 2014 und 2018 habe ich das gemacht. 2018 waren wir mit zehn Fahrern dabei, 2013 und 2014 bin ich mit meinem Kumpel alleine gestartet. Zwar haben wir unterwegs immer wieder andere Leute getroffen, die unser Tempo gefahren sind, prinzipiell sind wir jedoch alleine gefahren, ohne Begleitfahrzeug und intensive Betreuung. Das war super und hat mir sehr getaugt, weil es extrem anstrengend und fordernd ist. Es hat zugleich Spaß gemacht, so eine Distanz zu schaffen!

Respekt! Wäre auch ein Traum von mir. Haben Sie als ehemalige Leistungssportlerin noch (Radsport-)Ambitionen?

Ich bin heute eher Genusssportler. Auch, wenn ich immer wieder eine Herausforderung mag, die weh tut, das schon. Aber ich bin mit meinem Job, meinen Vorträgen und meinem Ehrenamt so eingespannt, dass ich heute nicht mehr so trainiere wie früher – damals zweimal am Tag, an fünf bis sechs Tagen pro Woche. Heute mag ich realistische Ziele, damit ich mich motivieren und fordern kann. Vergangenen Herbst war ich in Köln und bin den Marathon gelaufen. Ich suche schon noch gerne Herausforderungen. Ich mag es, wenn eine Uhr läuft, wenn andere Sportlerinnen und Sportler dabei sind. Und das Gefühl, etwas zu schaffen, ist großartig. Bis heute mag ich nicht einfach aufgeben, zum Beispiel, wenn ich 30 Kilometer Gegenwind habe. Ich denke auch heute nicht darüber nach, wo meine Grenze erreicht ist. Ich versuche eher realistisch einzuschätzen, was kann ich an Training leisten und was nehme ich mir vor. Was interessiert mich – es soll ja spannend sein –, was fordert mich aber auch?

Welchen zeitlosen Reiz übt Radfahren auf Sie aus?

Ich finde schön, dass es eine Sportart ist, bei der man ein bisschen Landschaft sieht, etwas erlebt. Bei der man sich ein Ziel suchen kann, zum Beispiel eine Kleinstadt, wo es das beste Eis gibt. Oder man radelt einen Berg hoch, von dem man eine gute Aussicht und anschließend eine schöne Abfahrt hat. Ich mag auch, dass man beides hat; richtig anstrengende Phasen und Ruhephasen, wenn es bergab geht oder flach ist. Und in meinem Fall kann es zwar ein Nachteil sein, dass ich Radfahren immer mit jemandem zusammen machen muss – ich kann an einem schönen Tag nicht entscheiden, alleine zu fahren –, aber das ist wiederum von Vorteil, weil man sich mit jemandem unterhalten kann.

Hat Sie das Abtasten eigener physischer Grenzen als Mensch geprägt?

Ja, auf alle Fälle. Der Leistungssport prägt eine Persönlichkeit sehr. Wenn es mal ein bisschen schwieriger wird, Widerstandsfähigkeit und Ausdauer gefragt sind, bringt das viele Menschen in Schwierigkeiten. In meiner Sportler-DNA habe ich den Umgang mit Rückschlägen und Durchhalten trainiert und verinnerlicht.

Ich war früher an Schulen, habe dort mit Jugendlichen gearbeitet. Bei denen hat man ganz schnell gesehen, wie rasch die bereit waren, alles hinzuschmeißen und nicht mal

ein bisschen durchzuhalten. Es ist nicht jeder Leistungssportler, aber ich glaube trotzdem, dass es wichtig für alle ist, die Dinge zu finden, die einem Spaß machen. An denen man aber zugleich versucht, dran zu bleiben, sich wirklich durchzukämpfen und auch mal eine Phase von Langeweile und Müdigkeit durchzustehen. Das finde ich wichtig.

Ja, ich würde auch sagen, dass es essentiell ist, „sein Ding" im Leben zu finden – und zu machen.

Ich glaube, das Spannende für uns alle ist ja immer, ob wir ein Ziel haben oder irgendetwas, das uns antreibt, motiviert. Etwas, wo wir versuchen, weiter zu denken. In einem Unternehmen wäre ohne Visionäre, die noch eine andere, weitergehende Idee haben, keine Entwicklung möglich. Und genauso ist es im Persönlichen. Das muss nicht Sport sein, mein Medium ist eben immer der Sport gewesen, weil er eine Energiequelle für mich war, aber es gibt viele andere Möglichkeiten. Bei dem einen ist es Musik, beim nächsten handwerkliche Fähigkeiten oder eine wissenschaftliche Karriere. Für mich ist immer das Schöne, wenn Menschen etwas für sich finden, bei dem sie ihre besonderen Fähigkeiten erkennen und diese weiter trainieren. Das ist der spannende Punkt!

Themenwechsel: Wo sehen Sie als VdK-Präsidentin aktuell die größte gesellschaftliche Herausforderung?

FOTO: MARLENE GAWRISCH

Als Präsidentin des größten deutschen Sozialverbandes VdK will Verena Bentele für deutlich mehr soziale Gerechtigkeit in Deutschland sorgen.

FOTO: PRIVAT

2011 fuhr Verena Bentele im Tandem-Duo unter anderem via San Bernardinopass über die Alpen – trotz gebrochenem Unterarm.

Das, was für mich derzeit das größte Auseinanderdriften darstellt: Immer mehr Menschen kommen finanziell nicht mehr gut klar. Die Zahl der armen Menschen wächst, hingegen werden einige wenige immer reicher. Für viele Menschen ist außerdem ein Problem, dass sie unseren Sozialstaat als sehr kompliziert empfinden und nicht ohne Probleme an wichtige Sozialleistungen rankommen. Politische Diskussionen wirken derzeit für viele Menschen leider sehr abgehoben und nicht so, als würden durch diese Diskussionen Probleme gelöst. Das führt leider dazu, dass rechtspopulistische Parteien wie die AfD Zulauf haben. Aktuell ist dies das Kritischste, was wir als Gesellschaft erleben.

Was kann denn für eine bessere Gesellschaft getan werden?

Was für mich immer schön zu sehen ist: In Deutschland haben wir noch ein ausgeprägtes Ehrenamt, sowohl beim VdK als auch beim DOSB (Deutscher Olympischer Sportbund) engagieren sich unzählige Menschen. Dort sehen wir viel Positives, was Menschen für sich aus dem ehrenamtlichen Engagement in Vereinen, Verbänden oder Parteien ziehen. Nehmen wir den Sport: Dieser würde ohne Ehrenamt gar nicht laufen, ohne Trainer oder Übungsleiter. Das ist zum Beispiel ein Beitrag, den jeder leisten kann. Ein anderer Gerechtigkeitsaspekt ist für uns im VdK, dass alle in die Sozialversicherungssysteme einzahlen sollten. Ich bin beispielsweise nicht für den Minijob von 520 Euro, für den keine Sozialversicherungsbeiträge abgeführt werden müssen. Es wäre besser, wenn die Beschäftigten bei jedem verdienten Euro sozialversicherungspflichtig wären. Zwei sehr unterschiedliche, wichtige Punkte.

Ich glaube, ein gutes Ehrenamt zu haben und Menschen zu motivieren, sich für etwas einzusetzen, was nicht nur ihnen selbst direkt etwas hilft, das ist etwas wert. Eine Frage, die sich Parteien stellen müssen – wie sie Menschen dafür gewinnen können. Und wir müssen uns natürlich die Frage stellen – wenn wir etwa wollen, dass unsere Kinder Sport machen –, wer in der Turnhalle steht. Dass man dann nicht sagt, „Ich hab dafür aber keine Zeit, weil ich so beschäftigt bin". Es ist gut, dass viele Menschen nicht so denken.

Also, in verschiedenen Bereichen aktiv Nachwuchsarbeit leisten, darauf kommt's stark an.

Ja!

FLORIAN STORCH

ElektroRad-Serie – Persönlichkeiten auf dem Rad

An dieser Stelle lesen Sie in nahezu jeder Ausgabe über prominente Persönlichkeiten, für die das Fahrrad einen wichtigen Platz im Leben einnimmt. Dabei stellen wir Künstler ebenso vor wie Fahrradmacher und Athleten – dranbleiben lohnt sich also!

Für Radfahrende erklärt

Die Favoriten der Fußball-EM

Wir in der ElektroRad-Redaktion sind beim Blick auf den Sommer nicht einig: Fahrrad fahren oder Fußball-EM schauen? Oder beides? Die einen freuen sich, dass einige Ausflugslokale womöglich etwas leerer sind, Radtouren daher viel entspannter und ohne Massenansturm möglich sind. Die anderen planen schon Radreisen von Fanmeile zu Fanmeile in die zehn deutschen EM-Spielorte.

Das Gute: Fast alle Stadien und Fanzonen haben bewachte Fahrradparkplätze. Bleibt die Frage: Wer drückt wem die Daumen? Die Kollegen des Pressedienstes Fahrrad haben – mit einem Augenzwinkern – die favorisierten Teams der Fußball-EM und die Gruppengegner der deutschen Nationalmannschaft für Fahrradenthusiasten verständlich erklärt.

FOTO: ADOBE STOCK

Deutschland: Vom Trekkingrad zum E-Leichtgewicht

Die deutsche Nationalmannschaft ließ sich in den letzten Jahren am besten mit einem Trekkingrad vergleichen. Grundsolide in der Ausstattung, für viele Situationen geschaffen, vermittelt Fahrspaß, wenn man drauf sitzt, aber irgendwie liegen die größten Erfolge in der Vergangenheit. Die letzten Spiele zeigten jedoch, dass sich die Mannschaft weiterentwickelt hat. Junge Technik rückt stärker in den Fokus, das leicht angestaubte Image wird abgelegt. Die Vorfreude auf das Turnier steigt, ungefähr so, als wenn man sich ein neues City-E-Bike wie das „E-Strada 7.3.4 FEQ“ von Stevens kauft. Kraftvoll, wendig, leichtgängig. Also typisch deutsch.

Schottland: Abenteuerlustige Wanderer

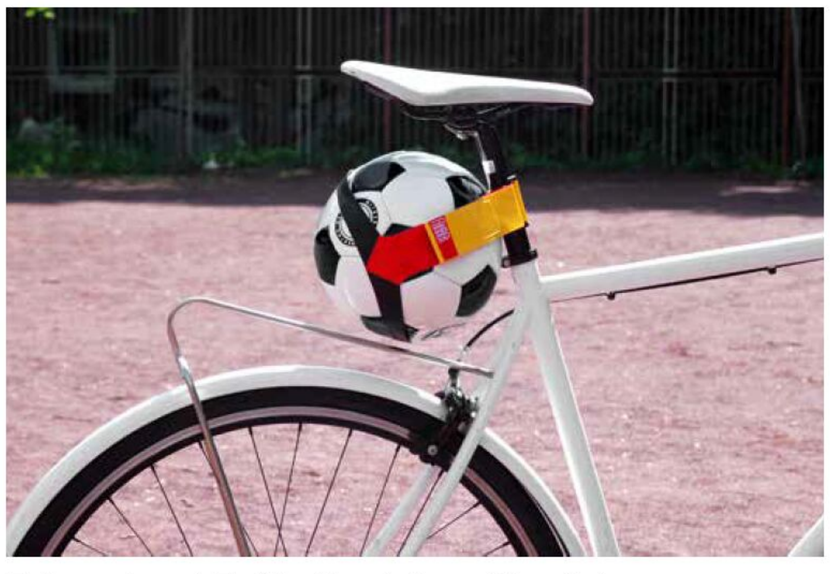
Die Schotten gelten als abenteuerlustig und reisefreudig. Spielerisch zeichnet sich das Team durch Kampfstärke und Willenskraft aus. Gerne wird der Gegner „beackert“. So, wie wenn man mit einem Gravelbike, z. B. von Surly, unterwegs ist: robust dank Stahlrahmen und auch für schwieriges Terrain gemacht. Außerdem bietet Surly als Fan-Utensil einen Flachmann an, was ja förmlich nach einem schottischen Single Malt schreit.

Ungarn: Schnell auf den zweiten Blick

Die ungarische Mannschaft gilt als kompakt, robust und technisch stark. Vergleichbar mit einem E-Kompaktbike wie dem „Radius“ von Winora. Den Rädern sieht man Geschwindigkeit und Wendigkeit auch erst auf den zweiten Blick an und ist ein wenig überrascht, wenn man sie in Aktion erlebt.

Schweiz: Grundsolide und taktisch versiert

Grundsolide, mit viel Power und technisch voll auf der Höhe: Dafür stehen SUV-E-Bikes wie das „Goroc 2“ von Flyer. Die Attribute treffen auch auf die „Nati“, die Schweizer Nationalmannschaft, zu. Das Team ist deshalb immer gut für einen Erfolg über die Gruppenphase hinaus. Im letzten Gruppenspiel trifft die Schweiz auf Deutschland in Frankfurt/Main, bevor dort zwei Wochen später die Fahrradmesse Eurobike startet.



FOTOS: PD-F / STEVENS / SURLEY / WINORA / FLYER

Fahrrad und Fußball gehören für viele zusammen. Inzwischen fahren viele Fans mit dem Rad ins Stadion oder zum Fußballplatz.

Frankreich: Der aggressive Renner

Seit Jahren performt das französische Team auf einem hohen Niveau und ist zu den Highlights auf den Punkt topfit. Ein klarer Matchplan, ausgelegt auf Geschwindigkeit mit pfeilschnellen Stürmern, das ist das Konzept der Mannschaft. Und da Frankreich eine Wiege des Straßenradsports ist, bietet es sich an, das Team mit einem Rennrad zu vergleichen. Am besten mit einem modernen Aero-Rennrad, wie dem „Xelius SL“ von Lapierre: schnell, dynamisch und explosiv, aber wenn es darauf ankommt, auch robust und stabil.

England: Erfahrung und junge Dynamik

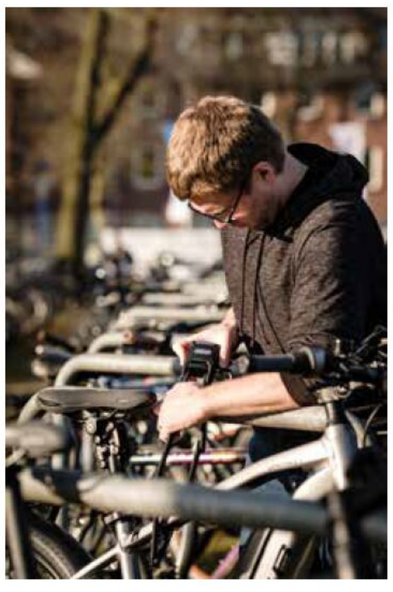
Das englische Team besticht durch eine Mischung aus etablierten, zuverlässigen Kräften und einem jungen, dynamischen Mittelfeld. Oder anders ausgedrückt: Die Mannschaft entspricht einem E-Expeditionsrad wie dem „Pamir“ von Tout Terrain mit dem neuen MGU-Antrieb von Pinion. Erfahrungen aus vielen langen Reisen und Ausfahrten, kombiniert mit einem kraftvollen, neuen Antrieb in der Mitte. Im Gesamten steht eine stabile, technisch versierte Einheit mit einigen Überraschungen.

Portugal: Mit Leichtigkeit zum Erfolg

Light-E-Bikes wie das „UBN“ von Riese & Müller sind in dieser Fahrradsaison angesagt. Durch ihr geringes Gewicht versprechen sie ein dynamisches Fahrerlebnis. Vergleichbar ist das mit dem portugiesischen Fußball. Der Europameister von 2016 spazierte mit Leichtigkeit durch die Qualifikation und überzeugt mit einem Fußball, der vor Energie und Power strotzt und aktuell mit das Maß der Dinge ist.

Niederlande: Das moderne Hollandrad

Die Niederlande sind bekannt für zwei Dinge: technisch hochklassigen Fußball und Radfahren. Seit den 1970er-Jahren steht „Total Futbal“ für ein taktisch ausgereiftes Fußballkonzept, bei dem die Mannschaft als Kollektiv agiert. Die Taktik wurde immer wieder überarbeitet und angepasst. Das trifft auch auf Hollandräder wie das „Vectro S30“ von Koga zu. Die Grundausrichtung ist über die Jahre identisch, aber moderne Elemente wie ein E-Motor oder ein Riemenantrieb bringen das Rad auf den heutigen Stand der Zeit.



An fast allen EM-Spielorten gibt es bewachte Fahrradparkplätze, die es Langfingern möglichst schwer machen sollen.

FOTOS: PD-F / LAPIERRE / TOUT TERRAIN / RIESE & MÜLLER / KOGA

Spanien: Filigrane Edeltechnik

Spanien steht seit Jahren für fußballerisch herausragendes Kurzpassspiel. Der spanische Fußball prägte die Entwicklung des Sports im letzten Jahrzehnt und hebt ihn immer wieder auf neue Stufen. Vergleichbar ist diese Entwicklung mit E-Mountainbikes, die durch technische Neuerungen dem kompletten Fahrradsegment neuen Schwung bringen. Light-E-MTBs wie die „Rise“-Serie des baskischen Herstellers Orbea setzen derzeit neue Maßstäbe und versprechen technisch hochwertige Produkte, die die Radfans auch optisch überzeugen.

Dänemark: Das Kollektiv ist der Star

Das Geheimnis von Custom-made-Reiserädern wie von Velotraum ist, dass man immer das Gesamtsystem betrachten muss. Man jagt nicht dem neuesten Trend hinterher, sondern liefert eine passende, über Jahre gereifte Lösung. Ähnlich verhält es sich mit der dänischen Nationalmannschaft. Es sticht kein Einzelspieler heraus, sondern das System ist langsam gewachsen und die Mannschaft überzeugt als Kollektiv.

Österreich: Exotenstatus ade

Der österreichische Fußball und Liegeräder passen irgendwie zusammen. Erfolgreich bis in die 1930er-Jahre, anschließend belächelt, aber aktuell eine gute Entwicklung aufzeigend. Beide gewinnen zunehmend an Attraktivität. Der zugeschriebene Exotenstatus wird abgelegt, Liegeräder stehen für praktische Mobilitätslösungen. Spezialisierte Hersteller wie HP Velotechnik feiern in den letzten Jahren wachsende Erfolge und haben sich längst aus der Nische herausentwickelt – ähnlich wie das Team von Trainer Ralf Rangnick.

Italien: Stilprägende neue Generation?

Bei Italien denken viele Radfahrende an legendär schöne Rennräder. Der Markt schwächelt allerdings, was in den letzten Jahren auch auf den italienischen Fußball zutraf. Der Titelverteidiger vollführte eine Kehrtwende: Alte Traditionen werden gebrochen und man möchte in Zukunft einen neuen Stil prägen. Deshalb ist Italiens Fußball aktuell eher vergleichbar mit einem Utility-Bike. So werden kompakte Lastenräder wie die „CS“-Modelle der Firma Ca Go genannt. Man möchte den Markt revolutionieren und achtet dabei auf neue, praktische Lösungen. Aktuell sind beide Außenseiter, langfristig kann der Weg aber erfolgreich sein.

Mit dem Rad zum EM-Spiel:

Während der EM spielt das Thema Nachhaltigkeit eine wachsende Rolle. Die UEFA rät Fans, bei der Anreise möglichst auf Autos zu verzichten. Als Alternative bietet sich deshalb das Fahrrad an. In den verschiedenen Städten gibt es bewachte Fahrradparkplätze rund um die Stadien.

PRESSEDIENST FAHRRAD

FOTOS: PD-F / ORBEA / VELOTRAUM / HP VELOTECHNIK / CA GO

„Ohne ein fahrradfreundlicheres Straßenverkehrsgesetz wird es nicht gehen.“
ADFC-Vorsitzender Frank Masurat

FOTO: ADFC

Dicke Bretter

ADFC stellt sich neu auf

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club hat sich an der Spitze neu aufgestellt. Im Gespräch macht der neue Bundesvorsitzende Frank Masurat deutlich: Er weiß, dass noch dicke Bretter zu bohren sind.

Für die Fahrradbranche ist der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) traditionell ein wichtiger Partner, wenn es darum geht, das Fahrrad gesellschaftlich und politisch nach vorne zu bringen. Immerhin ist der 1979 in Bremen gegründete Verband mit 235.000 Mitgliedern kein kleiner Fisch, sondern durchaus einflussreich. Der ADFC ist bundesweit in mehr als 500 Ortsgruppen und 16 Landesverbände gegliedert. Rund 12.000 Ehrenamtliche engagieren sich für den Verband.

Dass es 2002 erstmalig einen Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung gab, ist größtenteils der Lobbyarbeit des ADFC in dieser Richtung zu verdanken. Ein Meilenstein der Entwicklung war sicherlich die Verlegung der Bundesgeschäftsstelle von Bremen nach Berlin 2011. Auf europäischer Ebene ist der ADFC Mitglied der European Climate Foundation (ECF).

Der ADFC ist zwar verkehrspolitisch stark engagiert, aber sein Arbeitsfeld rund ums Fahrrad ist sehr breit. So ist er mit seinen ehrenamtlichen Tourguides einer der wichtigsten Radtourenanbieter vor Ort. Er betreibt auch eine Reihe von Fahrradfahrschulen und ist wichtiger Partner der Tourismusverbände. Bekannt geworden sind regelmäßig auf der Internationalen Tourismus-Börse (ITB) veröffentlichte Radreiseanalysen, die Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“, die Zertifizierung von Radfernrouten sowie das Programm „Bett und Bike“. Auch „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“ zeichnet der ADFC aus und über den „ADFC Business Club“ ist der Verband auch mit der Fahrradbranche im Austausch.

Wechsel nach Kontinuität

46 Menschen sind beim ADFC-Bundesverband hauptamtlich beschäftigt. In der Öffentlichkeit stehen vor allem der Vorstand mit dem Bundesvorsitzenden Frank Masurat und die politische Geschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann. Beide übernahmen ihre jeweiligen Funktionen erst vor wenigen Monaten.

Traditionell sind hier längere Amtszeiten des Führungspersonals üblich. Der ehemalige Bundesvorsitzende Ulrich Syberg war beispielsweise von 2010 bis 2021 im Amt, Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork – inzwischen Geschäftsführer des Zweirad-Industrie-Verbands (ZIV) – prägte die Institution von 2012 bis Anfang 2021.

Erst in den letzten Jahren gab es kürzere Episoden, so verzichtete Rebecca Peters 2023 nach zwei Jahren als Bundesvorsitzende auf eine weitere Amtszeit. Und Bundesgeschäftsführerin Ann-Kathrin Schneider ging nach zwei Jahren Mitte 2023. Es gibt aber auch wichtige Kontinuität: Maren Mattner ist seit 2011 kaufmännische Bundesgeschäftsführerin. Auf Arbeitsebene leitet Angela Kohls, die auf siebeneinhalb Jahre Erfahrung als wissenschaftliche Mitarbeiterin für Mitglieder des Bundestags zurückblickt, seit 2015 beim ADFC den Bereich Verkehrspolitik.

Frank Masurat
ADFC-Bundesvorsitzender

Der langjährige Projektmanager, Team- und Bereichsleiter im Lufthansa-Konzern war bereits zehn Jahre lang im Vorstand des ADFC-Landesverbands Berlin engagiert. Durch Demonstrationen und Aktionen auf der Straße, als auch durch fachlich fundierte Gespräche und Verhandlungen möchte er deutliche Verbesserungen für Radfahrer erreichen. Ein zentrales Ziel ist die konsequente Umsetzung der Fünf-Jahres-Strategie des ADFC, um schneller bessere Fahrradinfrastruktur für alle Menschen zu erreichen.

„Es scheint, als habe das Thema Fahrrad für den Bundesverkehrsminister keine Bedeutung. Dabei betrifft es FDP-Grundwerte: Die Freiheit des Einzelnen, mit dem selbst gewählten Verkehrsmittel sicher unterwegs sein zu können.“

Personelle Wechsel auf Vorstands- oder Geschäftsführungsebene sind in der Lobbyarbeit immer ungünstig, weil die persönlichen Netzwerke neu aufgebaut werden müssen. Und dies zu einer Zeit, in der der Radverkehr politisch unter Druck steht: Offenbar nicht zu verhindernde massive Haushaltskürzungen sind ein deutliches Zeichen dafür. Das Fahrrad ist politisch nur ein Leichtgewicht und die Verkehrswende wird vom Bundesverkehrsministerium weitgehend zur Antriebswende uminterpretiert. Mit dem vorläufigen Scheitern der Novelle des Straßenverkehrsgesetzes im Bundesrat wartet ein weiteres Problem auf eine Lösung. Das alles braucht einen starken ADFC. Grund genug für die ElektroRad, den neuen Bundesvorsitzenden Frank Masurat um ein Gespräch zu bitten.

ElektroRad: Herr Masurat, Sie sind seit November 2023 ADFC-Bundesvorsitzender – schon angekommen?
Ja, ich bin deutlich angekommen, in den ersten Wochen und Monaten ging es sehr turbulent los. Da ich vorher zehn Jahre im Vorstand des ADFC Berlin war, hatte ich allerdings schon eine Ahnung, was auf mich zukommen würde.

Ihr Amtsantritt erinnert an den Beginn der Ampel-Regierung – gerade gewählt, verändern sich Rahmenbedingungen fundamental. Stichworte hier Scheitern der StVG-Novelle mit weitreichenden Folgen und massive Rückschritte in einigen Ländern und Kommunen, etwa Berlin und Hannover. Keine hundert Tage Eingewöhnungszeit für Sie?
Das ist korrekt. Vorrangig war für uns die Wiederbesetzung der über acht Monate unbesetzten politischen ADFC-Geschäftsführung.

Dann überraschte das unerwartete Scheitern der Novelle des Straßenverkehrsgesetzes im Bundesrat alle beteiligten Organisationen und so mussten wir überlegen, was wir jetzt noch tun können. Aktuell versuchen wir über alle Ebenen – Bund, Länder und Kommunen – hier noch das Ziel zu erreichen, damit der Vermittlungsausschuss von der Bundesregierung oder vom Bundestag angerufen wird und das StVG vor der Sommerpause verabschiedet werden kann.

Nach unserem Verständnis ist es Aufgabe von Bundesverkehrsminister Wissing, die Novelle jetzt durchzubringen, schließlich steht die StVG-Reform im Koalitionsvertrag. Und es wäre ein Erfolg für die Ampelregierung mit einer Lösung die Reform über die Bühne zu bekommen.

Nachwuchsförderung ist für viele Vereine ein wichtiges Thema. In der Fünf-Jahres-Verbandsstrategie von 2022 wird der Aufbau einer Jugendorganisation als Ziel benannt, um der Überalterung entgegenzuwirken. Wie weit ist Ihr Konzept bisher gediehen?
Seit anderthalb Jahren arbeiten wir daran. Gerade haben wir das im ADFC-Bund-Länderrat noch mal diskutiert und werden zur nächsten Bundeshauptversammlung eine Satzungsänderung vorschlagen, mit der wir eine Bundesjugendorganisation etablieren. Schon jetzt sind viele Jugendliche im ADFC sehr aktiv. Von einer Stärkung dieser Bewegung versprechen wir uns weitere Impulse für die Verbandsentwicklung und die Verkehrspolitik.

Die Fünf-Jahres-Strategie zielt darauf ab, dass Deutschland bis 2030 Fahrradland ist, wie es auch im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) der Bundesregierung festgehalten ist. Was heißt das für den ADFC konkret?
Viele der ADFC-Ideen stecken im NRVP, wie die vom Fahrradland. Das bedeutet, wir brauchen durchgängig sichere Radwegenetze in ganz Deutschland, um Jung und Alt in Stadt und Land zum Radfahren einzuladen.

Davon sind wir aber noch weit entfernt. Für die Umsetzung ist genügend Personal nötig und eine Fahrradmilliarde vom Bund, und zwar jährlich. Diese Forderung erhebt auch die Verkehrsministerkonferenz der Länder. Und ohne ein fahrradfreundlicheres StVG wird es ebenfalls nicht gehen.

Man hat den Eindruck, Deutschland bewege sich von diesem Ziel eher weg. Unter CSU-Verkehrsminister Andreas Scheuer gab es zuletzt mehr Aufbruchstimmung als derzeit. Welche Erklärung haben Sie dafür?

Auf politischer Ebene kommen die Signale so an, als habe das Thema Fahrrad für den Bundesverkehrsminister keine Bedeutung. Dabei betrifft es eigentlich FDP-Grundwerte. Es geht um Entscheidungen und Freiheiten

FOTO: ADFC

des Einzelnen, mit dem selbstgewählten Verkehrsmittel sicher unterwegs sein zu können.

Die Haushaltskürzungen beim Radverkehr sind widersinnig, hier arbeiten wir an einer Trendumkehr. Deutschland subventioniert fossile Industrien mit 65 Milliarden Euro jährlich, davon die Hälfte im Verkehrsbereich, von daher ist es völlig unverhältnismäßig, Millionen im Fahrradbereich zu kürzen.

Die Verkehrswende erlebt vielerorts Rückschläge. Welche Strategie verfolgt der ADFC-Bundesverband um diese wieder voranzubringen?

Wie erläutert, geht es darum, die StVG-Reform erfolgreich abzuschließen. Unter strategischen Gesichtspunkten werden wir stärker in Bündnisse reingehen. Wie in der Vergangenheit zum Beispiel mit der Allianz pro Schiene, mit Gewerkschaften und auch mit der Fahrradwirtschaft. Mit der Klimabewegung wollen wir uns ebenfalls stärker vernetzen.

Zum Ende der letzten Legislaturperiode hieß es, Geld sei nicht das Problem. Also dachten viele, der Radverkehr habe politisch endlich Rückhalt. Bedeuten die letzten drastischen Haushaltskürzungen, das Fahrrad ist politisch doch nur ein Nice-to-have?

„Die Fachleute sind sich einig – das Fahrrad ist ein zentrales Element individueller Nahmobilität. Der Radverkehr zahlt ein auf den Klimaschutz. Mehr noch: Er hilft den Menschen!“

Aus verkehrswissenschaftlicher Sicht sind sich Fachleute einig – das Fahrrad ist ein ganz zentrales Element individueller Nahmobilität. Der Radverkehr zahlt ein auf den Klimaschutz, er hilft den Menschen bei Gesundheitsvorsorge und -erhaltung. Zudem können durch eine von der jeweiligen finanziellen Situation relativ unabhängige Mobilität soziale Ungerechtigkeiten ausgeglichen werden. Diese Ansichten teilen im Grundsatz alle demokratischen Parteien.

Verkehrswissenschaftlich ist ebenso klar, dass eine Verkehrswende nur mit Push und Pull zur selben Zeit erreicht werden kann. Wir müssen fördern, was für die Gesellschaft sinnvoll ist, wie den Radverkehr, und anderes zurückfahren, wie den verstärkten Autoverkehr.

Der Verkehrsraum für weitreichende Fahrradnutzung kann nur vom Eindämmen des jetzt dominierenden Autoverkehrs kommen. Das wehren Politikerinnen und Politiker jedoch eher ab unter der Maßgabe: Wir können den Menschen nicht etwas Gewohnheitsmäßiges wegnehmen.

In Ihrer Fünf-Jahres-Strategie wird die enge Verbindung von ADFC und Fahrradindustrie betont, die Mitgliederzahl des Business Club soll wachsen und die wichtigsten Hersteller der Fahrradbranche sollen gewonnen werden. Wie ist hier der Stand?

Aktuell arbeiten wir intensiv an einem Relaunch des ADFC Business Club und gehen innerhalb des Vorstands hier auch arbeitsteilig vor, da die stellvertretende Bundesvorsitzende, Sarah Holczer, direkt aus der Fahrradwirtschaft stammt. Bis zum Sommer soll das Konzept vorliegen.

ALBERT HERRESTHAL

FOTO: ALBERT HERRESTHAL

ElektroRad-Autor Albert Herresthal (r.) im Gespräch mit dem ADFC-Vorsitzenden Frank Masurat.

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

www.adfc.de

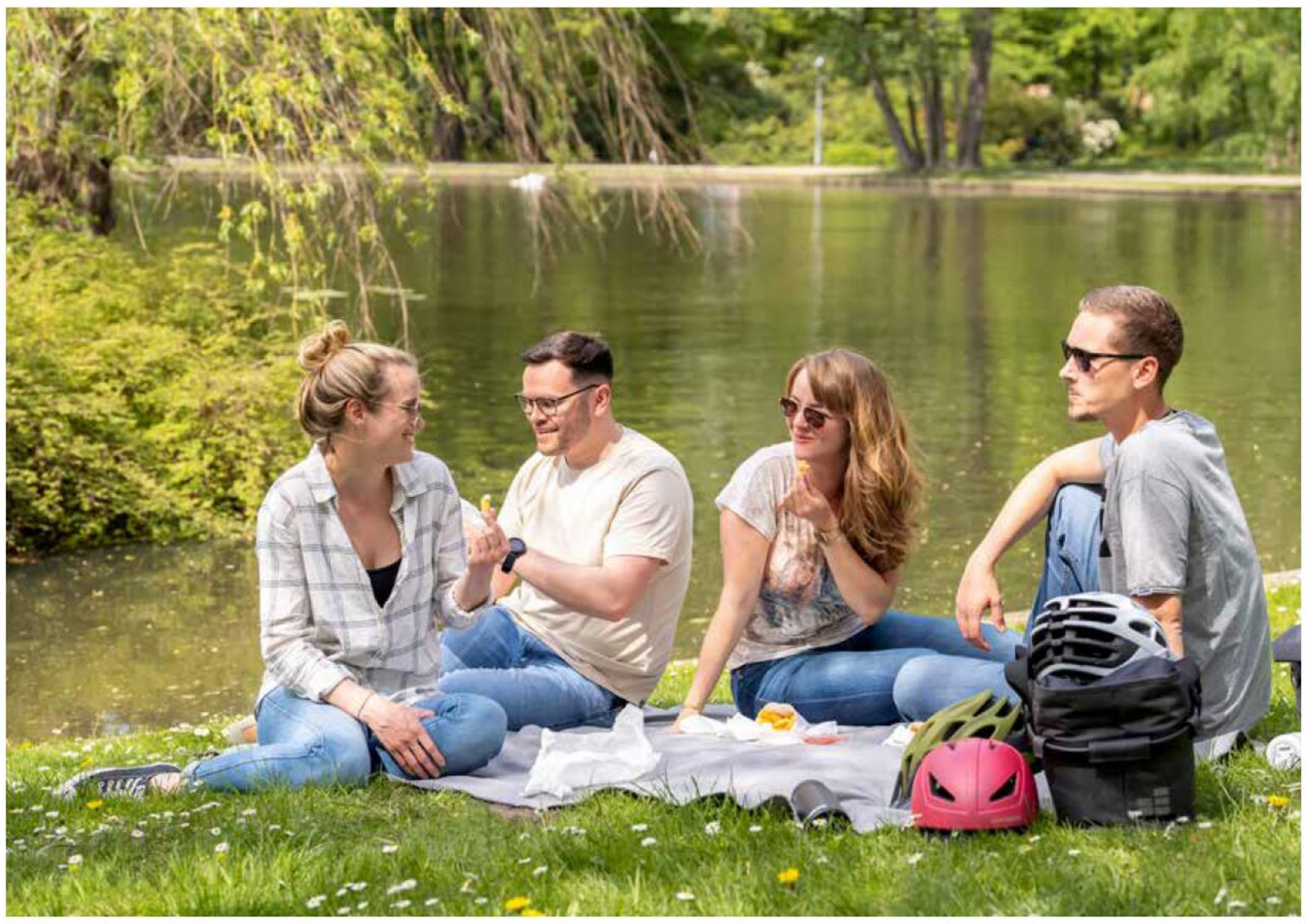
Zecken- und Mückenstiche verhindern

Wen juckt’s?

Die meisten Radfahrer fürchten bei einer Tour durch die wilde Natur am ehesten die Begegnung mit einem Wildschwein. Gerüchte über Angriffe von Greifvögeln wirken ebenfalls furchteinflößend. Viel realistischer ist jedoch, unterwegs von Stechmücken oder Zecken gestochen zu werden. Und dies kann unangenehme bis gefährliche Folgen haben, weshalb ein guter Schutz sinnvoll ist.

FOTO: ORTLIEB, FOTOHANSEL/ADOBE STOCK

Nicht nur mitten im Wald kommen Zecken vor – auch in städtischen Parks und Wiesen.



Herrlich, so eine Pause in der Wiese. Die erschöpften Glieder von sich strecken und einfach ausruhen. Die letzten Kilometer auf dem Rad ziehen noch mal in Gedanken vorbei – schöne Landschaften, pittoreske Dörfer – jetzt ein kleines Nickerchen! Doch Achtung, hier mitten im Grünen fühlen nicht nur wir uns wohl, sondern auch jede Menge kleiner Tierchen. Und die freuen sich teilweise sehr über einen leicht verschwitzten Körper.

2024 wurde bereits als das „Zeckenjahr" beschrien, denn durch den sehr milden Winter könnte es in diesem Jahr eine besonders große Anzahl der kleinen Spinnentiere geben. Durch den Klimawandel wird es vermutlich künftig grundsätzlich mehr davon geben. Keine erfreuliche Entwicklung, da die blutsaugenden Parasiten jede Menge Infektionskrankheiten übertragen können. Zu den beiden häufigsten gehören Borreliose und Frühsommer-Meningoenzephalitis (FSME). Während man sich gegen die zweitere Krankheit impfen kann, ist das gegen die erstgenannte unmöglich. Und beide Krankheiten sind keineswegs harmlos, sondern sollten unbedingt verhindert werden.

Wo sich Zecken wohlfühlen

Zecken leben quasi überall dort, wo es grün ist: in hohem Gras, im Gebüsch und im Wald. Aber nicht nur in der Wildnis, auch im städtischen Umfeld kommen Zecken vor – sei es in Parkanlagen, Kleingärten oder im Biergarten. „Die in Deutschland häufigste Zecke ist der gemeine Holzbock und kommt praktisch überall vor, wo es Pflanzen gibt," erklärt Susanne Glasmacher, Pressesprecherin beim Robert-Koch-Institut (RKI). Und sie erklärt auch, wie das Tierchen auf seinen Wirt trifft: „Die Zecke klettert auf eine exponierte Stelle wie einen Grashalm oder ein Gebüsch oder herumliegendes Totholz und wird bei Kontakt abgestreift." Und zwar das ganze Jahr über. Zwar sind Zecken besonders viel im Frühjahr und Herbst anzutreffen, aber eigentlich kommen die robusten Tiere mit Temperaturen ab acht Grad gut aus und werden dann aktiv.

Die Zecke liebt den menschlichen Körper, besonders wenn er leicht nach Schweiß duftet. Und hat sie jemanden erwischt, krabbelt sie auf dem Körper hin und her, bis sie ein gemütliches Plätzchen zum Stechen findet. Dort bleibt sie dann, ernährt sich vom Blut ihres Wirtes und wird dabei immer ein bisschen dicker. Lieblingsorte von Zecken sind weiche und warme Stellen wie in den Achseln, Kniekehlen und Armbeugen, am Haaransatz, hinter den Ohren und am Hals, am Bauch und im Genitalbereich.

Schutz vor Zeckenstichen

Um die Übertragung von Infektionskrankheiten zu verhindern, ist es am besten, einer Zecke gar nicht erst die Chance zu einem Stich zu geben. Grundsätzlich hilft es, lange Kleidung und feste Schuhe zu tragen. Plus: „Werden die Hosenbeine in die Socken gesteckt, ist die Zecke gezwungen, auf der Kleidung nach oben zu laufen, was ihre Auffindung erleichtert," erläutert Glasmacher. Auf heller Kleidung sieht man die dunklen Spinnentiere außerdem leichter als auf dunkler. Zeckenabwehrsprays schützen ebenfalls, jedoch immer nur für eine bestimmte Zeit. Nach einem Aufenthalt im Freien sollte der Körper gründlich nach Zecken abgesucht werden – insbesondere an den erwähnten Lieblingsstellen der Tiere. Idealerweise sucht man sich gegenseitig ab und duscht zusätzlich.

Zecken entfernen leicht gemacht

Hat die Zecke es doch geschafft und sich bereits festgesaugt, muss sie schnell entfernt werden. Denn je länger sie am menschlichen Körper verbleibt, umso höher ist das Risiko von Krankheitsübertragungen. Zur Beseitigung eignen sich verschiedene Werkzeuge, es gibt diverse Zangen, Schlingen und sogar Karten im Geldkarten-Format in Apotheken und Drogeriegeschäften. Auch eine normale Pinzette ist – richtig eingesetzt – eine Option.

Welches Produkt es auch ist: Das Wichtigste ist, dass die Zecke komplett herausgezogen wird und man dabei ruhig und kontrolliert vorgeht. Kein Öl, Klebstoff oder Alkohol sollte aufgetragen werden, auch das Herausdrehen ist nicht empfohlen. Ist die Zecke erfolgreich entfernt, sollte die Einstichstelle desinfiziert und beobachtet werden. Ein leichter Juckreiz ist normal und kann durch

Susanne Glasmacher, Biologin und Pressesprecherin des Robert-Koch-Instituts (RKI)

„Die in Deutschland häufigste Zecke ist der gemeine Holzbock und kommt praktisch überall vor, wo es Pflanzen gibt."

FOTOS: RKI, CONTEC

FSME-Impfung

Ein Teil Deutschlands ist bereits als FSME-Risikogebiet eingestuft. Es handelt sich vor allem um Bayern und Baden-Württemberg, aber auch in anderen Regionen ist die Gefahr der Übertragung von FSME erhöht. Wer in einem solchen Risikogebiet wohnt oder auch nur Urlaub machen möchte, sollte sich dagegen impfen lassen – diese Empfehlung gibt auch die Ständige Impfkommission STIKO. Die Kosten für die FSME-Impfung werden von vielen Krankenkassen übernommen, wenn man Bewohner eines Risikogebietes ist. Wer nur gelegentlich in Risikogebiete reist, muss rechtzeitig dran denken: Denn bis die Immunisierung vollständig ist, dauert es, die Impfung wird auf mehrere Dosen verteilt gegeben.

Die Zeckenkarte für den Geldbeutel, zum Beispiel von Aeroxon, Preis: 3,29 Euro. Alternativ gibt es auch Zecken-Haken, mit cleverem Dreh, hier von mosquito. Preis: 3,99 Euro.

Das Nobite-Textilspray schützt bis zu vier Wochen gegen Insekten und zwei Wochen gegen Zecken.
Preis: ca. 21 Euro.

Schützt bis zu acht Stunden vor Zecken: Das AntiBrumm Zecken Stopp-Spray mit spezieller Wirkstoffkombination. Preis: ca. 11 Euro (75 ml).

Der BugShield von GripGrap ist ein Insektenschutz-Cover für jeden beliebigen Fahrradhelm. Preis: 12,95 Euro.

Viele Fahrradhelme haben ein integriertes Fliegengitter. Im Bild der PURL-Y von Abus, Preis: 139,95 Euro.

kühlende Cremes beruhigt werden. Doch kommt es in den Tagen oder Wochen zu ungewöhnlichen Rötungen, sollte ein Arzt konsultiert werden. Eine ringförmige Rötung kann auf eine Borreliose-Infektion hinweisen. Auch wenn grippeähnliche Symptome auftreten (Fieber, Kopf- und Gliederschmerzen, Schwäche), ist ein Arztbesuch ratsam.

Wer länger unterwegs ist, beispielsweise auf einer mehrtägigen Radtour, sollte unbedingt ein Zecken-Entfernungswerkzeug bei sich tragen.

Stechmücken – harmlos oder doch nicht?

Abgesehen von Zecken gibt es verschiedene Insekten in Deutschland, die einem beim Aufenthalt in der Natur begegnen können. In der Regel übertragen diese keine schweren Krankheiten, dann sind die Stiche allenfalls lästig. Doch Susanne Glasmacher vom RKI weist daraufhin, dass in bestimmten Gebieten in Deutschland Stechmücken West-Nil-Fieber (WNV) übertragen können. Insbesondere in Ostdeutschland kam es in den vergangenen Jahren immer wieder zu Infektionen, einen Impfstoff gibt es gegen die bei uns noch seltene Krankheit bislang nicht. Sie empfiehlt daher „besonders Personen, die aufgrund hohen Alters oder Immunschwäche ein erhöhtes Risiko haben durch eine WNV-Infektion schwer zu erkranken“, sich gut vor Mückenstichen zu schützen.

Unangenehm sind zudem die Stiche der Asiatischen Tigermücke, die ebenfalls aus wärmeren Gegenden kommt und an ihrer besonderen schwarz-weißen Musterung erkennbar ist. Über Südeuropa kommend ist diese mittlerweile auch in einigen Teilen Deutschlands zuhause. Im Gegensatz zur heimischen Stechmücke ist die Tigermücke nicht nur zur Dämmerung aktiv, sondern auch in der Mittagshitze. Und sie kann potentiell gefährliche Tropenkrankheiten wie das Dengue-Fieber übertragen, das Risiko ist aber sehr, sehr gering. In den in Deutschland gefangenen Tigermücken wurden bislang keine Krankheits-

FOTOS: HERSTELLER

Das Schlauchtuch von BUFF mit „Insect Shield“ bietet Schutz vor Moskitos, Zecken, Ameisen, Fliegen, Grasmilben und Zuckmücken. Preis: 24,95 Euro.

Von Swiza gibt es ein Schweizer Taschenmesser mit Zeckenentferner. Preis für das Modell TT05 R in der L’Épicéa Matt Edition: 67 Euro.

Nächtlicher Schutz vor Insekten durchs Innenzelt. Im Bild: MSR Hubba Hubba Bikepacking-Zelt. Preis für Zwei-Personen-Modell: 630 Euro.

Das Ballistol Stichfrei gibt es auch als „Sensitiv“ für Allergiker. Schützt vor Stechmücken, Zecken und Bremsen. Preis: 9,98 Euro.

Der französische Messerspezialist Opinel hat ein Modell mit integriertem Zeckenentferner im Sortiment. Das No. 12 Explore kostet 44,95 Euro.

Von P. A. C gibt es gleich eine ganze Reihe an Produkten mit „Anti Insect Technologie“. Z. B. Funktionssocken wie den Running Sock, Preis: 16,95 Euro.

erreger nachgewiesen, in anderen europäischen Ländern wie Italien sind jedoch bereits Übertragungen von Dengue-Viren festgestellt worden.

Schutz vor Stechmücken auf Radtour

Wie können sich nun Radfahrer vor Stechmücken schützen? Ähnlich wie bei Zecken helfen langärmlige Oberteile mit hohem Kragen sowie lange Hosen und feste Schuhe. Helme mit eingebautem Mückengitter verhindern, dass sich Tiere durch den Fahrtwind am Kopf „verirren“. Mücken-Abwehrsprays auf der Haut sowie auf Bekleidung kann temporär Tiere abhalten. Clever sind auch Kleidungsstücke mit eingebautem Insektenschutz: Hier sind die Textilien mit einem für Menschen nicht wahrnehmbaren, aber für Insekten abschreckenden Duft ausgestattet.

Ganz besonders relevant wird das Thema beim Übernachten in der Natur. Wer in Gebieten mit einem hohen Stechmücken-Aufkommen zeltet oder gar biwakiert, packt am besten ein Moskitonetz ein. Übrigens: Mücken orientieren sich rein am Geruch, sie werden – auch weil sie nicht besonders gut sehen – von Lichtquellen nicht angelockt.

JOHANNA NIMRICH

FOTOS: HERSTELLER

Das Hirn von Specialized liegt in der Schweiz

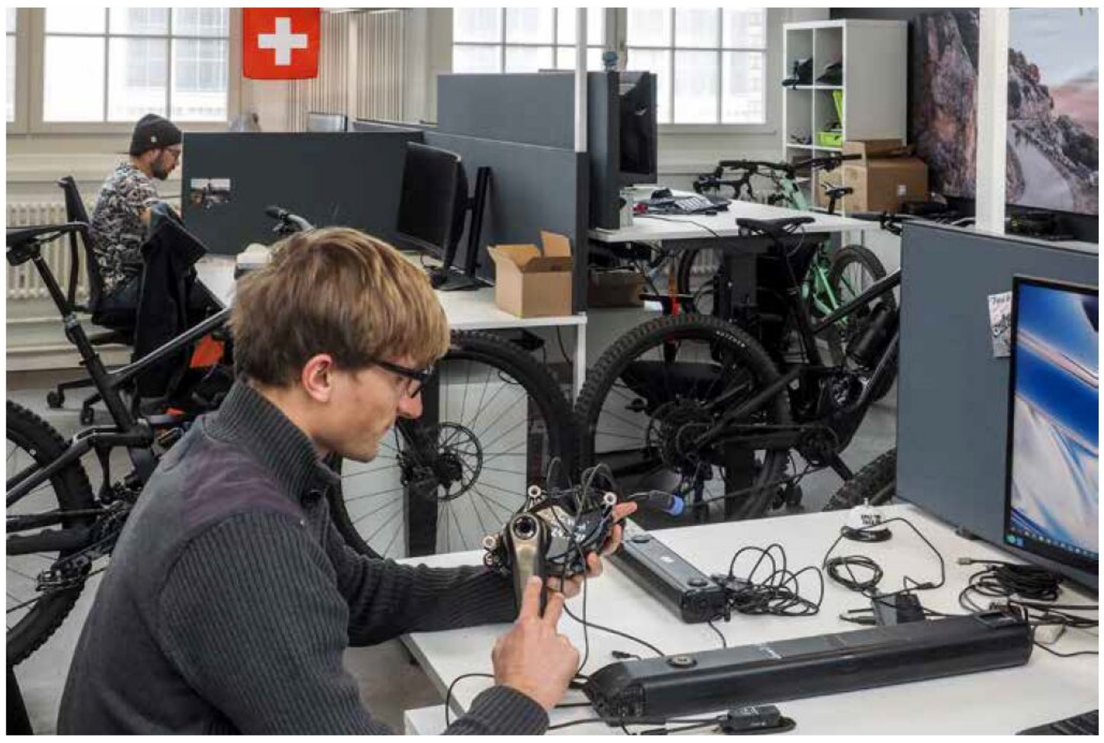
Am Puls der Entwickler

In der Schweiz werden mit Flyer und Stromer international renommierte E-Bikes produziert. Kaum bekannt ist hingegen, dass in unserem Nachbarland auch eine der wichtigsten E-Bike-Entwicklungsstätten sitzt – das Specialized Innovation Centre in Cham. „Speci“ mag als US-Pioniermarke gelten, doch die E-Bikes sind inzwischen „engineered in Switzerland“.

Die umgenutzte alte Papierfabrik Cham bietet mit ihrem Industrie-Charme ein kreatives Umfeld.

Mike Sinyard himself lanciert 2012 in Valencia das erste in der Schweiz entwickelte E-Bike Turbo S.

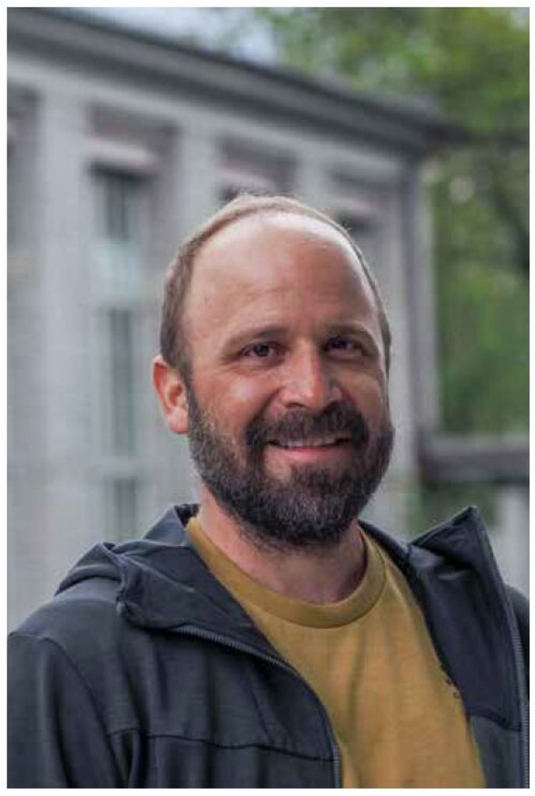
FOTOS: PETER HUMMEL; SPECIALIZED



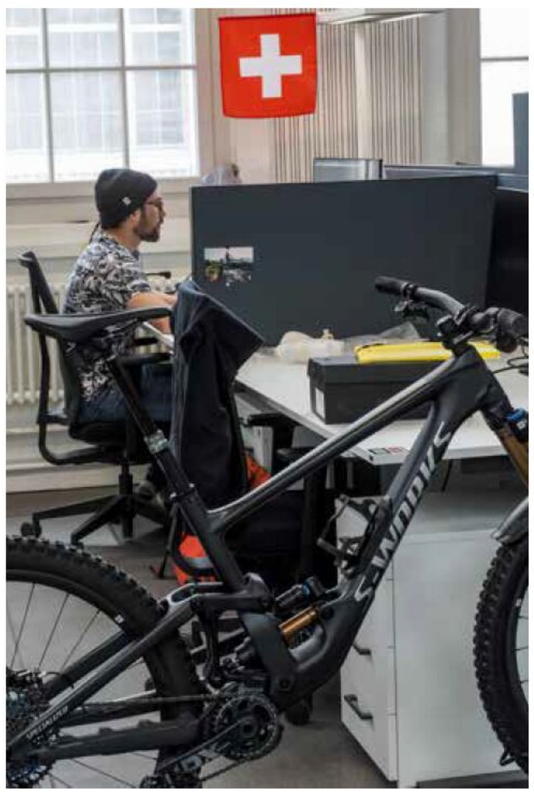
Abteilung Quality und System Integration.

Julian Kumle, Test Developement Engineer.

Luca Hornikova, System Architect, am Batterieprüfstand.



Marco Sonderegger, Director Turbo Product Experience.



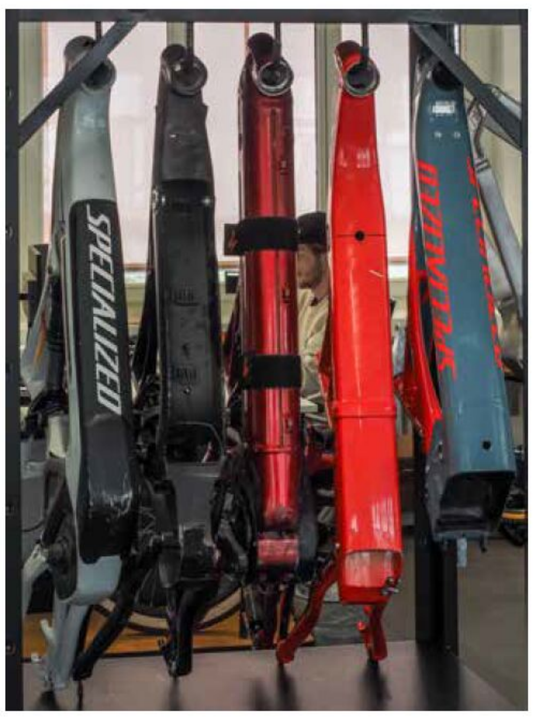
Abteilung Electronic System Engineering.

Pedelecs are not our business“, erklärte Specialized Gründer Mike Sinyard 2008. Doch weil in den nächsten Jahren so gut wie alle führenden Sportmarken ins Stromgeschäft eingestiegen waren, änderte der Boss doch noch seine Meinung. In Cham in der Zentralschweiz, und damit in Zentraleuropa als Nabel der E-Bike-Welt, wurde in aller Stille ein potentes R&D-Team zur Entwicklung eines E-Bikes eingesetzt. 2012 folgte in Valencia ein pompöser Launch des ersten Modells Turbo S. Noch da relativierte Sinyard den späten E-Einstieg: „We are not late but early with the right product“. Damit hatte er zum einen recht: Das Turbo S war das erste vollintegrierte E-Bike; der Go Swissdrive-Heckmotor erfüllte seinen Zweck für diesen schnellen Stadtflitzer damals prima. Doch wieder lehrte ihn die Geschichte eines Besseren: Elektro-Lorbeeren

Der Motorenprüfstand mit neuem Motor SL 1.

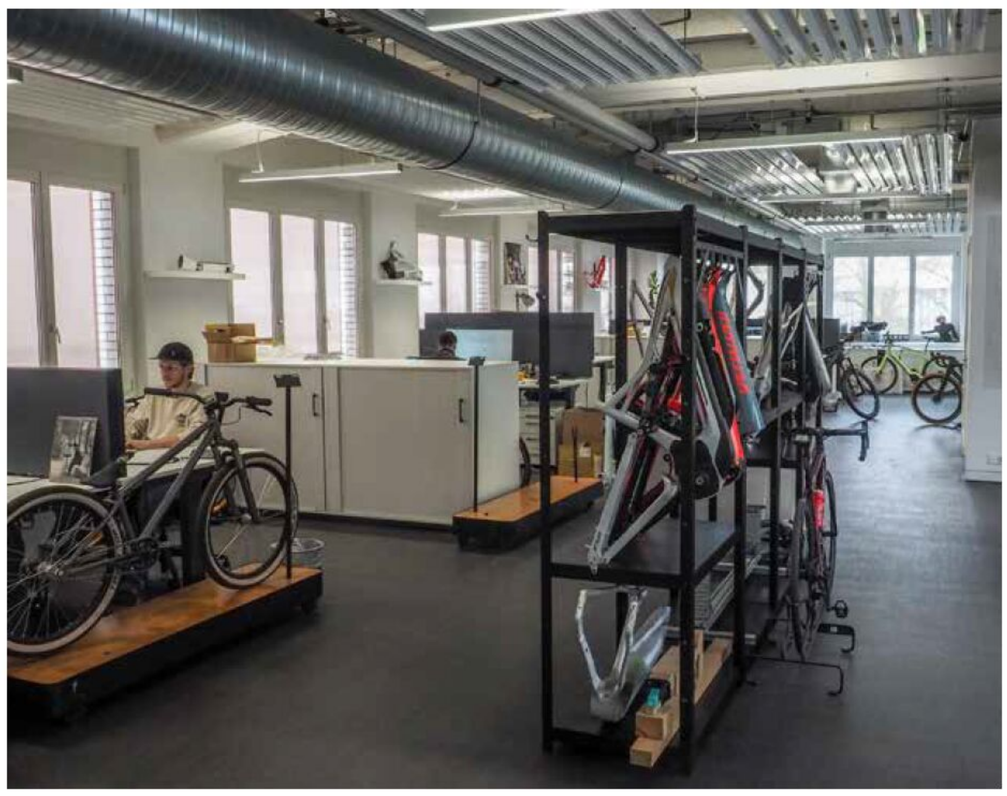
FOTOS: PETER HUMMEL

Das Innovation Centre zeigt alle Produktreihen der Specialized-Turbo-Bikes vom ersten Modell bis zu den aktuellen Reihen. Auch die Zukunft ist hier schon gegenwärtig – für externe Augen, vor allem Journalisten – aber natürlich nicht sichtbar.



50 Jahre History.

Abteilung Produkt Management, Rahmenbau und Qualitätssicherung.



konnte sich eine imageträchtige Marke vor allem mit E-MTBs holen. Daran arbeitete in der Tat auch Specialized bereits mit Vollgas:

2015 erschien das erste E-MTB Levo, das mit seinen eigenen Lösungen und Leistungsmerkmalen sogleich zur neuen Benchmark für E-Mounties werden sollte. Doch warum hatte Speci als einer der Innovationstreiber diesen neuen Überflieger nicht gleich mit einem eigenen Antrieb bestückt? Falsche Frage: „Das ist ein Specialized-Motor, made by Brose“, erklärt Product Manager Marco Sonderegger dezidiert. Und weiter: „Wir entwickeln die Software, teilweise aber auch die Hardware selbst. Mit unserer großen Entwicklungstiefe haben wir als einer der ganz wenigen Anbieter die volle ‚Macht übers System‘ in eigenen Händen – auch Batterie, Kabelbäume, Display und die Bordkommunikation: Die App Mission Control und die Konfigurationssoftware Specialized Studio. Das ist sonst nur bei Bosch und Shimano der Fall, nicht aber bei Fahrradherstellern.“ In der Schweiz ist etwa ein Vergleich mit dem FIT-System von Flyer naheliegend; dort erfolge aber nur eine Integration von bestehenden Komponenten. Bei Specialized heißt das System Turbo, abgeleitet natürlich vom ikonischen ersten Elektromodell.

2016 erfolgte der Umzug von Specialized Europe GmbH mit dem „Cham Innovation Centre“ in die alte Papierfabrik an der Lorze, die nicht nur viel größer war, sondern mit ihrem industriellen Flair auch kreatives Flair ausstrahlt. Hier war zum einen die weltweite Elektro-Entwicklung angesiedelt, und zum andern Verkauf und Distribution der Region EMEA, also Europa (ohne DACH), der Nahe Osten und Afrika (Europe, Middle East, Africa); deren Arbeitsplätze wurden ab 2021 mehrheitlich nach Hünenberg verlegt. Seit 2019 gibt es auch einen zweiten Motor für Leicht-E-Bikes, die fünf SL-Produktfamilien, der auch in Cham entwickelt und bei Mahle hergestellt wird.

Ethnischer und technologischer Schmelztiegel

68 Angestellte aus 13 Ländern arbeiten im Cham Innovation Centre. In der Mehrzahl sind das Konstruktions- und Elektroingenieure, Industriedesignerinnen und Softwareentwickler. Etliche Fachkräfte seien aus der Automotive-Branche, weil sie ein persönliches Interesse an neuen Mobilitätsformen haben, erklärt Sonderegger, offiziell Director Turbo Product Experience. Er kam 2010 mit Jan Talavasek (heute Senior Director Turbo Innovation) von der Firmenzentrale Morgan Hill nach Europa zurück und leitet mit ihm und Dominik Geyer (Leader of Turbo) das R&D-Team. Cham kann unabhängig von der US-Zentrale operieren, es bestehe aber eine Koordination mit der Rahmenentwicklung drüben. Mike Sinyard habe Cham stets alle Freiheiten gelassen und schaue nun nur noch als Besitzer und nicht mehr operativer Chef gelegentlich vorbei.

FOTOS: PETER HUMMEL

Das Transportrad Turbo Porto ist das erste komplett am neuen Sitz in Cham entwickelte E-Cargo-bike von Specialized.

Drei Jahre Entwicklungszeit

Das Cham Innovation Centre ist mit Abstand die bedeutendste E-Bike-Entwicklungsstätte der Schweiz, größer als Flyer/FIT und Stromer; sie dürfte selbst global eines der führenden Zentren sein.

Und sie soll auch durch die vor zwei Jahren erfolgte Übernahme der Denk Engineering GmbH in Freiburg nicht tangiert werden. Diese werde wie auch seit bald zehn Jahren als Entwicklungs-und Kompetenzzentrum für analoge Rennrad- und Mountainbike-Plattformen tätig sein, insbesondere als Suspension- und Carbon-Experten. Noch nicht entschieden sei, in welchem Ausmaß die in den USA elektrisch wiederbelebte Citylinie Globe in Europa vertrieben werden soll.

Wohin soll die Elektro-Reise gehen? Wer in Cham den Kopf reinstreckt, wird doch eine Ahnung bekommen, was in drei Jahren angesagt ist? Denkste – natürlich waren bei unserem Besuch die Erlkönige nicht sichtbar respektive gewisse Räume gar nicht zugänglich. Immerhin lässt sich Marco Sonderegger entlocken, dass Kinder-E-Bikes vermehrt Thema werden könnten; persönlich finde er das eine gute Sache, da sie ganz neue Familientouren ermöglichen würden. Allerdings gäbe es da noch starke gesetzgeberische Einschränkungen (in der Schweiz erst ab 14 Jahren mit Prüfung erlaubt) – der Grund, weshalb auch E-Rennvelos nicht vom Fleck kämen, so schön ihr Modell Creo auch sei: „E-Renner wären erst in der schnellen Klasse ein Renner, was derzeit regulatorisch aber undenkbar sei. Wir konzentrieren uns deshalb auf das umso mehr gefragte E-Gravel Creo Evo.“

PETER HUMMEL

FOTOS: SPECIALIZED; JOJO HARPER/ SPECIALIZED

AUSBLICK

Reisen, Touren, Destinationen

106 **Reise-News**
Rund um die Welt mit dem Bike

110 **Fürstenhut & Gipfelkreuz**
Genussradeln im Fürstentum Liechtenstein

112 **Cooles Kaltern**
Radfahren auf der Weinstraße Südtirols

118 **Wellenreiten auf dem Fahrrad**
Das niederländische Rad-Paradies Zeeland

FOTO: ANTIE BERATO

Rund um die Welt

Alles, was interessant für eine Radreise ist.

Hartelijk welkom

Mit dem Rad zu Hollands schönsten Städten

Auf der neuen Radreise des Oldenburger Spezial-Veranstalters könnte man sich täglich neu verlieben.

Jeden Tag in eine andere Stadt, in romantische Grachten, stolze Mühlen, historische Zugbrücken und blühende Felder. Die Hauptstadt Amsterdam, Städtchen wie Gouda, malerische Dörfer – hier ist alles charmant und liebenswert.

Die Rückenwind-Rundreise „Hollands schönste Städte – Auf dem Fahrrad durch die Niederlande“ beginnt, na klar, in Amsterdam. Herrlich, das weit verzweigte Grachtensystem und die schmalen Häuser mit den typischen Giebelfassaden! Zum richtigen Genießen sollte man das Fahrrad erstmal im Hotel lassen und zu Fuß durch die engen Gassen schlendern.

Am nächsten Tag geht’s dann mit dem Rad in Richtung Haarlem, eine idyllische Stadt mit Windmühlen, Grachten und Zugbrücken. Hier läuft die Kamera garantiert warm. Auch auf der Strecke nach Zandvoort, immer an der Küste entlang, warten viele schöne Motive.

Auf der zweiten Etappe entlang der Nordseeküste laden Strandpromenaden zum Sprung ins Meer ein. Außerdem lohnt ein Abstecher zum Tulpenparadies Keukenhof. Und abends wird Den Haag erkundet. Breite Sandstrände, Dünen und grüne Parks machen es leicht, sich in die charmante Stadt zu verlieben.

Danach orientieren sich die Radler wieder landeinwärts. Zuerst steht die Universitätsstadt Delft auf dem Programm, international bekannt für das Porzellan „Delfter Blau“, dann Rotterdam. Moderne Architektur, historische Schiffe, spannende Seefahrtsgeschichte und maritime Atmosphäre – dem Zauber der Hafenstadt kann sich niemand entziehen. Gern würde man länger bleiben, aber die berühmten Windmühlen von Kinderdijk locken. Und das zauberhafte Käsestädtchen Gouda. Vielleicht ist ja gerade Markt (jeden Donnerstag), und hübsche Meisjes rollen große Käselaibe über den Rathausmarkt.

Mitten ins grüne Herz der Niederlande, durch ausgedehnte Naturlandschaften, vorbei an malerischen Dörfern und weitläufigen Poldern zieht sich der Radweg nach Utrecht. In der historischen Innenstadt laden gemütliche Restaurants und Bars zur Einkehr ein. Gerade recht, um schon mal Bilanz zu ziehen, bevor die Reise am nächsten Tag in Amsterdam zu Ende ist. Schön war’s. Zum Verlieben schön.

8 Tage _ 7 ÜF _ *ab € 999,-*. Ein Leihrad kostet für die Dauer der Reise ab € 99,-.

E-Bikes können günstig dazugebucht werden.

Weitere Infos und Buchungen im Reisebüro oder direkt bei:

RÜCKENWIND REISEN GMBH
Am Patentbusch 14
D-26125 Oldenburg
Telefon: 0441/4 85 97-0
www.rueckenwind.de

Radeln im Salzburger Land

Best of Radstadt

Radstadt – was für ein klingender Name in unseren radverliebten Ohren! Die „Alte Stadt in den Bergen“ ist eingebettet im oberen Ennstal und dennoch nur 70 km südlich von der Landeshauptstadt Salzburg gelegen.

Bei Genussradln rund um Radstadt geht es querfeldein durch unberührte Natur.

Stadt-Land-Berg: Bergwelt trifft hier auf Kultur und gelebte Traditionen.

Umgeben vom Dachstein-Massiv und den Radstädter Tauern trifft hier urbanes Flair auf faszinierende Bergwelt, Historie auf Moderne und E-Bike-Touren auf zahlreiche Genusstouren. Der Geheimtipp für Naturbegeisterte ist der Ennsradweg nach Flachauwinkl – entlang der Enns geht’s durch romantische Täler und historische Städtchen. Landschaftlich und kulinarisch ein rundum bergverwöhntes Highlight. Bei Kasnocken und Jausenplatte oder Picknick auf dem Weg ist es Liebe auf den ersten Biss und den ersten Tritt in die Pedale. „Des gfoit ma guat!“ Hier trifft urbanes Flair auf faszinierende Bergwelten – und allein schon der Stadtname verpflichtet dazu, die Radwege unsicher zu machen und auf einer traditionellen Alm einzukehren. Da kommen wir gleich auf den Geschmack für die nächste Radtour rund um Radstadt – in die Pedale treten & Genuss erleben passen hier einfach besonders gut zusammen.

Genuss-Destinationen

RADSTADT TOURISMUS / SALZBURGER SPORTWELT
radstadt.com

Auf den genussvollen Radurlaub spezialisiert
VELONTOUR
velontour.info

FOTOS: VELONTOUR

Bücher und Karten für die nächste Radtour

NEUERSCHEINUNG

DIE 25 SCHÖNSTEN E-BIKE-TOUREN ZWISCHEN RHEIN, MAIN UND LAHN
1. Auflage 2024
244 Seiten
17,95 €

NEUERSCHEINUNG

DIE 28 SCHÖNSTEN E-BIKE-TOUREN IN OBERBAYERN
1. Auflage 2024
244 Seiten
17,95 €

Alle Titel erhältlich im Buchhandel oder direkt beim Verlag:

bestellung@bva-bikemedia.de
www.fahrrad-buecher-karten.de

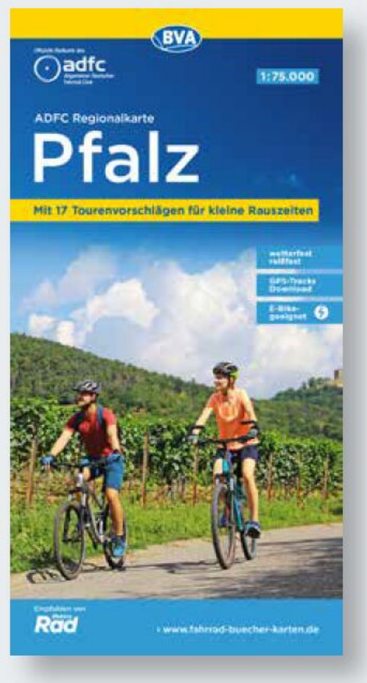
ADFC-Regionalkarte ELSASS
2. Auflage 2024
Maßstab 1:75.000
10,95 €

ADFC-Radtourenkarte BEGIEN/FLANDERN
2. Auflage 2024
Maßstab 1:150.000
11,95 €

ADFC-Regionalkarte ELBE/HAVEL
2. Auflage 2024
Maßstab 1:75.000
10,95 €

ADFC-Regionalkarte OSNABRÜCKER LAND
5. Auflage 2024
Maßstab 1:75.000
10,95 €

ADFC-Regionalkarte PFALZ NORD/ HUNSRÜCK/NAHE
2. Auflage 2024
Maßstab 1:75.000
10,95 €



ADFC-Regionalkarte PFALZ
5. Auflage 2024
Maßstab 1:75.000
10,95 €

ADFC-Regionalkarte MÜNCHEN/ALPEN-VORLAND
8. Auflage 2024
Maßstab 1:75.000
10,95 €

Radwanderkarte KREIS WESEL
Überarbeitete Neuauflage
Maßstab 1:50.000
9,95 €

Radwanderkarte RHEIN-KREIS-NEUSS
8. Auflage 2024
Maßstab 1:50.000
9,95 €

FOTO: TOM LAMM

Rein in den Flow

Bike-Touren für jeden Geschmack

Raus aus dem Hamsterrad und rein in den Flow, das ist das Motto der JUFA Hotels Rad-Rauszeit. Ob im Bikepark, auf dem Rennrad oder dem E-Bike, sportlich oder genussvoll – sobald die Landschaft an einem vorbeizieht, ist alles im Reinen!

In den JUFA Hotels sind Rad-Enthusiasten bestens aufgehoben. Worauf Sie auch Lust haben – genüsslich mit dem E-Bike, auf Entdeckungstour beim Radwandern, rasant Downhill mit dem Mountainbike, ausdauernd auf dem Rennrad oder im Adrenalinrausch im Bikepark –, die Bike-Regionen rund um die JUFA Hotels in Deutschland, Österreich, Liechtenstein und der Schweiz lassen für Aktivurlauber keine Wünsche offen.

www.jufahotels.com

© POV_Robert Herbst

Alles außer Hamsterrad

JUFA HOTELS

Raus aus dem Alltag,
rein in den Radurlaub!

Egal ob am **Rennrad, E-Bike** oder dem **Gravelbike**: Zwischen den Weinbergen, auf Passstraßen oder auf Rad-Wanderwegen wie dem Mur- oder Ennsradweg bleibt der Alltag hinter euch.

Runterschalten und das Leben genießen – mit der JUFA Hotels **Bike-Rauszeit** in über 20 JUFA Hotels in **Österreich**, **Deutschland** und der **Schweiz.**

jufahotels.com/rauszeit-radurlaub

Jetzt Radurlaub buchen

Fürstenhut & Gipfelkreuz

Genussradeln im Fürstentum Liechtenstein

Klein, aber oho – so präsentiert sich der viertkleinste Staat Europas, wenn's ums Genussradfahren geht. Denn im Fürstentum Liechtenstein geht es von imposanten Natur-Radwegen bis zu anspruchsvollen Alpin-Touren auf bis zu 2.100 m. Die 158 km² große Monarchie in den Alpen zeugt von landschaftlicher Vielfalt, regionalen Spezialitäten und ganz großer Radleidenschaft. Jede Menge Gründe also, den viertkleinsten Staat Europas einmal genauer unter die Lupe zu nehmen.

Ein kleines Land mit großer Vielfalt. Die Gründe, warum Liechtenstein auf der Bucket List ganz oben steht, sind vielfältig – etwa ein Interesse an glamourösen Adelsgeschlechtern, die Liebe zu mittelalterlichen Burgen & Schlössern oder aber zu imposanten Alpenlandschaften. Oder schlichtweg der Wunsch nach einer überschaubaren Rad-Urlaubs-Destination, die auf kleinstem Raum enorm viel zu bieten hat. Denn ganz Liechtenstein, das kleine Fürstentum in den Alpen, steckt voller überraschender Kuriositäten und lässt sich wunderbar mit dem Fahrrad auf kurzen Wegen erkunden. Denn genau dies ist im sechstkleinsten Staat der Welt und gleichzeitig viertkleinsten Staat Europas – vor Andorra und Malta, jedoch nach den Zwergenstaaten Monaco und dem Vatikanstaat – möglich: Lediglich 25 Kilometer ist das Fürstentum lang, 12 Kilometer breit und 158 km² groß. Und doch schlängeln sich sage und schreibe 220 km Radwanderwege mittendurch.

Genussradfahren quer durch die Weinberge bietet Entspannung pur.

Sanfte Talradtouren durch Liechtenstein – oder auch mal auf bis zu 2.100 Meter.

Pausen müssen sein – am liebsten im schattigen Schlossgarten.

Kleiner Nachbar ganz groß

Zwischen den Schweizer Kantonen St. Gallen und Graubünden sowie dem österreichischen Bundesland Vorarlberg direkt am Rhein gelegen, beeindruckt Liechtenstein im Zentrum des Alpenbogens trotz seiner überschaubaren Größe mit einer beeindruckenden Naturvielfalt, unterschiedlichen regionalen Spezialitäten und außergewöhnlichen Fahrradrouten. Und überzeugt dabei mit malerischen Dörfern, mittelalterlichen Burgen, lebendiger Kultur, die von der 300-jährigen Geschichte des Fürstentums zeugt, und majestätischen Berggipfeln. Der höchste Berg, der Grauspitz, ragt mit stolzen 2.599 m über den Meeresspiegel hinaus. Das Oberland und

Naturvielfalt Liechtensteins: Sowohl Oberland als auch Unterland sind sattgrün.

Im kleinen Fürstentum radeln wir auf den Spuren der Ritter, Monarchen & Winzer.

Unterland sind dabei vor allem eines: grün. Rund 40 % sind Waldfläche, 30 % landwirtschaftliche Fläche und 15 % sogenannte „unproduktive Fläche“. Dies bietet genügend Spielraum für naturverbundene Genussradfahrer. Und zwischen hohen Bergen und tiefen Tälern er-fährt man auch noch lebendige Zeitgeschichte an jeder Ecke.

Fürstlich durch die Alpen radeln

Der Alpenmonarchie und einem der ältesten Adelsgeschlechter in Europa nähert man sich standesgemäß hoch zu Ross, mit dem Fahrrad. Am besten über die Fünf Schlössertour: Die historischen Gemäuer stehen bei dieser Highlight-Radtour in Sichtweite zueinander und sind innerhalb weniger Stunden mit dem Rad erreichbar. Ausgangspunkt ist Vaduz, die Hauptstadt des Fürstentums am Rhein. Über die Energiebrücke wird der Rhein überquert und schon geht es grenzüberschreitend nach Buchs in der benachbarten Schweiz. Schloss und Städtchen Werdenberg sind größtenteils noch im Originalzustand aus dem 13. Jahrhundert. Weiter geht es zur Burgruine Wartau – die Steigung lässt sich mit dem E-Bike leicht bewältigen. Nächster Halt ist das Schloss Sargans. Danach führt die Strecke wieder zurück nach Liechtenstein. Bereits von weitem ist nun die imposante Burg Gutenberg in Balzers zu erkennen: Erbaut im 13. Jahrhundert thront die Burg auf einem über 70 Meter hohen Felssporn. Auf gemütlichen Radwegen geht es schließlich wieder zurück zum Ausgangspunkt in Vaduz. Wartet nur mehr der letzte Programmpunkt: Liechtensteiner Spezialitäten wie etwa süße Teeringl verkosten!

Majestätischer Kulinarik-Rad-Genuss

Über 100 Winzer gibt es in der Fürstenmonarchie entlang der Radwege zu entdecken – darunter auch das fürstliche Weinerlebnis in der Hofkellerei. Und für die perfekte Kulinarik-Tour durch Liechtenstein darf ein Einkehrschwung mit den typischen deftigen Kasknöpfle mit Käse oder Apfelmus oder aber der süßen Versuchung der Fürstenhütchen – zarte Pralinen aus Milchschokolade – nicht fehlen. Jede Menge dieses verführerischen fürstlichen Genusses lässt sich entlang der RheinWelten Liechtenstein Kulinarik-Tour einsammeln: Von Vaduz geht es über 33 gemütliche Kilometer in die weiten Ebenen im Norden des Landes bis nach Ruggell. Die fürstliche Hofkellerei, die Kaffeerösterei Demmel, die lokalen Winzer in den Weinbergen und das Liechtensteiner Brauhaus & Braustube in Schaan sind nur ein paar der Kulinarik-Must-Stopps. Aber auch landschaftlich hat die Kulinarik-Tour einiges zu bieten: für den wunderbaren Ausblick aufs Rheintal und bis zum Bodensee sollte man am Schellenberg einen Stopp einlegen.

Ein Land. Ein Weg.

Wer die Alpenmonarchie auf einen Satz in seiner Gesamtheit erleben möchte, schwingt sich am besten am Liechtenstein-Weg in den Sattel. Weltweit einzigartig, führt der Weg auf 83 km durch das ganze Land. Gespickt mit vielen Sehenswürdigkeiten, idyllischen Rastplätzen, malerischen Dörfern und Naturschutzgebieten lernt man auf der Strecke Land & Leute kennen. Von der südlichsten Gemeinde Balzers geht es über das Walserdorf Triesenberg in den Liechtensteiner Hauptort Vaduz und im stetem Auf und Ab bis zum Zollamt in Schaanwald an der Grenze zu Österreich. Die abwechslungsreiche Strecke teilt sich dabei in drei gemütliche Etappen, um die Sehenswürdigkeiten wie das Schloss Vaduz und die kulinarischen Höhepunkte entlang des Weges in aller Ruhe auskosten zu können. Idealer Wegbegleiter ist die kostenlose und preisgekrönte App „LIstory“, die uns nicht nur den Weg weist, sondern uns mit Augmented-Reality-Inhalten digital in die Geschichte und Kultur Liechtensteins eintauchen lässt.

Unser Fürstentum-Fazit: Klein, aber oho! Es lohnt sich, das kleine Fürstentum genauer unter die Lupe zu nehmen und sich mit dem Drahtesel auf die Spuren der Ritter, Monarchen und Winzer zu begeben. Denn der 158 km² kleine Staat bietet entspanntes Tal-Radeln am Rhein, E-Biken auf imposanten Natur-Radwegen bis auf 2.100 m und den abwechslungsreichen Liechtenstein-Weg quer durchs Land. Alpines Bergpanorama inklusive.

INFO

Genuss-Destination Liechtenstein

Liechtenstein Marketing **tourismus.li**

Highlighttouren Lichtenstein

FÜNF-SCHLÖSSER-TOUR
Schwierigkeit: Leicht
Distanz: 43,5 km
Höhenmeter: 306 m

RHEINWELTEN KULINARIK-TOUR
Schwierigkeit: Mittel
Distanz: 32,8 km
Höhenmeter: 353 m

LIECHTENSTEIN-WEG
Schwierigkeit: Mittel
Distanz: 83 km
Höhenmeter: 1.614 m

Auf den genussvollen Radurlaub spezialisiert
Velontour **velontour.info**

FOTOS: MIRIAM MAYER / CHRISTOPH SCHÖCH

Südtirol

Cooles Kaltern

Der Ort an der berühmten Weinstraße Südtirols ist das perfekte Basislager für genussreiche Touren mit dem E-MTB. Eine Verkostung der edlen Tropfen nach den „Ausritten“ ist Pflicht – am besten in den Mitgliedsbetrieben der Vinum-Hotels, wo sich alles um vergorenen Traubensaft dreht.

Hoch über Kaltern herrscht an exzellenten Aussichtslogen kein Mangel: Vom Gipfel des Monte Roen blickt man tief in das Gipfelmeer der Dolomiten.

In den unteren Etagen cruisen E-Piloten gemütlich entlang blühender Wiesen.

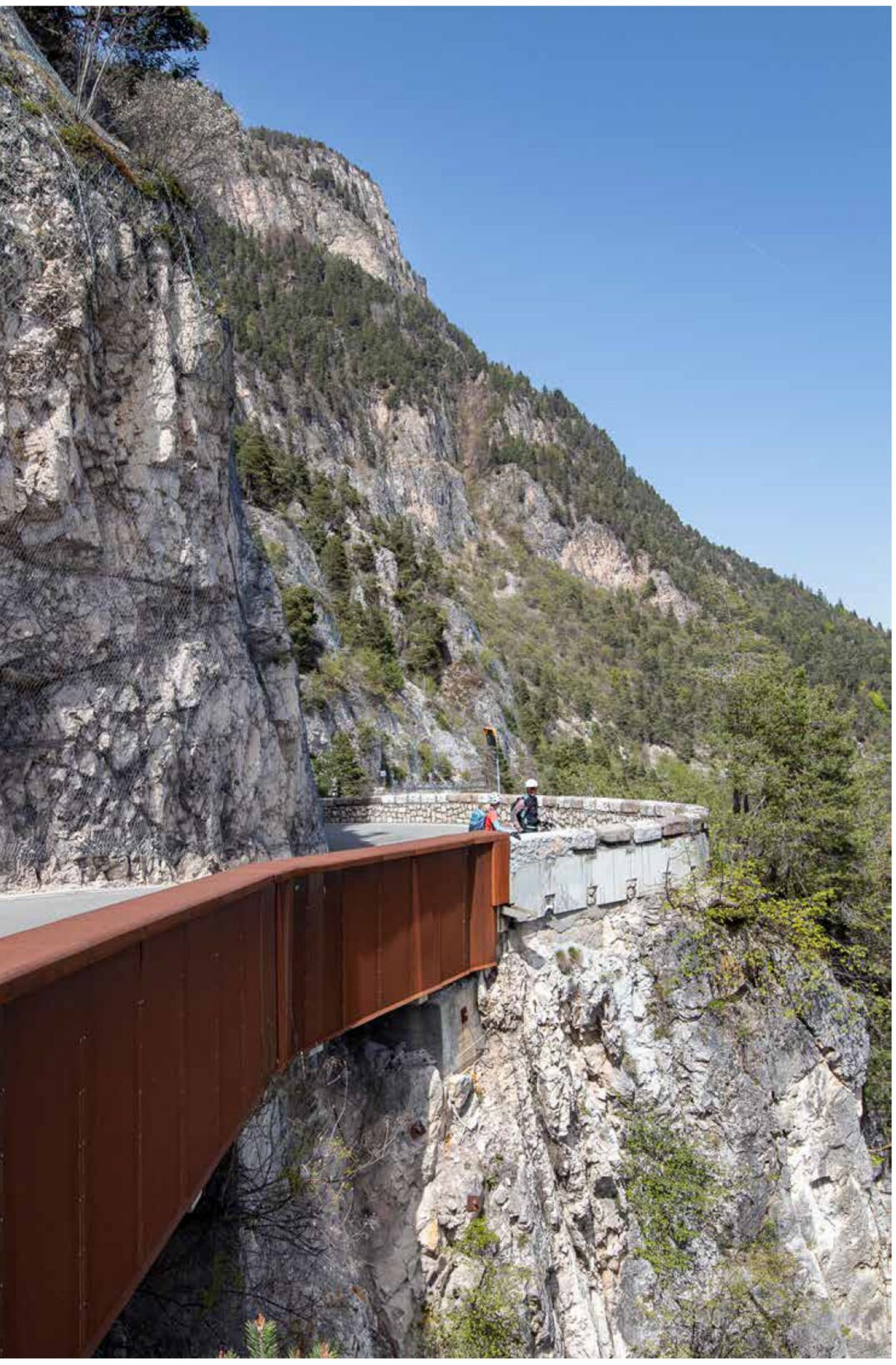
Aprés-Ski mag in den unseligen Zeiten der Pandemie etwas in Verruf geraten sein. Après-Bike hingegen ist mehr denn je gesellschafts- und mehrheitsfähig. Vor allem in Südtirol, wo sich alles um den guten Geschmack dreht. Und deshalb war klar, dass wir unsere erste Ausfahrt auf der Terrasse eines Restaurants beenden würden, das direkt am Kalterer See liegt. Guide Florian Dorigoni fackelt nicht lange und bestellt gleich eine ganze Flasche Weißburgunder Riserva vom Weingut Niklas im Überetsch. „Die geht schon weg“, meint er mit einem Augenzwinkern, während wir uns die kleinen Grüße aus der Küche schmecken lassen. Florians Auswahl ist ein hundertprozentiges Match, was nicht verwundert, denn er bewirtschaftet als Hobby-Winzer selbst einen kleinen Weinberg.

Als wir nach eineinhalb Stunden die Helme aufsetzen, fragen wir ihn, ob er uns jetzt gleich wegen Trunkenheit am Lenker festnehmen werde. Schließlich war er vor seiner Karriere als MTB-Guide bei den Carabinieri. Er grinst nur und meint, dass wir die hundert Meter zur Pension Leuchtenburg, wo wir wohnen, zur Not auch schieben könnten. Nun, so schlimm ist unser Zustand dann doch nicht. Wir freuen uns aber darauf, gleich in den noch ziemlich kalten See zu hüpfen, was den Kopf wunderbar klar macht. Anschließend wärmen wir uns in der Outdoor-Sauna mit Blick auf den See wieder auf. Das Beste dabei: Die Pension Leuchtenburg hat einen eigenen Seezugang, exklusiv für Hausgäste, was am Lago di Caldaro die große Ausnahme ist. Später dösen wir auf den Sonnenliegen ein und lassen im Traum die Tour Revue passieren, die uns zu den Montiggler Seen führte.

Das kupierte und nicht allzu ruppige Gelände dort war perfekt geeignet für den ersten Tag, zum Einfahren. Vor allem mit den E-Bikes brachte es Genuss pur, die flowigen Trails unter die Stollenreifen zu nehmen und in dem Märchenwald um enge Kurven zu zirkeln. Am Aussichtspunkt auf dem Mitterberg, diesem aus Vulkangestein bestehenden 14 Kilometer langen Bergrücken, der zum Etschtal hin jäh fast 400 Meter senkrecht abbricht, hatten wir eine kurze Pause eingelegt. Vorsichtig linsten wir über die Kante hinunter zur Autostrada, wo mit Bikes bepackte Autos gen Süden und zum Lago düsten. „Die verpassen was“, hatte Florian mit einem Schulterzucken gesagt. Tja, auch wir waren hier schon oft vorbeigefahren, völlig zu Unrecht, wie wir zugeben mussten. Bei den Montiggler Seen machten wir eine zweite Pause, cruisten weiter bis Eppan, füllten am Dorfbrunnen unsere Wasserflaschen, kurbelten hinauf zur Gleifkirche, um dann zielsicher das Restaurant am See anzusteuern.

Weinbau spielt hier eine zentrale Rolle. Und mit dem E-Bike darf man sich ruhig ein Glas – oder zwei – gönnen, oder?

FOTOS: ANTIE BRAITO / GÜNTER KAST



Die Mendelpass-Straße wurde verwegen in den Fels gebaut. Wenn ab dem Vormittag die Motorradfahrer anrücken, sollte man hier allerdings Reißaus nehmen.

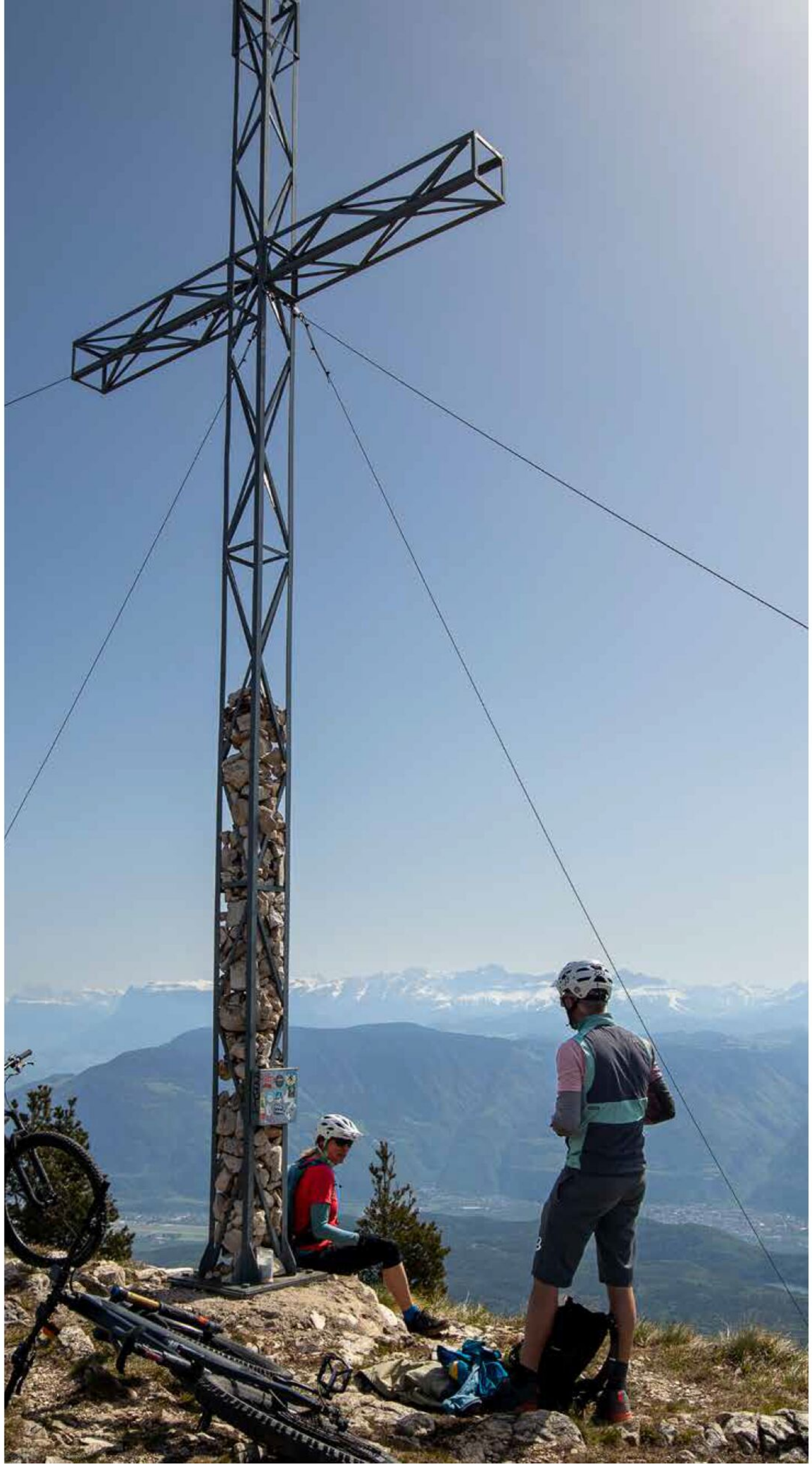
Am Mendelkamm gibt es feine Forstwege und auch Trails zu entdecken – am Horizont sieht man sogar die Brenta.

Einkehren in der Burg Hocheppan ist Pflicht nach der Tour!

Katharina „Kat“ Sparer und Jan Waldner, die jungen Gastgeber der erst im April 2023 eröffneten Pension Leuchtenburg, haben mit Radfahren nicht so viel am Hut, dafür aber ganz viel mit vergorenem Traubensaft. Kat ist ausgebildete Sommelière mit vier Jahren Bordelais-Erfahrung und hat an diesem Abend mehrere Jungwinzer eingeladen, die ausschließlich die sehr im Trend liegenden Naturweine keltern, frei nach dem Motto: „Don’t panic, if it’s organic!“. Auch diese Tropfen wollen natürlich verkostet werden. Und so ist es schon weit nach Mitternacht, als wir die Bike-Helme an diesem Tag endgültig an die Garderobe hängen. Apropos „hängen“: Haben wir eigentlich die Ladegeräte an die Akkus der Räder gestöpselt? Lieber noch mal runter in den Holzschuppen und nachsehen. Okay, passt. Gute Nacht, John-Boy!

Den Durst löschen wir nicht mit Wasser aus unseren Flaschen, sondern mit dem selbst gekelterten Vernatsch des Lenzenhofs. So lässt sich leben!

Anderntags brauchen wir tatsächlich volle Batterien. Florian würde uns am liebsten alle Bike-Hotspots und -Spielwiesen zeigen, die der südlichste Zipfel Südtirols zu bieten hat. Doch zuerst führt er uns noch zu den sogenannten Eislöchern am Fuß des Gand-Berges. Hier gedeihen in einem von Felsbrocken übersäten Wald auf 500 Meter über dem Meer Pflanzen, die normalerweise erst ab 1200 Meter im Gebirge wachsen. Tatsächlich fühlt es sich an, als ob wir in einen Kühlschrank geraten sind. Aber wie kommt’s? „Ist eine sogenannte Windröhre“, erklärt Florian. „Rund um die Eislöcher liegen Massen von Porphyr-Schutt. An den oberen Öffnungen der Blöcke fließt warme Luft hinein, die am Fels abkühlt. Die kalte Luft ist schwerer, fällt nach unten und entweicht an den Öffnungen des Gesteins wieder.“ Selbst im Hochsom-



Vom Mendelkamm reicht der Blick bis nach Bozen, wo Etsch und Eisack zusammenfließen.

Guide Florian liebt es, mit seinem E-MTB die Grenzen auszuloten und Stufen zu fahren – berg-ab UND bergauf.

Die Montiggler Seen verstecken sich oberhalb von Kaltern.

mer kann man hier dank dieser Öko-Klimaanlage ohne Kühltasche Picknick machen. Weil wir gegen einige zusätzliche Plusgrade aber nichts einzuwenden hätten, nehmen wir schnell Reißaus und wenden uns nach Süden.

Auf der rechten Seite des Etschtals geht es in munterem Auf und Ab bis nach Graun, mal auf Forstwegen, mal auf Singletrails. Den tiefblauen Kalterer See bewundern wir von hier oben aus einer ganz anderen Perspektive. Mittags kehren wir im Lenzenhof ein, einem typischen Buschenschank. Auf den Tisch kommen bei Wirtin Frieda, die übrigens selbst E-Bike-Fan ist, Gulasch mit Semmelknödeln und Hirten-Makkaroni. Den Durst löschen wir nicht mit Wasser aus unseren Flaschen, sondern mit dem selbst gekelterten Vernatsch des Lenzenhofs. So lässt sich leben. Während wir anstoßen, strahlen auf der gegenüber liegenden Talseite die Postkarten-Felsmassive der Dolomiten um die Wette. Latemar und Rosengarten sehen wie ein zerklüftetes Riff aus, das sie tatsächlich einmal waren. Der Schlern mit seinen Türmen aus Fels ist ein monumentaler Solitär, der wie eine mächtige Burg über dem Tal thront.

„Ohne Motor könnte ich diese Tour mit ihren steilen Rampen nur mit topfitten Leuten fahren.“

Wir merken: Florian macht es einen Heidenspaß, Gästen seine schöne Heimat auf zwei Rädern zu zeigen. Und das umso mehr, wenn er nicht ständig die Steigung und Prozentzahlen im Hinterkopf haben muss: „Ohne Motor könnte ich diese Tour mit ihren steilen Rampen nur mit topfitten Leuten fahren“, räumt er ein. Auch uns macht es mehr Spaß, diese Kurbel-Orgie mit ordentlich Kilometern und Höhenmetern mit E-Bikes anpacken zu dürfen. Selbst 2000 vertikale Meter sind mit 750-Watt-Akkus kein Problem, wenn man einigermaßen Haus hält und auf den Turbo verzichtet. Dass der Hintern trotzdem schmerzt, ist eine andere Sache. Und auch die etwas schweren Beine beweisen, dass E-Biken eben doch kein Sport für Faule ist. Zum Glück ist die Sauna in der Pension Leuchtenburg schon vorgeheizt.

FOTOS: GÜNTER KAST

TIPPS

www.suedtirol.info

Anreise

Über die Brennerautobahn bis zur Ausfahrt „Bozen-Süd“ und der Beschilderung bis nach Kaltern folgen.

Saison

April bis November

Touren-Infos

Unter **www.kaltern.com** kann man sich die GPS-Daten der Klassiker-Touren herunterladen.

Geführte E-MTB-Touren

Florian Dorigoni, Fleimstaler-Straße 55, Neumarkt, E-Mail: floriandorigoni@gmail.com, Telefon: +39-3313664006 – Der Lokalmatador kennt schier endlose viele Trails und Touren, die wir ohne Guide nie gefunden hätten.

E-Bike-Verleih

Sanvit in Eppan: www.sanvit.com

Schlechtwetter-Tipps

Shopping in Bozen und Besuch des Messner-Mountain-Museums Firmian auf Schloss Sigmundskron (**www.messner-mountain-museum.it**) sowie der „Salewa World Bolzano“ (**www.salewa.com/de-de/salewa-world-bozen**).

„Muga“ ist Chef und Kellermeister im Spitalerhof, der zu den Vinum Hotels Südtirol gehört.

Allzu viel Zeit für Wellness haben wir jedoch nicht, denn am Abend sind wir zum Dinner und zur Weinprobe im Stroblhof angemeldet. Nanu, waren wir heute nicht schon einmal hier? Richtig: Das renommierte Weingut samt Hotel befindet sich in Sichtweite der Eislöcher. Die Temperaturen, die uns zu frisch erschienen, sind für die Blauburgunder-Trauben in Verbindung mit dem besonderen Terroir genau richtig, um einen besonders charaktervollen Pino Nero hervorzubringen. Florian hatte nicht zu viel versprochen, als er uns einen wundervollen Abend mit fantastischen Weinen und feinsten Kreationen aus der Küche prophezeite.

Am folgenden Morgen drängelt unser Guide und empfiehlt, kurz einmal doch den Turbo zuzuschalten. Wir wollen nämlich die nächste Bahn erwischen, die uns zum Mendelpass hinaufkatapultieren wird. Klar, wir könnten uns auch auf der Serpentinenstraße nach oben schrauben. Aber zwischen Motorrädern und Wohnmobilen macht das nur mäßig Spaß. Außerdem haben wir so mehr Zeit, die Trails auf dem Hochplateau unsicher zu machen. Die bis zu 64 Prozent steile Standseilbahn gibt es schon seit 1903. Sie ist bis heute die steilste auf dem europäischen Festland und galt bei ihrer Einweihung als technologisches Wunderwerk. Sie lockte Wohlhabende und Adelige an, die sich am Pass in mondänen Hotels zur Sommerfrische einquartierten. Sie waren die einzigen, die sich so eine Fahrt leisten konnten. Die Bauern aus dem Grödner- und Eggental kamen höchstens zum Staunen vorbei. Der Skitourismus, der sie später einmal reich machen würde, lag damals noch in weiter Ferne. Die Musik spielte unten. Im Tal. Wo sich die Bischöfe von Brixen und Trient immer ein bisschen beharkten. Wo jeder den höchsten Kirchturm haben wollte. Von Florian wissen wir: Bekommen haben ihn die Traminer. Was wiederum die Kalterer ärgerte.

Am Pass biegen wir nach Norden ab und kurbeln noch einige hundert Höhenmeter weiter nach oben. Die Hotels, die vor gut hundert Jahren der letzte Schrei gewesen sein mögen, haben inzwischen reichlich Patina angesetzt. Dafür ist der Blick hinunter nach Bozen, wo Etsch und Eisack zusammentreffen, umso beeindruckender. Florian kennt hier oben einen feinen, ziemlich flowigen Trail, auf dem wir mal durch lichten Lärchenwald, mal über offenes Almgelände cruisen. Ja, wir sind hier bereits im Trentino – die Berge am Horizont sind die Brenta-Dolomiten, statt Deutsch wird endgültig Italienisch gesprochen. Und ja, hier ist Bärenland. Die Infotafeln mit Tipps

Eine perfekte Tour endet natürlich direkt am Kalterer See.

Die Pfarrkirche von Tramin ragt über das Rebenmeer hinaus.

Viele Touren locken mit alkoholhaltigen Versuchungen entlang der Strecke.

Der Klassiker ist zwar ein landschaftliches Highlight, aber nichts für schwache Nerven und Fahrtechnik-Legastheniker.

zum richtigen Verhalten bei einer Begegnung mit den großen Braunen machen das unmissverständlich klar. Florian schüttelt nur den Kopf. Als Ex-Polizist weiß er, dass mit Zeitgenossen, die auf Krawall gebürstet sind, nicht gut Kirschen essen ist – egal, ob Mensch oder Tier.

Bei der Abfahrt von unserer Aussichtsloge müssen wir einige Kilometer und Tiefenmeter auf der Mendelpass-Straße vernichten. Macht nichts. Schon bald biegt Florian wieder in den Wald ab, wo uns verwunschene Pfade bis fast vor die Haustür unserer Unterkunft bringen. Grinsend steigen wir von den E-Bikes. Was für eine Tag! Was für eine Tour! Dass der Monte Roen, der höchste Gipfel des Mendelkamms mit 2116 Metern, noch in ein weißes Kleid gehüllt ist, und wir die Königstour der Region mit ihrem 1800-Höhenmeter-Sinkflug, fast durchweg auf Singletrails, ausgelassen haben, stört uns nur wenig. Der Klassiker ist zwar ein landschaftliches Highlight, aber mit Stellen bis S3 und der „Mut-Passage“ am „Schwarzen Kopf“ eben auch nichts für schwache Nerven und Fahrtechnik-Legastheniker.

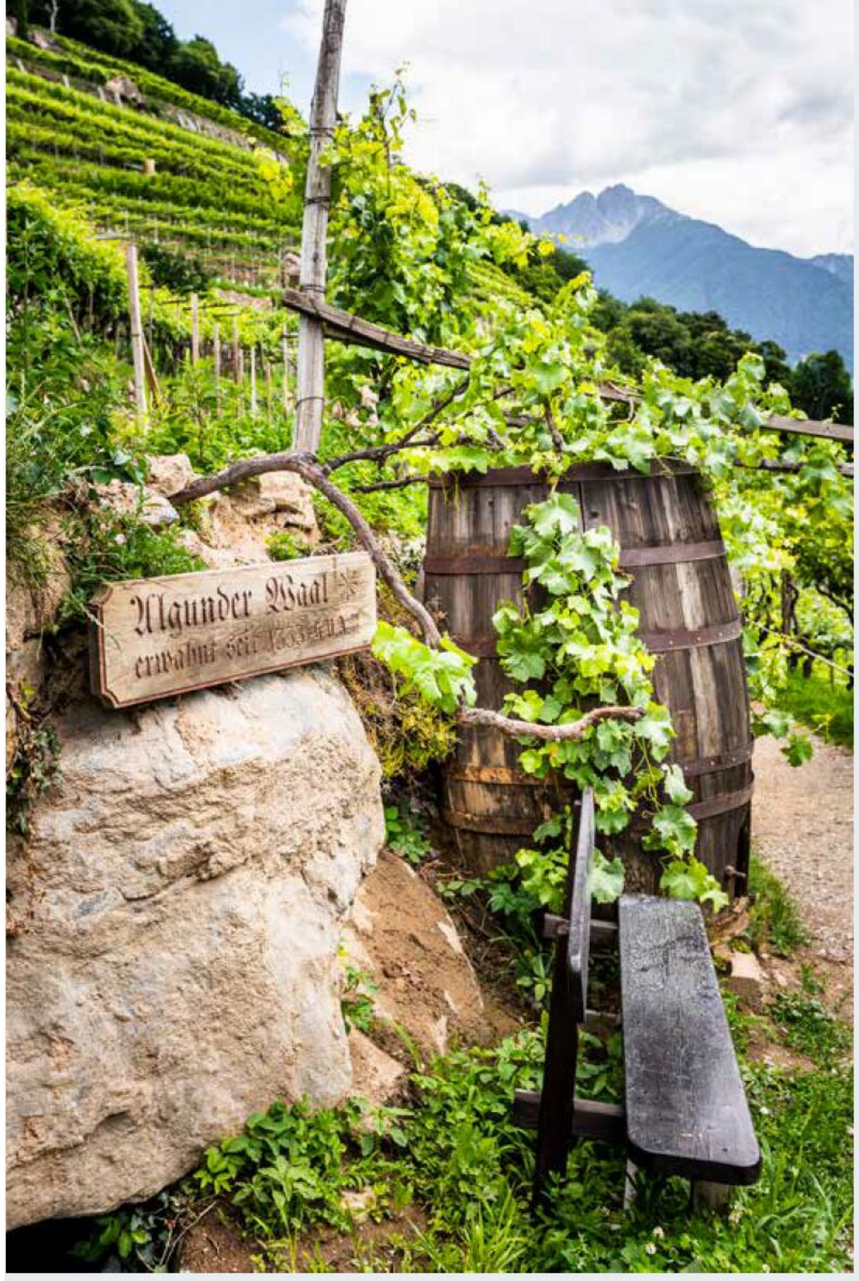
„Keine Sorge“, meint Florian, „wir haben auch in den unteren Etagen viel zu bieten.“ Als ob wir das nicht längst verstanden hätten. Klar, in Sachen Trail-Vielfalt können Kaltern, Tramin und Eppan nicht ganz mit dem Top-Bike-Revier Vinschgau mithalten, in Sachen Landschaft und Genuss aber sehr wohl. Da haben sie dank des mediterranen Klimas und der vielen Weingüter sogar die Nase vorn. Nicht umsonst gibt es in Kalterns Nachbar-Gemeinde Tramin einen „Gewürztraminer-Themenweg“. Ob man diesen legal mit dem E-Rad befahren darf, wissen wir nicht. Aber wir wissen ganz sicher: Er hat einen unverwechselbaren Charakter und steckt voller Überraschungen im Abgang: wie die Weine der Region und ihre herzlichen Bewohner.

GÜNTER KAST

FOTOS: GÜNTER KAST /TOBIAS KASER / ANTIE BRAITO / PETER VON FELBERT

Das Netz an Ladestationen ist vorbildlich – in ganz Südtirol.

Am Monte Roen geht die Sonne unter. Irgendwo im Süden geht es zum Gardasee.



Vinum-Hotels: Gut essen, noch besser trinken

In den 20 Vinum-Hotels in Südtirol spielt Wein die Hauptrolle – viele Gastgeber sind selbst Winzer und präsentieren den Gästen stolz ihre flüssigen Schätze bei Führungen durch ihre Weinberge und Keller. Dabei erklären Önologen, wie durch die fein austarierte Balance aus gewachsenen Traditionen und dem Einsatz modernster Kellertechnik Weine von Weltformat entstehen. Alle Vinum-Hotels befinden sich in einem der sieben Südtiroler Anbaugebiete, die von den Talsohlen bis auf mehr als tausend Meter hinauf reichen. Mehrere Mikroklima-Zonen und unterschiedliche Bodenverhältnisse erlauben eine einzigartige Vielfalt. Neben einheimischem Vernatsch, Lagrein und Gewürztraminer wachsen hier Merlot, Cabernet, Blauburgunder, Chardonnay, Weißburgunder, Sauvignon, Ruländer, Grüner Veltliner, Kerner und Riesling – Weltsorten, die aber stets mit Südtiroler Charakter überzeugen: mal frisch und fruchtig, mal elegant und langlebig.

Wer die E-Bike-Region rund um Kaltern entdecken möchte, kann zum Beispiel im Stroblhof in Eppan einchecken, oder in der Pension Leuchtenburg im Ortsteil Klughammer von Kaltern.

www.vinumhotels.com
www.leuchtenburg.it
www.stroblhof.it

Spielen mit dem Wind: die jährliche „Niederländische Meisterschaft im Gegenwind-Fietsen“ auf der Stormvloedkering ist etwas Sport und viel Spaß.

FOTO: ARIE KIEVIT

Das niederländische Rad-Paradies Zeeland

Wellenreiten auf dem Fahrrad

Im Flussdelta von Rhein, Maas und Schelde ist die niederländische Provinz Zeeland nicht nur ein Paradies für Zugvögel. Als Top-Region fürs Radfahren selbst in den radverliebten Niederlanden bietet Zeeland zahllose Touren mit Meer, Dünen, Natur und vor allem ohne Autos! „Wellenreiten“ auf dem Rad durch eindrucksvolle Dünen entlang eines kilometerlangen, wunderschönen Sandstrandes. Bummeln durch ein Reservat freilaufender Pferde im Wald der Boswachterij Westerschouwen oder Flamingos bestaunen im Grevelingenmeer. Das ist Zeeland.

FOTOS: GÜNTER JEKUBZIK

Zwischen Westenschouwen und Zierikzee: Endlos ungestörter Rad-Genuss zwischen Meer und Himmel.

Typisch für die Küsten der Niederländer: der Kampf mit den Elementen.

Im Naturparadies auf Brücken und Schleusen übers Wasser fahren. Malerische mittelalterliche Städtchen und das viele Kilometer lange Gezeitenkraftwerk „Deltawerk“, ein technisches Wunder gegen Sturmfluten. Auf traumhaften Radwegen am Meer und in den Dünen entspannen, stets getrennt vom Autoverkehr und top gepflegt. Zeeland lässt vor allem in der Nebensaison das Radfahren auf ideale Weise und vielfältig erleben.

Kleine Oosterschelde-Runde

Diese Startrunde hat ein Alleinstellungsmerkmal. Sie bietet die meiste Zeit eine faszinierende Aussicht auf sich selbst! Rund um das Grevelinger Meer („Zee“ auf Niederländisch ist das Meer, und „het Meer“ ist der See) sieht man immer die komplette Strecke am Horizont, vor allem die Blickpunkte an den Küsten: Die Türme „Plompe Toren“ und „Monstertoren“ sowie die ikonischen Bauwerke Zeelandbrücke mit den weit geschwungenen weißen Bögen und die Oosterschelde Stormvloedkering mit der wellenden Linie hydraulischer Stelzen, die im Falle einer Sturmflut mit Schotten das Hinterland abschließen. Dieses Wunder der Technik ist eine Folge der Sturmflut von 1953, welche Zeeland schwer traf und die Insellandschaft nachhaltig veränderte. Nun fließen zweimal täglich 800 Milliarden Liter Salzwasser durch die Stormvloedkering in das Gebiet ein. Die Gezeitenlandschaft ist so perfekter Futterplatz für die Vogelwelt.

Wir starten am zentral gelegenen Ferienhaus-Park „Roompot De Banjaard“ direkt am Anfang der Stormvloedkering. Heute bedeutet das: Gegenwind auf dem ersten Teil der Strecke. Der abwechslungsreiche Blick in die Dünen mit den Nistplätzen der Möwen, aufs offene Meer und auf die Freizeitskipper lenkt von den Mühen ab. Mitten auf der Stormvloedkering gibt es den Freizeitpark „Neeltje Jans“ rund ums Wasser für die ganze Familie, am Ende liegt links der gewaltige Strand der Insel Schouwen-Duiveland. Wir fahren nach rechts, fast immer direkt am Wasser bis nach Zierikzee.

Zierikzee verdient eine längere Pause. Am alten Hafen sitzen, durch die engen Gassen bummeln, kleine Läden und schnuckelige Cafés besuchen und sich über die schrägen Giebel wundern. Sie lehnen sich mit ihren Dächern vor, damit möglichst wenig vom salzhaltigen Regenwasser auf ihnen landet. In der achtgrößten Denkmalstadt der Niederlande gibt es mehr als 550 Monumentalbauten. Der bekannteste ist der eindrucksvolle, 61 Meter hohe Kirchturm „Monstertoren“, der in der Blütezeit des 15. Jahrhunderts sagenhafte 130 Meter hoch werden sollte. Aber bald war dann der Aufschwung wieder vorbei.

In Zeeland gibt es an manchen Stellen die Möglichkeit, „im Wind“ oder „ohne Wind“ zu fahren.

FOTOS: GÜNTER JEKUBZIK

Je nach Richtung: Sich auf dem Deich vom Wind treiben lassen oder sich dahinter verstecken – Vrouwenpolder.

Diese Kreuzung aus Holzschuh und Liegerad ist besonders aerodynamisch und ideal für Zeeland.

Gemütlich und originell: Die Banketbakkerij Sonnemans bietet super Frühstücke, Leckeres aus Bäckerei und Frittenbude sowie die historische Palette einer stilvollen Drogerie.

Es fällt schwer, hier wegzufahren, auch weil der nächste Abschnitt eine besondere Erfahrung bietet: Die Zeelandbrücke bedeutet sechs Kilometer lang hoch übers Wasser fahren, während parallel zum Radweg die Möwen im Auftrieb des Betonriegels mit höhnischer Leichtigkeit segeln – ökonomisch ohne einen Flügelschlag und mit scheinbar bedauerndem Blick auf die schwitzenden Radfahrer.

Fisch-Genuss

Sobald wir wieder „Land erreicht“ haben, geht es rechts ab nach Colijnsplaat – noch so ein kleiner Hafen mit guten Fisch-Restaurants. Verhungern wird der Tourist in Zeeland sicher nicht: Es gibt reichlich Pommes-Buden und Cafés am Strand. Es müssen nicht die klassischen Pommes mit – auch vegetarischer – Frikandel sein. Besonders die Fisch-Buden sind beliebt, an einigen Stellen gibt es den Fang sogar frisch von der Anlegestelle. „Proef Zeeland“ liegt an einer Muschelfarm auf Neeltje Jans. Ein paar Kilometer weiter lässt die „Aquafarm“ bei Banjaard hinter die Kulissen von Fischaufzucht blicken. Der Klassiker für Miesmuschelzucht und Genuss ist das Dorf Yerseke an der Nordostküste der Halbinsel Zuid-Beveland.

Die Schlacht um die Schelde

Die bewegte Kriegsgeschichte dieser Küste mit 10.000 Opfern wird für die deutschen Touristen nicht unbedingt hervorgehoben. Auf dem Deich in Westkapelle steht ein Landungspanzer der Alliierten als Denkmal. Anderswo gibt es Reste von Bunkern, zu erfahren auf der Bunkerroute. Seit 2021 erzählt der Kriegsfilm „Schlacht um die Schelde“ auf Netflix davon. Wer mehr erfahren wollte, bekam im herrlich kuriosen Café Sonnemans in Burgh-Haamstede auf der Insel Schouwen-Duiveland gerne Auskunft. Ein paar VW-Käfer in Kriegsausstattung wiesen hier lange auf einen der Besitzer als Spezialisten für das Thema hin. Die Bäckerei und altmodische Drogerie mit besonderen Lakritzen und Pfefferminz-Bonbons ist ein Muss!

Eine längere Oosterschelde-Runde führt an der Küste von Schouwen-Duiveland bis Renesse in einem herrlichen Auf und Ab durch die Dünen. Die Blicke über breite Strände und das Meer sind immer wieder atemberaubend!

„Wind-Surfen“ auf dem Deich

In Zeeland gibt es an manchen Stellen die Möglichkeit, „im Wind“ oder „ohne Wind“ zu fahren. Dies ist auf den Schildern mithilfe

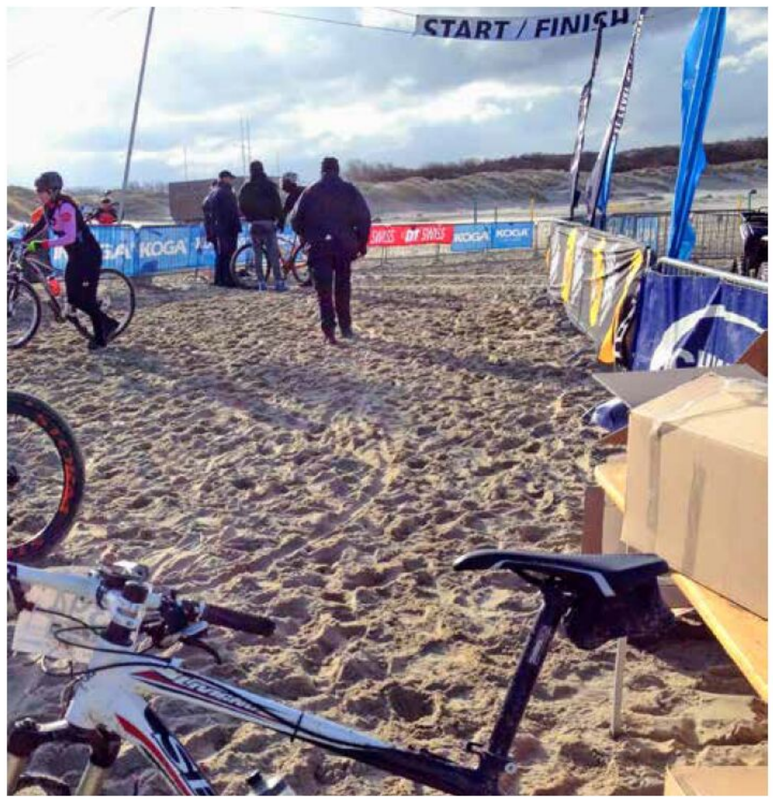
einer Windfahne angegeben. „Im Wind“ verläuft die Route auf einem Radweg vor dem Deich, „ohne Wind“ radeln Sie in dessen Windschatten. Was durchaus angebracht ist, denn hier sieht man selbst ältere Einheimische mit aerodynamischen Aufsätzen auf den Hollandrädern, als wären sie Triathleten. Der Höhepunkt des fordernden Spaßes mit dem Wind ist die „Niederländische Meisterschaft im Gegenwind-Fietsen“: Einmal im Jahr, wenn der Sturm auf der Stormvloedkering aus der richtigen Richtung kommt, trotzen ein paar hundert Helden in teils karnevalesken Kostümen auf Hollandrädern ohne Schaltung der Natur. Bei dem einzigartigen Event hat man sogar schon Teilnehmer schieben sehen.

Windmühlen – hier bei Veere – sind in den Niederlanden oft „Wassermühlen“ in Funktion einer ausgeklügelten Wasserwirtschaft.

In Zeeland macht das Radfahren riesigen Spaß.

Die traditionelle Pferdeweihe – hier bei Renesse – findet zu Jahresanfang an vielen Stränden statt.

Eine typische, malerische Zugbrücke am Stadttor von Zierikzee.



Radfahren in Zeeland extrem: Das „Beachrace“ bei Brouwershaven – über 80 Kilometer unvergleichlich zwischen tiefem Sand und Flut am Strand entlang.

TIPPS

Generell ist ein Radurlaub in Zeeland vor allem in der Nebensaison ein Genuss. Hier ist wie vieles andere in diesem extrem dicht besiedelten Land perfekt durchorganisiert: Am Strand gibt es Abschnitte für Kinder, Drachenpiloten, Sportler, Nacktbader usw. Im kleinen Naturschutzgebiet Westerschouwen kreuzen sich wie im Labyrinth Wege für Spazierende, Rad- und Rollstuhlfahrer, Reiter und dann noch MTBler.

Hier konnte ich von Jahr zu Jahr erleben, dass selbst das Paradies noch Upgrades verträgt: Die Verbindungsstraße zwischen den Dörfern Renesse und Burgh-Haamstede hatte früher einen schönen abgetrennten Radweg neben der Straße. Mittlerweile ist die Straße völlig verschwunden und der geschotterte Rad- und Spazierweg schlängelt sich durch eine komplett renaturierte Wiese.

Selbstverständlich weht mal Sand auf den Weg, einige Strecken sind perfekt zu befahrender Naturweg. Es gibt auch zwei Sorten von Muschelwegen, die Kiespfade mit gemahlenen Muscheln und alle anderen Wege, auf die Möwen ihre Leckereien aus der Luft fallen lassen, um sie zu knacken. Übrig bleiben die Schalen.

Fietscafés

Im Fahrradknotenpunkt-System weisen Schilder auf das nächste „Fietscafé“ hin. Hier gibt es genügend Platz, um Fahrräder abzustellen, bei Pannen ein Fahrradreparaturset. Einige bieten Ladestationen an.
www.fietsoplaadpunten.nl/nederland/zeeland

Rustikal genießen und übernachten im historischen Gemäuer – De Campveerse Toren in Veere.

Die „Big Five“ von Zeeland

In der eindrucksvollen Tierwelt lassen sich die „Big Five“ von Zeeland „jagen“: Schweinswal, Flamingo, Seehund, Damhirsch und Seeadler. In der Oosterschelde tummeln sich nicht nur Seehunde, die sich manchmal auf Touristenstränden sonnen. Auch der Schweinswal ist zu entdecken, am ehesten am Hafenpier von Zierikzee, am Hafen von Burghsluis, vor der Küste am Plompe Toren, in Wissenkerke, Colijnsplaat, Goese Sas und bei Wemeldinge. Vom Deich bei Oude-Tonge aus hat man die beste Aussicht auf eine Kolonie Flamingos, die ab September vereinzelt überall in Zeeland sein können. An Land sind Damhirsche im Naturschutzgebiet Oranjezoom bei Oostkapelle oder in den Wäldern der Region Westerschouwen zu sehen und zu hören. Über allem segelt der Seeadler, der sich erst seit 2018 hier fortpflanzt.

Urbane Runde

Diese etwas andere Runde führt auf der Insel Walcheren über die sogenannte „Riviera von Zeeland“ mit Domburg, Westkapelle, Zoutelande und Vlissingen sowie Middelburg. Auch wenn „Riviera“ etwas übertrieben wirkt, sind in Domburg die Preise etwas und in Vlissingen die Häuser viel höher als sonst wo in der Region. Hoch-

FOTOS: GÜNTER JEKUBZIK

Das Sturmflut-Denkmal „Wind en Water“ (Wind und Wasser) auf dem Damm in Vrouwenpolder.

Klassische Touristen-Nahrung in den Niederlanden: Pommes und Frikandel speciaal, mittlerweile auch vegetarisch zu haben.

FOTO: MEREL TUK

Lokale Spezialität: Austern im Muschelzentrun Yerseke.

häuser sind für Zeeland ungewöhnlich, ein Hauch vom belgischen Seebad Ostende, von dem man sich spätestens in den urigen Gassen von Middelburg wieder erholt. Um den Kirchturm mit dem Spitznamen „Langer Jan“ locken Grachten, Kanäle und Stadthäuser mit ihrem großen Charme. Middelburg und Vlissingen verbindet ein Kanal mit Radweg am Ufer. Hier sind auch immer wieder interessante Brücken-Architekturen sowie Schiffe vom Kahn bis zum Tanker zu bestaunen.

Veerse Meer

Das Rad-Paradies Zeeland ist auch Sehnsuchtsort für Wassersportler, besonders das vom Meer abgetrennte Veerse Meer zieht Segler an, während Kite-Surfer den Himmel bunt dekorieren. Auch die Runde ums Veerse Meer führt uns immer nah am Wasser entlang, hier gibt es längere Strecken, auf denen das breite Angebot unterschiedlicher Ferienhäuser die einzige Abwechslung bietet. Die niedliche Fähre zwischen Kamperland und dem unbedingt sehenswerten Örtchen Veere bietet hier im Sommer eine Abkürzung an. Viel Spaß in Zeeland!

GÜNTER JEKUBZIK

Touren-Tipps

Unzählige Runden lassen die Landschaft genießen und folgen verschiedenen Themen:

DIE DELTAWERKE **www.zeeland.com/de-de/visit/3030_de/delta-expedition-entlang-das-veerse-meer**

DAMALS UND HEUTE **www.zeeland.com/de-de/visit/448_de/toen-26-nu /**

BUNKERROUTE **www.zeeland.com/de-de/visit/1502_de/bunkerroute**

KLEINE OOSTERSCHELDE-RUNDE 60 km
www.komoot.com/de-de/tour/1320984618

URBANE ZEELAND-RUNDE 60 km
www.komoot.com/tour/1454171470

VEERSE MEER 55 km
www.komoot.com/de-de/tour/1326333863

Viele weitere Routen gibt es hier:
www.zeeland.com/de-de/visit/was-unternehmen/radfahren/alle-radwege-in-zeeland

E-MTB

Test, Technik & Lifestyle

e-mtb

126 **E-MTB-News**
Neues aus der Mountainbike-Szene

128 **TEST: Leichte E-MTBs**
Leichter ist besser ist schneller

144 **Trails in Stadtnähe**
Hier biken die Großstädter

156 **So werden Trails legal**
Behördendschungel, Umweltschutz, Sicherheit

158 **Ausprobiert: Bionicon Wyatt Trail 1 625**
Trailbike mit CX-Motor und Fahrwerk-Reserven

FOTO: BIKE KINGDOM

e-mtb-News

Neues aus der Mountainbike-Szene.

Teilnehmer können je eine Gold-, Silber- oder Bronzemedaille gewinnen.

FOTO: EBWF

Jedermann-Event vom 5. bis 7. September in Ischgl

E-Bike WM: Jetzt Startplatz sichern

Weniger als zwei Monate sind es noch, dann findet vom 5. bis 7. September wieder das E-Bike-Highlight des Jahres im Tiroler Ischgl statt. Bei der E-Bike WM für Jedermann kann sich wirklich jeder zum Weltmeister küren und das gemeinsam mit Freunden oder der Familie. Eine weitere Attraktion nimmt am WM-Ort bereits jetzt schon Formen an.

Wenn Anfang September in Ischgl in Tirol der Start für die Teilnehmer der E-Bike WM für Jedermann erfolgt, treten wieder Hunderte E-Bike-Begeisterte gemeinsam in die Pedale. Ihr großes Ziel: Weltmeister werden. Wie bereits in den Vorjahren kann das jeder schaffen, denn gefahren wird beim größten E-Bike-Event des Jahres in erster Linie nicht gegeneinander. Dafür gibt es zwei Kategorien: Elite und Jedermann.

Bunter Strecken-Mix

Bei der Elite starten all jene, die als sehr erfahrene E-Biker gelten und es gewohnt sind, anspruchsvolle Abschnitte und Hindernisse mit ihrem Bike zu überwinden. Die Strecke von Ischgl nach Galtür und wieder zurück führt über 39 Kilometer und rund 1300 Höhenmeter, mit zahlreichen steilen, technisch anspruchsvollen Passagen. Sieger ist, wer als erstes die Ziellinie passiert.

Etwas gemächlicher, aber nicht mit weniger Einsatz, sind die Teilnehmer der Jedermann-Kategorie unterwegs. Diese fahren nicht im direkten Duell gegeneinander, sondern müssen eines von drei vorgegebenen Fahrzeitlimits auf der rund 31 Kilometer langen und mit 870 Höhenmetern gespickten Strecke unterschreiten. Je nach erreichter Zeit, gibt es die begehrte Gold-, Silber- oder Bronzemedaille.

Besondere Belohnung

Zahlreiche Side-Events mit Livemusik runden das Wochenende ab. Mit dabei ist erstmals das E-Bike Riding Center. Dahinter versteckt sich ein Fahrtechnikparcours, bei dem Gästen alles rund um die Themen Sicherheit und Fahrtechnik mit Spaß und Freude vermittelt wird.

Startplatz sichern

Noch gibt es freie Startplätze. Diese können auf *ebikewm.com* gebucht werden. Dort finden Sie auch weitere Infos, die genauen Strecken und alle Infos zum Begleitprogramm. **WM**

Schottlands Bike-Legenden im Duett

Highlander

Im Mai startete der UCI Downhill Weltcup in Fort William in Schottland. Dazu trafen sich die beiden schottischen Bike-Legenden Danny MacAskill und Kriss Kyle in der schottischen Hauptstadt Edinburgh, um ihre ganz individuelle Anreise-Challenge auszutragen. Dabei herausgekommen ist ein echt spaßiger Kurzfilm – bei typisch schottischem Wetter.

Dass Danny und Kriss immer wieder gerne gemeinsame Sache machen, ist hinlänglich bekannt – die Videos der beiden erzielen Millionen von Aufrufen. Das Trickrepertoire von Kriss und Danny ist erwartungsgemäß auch auf ihrer „Road to Fort William“ so vielfältig wie die Wahl der Obstacles und Spots. Ob urbanes Terrain, ein Skatepark, der nächstbeste Baum oder andere natürliche Hindernisse – die beiden zeigen einmal mehr, dass es für neue Herausforderungen auf zwei Rädern gar nicht viel mehr braucht als jede Menge Kreativität.

Kriss und Danny machen sich ihre Umgebung zu eigen und zelebrieren einmal mehr Spaß, gute Laune und natürlich ihre außergewöhnlichen Bike-Skills. Obwohl, oder vielleicht gerade weil, auf diesem Planeten kaum Biker mit besseren Skills ausgestattet sind als die beiden Schotten, tun sich beide schwer, die Aufgaben des Gegenübers auf Anhieb zu meistern. Wer am Ende die Nase vorn hat und ob es die beiden pünktlich zum Downhill Weltcup in die Highlands geschafft haben, gibt es auf den Youtube-Kanälen der beiden zu sehen. **SK**

FOTO: MARCUS COLE

Fünf Jahre Bike Kingdom

Jubiläum mit „Feast“

Seit fünf Jahren gibt es das Bike Kingdom, die Zusammenschlüsse der Schweizer Mountainbike-Destinationen Lenzerheide, Arosa und Chur. Seit dem Frühling sind die Parks geöffnet, Ende Juni steht das große Jubiläumsfest an. Zudem planen die Schweizer einige weitere spannende Events.

Von Freitag, 21. bis Sonntag, 23. Juni, kurz nach Erscheinen dieser Ausgabe, steigt das Bike Kingdom Feast, das ganz im Zeichen des Jubiläums steht. Im Zentrum stehen die Downhill-Rennen, der iXS-Downhill Cup #2 und die Schweizer Downhill-Meisterschaften. Daneben gibt es einige Side-Events, unter anderem für Kinder. Nicht nur für Zuschauer wird viel geboten, sondern auch für Selbstfahrer, etwa beim „Last Rider Standing“: In Zweierteams müssen die Teilnehmer in immer kürzeren Abständen immer dieselbe Gondel erwischen – so lange bis nur noch ein Team übrig bleibt. Dazu gibt es Musikacts, Festival und Bikeshows.

FOTOS: BIKE KINGDOM

Ein weiteres Event im Bike Kingdom ist der „Hunt“ am Samstag, 13. Juli. Später im Jahr folgen die Familiy Bike Vibes und der Bike Kingdom Kids Cup.

Das Bike Kingdom umfasst die drei Regionen Arosa, Lenzerheide und Chur. Es umfasst mehr als 900 Kilometer an MTB-Trails für jedes Fahrkönnen, zwei Bikeparks für Downhill-Action und viele weitere Möglichkeiten, die Leidenschaft fürs Biken auszuleben. Die Regionen sind durch zwölf Bergbahnen sowie Bus- und Zuglinien miteinander verbunden. Die beiden Bikeparks haben bis Ende Oktober geöffnet. **SK**

Die Schlank-macher

8 Light-E-Mountainbikes von 6600 bis 12.499 Euro im Test

FOTO: WOLFGANG HARTL

Light-E-MTBs mit moderater Motorkraft, kleinerem Akku und geringem Gewicht haben zuletzt gut Welle gemacht. E-MTB-Hersteller, die etwas auf sich halten, bieten mittlerweile eigene Modelle mit „Light-Assist“-Motor an. Beste Gelegenheit also, die Trailqualitäten acht aktueller Light-E-MTBs abzufragen.

Häufig ziemlich leicht, nicht selten auch eben deswegen mit lebendigem, gutem Handling ausgestattet und trotz Kompaktmotoren durchaus ganz schön mächtig im Anstieg – so haben Light-E-MTBs in den vergangenen Jahre den E-Mountainbike-Markt aufgemischt und bereichert. Ihre mittlerweile größere Popularität verdankt das Genre der Light-E-MTBs (alternativ als Light-Assist-Bikes bezeichnet; Canyon führt Light-E-MTBs Kategorie-übergreifend als Compact-E-Bikes im Portfolio) eben diesen Qualitäten, dank derer sie quasi einen gekonnten Brückenschlag zwischen den klassischen Full-Power-E-MTBs mit großen, drehmoment-/leistungsstarken Aggregaten und rein muskelbetriebenen Mountainbikes vollziehen.

Leichter, natürlicher: Gegenkonzept Light-E-MTB

Wo etliche Full-Power-E-MTBs der E-Enduro-Klasse mit extra starkem Motor plus entsprechend großen, schwereren Akkus mit über 700 Wh Kapazität gut und gerne 25 Kilo wiegen, bilden teilweise unter 20 Kilo leichte Light-E-MTBs das erfrischende Gegenkonzept. Klar heißt es im Sattel von Light-Modellen, die eigene Beinkraft beim flinken Erklettern von giftigen Uphill-Rampen mitunter stärker einzubringen, im Tausch dafür profitiert man allerdings von einem deutlich leichteren Bike, das sich etwa in technisch diffizilen Anstiegen teils spürbar leichtfüßiger bergauf steuern lässt. Und das tendenziell spielerische Handling und geringere Gewicht von Light-E-MTBs hat das Potential, in engen technischen Passagen sowie Sprüngen den

Einen top Trainingspartner für fitte Ambitionierte stellt das Rotwild R.X275 mit nochmals bewusst reduzierter Motorleistung dar.

Dank ausgeprägt spielerischem Handling kultiviert das Focus VAM² SL 9.0 sehr viel Fahrspaß auf Strecken unterschiedlicher Couleur.

FOTOS: WOLFGANG HARTL

Waren die ersten Light-E-MTBs von vor einigen Jahren meist als dezent tourigere E-All-Mountains ausgestaltet, stecken die Hersteller die Einsatzbandbreite mittlerweile erfreulich großzügig ab.

In den kurvigen Trailabschnitten des Test-Loops müssen die Testprobanden ihre Handlingqualitäten unter Beweis stellen.

Fahrtspaß zu liften, weil sich das Bike mit weniger Kraftaufwand im Gelände bugsieren lässt. Nicht zuletzt für kaum oder gar nicht trainierte E-MTB-Novizen ein Aspekt, den es sich lohnt, beim Kauf des ersten E-MTBs einzukalkieren.

Fest integrierte Akkus vs. einfaches Laden

Wer ein Light-E-MTB in Erwägung zieht, sollte indes ebenfalls bedenken, dass sich bei vielen Modellen der fest integrierte Akku zum Laden nicht entnehmen lässt – konstruktionsbedingt spart das Gewicht. Selbstverständlich lässt er sich grundsätzlich, etwa zum Austausch, nach dem Motor-Ausbau demontieren. Das bedeutet für diejenigen, die nicht über Kellerabteil oder Garage mit Stromanschluss verfügen, dass sie ihr Bike mit Akku zum Laden in die Wohnung tragen müssen. Bei immerhin rund 19 Kilo Light-E-MTB durchaus etwas anstrengend. Im Testfeld lässt sich der Akku zum Laden nur am Nox und Trek fix entnehmen. Am Trek funktioniert dies nach dem Lösen zweier Schrauben und Abstecken des Stromkabels flott – schon zieht man den Akku nach unten aus dem Unterrohr.

Waren die ersten Light-E-MTBs von vor einigen Jahren hinsichtlich ihres Einsatzschwerpunktes meist als dezent tourigere E-All-Mountains ausgestaltet, stecken die Hersteller die Einsatzbandbreite mittlerweile erfreulich großzügig ab. Das illustriert dieses Testfeld – für fast jeden Fahrertyp/Einsatzzweck ist hier etwas dabei!

Das neue Scott Voltage eRide 900 Tuned operiert, ebenso wie das Centurion No Pogo SL, das Trek, Stevens' Neukreation E-Maverick und das gänzlich neu designte Specialized Turbo Levo SL Alloy, im E-All-Mountain-Metier. Deutlich abfahrtshungriger steuert das, im super 1990er-Neonfarbkleid lackierte, Nox Epium Enduro 7.1 Core als – nomen est omen – langhubiges E-Enduro mit 180-mm-Fahrwerk plus Marzocchi-Stahlfederbein für einen extra sensibel arbeitenden Hinterbau in hartes Geläuf. Dem Nox sozusagen diametral gegenüber stehen die beiden beeindruckend leichten Trail-/Downcountry-Modelle: das Focus VAM² SL 9.0 und das Rotwild R.X275 Ultra. Höhenmetergeile Carbon-Light-E-MTBs, die mit 16,7 Kilo (Focus) respektive rekordverdächtigen 15,5 Kilo (Rotwild) förmlich nach herausfordernden Uphills gieren. Die Downcountry-Kategorie, der vor allem das Rotwild zuzuordnen ist, bezeichnet hierbei die Wortschöpfung aus Cross-Country und Downhill. Sprich: Ein Bike, das für renninspiriertes, ambitioniertes Klettern kreiert wurde, Kraft seiner modernen Geometrie mit längerem Reach sowie flacherem Lenkwinkel und breitem Cockpit zugleich erstaunlich viel Spaß und Sicherheit in steileren Abfahrten bietet. In den Händen fitter Fahrer mit top Fahrtechnik ist das R.X275 eine Macht für sich!

Die Fazua-Remote ist dezent und leicht zu bedienen.

Der Rotwild-Boost-Schalter pusht das Bike 30 Sek. mit Extra-Power.

Die neue Mini-Remote von Bosch ist eine echte Verbesserung für E-MTBs.

FOTOS: WOLFGANG HARTL

Bereichernde Motorenvielfalt

Motorseitig arbeiten im Testfeld vier Modelle. Auf den super kompakt umgesetzten und die Eigenkraft mit maximal 50 Nm Drehmoment respektive 300 Watt Leistungsspitze unterstützenden TQ HPR 50 setzen neben Trek auch Rotwild, Stevens und Scott. Der Leichtmotor des Herstellers von E-Bike-Komplettsystemen aus Seefeld bei München überzeugt selbst bei hoher Last im Steilanstieg mit sehr leisem, nie störendem Summen. Der leiseste Leichtantrieb im Test! Möglich macht das der konstruktive Aufbau des HPR 50, der ohne Riemen und Planetengetriebe auskommt, die speziell bei hoher Betriebslast „lärmen“ könnten. Obgleich in steilen Stichen nach oben raus nicht mit der gleichen, satten Power des Bosch SX gesegnet, gefällt er gerade deshalb Fahrern, die eine kernige, selbst im top Modus „High“ zugleich ausgeprägt natürlich anmutende Unterstützung schätzen. Lob verdient sich aus ergonomischer Sicht zudem die kompakte, intuitiv zu bedienende TQ-Lenker-Fernbedienung.

Der auf 200 Watt Leistungsspitze gedrosselte TQ-Motor am Rotwild liefert deutlich reduzierte Kraft: Teil des extra sportiven Antriebskonzepts für sehr sportive Mountainbiker, die mit dem sehr dezenten Schub vollauf zufrieden sind, zu Trainingszwecken begeistert viel Eigenkraft beisteuern. Die Befürchtung der Testcrew, der kleine 250-Wh-Akku würde frühzeitig schlapp machen, bestätigte sich nicht. Im Gegenteil: ElektroRad-Testfahrer Tom Berger spulte im mittleren Modus beachtliche 45,7 Kilometer und 1183 Höhenmeter ab, im High-Modus 30,6 Kilometer und 775 Höhenmeter bei sieben Prozent Rest-Akkuladung.

Sehr gelungen ist der Mix am Fazua Ride 60 (maximales Drehmoment: 60 Nm) aus natürlich anmutender, im höchsten Modus „Rocket“ gut spritziger Beschleunigungscharakteristik und leisem Laufgeräusch. Cooles Detail bleibt die, per Fazua-Fernbedienung aktivierte, bis zu zwölf Sekunden wirksame, Boost-Funktion für den Extraschub an Rampen. Dabei ruft der Ride 60 maximal 450 Watt Leistung ab. Außerdem gefällt am stärksten Fazua-Leichtantrieb der extra intuitive Wechsel der Motormodi. Nachgebessert werden dürfte die Haptik dennoch etwas: Der Ringschalter ist unnötig schwammig gelagert. Und dem Ride-60-Exemplar am Focus begleitete beim Treten ein leicht mahlendes Geräusch, dessen Ursache sich bis Redaktionsschluss leider nicht ausmachen ließ. Die zweite Generation des Specialized-SL-Leichtmotors, SL 1.2, arbeitet unverändert mit den bekannten drei Modi Eco, Trail und Turbo, stellt jetzt aber bis zu 50 Nm Drehmoment (der SL 1.1 arbeitete noch mit 35 Nm) und 320 Watt Leistungsspitze bereit. Insgesamt spricht der SL 1.2 deutlich direkter auf den eingebrachten Pedaldruck an als sein Vorgänger, macht in der Trail- und Turbo-Stufe jetzt bärigen Druck, der etwas über dem TQ liegt. Steilanstiege überwindet man so lustvoller und effizienter als mit der wesentlich dezenteren Kraft des SL 1.1. Schön: Der SL 1.2 agiert leiser als der SL 1.1. Boschs Performance SX schließlich stellt, wie der gedrosselte TQ am Rotwild, gewissermaßen eine Sonderform des Leichtmotors dar. Der stark Trittfrequenz abhängige Motorschub ist bei intensiver Beinarbeit nach oben hin gewaltig: Mit bis zu 600 Watt(!) bei 55 Nm Maximaldrehmoment unterstützt er, ist somit im E-MTB- und Turbo-Modus so stark wie manch Full-Power-Aggregat! Vorausgesetzt, man tritt hochfrequenter, was einem als trainierten, sportiven Fahrer entgegenkommt, der sich regelmäßig bei etwa 90 Kurbelumdrehungen pro Minute bewegt. Kaum trainierte Einsteiger hingegen, die mit geringer Trittfrequenz pedalieren, dürften sich schwer tun, dem Bosch SX seinen vollen Wumms zu entlocken. Allgemein dürfte der Bosch SX gerne etwas leiser arbeiten.

Der TQ (50 Nm, 300 W) ist selbst unter hoher Last flüsterleise.

Der Specialized-Motor (50 Nm) generiert mehr Schub als sein Vorgänger.

Der Bosch ist der stärkste Motor im Feld (55 Nm, 600 W).

Der Fazua Ride 60 liefert bis zu 60 Nm und maximal 450 Watt.

Agiert der Kompaktmotor in diffizileren Uphillpassagen durchzugsstark genug, wie (un-)fit ist der Fahrer? Dinge, die sich bei diversen Klettereien herauskristallisieren.

FOTOS: WOLFGANG HARTL

Das Testfeld beweist: E-MTBs mit Kompaktantrieben haben in jeder Bikekategorie ihre Berechtigung! Als einen zentralen Vorteil von Light-E-MTBs bestätigt das Testfeld das angenehm niedrige Gewicht.

Dank moderner, mit gesunder Laufruhe gesegneter Geometrien hält man mit Light-Trail-/Downcountry-bikes wie dem Rotwild auch in steilen, gröberen Downhills das Tempo überraschend hoch.

FOTO: WOLFGANG HARTL

Hohes (Spaß-)Niveau im Testfeld

In der Gesamtschau des illustren Testfelds bleibt festzuhalten: Viel Fahrspaß produzieren alle acht Light-E-MTBs. Das Testfeld beweist: E-MTBs mit Kompaktantrieben haben in jeder Bikekategorie ihre Berechtigung! Als zentralen Vorteil von Light-E-MTBs bestätigt das Testfeld das angenehm niedrige Gewicht, aus dem bei gut ausbalancierter Geometrie ein erfrischend dynamisches Handling plus eine leichtfüßige Radkontrolle resultieren.

So erweist sich in der exklusiven Downcountry-/Trail-Klasse das Focus VAM² SL 9.0 dank traktionsstarkem 130/125-mm-Fahrwerk und gekonnt ausbalancierter Geometrie als erstaunlich potent auf steilen, von wilderem Wurzelwerk durchzogenen Downhills. So verdient sich das Focus eine ER-Empfehlung, punktet überdies mit der guten Vibrationsdämpfung der Carbon-Cockpiteinheit. Im Enduro-Genre trumpft das Nox Epium stark auf, erst recht, nachdem die Testcrew durch Montieren des Marzocchi-Stahlfederbeins in der Geometrieposition mit tieferem Tretlager und noch flacherem Lenkwinkel Abfahrtspotenz wie Laufruhe des Bikes noch steigern konnte. Nicht zuletzt ob der gelungenen Verquickung von Top-Downhillqualitäten mit erstaunlichem Tourenspaß und prima Leichtmotor fährt das Nox eine Empfehlung ein. Dennoch muss erwähnt werden: Bei fast 9000 Euro Kaufpreis erwartet man teurere, noch bissigere Bremsen und mindestens eine Shimano-XT-Schaltung. Hier dürfte der kostspielig in Europa gefertigte Carbonrahmen Preistreiber sein. In der preislich weit gespreizten Light-All-Mountain-Kategorie (Specialized 6600 Euro, Stevens 6999 Euro, Trek 7499 Euro, Centurion 7999 Euro, Scott 10.999 Euro) sticht das neue Specialized Turbo SL Comp Alloy ausgerechnet als günstigstes Rad mit gutmütigem Handling, klasse Allround-Fahrleistungen und jetzt durchzugsstarkem Motor heraus. So holt es einen Preis-Leistungs-Tipp.

Der Teufel im Detail

Wie kritisch für die Fahrqualität, insbesondere bei feucht-nassen bis schlammigen Bodenverhältnissen, die Wahl der Reifen ist, zeigte sich am Stevens. Dessen zu brav bestollten, insgesamt griparmen Schwalbe-Pneus mit harter Speedgrip-Gummimischung beschnitten sowohl Kletter- als auch Abfahrtsqualitäten des Bikes unnötig. Und die, wie etwa bei Centurion oder Scott praktiziert, über den Steuersatz in den Rahmen geführten, somit innenverlegten Züge respektive Bremsleitungen erzeugen einen cleanen Look, bergen aber das Risiko aufwändiger Wartungsarbeiten, tauscht man etwa einen in engen Radien verlegten Schaltzug. Zumindest für den geneigten Hobbyschrauber stellen seitlich in den Rahmen laufende Züge (wie etwa am Nox) die praktikablere Lösung dar.

FLORIAN STORCH

Das gefällt uns …

1 **Smartphone-Akku leer?** Über die an der Fazua-LED-Kontrolleinheit integrierte USB-C-Ladebuchse lässt es sich über den Akku aufladen. (Focus, Nox)

2 **Echte Hand- und Fingerschmeichler** stellen die toll dämpfenden Ergon-Lenkergriffe sowie die Carbon-Bremshebel der Shimano XTR am Rotwild dar.

3 **Die XTR-12-Gang-Schaltung** von Shimano erlaubt am Rotwild famos schnelle Gangwechsel **– wow.**

4 **Super praktisch:** Das clever im Gabelschaft integrierte Minitool erleichtert am Specialized auf dem Trail fixe Einstellarbeiten am Bike.

5 **Schön aufgeräumt** und bei Wartungsarbeiten gut zugänglich, laufen die Züge/Leitungen am Specialized seitlich ins Unterrohr.

6 **Der Absenkbereich** der Syncros-Variostütze am Scott ist zwischen 140 und 210 Millimetern verstellbar, was individuelle Vorlieben berücksichtigt.

7 **Die korrekte Hinterbauabstimmung** erleichtert am Scott der SAG-Indikator für die Justage des Negativfederwegs.

8 **Die Anpassung der Gabel** ans eigene Gewicht über die Federhärte vereinfacht am Nox die Luftdrucktabelle an der Fox-Gabel.

9 **Komfortabel:** Am SQlab-Active-Sattel des Nox spendet die beim Treten sanft mitschwingende Satteldecke Top-Komfort.

FOTOS: WOLFGANG HARTL

Das geht besser ...

1

4

2

5

6

3

7

FOTOS: WOLFGANG HARTL

1 **Die Sram-Level-Ultimate-Bremse** am Focus gefällt zwar mit ergonomischem Bremshebel, dürfte in steilem, schnellem Geläuf aber mehr Bremspower besitzen.

2 **Zu dick:** Die üppig dimensionierten ODI-Griffe am Nox lassen sich mit kleineren Händen nicht sehr gut umschließen, was sie rascher ermüden lässt.

3 **Äh?** Die beiden oberen Hebel zum Straffen/Endstraffen der Scott-Heckfederung verwirren etwas und bedürfen der Übung, will man sie flüssig bedienen.

4 **Das günstige Sram-12-fach-Schaltwerk** NX Eagle schaltet auch unter Last zuverlässig, erfordert dazu allerdings höhere Bedienkräfte. (Specialized)

5 **Traktion vermisst:** Die härtere, deutlich gripärmere Speedgrip-Gummimischung der Schwalbe-Pneus beschneidet vor allem das Bergabpotential des Stevens.

6 **Als etwas widerborstig** stellt sich die nur recht zäh mittels Gummistopfen wiederverschließbare Akku-Ladeklappe am Trek, Stevens und Rotwild heraus.

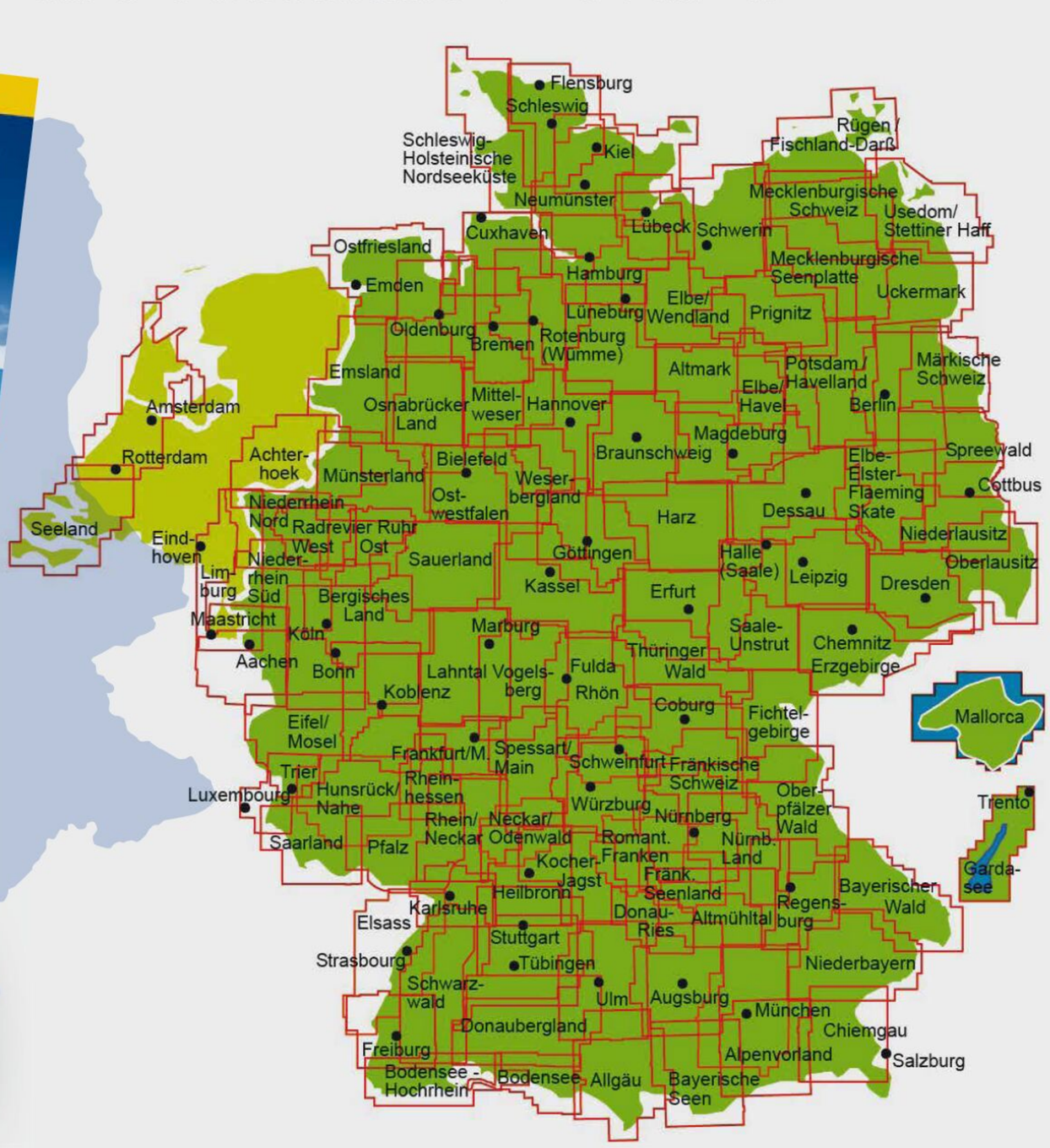
7 **Etwas beengt** ist der Raum im Trek-Hauptrahmen zwischen Federbein mit Piggyback und Flaschenhalter. Die Lösung: der Flaschenhalter mit seitlicher Flaschenentnahme.

ADFC Regionalkarten
ADFC E-Bike Karten

für Tagesausflug & Wochenendtour

Entdecken Sie Ihre Region per Rad mit den schönsten Radtouren, vor Ort recherchiert vom ADFC!
Perfekte Orientierung mit speziell für Radler konzipierter Kartographie im Maßstab 1:50.000 / 1:75.000
GPS-Tracks der Tourenvorschläge als Download auf: www.fahrrad-buecher-karten.de

ALLE KARTEN
WETTER- & REISSFEST



Alle Titel erhältlich unter: fahrrad-buecher-karten.de

Bestellen Sie direkt im Webshop oder per E-Mail unter bestellung@bva-bikemedia.de
BVA BikeMedia • Niederwall 53 • 33602 Bielefeld • Tel. 0521/59 55 40

BVA BikeMedia

Mit gedrehtem FlipChip kann ein 29er Laufrad montiert werden.

Die schöne Abdeckung der Ladebuchse mit einer Federklappe.

PREIS	6600 €
Rad-Gewicht	19,9 kg
Zul. Gesamtgewicht	145 kg
Rahmenmaterial/Größe	Aluminium/S1/S2/S3/S4*/S5/S6

AUSSTATTUNG	
Heck-Federweg	150 mm
Federbein	Fox Float X Performance
Gabel	Fox 36 Rhythm, 160 mm
Bremsen	Sram Code R, 200/200 mm
Sattel	Specialized Bridge Comp
Sattelstütze	X-Fusion Manic, Hub: 170 mm
Vorbau	Specialized Alloy Trail 35, 45 mm
Lenker	Specialized Alloy, 780 mm
Schaltung	Sram NX Eagle, 12-Gang
Laufräder	Specialized Alu
Reifen	Specialized, v: Butcher Grid Trail T9 29" x 2,3" / h: Eliminator Grid Trail T7 27,5" x 2,3"
Sonstiges	SWAT-Minitool, FlipChip, Lenkwinkel verstellbar

ANTRIEB	
Motor	Specialized 1.2 SL, 50 Nm
Display/Fernbedienung	Specialized MasterMind TCU/Remote
Akku	Specialized SL, 320 Wh

* Testgröße

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Komfort – Sportiv

SPECIALIZED Turbo Levo SL Comp Alloy

Mehr Power

Specialized hat das Turbo Levo SL Comp gut überarbeitet. Die neue Generation des SL-Motors ist mit 50 Nm Drehmoment deutlich kraftvoller als der Vorgänger mit 35 Nm. Das Turbo Levo SL Comp Alloy zeigt, wie schön ein Aluminiumrahmen sein kann. Der ist schön verarbeitet, bietet viel Beinfreiheit und gefällt mit schönen Details. Der Kettenstrebenschutz etwa, die Flipchips an den Ausfallenden, mit denen die Innenlagerhöhe verändert wird, oder die beiliegende Steuersatzschale, durch deren Einbau der Lenkwinkel um 1° steiler oder flacher gestellt werden kann. Der Motor ist vergleichsweise voluminös, der Akku kann nicht entnommen werden. Da freut man sich, wenn eine Steckdose auf Erdgeschoss-Höhe erreichbar ist. Die Taster zur Bedienung des Antriebs gefallen ebenso wie das Display im Oberrohr, das eine gute Balance aus Unauffälligkeit und Ausmaß der angezeigten Informationen findet.

Agil dank Reifen-Mix

Das neue Levo SL ist ein „mixed-wheelsize"-Bike, kombiniert ein 29-Zoll-Vorderrad mit einem 27,5-Zoll-Hinterrad. Der so kompaktere Hinterbau verschafft dem Bike viel Agilität, es lässt sich prima auch durch engste Kehren drücken. Lediglich das etwas hohe Gewicht erfordert gelegentlich höheren Kraftaufwand. Gleichzeitig liegt es in schnellen Downhills souverän, dank großem Vorderrad und gut arbeitenden Federelementen. Die Sitzposition findet eine gute Balance aus Sportlichkeit und Komfort. Bergauf bringt man gut Druck aufs Pedal und freut sich über den Kraftzuwachs des neuen Specialized-Aggregats. So macht das Specialized rundum Spaß, wenn auch die dem günstigen Preis geschuldeten Komponenten etwas weniger geschmeidig arbeiten als teurere Ausführungen. Die Sram NX Eagle etwa schaltet etwas hakeliger als die GX, an der Code R kann lediglich die Griffweite justiert werden.

FAZIT

Typisch Specialized fühlt man sich auf dem neuen Turbo Levo SL auf Anhieb wohl. Es glänzt mit tollem Handling und neuem, kraftvollerem Motor.

Handling	●●●●◐
Uphill	●●●●●
Downhill schnell	●●●●●
Downhill technisch	●●●●◐
Tour	●●●●◐
Ausstattung	●●●●○

⊕ Neuer, stärkerer SL-Motor, schönes Display im Oberrohr, Variabilität

⊖ Günstige Schaltung, nur Platz für eine kleine Trinkflasche

Preis-Leistung	●●●●◐

Note 1,3 Sehr gut

Fotos: Wolfgang Hartl

› Bezugsadressen finden Sie auf Seite 78 f.

Die feine Druckstufen-Einstellung an der Gabel.

Der Bereich unter dem Dämpfer lässt sich schön sauber halten.

PREIS	6999 €
Rad-Gewicht	18,64 kg
Zul. Gesamtgewicht	140 kg
Rahmenmaterial/Größe	Carbon/R1/R2/R3/R4*/R5

AUSSTATTUNG	
Heck-Federweg	140 mm
Federbein	RockShox Deluxe Select+
Gabel	RockShox Pike Select+, 140 mm
Bremsen	Shimano Deore, 4-Kolben/2-Kolben, 203/203
Sattel	Fizik Terra Alpaca
Sattelstütze	Oxygen E-Scorpio DPR-E, Hub: 170 mm
Vorbau	Oxygen E-Scorpio, 50 mm
Lenker	Oxygen E-Scorpio 780 mm
Schaltung	Shimano Deore XT, 12-Gang
Laufräder	DT Swiss HX 1700 Spline
Reifen	Schwalbe Wicked Will Evo, Speedgrip, 29" x 2,4"
Sonstiges	flaches Oberrohr, schöne Kettenführung

ANTRIEB	
Motor	TQ HPR 50, 50 Nm
Display/Fernbedienung	TQ Display/Remote
Akku	TQ HPR, 360 Wh

* Testgröße

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Komfort – Sportiv

Fotos: Wolfgang Hartl

STEVENS E-Maverick AM 7.4.3

Starkes Debüt

Das E-Maverick ist Stevens' Debüt im Segment der Light-Assist-Bikes. Das AM 7.4.3 ist die günstigste Ausführung, teilt sich mit den „Geschwistern" einen sehr schön gemachten Carbonrahmen mit moderner Geometrie. Stevens kombiniert einen langen Reach mit einem kurzem Vorbau, der dem Handling des Bikes zugute kommt. Das flache, stark abfallende Oberrohr gibt große Beinfreiheit, allerdings ist unserem Tester mit 80 cm Innenbeinlänge nur noch etwa 5 mm Spielraum beim Einschub der Sattelstütze geblieben. Gefällig sind der Kettenstrebenschutz, die Kettenführung und die Zugverlegung. Der Twentyniner bietet vorne wie hinten 140 mm Federweg. Der TQ-Motor ist beinahe unsichtbar, der zugehörige Akku kann leider nicht entnommen werden. Das Display im Oberrohr und die Taster zur Bedienung am Lenker gefallen, wobei sie hier etwas zeitverzögert reagieren.

Harte Reifen

Das E-Maverick ist eines der „Auf-Anhieb-Wohlfühl"-Bikes. Zentral und sportlich sitzt man im Sattel. Unterstützt vom sehr leisen TQ-Antrieb klettert man sehr effizient, sollte aber eine der beiden oberen Motorstufen wählen. Das Stevens zeigt eine gute Balance, bei Nässe und tiefen Böden lassen die Schwalbe Wicked Will in harter Speedgrip-Gummimischung Traktion vermissen, und tun dies leider auch in anderen Fahrsituationen. Das geht auf Kosten des Fahrspaßes, den das E-Maverick ansonsten rundum bieten würde. Der Twentyniner rollt gut, liegt in Abfahrten sehr ruhig, gut unterstützt vom harmonischen Fahrwerk. Dank kurzem Vorbau ist in kurvigen Passagen für eine prima Handhabung gesorgt. Und wenn es fahrtechnisch kniffelig wird: kein Problem für dieses Bike. Die Schaltung funktioniert souverän, die Shimano Deore-Bremsen sind ok, können den XTs aber nicht ganz das Wasser reichen.

FAZIT

Mit dem E-Maverick AM 7.4.3 bietet Stevens ein vielseitiges, potentes E-All-Mountain an. Abzüge gibt es für den harten Lenker und die Reifen mit wenig Biss.

Handling	●●●●●
Uphill	●●●●○
Downhill schnell	●●●●○
Downhill technisch	●●●●◐
Tour	●●●●◐
Ausstattung	●●●●○

⊕ Leiser Motor, keine Kuhle unter dem Dämpfer, in der sich Wasser sammelt

⊖ Harte Gummimischung der Reifen, harter Lenker

Preis-Leistung	●●●●○

Note **1,6 Sehr gut**

› *Bezugsadressen finden Sie auf Seite 78 f.*

Per FlipChip kann man die Geometrie des Trek anpassen.

Zwei Schrauben lösen, und schon entnimmt man den Akku.

TREK Fuel EXe 8 GX AXS

Klasse Alternative

PREIS	7499 €
Rad-Gewicht	20,74 kg
Zul. Gesamtgewicht	136 kg
Rahmenmaterial/Größe	Aluminium/S/M/L*/XL
AUSSTATTUNG	
Heck-Federweg	140 mm
Federbein	Fox Float X Performance
Gabel	Fox 36 Rhythm, 150 mm
Bremsen	Sram DB8, 200/200 mm
Sattel	Bontrager Arvada
Sattelstütze	TranzX JD-YSP39, Hub: 170 mm
Vorbau	Bontrager Elite 35, 45 mm
Lenker	Bontrager Line, 780 mm
Schaltung	Sram GX Eagle AXS T-Type, 12-Gang
Laufräder	Bontrager Line Comp 30
Reifen	Bontrager XR5 Team Issue, 29" x 2,5"
Sonstiges	Variabler Lenkwinkel (Steuersatzschale), Flip-Chip-Geo-Verstellung
ANTRIEB	
Motor	TQ HPR 50, 50 Nm
Display	TQ Display und Remote
Akku	TQ HPR, 360 Wh

* Testgröße

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Komfort – Sportiv

Das Fuel EXe hat uns bereits im Test überzeugt – mit Carbonrahmen. Sparpotenzial bieten die Aluminium-Ausführungen von Treks Light-Assist-Trailfully. Das Fuel EXe 8 GX AXS T-Type ist die Topvariante dieser Alu-Bikes. Sein Rahmen ist schön gemacht, der MinoLink-Hinterbau mit konzentrisch um die Hinterradachse platziertem Drehpunkt bietet 140 mm Federweg. Per FlipChip kann man die Innenlagerhöhe ändern, durch Austausch der Steuersatzschale den Lenkwinkel. Prima ist die Entnahmemöglichkeit des Akkus, der nach dem Lösen zweier Schrauben nach unten aus dem Unterrohr gleitet. Abnehmer der Energie ist ein TQ-Motor, der gewohnt unauffällig integriert ist. Auch das Fuel EXe ist auf den ersten Blick nicht als E-MTB zu erkennen. Neben der fraglos schicken Lackierung gefallen am Trek die Abdeckung über dem Schwingenlager, die Kettenführung und der Kettenstrebenschutz.

Balancierter 29er

Prima ausbalanciert nimmt man im Sattel des Twentyniners Platz und fühlt sich auf Anhieb wohl. Dank steilem Sitzwinkel bringt man ordentlich Druck auf die Pedale, klettert und beschleunigt effektiv. Dabei hilft der TQ-Motor mit natürlich anmutendem Fahrgefühl. Die tiefe Front sorgt für ordentlich Druck auf das Vorderrad und für prima Kontrolle. In technischen Passagen lässt sich das Bike gut durch enge Kurven dirigieren, erfordert aufgrund seines Gewichts lediglich etwas mehr Krafteinsatz. Wenn es schnell bergab geht, überzeugt das schluckfreudige Fahrwerk von Fox – die Gabel übrigens generiert 150 mm Federweg. Auch eine wenig geschmeidig gelungene Landung verzeiht das Fuel EXe. Die Sram GX Eagle AXS Transmission gefällt ebenso wie die kraftvollen DB8-Stopper von Sram. Auch die Bontrager-Parts gefallen, Lenker und Sattel sind ergonomisch bequem, die Reifen bieten guten Grip.

FAZIT

Das Trek Fuel EXe 8 GX AXS ist ein agiles, durchdacht ausgestattetes Trailbike, das rundum Spaß macht. Ein Bike für alle Fälle!

Handling	●●●●●
Uphill	●●●●◐
Downhill schnell	●●●●○
Downhill technisch	●●●●◐
Tour	●●●●◐
Ausstattung	●●●●○

⊕ Akku kann nach unten entnommen werden, Geo-Verstellungen möglich

⊖ Nur kleine Trinkflasche möglich, kantiger Hebel der Variostütze

Preis-Leistung ●●●●○

Note **1,5 Sehr gut**

Fotos: Wolfgang Hartl

› Bezugsadressen finden Sie auf Seite 78 f.

Der Scheinwerfer von Supernova leuchtet den Trail aus.

Mit einem Handgriff kann das Federbein blockiert werden.

PREIS	7999 €
Rad-Gewicht	18,87 kg
Zul. Gesamtgewicht	140 kg
Rahmenmaterial/Größe	Carbon/S/M/L*/XL

AUSSTATTUNG	
Heck-Federweg	145 mm
Federbein	RockShox Deluxe Select+
Gabel	RockShox Lyrik Select+, 150 mm
Bremsen	Shimano Deore XT, 203/203 mm
Sattel	Fizik Terra Alpaca X5
Sattelstütze	Procraft Drop Pro Adjust, Hub: 175 mm
Vorbau	Procraft Trail Pro 35, 40 mm
Lenker	Procraft EDR Ultim. 35, 800 mm
Schaltung	Shimano Deore XT, 12-Gang
Laufräder	DT Swiss HX 1700 Spline
Reifen	Schwalbe, v: Magic Mary, 29" x 2,4", h: Hans Dampf Speedgrip, 27,5" x 2,35"
Sonstiges	Beleuchtung, SAG-Indikator, zwei Flaschenhalter möglich

ANTRIEB	
Motor	Bosch Perf. Line SX, 55 Nm
Display/Fernbedienung	Bosch System Controller/ Mini Remote
Akku	Bosch PowerTube, 400 Wh

* Testgröße

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Komfort – Sportiv

Fotos: Wolfgang Hartl

CENTURION No Pogo SL R6000i

Das Kraftpaket

Das No Pogo SL ist 2024 neu im Programm von Centurion gekommen. Die Schwaben bieten fünf Varianten des Bikes an, das SL R6000i ist eine Etage unter dem Topmodell angesiedelt. Allen gemein ist der Performance Line SX-Motor von Bosch. Der ist das stärkste Aggregat in unserem Testfeld, schiebt mit bis zu 600 Watt Spitzenleistung und einem Drehmoment von 55 Newtonmetern an. Bei hoher Trittfrequenz fühlt er sich beinahe wie ein Full-Power-Motor an. Die Ingenieure haben den Carbonrahmen des Bikes schön um den Motor konstruiert, der sich harmonisch ins Erscheinungsbild einfügt. Der Akku kann nicht entnommen werden. Schick sind die zugehörigen Taster und das Display im Oberrohr. Auch sonst wartet das No Pogo mit schönen Detaillösungen auf, etwa die Beleuchtung und die Option zwei Trinkflaschenhalter zu montieren. Ein Steinschlagschutz am Unterrohr wäre eine sinnvolle Ergänzung am Bike.

Agiles Mullet

Das No Pogo SL ist ein Mullet, zeigt die typische gute Mischung aus Agilität und Abfahrtspotenzial. Die Front ist hoch, was Überschlagsgefühlen in der Abfahrt vorbeugt, beim Klettern ein wenig Gewichtsverlagerung nach vorne erfordert. Dank steilem Sitzwinkel tritt man angenehm – zusammen mit dem kräftigen Motor führt das zu wahren Rekordjagden in Anstiegen. Durch schnell aufeinanderfolgende Kehren flitzt das Centurion freudig, in ruppigen Abfahrten punktet es mit einem sehr harmonischen Fahrwerk, das gut abzustimmen ist und große Reserven bietet. Die Schwalbe-Reifenkombi an sich ist gut, wobei der Hans Dampf am Hinterrad in harter Speedgrip-Mischung etwas an Biss vermissen lässt. Gewohnt souverän zeigen sich die Shimano XT-Bremsen und die XT-Schaltung. Das ergonomische Cockpit weiß ebenso zu gefallen, etwas schwergängig zeigte sich lediglich der Remote-Hebel der Variostütze.

FAZIT

Centurion bietet mit dem No Pogo SL ein stark motorisiertes E-All-Mountain an, das mit seiner Agilität und komfortabler Sitzposition besticht.

Handling	●●●●◐
Uphill	●●●●●
Downhill schnell	●●●●○
Downhill technisch	●●●●◐
Tour	●●●●○
Ausstattung	●●●●◐

⊕ Starker Motor, Beleuchtung, Abdeckung der Ladebuchse

⊖ Harte Gummi-Mischung am Hinterrad

Preis-Leistung ●●●●○

Note **1,5 Sehr gut**

› *Bezugsadressen finden Sie auf Seite 78 f.*

Das Sram-Schaltwerk bezieht den Strom vom Akku des Motors.

Unter einer Abdeckung kommt der Dämpfer zum Vorschein.

PREIS	10.999 €
Rad-Gewicht	19,24 kg
Zul. Gesamtgewicht	128 kg
Rahmenmaterial/Größe	Carbon/S/M/L*/XL
AUSSTATTUNG	
Heck-Federweg	155 mm
Federbein	Fox Float X Nude Factory
Gabel	Fox 36 Float Factory Grip 2, 160 mm
Bremsen	Sram Code Silver Stealth, 200/200 mm
Sattel	Syncros Tofino 1,5 Regular Ti
Sattelstütze	Syncros Duncan Dropper Trav. Adjust, Hub: 210 mm
Vorbau	Syncros, Carbon, 60 mm
Lenker	Syncros, Carbon, 780 mm
Schaltung	Sram GX Eagle AXS Transmission, 12-Gang
Laufräder	Syncros Revelstoke 1.0-30 CL
Reifen	Maxxis Assegai Exo+ 3C 29" x 2,6", Maxxis Dissector Exo+ 3C 29" x 2,6"
Sonstiges	TracLoc Technologie, Sram AXS Extension Cord
ANTRIEB	
Motor	TQ HPR 50, 50 Nm
Display/Fernbedienung	TQ Display/Remote
Akku	TQ, 360 Wh

* Testgröße

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Komfort – Sportiv

SCOTT Voltage eRide 900 Tuned

Der Allrounder

Es wäre interessant den Radarschatten dieses Bikes zu sehen. Sehr harmonisch, mit im Rahmen verborgenem Dämpfer, innenliegende Zügen und Lenker-Vorbau-Einheit. Sogar die Klemmschrauben des Vorbaus sind unter einer Abdeckung verborgen, vermutlich würfe die Hebelage links am Lenker das größte Echo auf den Radarschirm. Hier tummeln sich der etwas sperrige Hebel der Variostütze, sowie die beiden Hebel, die den Dämpfer in zwei Schritten straffen und den Federweg reduzieren. Gerade am E-Bike bräuchte es das unserer Meinung nach nicht wirklich. Aber das Voltage eRide 900 Tuned sieht schon schön aus, ist kaum als E-MTB zu erkennen. Der TQ-Motor ist so gut wie unsichtbar, ebenso der Dämpfer, der über eine Klappe am Unterrohr zugänglich wird. Schön ist die SAG-Anzeige zur leichten Abstimmung des Dämpfers, prima auch die zwei Flaschenhalter, davon einer mit integriertem Minitool.

Sensibles Fahrwerk

Mit 160 mm Federweg vorne und deren 155 hinten reiht sich das Voltage eRide bei den Trail- und All-Mountain-Bikes ein. Die Fox-Federelemente arbeiten willig zusammen, sprechen fein an und meistern ruppige Strecken mit Leichtigkeit. Dank 77° Sitzwinkel sitzt man über dem Tretlager und pedaliert geschmeidig, fühlt sich in Abfahrten aber eher „auf" als „im" Fahrrad, ist gelegentlich versucht etwas Tempo herauszunehmen. Die Reifen überzeugen ebenso wie die Bremsen, die wie die funkgesteuerte Schaltung von Sram kommen. Man fühlt sich wohl auf dem agilen Scott, das willig und gerne mit Speed um jede Kurve geht. Auch Anstiege nimmt man gerne in Angriff, die Sitzposition und der Motor helfen das Voltage eRide souverän nach oben zu treiben. Der TQ-Motor zählt zu den schwächeren im Testfeld, dennoch bietet er in der höchsten Stufe ausreichend Schub und ist angenehm leise.

FAZIT

Nicht nur mit seinem integrierten Design weiß das Voltage eRide zu überzeugen. Seine Vielseitigkeit gefällt ebenso wie die gelungen zusammengestellte Ausstattung.

Handling	●●●●○
Uphill	●●●●◐
Downhill schnell	●●●●○
Downhill technisch	●●●●◐
Tour	●●●●◐
Ausstattung	●●●●●

⊕ Harmonisches Erscheinungsbild, zwei Flaschenhalter, Minitool
⊖ Viele Hebel links am Lenker

Preis-Leistung ●●●●○

Note **1,5 Sehr gut**

Fotos: Wolfgang Hartl

› Bezugsadressen finden Sie auf Seite 78 f.

Das Stahlfederbein betont den Abfahrtsanspruch des Nox.

Per Flip-Chip am Ausfallende ändert man den Radstand.

PREIS	8699 €
Rad-Gewicht	20,9 kg
Zul. Gesamtgewicht	125 kg
Rahmenmaterial/Größe	Carbon/S/M/L*
AUSSTATTUNG	
Heck-Federweg	180 mm
Federbein	Marzocchi Bomber CR AM 230-60 CM RM
Gabel	Fox 38 Float Rhythm Grip, 180 mm
Bremsen	Shimano MT420, 203/180 mm
Sattel	Prologo Proxim W350
Sattelstütze	Limotec A1, Hub: 150 mm
Vorbau	Race Face Chester 35, 45 mm
Lenker	Race Face Chester 35, 800 mm
Schaltung	Shimano Deore, 12-Gang
Laufräder	DT Swiss H1900
Reifen	Continental Argotal Trail, 29" x 2,4", 27,5" x 2,4 "
Sonstiges	Geometrie kann verstellt werden, Umbau zum 29er ist möglich
ANTRIEB	
Motor	Fazua Ride 60, 60 Nm
Display/Fernbedienung	Fazua LED Hub/Ring Control
Akku	Fazua 430 Wh

* Testgröße

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Komfort – Sportiv

Fotos: Wolfgang Hartl

NOX Epium Enduro 7.1 Core

Der Souverän

Der Made-in-Europe-Rahmen des Nox Epium gefällt mit seiner „Jupiter"-Farbgebung, guter Beinfreiheit und der Option, Radstand sowie Innenlagerhöhe zu verändern. Nox bietet das Carbon-Bike in verschiedenen Designs und Varianten an, das Epium Enduro 7.1 Core kommt mit Marzocchi-Stahlfederbein am Hinterrad. Seine 180 Millimeter Federweg sind eine Ansage in Sachen Abfahrtsperformance, der Fazua Ride 60-Antrieb unterstützt im Trail und in Anstiegen. Er ist schön integriert, das Display im Oberrohr gibt die nötigsten Infos. Die Fazua App informiert tiefergehend und kann zur Individualisierung genutzt werden. Der Ringschalter zur Bedienung funktioniert prima. Den Akku kann man zum Laden oder zum Austausch auf langen Touren entnehmen. Das Epium Enduro ist als Mullet mit 29-Zoll-Vorderrad und einem 27,5 Zoll durchmessenden Hinterrad aufgebaut, der Umbau zum Twentyniner ist möglich.

Erstaunlich agil

Wie erwartet – siehe Federweg und Federbein – präsentiert sich das Epium Enduro als souveräner Abfahrer, der in schnellen, gerne auch verblockten Abfahrten sicher zu beherrschen ist. Das Fahrwerk schluckt auch gröbste Schläge und härteste Landungen souverän, die Fox 38 hält das Vorderrad sicher in der Spur, belohnt vor allem eine aggressive Fahrweise. Klasse sind die Conti-Pneus, die vergleichsweise schmal aussehen, aber besten Seitenhalt und Traktion bieten. Überrascht waren wir von der Agilität des Nox im Flowtrail. Hier macht es ebenfalls mächtig Spaß, verlangt lediglich in sehr engen Kurven nachdrückliche Lenkbefehle. Bergauf ist es kein Sprinter, aber es klettert willig, der Motor hilft dabei in den beiden oberen Stufen ordentlich mit. Etwas schade, dass eine günstige Schaltung und Bremsen montiert sind. Sie funktionieren zwar, kommen aber nicht auf das Niveau einer XT.

FAZIT

Das Nox Epium ist ein attraktiv gestaltetes Enduro, das im Downhill glänzt, dabei prima Allround-Eigenschaften zeigt. Für Tourenfahrer, die es gerne krachen lassen.

Handling	●●●●◐
Uphill	●●●●◐
Downhill schnell	●●●●●
Downhill technisch	●●●●●
Tour	●●●●◐
Ausstattung	●●●◐○

⊕ Geometrie verstellbar, Abfahrtsperformance, Reifen

⊖ Günstige Schaltung und Bremsen

Preis-Leistung ●●●●○

Note **1,4 Sehr gut**

› *Bezugsadressen finden Sie auf Seite 78 f.*

Ergonomisch und vibrationsdämpfend: Focus' Carbon-Cockpit.

Bringt Power zum Springen: Eingelenk-Heck mit Fox-Dämpfer.

PREIS	10.999 €
Rad-Gewicht	16,72 kg
Zul. Gesamtgewicht	135 kg
Rahmenmaterial/Größe	Carbon/ S, M*, L, XL
AUSSTATTUNG	
Heck-Federweg	125 mm
Federbein	Fox Float DPS Factory
Gabel	Fox Float 34 Factory, 130 mm
Bremsen	Sram Level Ultimate, 180/180 mm
Sattel	Prologo Proxim W850
Sattelstütze	Fox Transfer SL Factory, Hub: 150 mm
Vorbau	Focus One-Piece SL Carb., 50 mm
Lenker	Focus One-Piece SL Carb., 800 mm
Schaltung	Sram X0 Eagle AXS Transmission, 12-Gang
Laufräder	Mavic Crossmax XL-R 29
Reifen	Maxxis Dissector Exo+ 3C, 29" x 2.4"
Sonstiges	Lenkwinkel um 1 Grad flacher einstellbar
ANTRIEB	
Motor	Fazua Ride 60, 60 Nm
Display/Fernbedienung	Fazua Ring Drive
Akku	Fazua, 430 Wh

* Testgröße

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN
Laufruhig – Agil

SITZPOSITION
Aufrecht – Sport

EINSATZBEREICH
Komfort – Sportiv

FOCUS VAM² SL 9.0

Der Trailversteher

Mit seinem dezent aggressiven Schwarz-Gold-Look weckt das VAM² SL 9.0 Erinnerungen an die John-Player-Special-Rennwagen aus den 1980ern der Formel 1. Highlight des 16,7 Kilo leichten VAM²-SL-Topmodells: Das für die 9.0-Modellvariante eigens gewichtsoptimierte, laut Focus 2172 Gramm leichte (Gr. M/ohne Dämpfer) Carbonchassis. Es arbeitet mit einem abgestützten Eingelenk-Hinterbau, der statt über ein Industrielager an der Sitzstrebe per flexibler Konstruktion einfedert. Ins Oberrohr des 29er-Carbon-Trailbikes ist die Fazua-Steuerungseinheit eingelassen, die per LEDs aktiven Modus und Batteriestand des Ride-60-Antriebs (60 Nm) anzeigt. Der Fazua-430-Wh-Akku sitzt im Unterrohr, muss am Bike geladen werden. Das Partsensemble verdient das Prädikat exklusiv, wird dem hohen Preis des VAM² 9.0 mit Teilen wie dem Focus-eigenen CIS-Carbon-Cockpit oder Mavic-Crossmax-Carbonlaufrädern gerecht.

Wo geht's zur Trailparty?

Das VAM² setzt Fahrer angenehm mittig über dem Hauptrahmen, verleiht ihm so zusammen mit dem ergonomisch geformten 800-mm-Carbonlenker ein intensives Wohlgefühl auf dem Bike. Vergnügt also geht's hinein in den verwurzelten Steilanstieg: Hier erlauben der kräftige Fazua-Motor und der gesunde Druck, der auf dem Lenker lastet, effizientes Klettern. Schön! Störend hingegen war das im Testbetrieb insbesondere an steilen Uphills aufgetretene, mahlende Motorgeräusch. Kurvige Trails kommen dem überraschend verspielten Naturell des VAM² SL voll entgegen. Hier glänzt das toll ausbalancierte Bike; nutzt man den guten Pop des zugleich hungrigen Hinterbaus, um sich zu Sprüngen abzudrücken. In schnellen, groben Downhills verfügt das Focus dank recht flacher Front (Lenkw.: 66,5°) über gute Laufruhe, imponiert der Grip der Maxxis-2.4"-Pneus Dissector, die im Serien-Modell allerdings durch Schwalbe-Reifen ersetzt werden.

FAZIT

Das VAM² SL 9.0 begeistert als gut potentes, spritziges Light-E-Trailbike mit starker Motorisierung, sehr guten Allroundfähigkeiten und überwiegend Top-Parts.

Handling	●●●●●
Uphill	●●●●●
Downhill schnell	●●●●○
Downhill technisch	●●●●○
Tour	●●●●●
Ausstattung	●●●●●

⊕ Fahrwerkstraktion, präzise und schnelle Sram-X0-T-Type-Funkschaltung

⊖ Sram-Level-Ultimate-Bremsen mit etwas „braver" Power, fehlende Zwischenabsenkung der Fox-SL-Variostütze

Preis-Leistung	●●●●○
Note	1,3 Sehr gut

Fotos: Wolfgang Hartl

› Bezugsadressen finden Sie auf Seite 78 f.

Vom TQ-Oberrohrdisplay liest man u. a. die Eigenleistung ab.

Zwei Fidlock-Trinkflaschen finden am Unterrohr locker Platz.

PREIS	12.499 €
Rad-Gewicht	15,5 kg
Zul. Gesamtgewicht	130 kg
Rahmenmaterial/Größe	Carbon/S, M, L*, XL
AUSSTATTUNG	
Heck-Federweg	120 mm
Federbein	Fox Float DPS Evol Factory
Gabel	Fox Float 34 Factory FIT4, 130 mm
Bremsen	Shimano XTR, 203/180 mm
Sattel	Ergon SM Pro Carbon
Sattelstütze	Fox Transfer SL Fact., Hub: 150 mm
Vorbau	Rotwild RIC Carbon, 50 mm
Lenker	Rotwild RIC Carbon, 780 mm
Schaltung	Shimano XTR, 12-Gang
Laufräder	DT Swiss HXC1501 LS Spline Carbon
Reifen	Schwalbe Magic Mary Evo Soft, 29“ x 2,4“/Wicked Will Evo Speedgrip, 29“ x 2,4“
Sonstiges	Akku-Range-Extender mit 160 Wh für 599 Euro Aufpreis mgl.
ANTRIEB	
Motor	TQ HPR 50, 50 Nm
Display/Fernbedienung	TQ/Rotwild Boost-Button
Akku	Rotwild IPU275, 250 Wh

* Testgröße

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Laufruhig — Agil

SITZPOSITION

Aufrecht — Sport

EINSATZBEREICH

Komfort — Sportiv

Fotos: Wolfgang Hartl

ROTWILD R.X275 Ultra

Temposünder

Bei nur 15,5 Kilo stoppt die Waage beim R.X275 Ultra – rekordverdächtig leicht! Möglich macht’s der rund 1,9 Kilo leichte, penibel verarbeitete und edel durchgestylte Carbonrahmen ebenso, wie der 1,85 Kilo leichte TQ-Leichtantrieb HPR 50. Die Schlankheitskur forciert der 1,4 Kilo leichte und zum Laden nicht entnehmbare 250-Wh-Akku im leichten Carbongehäuse. Er ermöglicht erstaunliche Reichhöhen, wozu die Maximalleistung von 300 auf 200 Watt gedrosselt ist. Nur den Boost-Schub serviert Rotwild mit bis zu 300 Watt. Mit der noch dezenter definierten Motorunterstützung und Mini-Akku hat Rotwild quasi ein „Leicht“-Light-E-MTB geschaffen, das klar an sportiv-ambitionierte, fitte XC-/Marathonbiker adressiert ist, die an Steilanstiegen begeistert deutlich mehr Eigenleistung investieren wollen. Dies soll ihnen das extraschlanke R.X275 dank Nobelparts ermöglichen: DT-Carbonlaufräder fungieren als Tempomacher, Shimanos leichte 12-fach-XTR wechselt die Übersetzung.

Bitte „auf Zug fahren“

Infolge des langen Hauptrahmens (Reach: 485 mm/Gr. L) und des im negativen Winkel montierten Carbon-Cockpits sitzt man sportlich lang auf dem 29er-Bike, bringt viel Druck aufs Vorderrad. So lässt es sich mit dem R.X275 sehr ambitioniert klettern! Bedingung: Man investiert viel Eigenleistung, denn in der untersten der drei Motormodi unterstützt der TQ gezielt nur sehr dezent. Dennoch erklimmen Sportive in den zwei stärkeren Stufen selbst Steilanstiege. Dabei kreiert der moderate Schub ein extra natürliches Fahrgefühl – das auch einem normalen Bike gut stehen würde. Unverzichtbar an Rampen: der Boost-Schalter, über den man für bis zu 30 Sekunden bis zu 300 Watt Spitzenleistung aktiviert. Im Downhill liegt das R.X275 per flachem 66°-Lenkwinkel und potentem Luftfahrwerk sicher. Das tiefe Cockpit indes verlangt im steilen, groben Geläuf erhöhten Fahrereinsatz, die nicht mit Monstergrip gesegneten, tourigeren Reifen Umsicht.

FAZIT

Das spritzige, bergauf wie -ab glänzende R.X275 beglückt gut trainierte Marathon-/XC-Biker. Sie schätzen die geringere Motorpower, nutzen das 29er als Top-Trainingsbuddy.

Handling	●●●●◐
Uphill	●●●●◐
Downhill schnell	●●●●○
Downhill technisch	●●●●○
Tour	●●●●◐

Ausstattung ●●●●◐

⊕ Geometrie funktioniert im Up- & Downhill stark, potentes, harmonisches Fahrwerk, funktionelle Edelparts

⊖ Tiefes Cockpit braucht Geschick in Steilabfahrten, Reifen für felsige Trails zu grazil

Preis-Leistung ●●●●◐

Note **1,5 Sehr gut**

› *Bezugsadressen finden Sie auf Seite 78 f.*

Das neue Bundeswaldgesetz und legale Trails

Legal, illegal – nicht egal!

FOTO: SASCHA MARCHERT

2025 wird es ein neues, deutsches Bundeswaldgesetz geben, das unter anderem den Nutzungsdruck auf den Wald reduzieren und ihn allgemein besser schützen soll. Aus (E-)Mountainbiker-Sicht ist die Gesetzesnovelle zum BWaldG durchaus kritisch zu sehen – sie birgt das Potential, die künftige Nutzung von Wegen und Pfaden zu erschweren. Acht Beispiele, wo dies hierzulande auf legalen Strecken und in Trailparks bereits möglich ist, lesen Sie ab Seite 148.

Bevor legal im Wald gesprungen werden kann, sind einige andere Hürden zu überwinden.

Seitdem im Dezember 2023 der Entwurf des neuen Bundeswaldgesetzes geleakt wurde, herrscht in der Bike-Community Unsicherheit darüber, ob sich hierzulande (E-)Mountainbiking weiterhin weitflächig legal ausüben lässt. Die zentrale Befürchtung: Ein restriktiv umgesetztes, neues BWaldG könnte Mountainbiking auf Trails ähnlich beschneiden wie die 2-Meter-Regelung in Baden-Württemberg, die das Fahren nur auf mindestens zwei Meter breiten Wegen erlaubt.

Neues Bundeswaldgesetz ab 2025

Hintergrund: Die Novellierung des BWaldG entsteht vor allem als Reaktion auf Klimawandel und drohendes Artensterben, zugleich auf den in den vergangenen Jahren deutlich gestiegenen Nutzungsdruck im Wald, den eine neue Gesetzgebung dämpfen soll. Derzeit befindet sich die Gesetzesnovelle zum BWaldG in der finalen Abstimmungsphase, ehe sie vom Bundestag verabschiedet werden soll und das neue BWaldG 2025 in Kraft tritt.

Die Sorgen sind begründet. Denn unter Paragraph 29 des Referentenentwurfes zum BWaldG wird formuliert, Mountainbiker dürften nur noch auf geeigneten Wegen und Straßen im Wald fahren. Hier tut sich die entscheidende Frage auf: Wie definieren sich geeignete Wege? Sorgenfalten provoziert ferner die im Paragraphen 29, Absatz 4 eingebrachte Passage des Entwurfs zum neuen BWaldG, derzufolge die Bundesländer selbst bestimmen sollen, auf welchen Wegen Mountainbiken erlaubt ist. Je nach Bundesland und dessen Umsetzung könnten daraus empfindliche Trail-Einschränkungen resultieren. Immerhin: Diese Passage soll, so Sonja Schreiter, Fachreferentin bei der Deutschen Initiative Mountainbike (DIMB e. V.), die Interessenvertretung für Mountainbiker in Deutschland, im offiziellen Entwurf nicht mehr zu finden sein.

Bei der DIMB stoßen Überlegungen wie diese auf Unverständnis. Dort heißt es, dies verkompliziere das aktuell gültige, freie Waldbetretungsrecht und führe zum Stochern nach einer präzisen Definition „geeigneter Wege“.

Trails benötigen Pflege. Das muss einer Initiative klar sein.

Die Beschilderung in Trailparks sollte klar und deutlich sein.

FOTOS: SANDRO LINDNER, SASCHA MARCHERT, TRAILWORKS FÜRTH

Trailbau ist harte Arbeit – die Befriedigung, auf dem eigenen, selbst gebauten, legalen Trail zu fahren, aber ist umso größer.

Betretungsrecht einfach halten: Es muss vor dem Befahren eines Weges im Gelände vom Fahrer klar festzustellen sein, ob dieser genutzt werden kann oder nicht. Andernfalls laufe man Gefahr, Wege und Pfade illegal zu befahren.

Daher mahnen Experten wie Sonja Schreiter an, dass das Waldbetretungsrecht unbedingt auch für Mountainbiker einfach zu halten sei. Es müsse vor dem Befahren eines Weges im Gelände vom Fahrer klar festzustellen sein, ob dieser genutzt werden kann oder nicht. Andernfalls laufe man Gefahr, sich gegebenenfalls unwissentlich in den Bereich einer Ordnungswidrigkeit zu begeben.

Weitere Kritik am geplanten BWaldG

Die Sinnhaftigkeit mancher Inhalte im Entwurf zum neuen BWaldG hält man nicht nur bei der DIMB für überzogen. „Alles, was im neuen Bundeswaldgesetz verboten werden soll, ist ja jetzt schon verboten. Sprich: Querfeldeinfahren und wildes Bauen“, erklärt Sonja Schreiter. Und in der Fläche betrachtet, gibt es in Deutschland kaum Konflikte zwischen verschiedenen Nutzergruppen im Wald. Wenn, sind sie maßgeblich durch das Verhalten einzelner, ergo zwischenmenschlich bedingt. Ein privatrechtliches Problem stellt dagegen der wilde Bau von Trails mit dem häufig praktizierten Anlegen von Anliegern und Sprüngen dar. Denn das ist schlicht ein Eingriff in fremdes Eigentum, ist somit nicht erlaubt.

Kritisch zu betrachten ist, wie die DIMB sagt, ferner der Paragraph 11 des Referentenentwurfes zum neuen BWaldG. Bei der DIMB hat man den Eindruck, dass versucht wird, Mountainbiking als Sondernutzungsform des Waldes zu definieren. Laut Sonja Schreiter wird es Mountainbiking als beliebter Natursportart/Erholungsform nicht gerecht, es als rein sportive Betätigung zu deklarieren und es nur auf eigens angelegten sowie ausgeschilderten Strecken zu ermöglichen, die einem umfangreichen Genehmigungsprozess unterliegen. Hier bestünde die Gefahr, Mountainbiker aus dem Wald zu verbannen, sie ausschließlich auf ausgeschilderten Strecken fahren zu lassen. Finanziell und personell sei das, etwa im Ehrenamt bei Bikevereinen, kaum umzusetzen, so Schreiter.

Willkommenskultur statt Verbote

Der einzig gangbare Weg wird sein, (E-) Mountainbikern bundesweit eine flächendeckende Nutzung von Wegen und Pfaden zu ermöglichen. Und das wird sich nur über gemeinsame Lösungen für ein gesundes Miteinander in Wald und Natur umsetzen lassen, nicht über höhere Hürden zur Wegnutzung. Dazu müssten insbesondere in Ballungsräumen legale MTB-Trails und Weg-Zusatzangebote etabliert werden, mit denen eine sinnvolle Lenkung der Nutzer sowie eine Steuerung des Nutzungsdrucks auf das Gelände zu erreichen sei, führt Sonja Schreiter aus. Nur so ließe sich der illegale Trailbau eindämmen. Denn: „Eine Lenkung des Nutzerstroms funktioniert nur mittels Angebot“, weiß die DIMB-Fachreferentin. Ratsam im Sinne einer Konfliktvermeidung wäre ferner eine offene Willkommenskultur, im Rahmen derer alle Wege allen Nutzergruppen offen stünden, ergänzt sie. Ebenso wünschenswert ist ein respektvolles Miteinander, das dazu beiträgt, Konflikte zwischen den Waldnutzern gar nicht erst aufkommen zu lassen.

Verzerrte Zahlen

Gelegentlich wirkt die Diskussion über (E-) Mountainbiker im Wald „überhitzt“. Sichtbar wird das etwa an dem nur vermeintlich extremen Zuwachs von E-Mountainbikern, von denen manche befürchten, sie würden für Unruhe im Wald sorgen. Zwar ist die Anzahl der verkauften E-MTBs deutlich gestiegen. Dies bedeutet aber nicht automatisch, dass das alles neue Mountainbiker im Wald sind. Denn die Anzahl derer, die angeben, regelmäßig MTB zu fahren, ist in den letzten zehn Jahren nur unwesentlich von 3,4 auf 3,8 Millionen gestiegen. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass sich viele Mountainbiker zusätzlich ein E-MTB anschaffen oder auf dieses umsteigen. Bisweilen also bemühen Skeptiker des Mountainbiking Zerrbilder als Argumente.

Traileinschränkungen drohen

Der ungünstigste Fall wäre ein restriktives, neues BWaldG. Noch ist der Casus in der Schwebe – es bleibt also spannend, wie genau sich das Gesetz final darstellt. Während

FOTO: TRAILWORKS FÜRTH

Legale Trails haben Lenkungswirkung und verhindern Konflikte.

Jugendarbeit erhöht die Akzeptanz in der Bevölkerung ungemein.

Ziel aller Beteiligter: Den Spaß am Hobby Mountainbiken zu erhalten.

man bei der DIMB zum Beispiel Bayern in puncto Wegenutzung per MTB weiterhin als liberal einschätzt, seien in den Bundesländern Sachsen, Thüringen und Nordrhein-Westfalen durchaus Wegeeinschränkungen denkbar.

Vorbildliche Trail-Legalisierung

Dass sich leidenschaftliche Vereinsarbeit auszahlen kann, berichtet Steffen Link, 2. Vorsitzender des 2016 mit einer Vereinssatzung für (E-) Mountainbiker gegründeten Trailsurfers e. V.. Beginnend 2016/17 war man mit Unterstützung und Akzeptanz der zwei Gemeinden Oberstenfeld und Beilstein sehr erfolgreich darin, ehemals illegale Strecken in legale umzuwidmen. Ja, sogar das kontinuierliche Anlegen neuer Trails war möglich: Dank des von behördlicher Seite offiziell eingeräumten Bebauungsrechts. Dieses, so Link, habe den Erfolg des Projekts „Realisierung legaler MTB-Trails“ ermöglicht. Heute genießen die Trails rund um die Epizentren Beilstein und Oberstenfeld „überregionale Anziehungskraft“, erzählt Steffen Link stolz. Dass der Verein Trailsurfers e. V. Nachwuchsarbeit leistet, Kindern und Jugendlichen Mountainbiken oder das Schrauben am Bike nahe bringt, hat das Ansehen der Sportart und die Popularität des Vereins enorm gesteigert. Mitunter sei die Region nordöstlich von Stuttgart bei Bikern bekannter als bei Wanderern, so Link.

Dass der Verein Trailsurfers e. V. Nachwuchsarbeit leistet, Kindern und Jugendlichen Mountainbiken oder das Schrauben am Bike nahe bringt, hat das Ansehen der Sportart und die Popularität des Vereins enorm gesteigert.

Langer Atem gefragt: Schaffung legaler Stuttgart-City-Trails

Weitaus schwieriger und langwieriger gestaltet sich in Stuttgart selbst die Schaffung legaler Trails – um beim Beispiel Baden-Württemberg zu bleiben. Trotz des seit Jahren intensiven Engagements der örtlichen Bikevereine wie dem MTB Stuttgart e. V..

So wurden am beliebten Spot rund um das Schloss Solitude im Frühjahr 2024 wegen zu befürchtender Beeinträchtigung von Amphibien einige, sowohl von Einsteigern wie Versierten frequentierte Trails, ersatzlos gestrichen. Während der Grund nachvollziehbar ist, irritiert, dass nicht zeitnah andere Wege freigegeben werden. So muss man sich in Stuttgart mit nur drei(!) legalen Trails zufrieden geben. Kurios, vor allem aber auch enttäuschend, wo doch in und um Stuttgart etliche bekannte Bike- und Partsfirmen ansässig sind. Focus Bikes und Antriebshersteller Bosch sind zwei prominente Beispiele.

Positivbeispiele

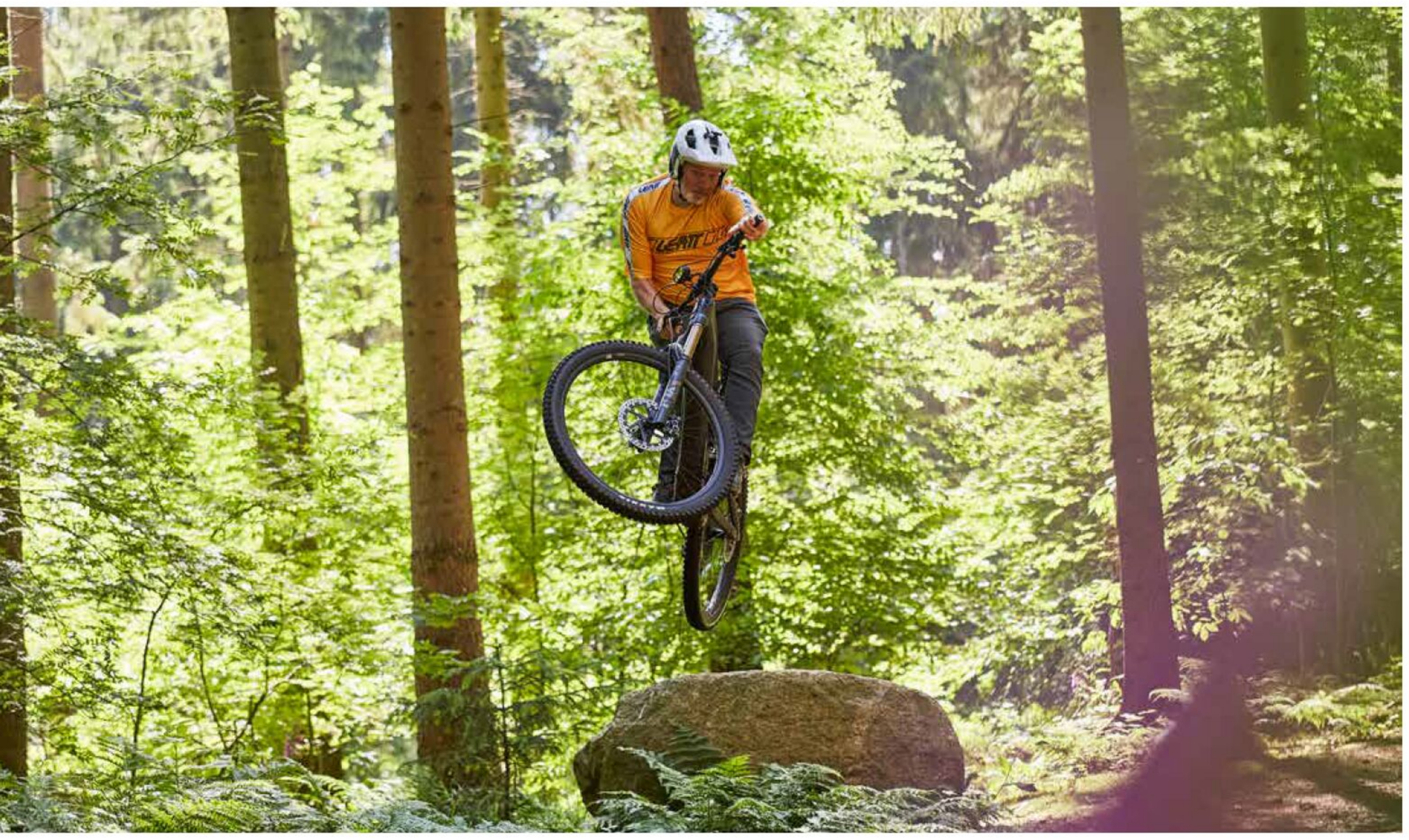
Dennoch gibt es einige tolle Beispiele legaler Singletrails und Strecken in Deutschland. Sowohl in Form prominenter Flowtrail-Strecken, wie dem Flowtrail Stromberg, als auch in Gestalt von Trails in Großstadtnähe. Vor allem in Ballungsräumen sind offiziell zu befahrende Wege und Pfade elementar, um dem stark gewachsenen Nutzungsdruck zu begegnen. „Es gibt immer mehr Leute, die echte Trails fahren wollen“, bestätigt Sonja Schreiter (DIMB). Und, ganz ehrlich: gibt’s Besseres?

Auf den folgenden Seiten stellen wir acht Regionen mit legalen Trails zwischen Hamburg und Stuttgart vor. Außerdem sprechen wir mit den Machern legaler Trails in Fürth in der Metropolregion Nürnberg, welche Herausforderungen gemeistert werden müssen, um legale Mountainbiketrails zu schaffen.

FLORIAN STORCH

FOTOS: GIDEON HEEDE (2), TRAILWORKS FÜRTH

Hamburg



E-MTB in den Harburger Bergen: Ein Paradies für alle?

Die Harburger Berge, im Süden von Hamburg gelegen, sind ein wahres Juwel für E-MTBler aus dem norddeutschen Flachland.

Der höchste Berg ist „nur“ 116 Meter hoch; wer eine längere Abfahrt als zwei Minuten am Stück sucht, wird enttäuscht. Die 220 Hektar Fläche bestehen aus Mischwald, Kiefern-Monokulturen und einem großen Heidegebiet. Vorrangig besteht der Boden aus Heidesand mit einem Anteil an „normalem“ Waldboden, was das E-MTB-Fahren ganzjährig ermöglicht.

Im Trailpark des Vereins MTB-Harburger Berge, der am besten von der „Kärtner Hütte“ erreicht wird, starten nicht nur abwechslungsreiche Trails, sondern auch eine einzigartige Gemeinschaft, die für ein harmonisches Miteinander sorgt. Mit ihrer Nähe zur S-Bahn und einer direkten Verbindung nach Hamburg sind die Harburger Berge das perfekte Ausflugsziel für gestresste E-MTBler und Hamburger.

20 verschiedene Trails

Ein herausragendes Merkmal ist die Vielfalt an 20 Trails, die E-Mountainbikern und Mountainbikern zur Verfügung stehen und zum ganzjährigen Fahren einladen. Von flowigen Singletrails bis hin zu technisch anspruchsvollen Abfahrten, inklusive kleiner Wurzelteppiche und einer Vielzahl an Sprüngen und knackigen Anfahrten, bieten die Harburger Berge für jeden E-MTB-Geschmack etwas. Diese Trails haben einen besonderen Intervallcharakter, der durch stetige Auf- und Abfahrten für eine besondere Herausforderung sorgt und dabei stets den Adrenalinspiegel hochhalten. Mit dem MTB eine sehr gute Belastung und für den E-MTBler ein wahrer Spaß.

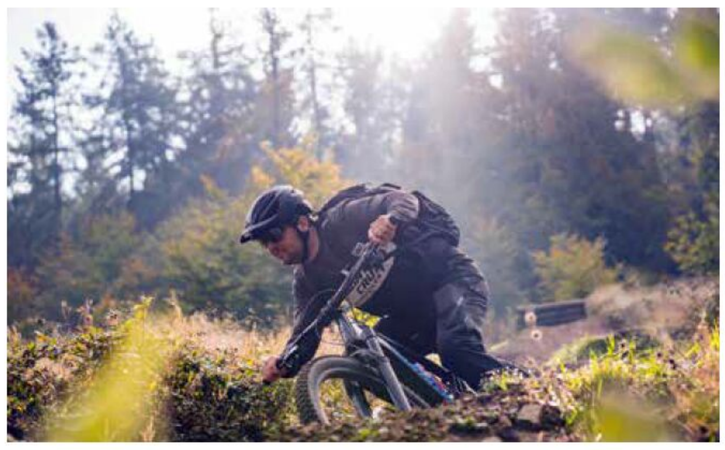
Aber nicht nur die Trails selbst sind besonders, auch die Gemeinschaft, die sich hier gebildet hat, ist einzigartig. Der Mountainbike-Verein, der am 6. Juli 2020 gegründet wurde, arbeitet eng mit dem Forst zusammen und bietet durch gemeinsame Aktionen auch ein gesundes Miteinander. Diese Kooperation ermöglicht eine nachhaltige Pflege und den kontinuierlichen Ausbau der Strecken. Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzergruppen gibt es kaum. Wanderer, E-Mountainbiker und andere Naturfreunde begegnen sich mit Respekt und Rücksichtnahme. Ein freundliches Lächeln und ein Wink sind hier selbstverständlich und tragen zur harmonischen Atmosphäre bei.

Ein weiteres Highlight ist die hervorragende Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel. Mit der S-Bahn direkt aus Hamburg erreichbar, sind die Harburger Berge ein idealer Ort für einen spontanen Ausflug. Einfach einsteigen, aus der Großstadt entfliehen und innerhalb kurzer Zeit mitten in der Natur sein – das ist ein Luxus, den viele zu schätzen wissen. Die Harburger Berge sind mehr als nur ein Ort zum E-Mountainbiken. Sie sind ein Symbol für Gemeinschaft, Nachhaltigkeit und Naturverbundenheit. Mit ihrer Vielzahl an Trails, der harmonischen Atmosphäre und der ausgezeichneten Erreichbarkeit bieten sie ein Erlebnis, das Herzen höherschlagen lässt und ein breites Lächeln auf die Gesichter der Besucher zaubert. Ob Jung oder Alt, Anfänger oder Profi – hier findet jeder seinen Platz und sein Glück auf zwei Rädern.

MATTHIAS FABER

FOTOS: STUDIO MOOI, LARS HEIDENREICH

Hannover



E-MTB Fahren im Deister: Ein Abenteuer direkt vor den Toren Hannovers.

Der Deister, ein idyllisches Waldgebiet südwestlich von Hannover mit einer maximalen Höhe von 405 Metern, ist ein wahres norddeutsches Paradies für E-Mountainbiker.

Gut erreichbar mit S-Bahn und Auto von der A2 aus. Mit seiner abwechslungsreichen Landschaft und drei gut ausgebauten Trails bietet er sowohl für Anfänger als auch für fortgeschrittene Fahrer ideale Bedingungen. Was den Deister besonders attraktiv macht, ist die einfache Erreichbarkeit: Von Hannover Hauptbahnhof aus ist man mit der Bahn in weniger als einer Stunde am Ziel und kann direkt ins Abenteuer starten. Die Region um den Deister ist bekannt für ihre Trails, die alle einen Bikeparkcharakter aufweisen und mit verschiedenen gebauten Elementen wie Sprüngen, Kurven und technischen Passagen ausgestattet sind. Diese Trails bieten eine spannende Mischung aus Flow und Herausforderung, die das Herz eines jeden E-Mountainbikers höher schlagen lassen und wirklich viele Flugmeter bieten. Dabei ist das E-MTB ein idealer Begleiter, da jeder Aufstieg im Deister zu den Traileinfahrten mit steilen Rampen versehen ist.

Seit 2008 kümmern sich die deisterfreun.de um Pflege und Bau der drei Trails und versuchen seit Jahren, weitere Trails zusammen mit dem Forst und den Ämtern zu integrieren. Wichtig zu wissen ist, dass es im Deister bei Feuchtigkeit sehr rutschig werden kann.

FOTOS: MAX SCHUMANN

Seit 2008 gibt es drei Haupttrails:

1. **Der Ü30-Trail** ist ein flowiger Jumptrail, der technische Passagen mit flowigen Abschnitten und einer Vielzahl an Sprüngen kombiniert, die stetig aufeinander aufbauen. Er bietet ein ausgewogenes Fahrerlebnis für alle, die ihre Grenzen testen möchten. Für Anfänger bis Profis geeignet.

2. **Der „Ladies Only“** Der Name ist hier NICHT Programm. Wer auf dem Ü30 seine Herausforderung gefunden hat, kann auf dem „Ladies Only Trail“ weitermachen und seine Jump-Skills weiter verbessern. Der Hauptcharakter bleibt erhalten, nur die Sprünge werden größer. Natürlich sind beide Trails so konzipiert, dass man auch neben den Sprüngen viel Spaß mit seinem E-MTB hat. Für Fortgeschrittene bis Profis geeignet.

3. **Die „BMX-Bahn“** Wie der Name vermuten lässt, ist diese Strecke nur für echte Könner gemacht. Bei diesem 500 Meter langen Trail geht es nur um Flugmeter mit extra Skills. Diese Linie ist Profis vorbehalten.

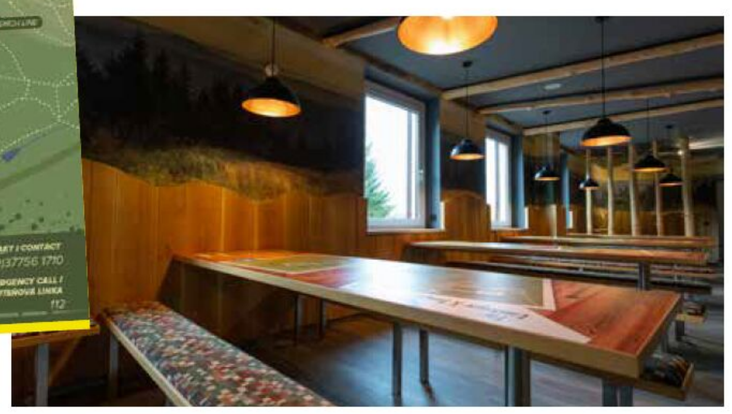
Der Deister ist nicht nur wegen seiner Trails, sondern auch wegen der einfachen Anreise ein beliebtes Ziel. Von Hannover aus kann man bequem mit der S-Bahn bis nach Barsinghausen oder Wennigsen fahren. Von dort aus sind es nur noch wenige Minuten mit dem Rad, bis man die Trails erreicht. Diese Nähe zur Stadt und die gute Anbindung machen den Deister zu einem idealen Ausflugsziel für Tagestrips oder auch längere Aufenthalte. Vorteil ist, dass man von dort gut weiter bis in den Harz zum E-Mountainbiken fahren kommt.

Gut gepflegte Strecken in wunderschöner Umgebung

Egal, ob man nach einem Adrenalinkick sucht oder einfach nur die Natur genießen möchte – der Deister bietet für jeden etwas. Die gut gepflegten Strecken und die wunderschöne Umgebung machen jeden Besuch zu einem unvergesslichen Erlebnis. Das E-MTB-Abenteuer wartet direkt vor den Toren Hannovers!

MATTHIAS FABER

Chemnitz



Rabenberg: Mehr als ein Trailpark.

In Breitenbrunn, im Südosten Sachsens, liegt der Sportpark Rabenberg. Dort sind Freizeitaktivitäten aller Art geboten, auf Mountainbiker warten Strecken aller Schwierigkeitsgrade, regelmäßige Events und mehr.

Ob Deutsche MTB-Enduro-Meisterschaften oder Läufe der Enduro-1-Serie: Diverse im TrailCenter Rabenberg durchgeführte Rennen bezeugen die Qualität der dortigen Strecken. Aber nicht nur anspruchsvolle Trails warten in Rabenberg auf die Mountainbiker – es gibt Strecken verschiedener Schwierigkeitsgrade und auch der Bikernachwuchs kann sich dort austoben. In diesem Jahr startet das TrailCenter Rabenberg in die elfte Saison, den Sportpark gibt es unter diesem Namen seit rund 30 Jahren, bereits zu DDR-Zeiten wurde die Anlage auch von Leistungssportlern für Trainingsaufenthalte genutzt – das belegen zahlreiche Fotos und Unterschriften im Foyer des Haupthauses. Wer einen mehrtägigen Aufenthalt plant, findet im Haupthaus Zimmer, außerdem können in weiteren Häusern Zimmer und Apartments unterschiedlicher Größen und Arten gebucht werden. 414 Betten und fünf Speiseräume listet der Sportpark auf seiner Homepage. Im Zelt oder Wohnmobil zu übernachten, ist ebenfalls möglich.

26 ausgeschilderte Trails

Rund um das TrailCenter sind 26 Trails unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade ausgeschildert, vom flowigen Singletrail bis hin zum verblockten, wurzelgespickten Downhill. Sie summieren sich auf rund 70 Kilometer. Die verschiedenen Trails kann man gut in unterschiedlicher Abfolge und Zusammensetzung zu mehr oder weniger anspruchsvollen Runden kombinieren. Sechs komplett ausgeschilderte Strecken gibt es, die alle am Trailhead im Sportpark Rabenberg starten und enden: von der Einsteigerrunde von sechs Kilometer Länge bis zur 25 Kilometer langen, schweren „Black Raven“-Tour. Alle Anstiege muss man per Muskelkraft, oder unterstützt vom Motor des E-Bikes, selbst erklimmen, wer sich einen Tag mit Lift im nicht weit entfernten Trailpark Klinovec gönnen will, kann mittwochs auf den angebotenen Shuttle-Service zurückgreifen.

Am Trailhead gibt es ein Trailcafé, in dem man sich stärken kann, es werden auch deftige Mahlzeiten wie Burger angeboten. Wer über kein eigenes Bike verfügt, oder einfach mal ein anderes ausprobieren möchte, findet im Bikeverleih ein breites Angebot an MTBs, E-Bikes, Gravel- und Kinderrädern. Die Bikeschule „Kettenjagd“ bietet Kurse an, außerdem finden im Trailcenter regelmäßig Camps statt. Es gibt einen frisch geshapten Pumptrack, den neuen Bambini-Loop, einen Bikespielplatz und mehr.

MARTIN MUNKER

Der Trailpark Rabenberg ist eine echte Perle im Erzgebirge. Bestens gepflegt und mit einer Menge Zusatzangeboten, etwa Bikekurse für Kinder.

Infos TrailCenter Rabenberg:

Nächstgelegene Städte: Chemnitz, Zwickau, Plauen
Trail-Ticketpreise: 1 Tag: 12 Euro, 2 Tage: 19 Euro, Saisonticket: 80 Euro
Öffnungszeiten Bikeverleih: 2. April bis 21. Oktober, 9-17 Uhr
Öffnungszeiten Trails: 1. April bis 31. Oktober, Uhrzeiten siehe Homepage.
www.trailcenter-rabenberg.de

FOTOS: SANDRO LINDNER / KARTE: TRAILCENTER RABENBERG

Frankfurt am Main

Die Trails am höchsten Berg des Taunus enden quasi direkt an der Stadtgrenze von Frankfurt am Main. Den Fuß des Feldbergs erreicht man ganz einfach mit der U-Bahn.

Der Trailpark am Feldberg war 2023 die Kulisse für die Vorstellung von Boschs neuem Light-E-MTB-Motor SX.

Der Feldberg im Taunus: Abenteuerspielplatz in direkter Großstadtnähe.

Wall-E, Skyfall, Risky Rabbit – die originelle Namensgebung für Trail-Features wie einen Wallride, diverse Sprünge und Drops könnte man Strecken in legendären kanadischen Bike-Orten zuordnen. Tatsächlich sind sie Teil des stark naturbelassenen, zugleich mit etlichen Features garnierten Flowtrail Feldberg im Taunus.

Prima Erreichbarkeit von Frankfurt

Für die (E-)Mountainbike-Community der Frankfurter Metropolregion ein Segen – auch, weil der in drei Abschnitte gegliederte Flowtrail am immerhin 880 Meter hohen Feldberg bestens mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erreichen ist. Dazu „parkt“ man sein Bike in der U-Bahn und braust mit ihr bis zur Endhaltestelle Oberursel-Hohemark. Dort angekommen, kurbelt man eine Stunde bergauf in Richtung Feldberg, zum Start des ersten Teils des Feldberg Flowtrails.

Flowtrail Feldberg in drei Abschnitten

Schön mäandert dieser hinunter zum Fuchstanz-Biergarten. Die Gelegenheit, sich mit Gleichgesinnten zur eben erlebten Flut positiver Sinneseindrücke auszutauschen. Unweit des Altkönig (798 m) schlängelt sich der Trail weiter bergab, wobei den zweiten Teil ein Drop und der Double-Sprung Risky Rabbit beschließen. Obgleich das Gelände nicht ausgesetzt ist und super technisch daher kommt: Im Besitz einer soliden Fahrtechnik sollte man für einige Streckenpassagen am Feldberg auf alle Fälle sein. Erst recht, wenn man die fetteren, gewagteren Sprünge oder kurzen Steilabfahrten nimmt, die Teil der schwarzen Streckenführung sind. Viele der einfacheren Sprungelemente hingegen lassen sich ganz geschmeidig umfahren. Somit bietet sich der Flowtrail Feldberg prima zum Schulen der eigenen Fahrtechnik an. Aufgewertet mit einigen wilderen Sprüngen, läuft der dritte Abschnitt des Flowtrail schließlich von der Emminghaushütte weiter in Richtung Hohemark/Oberursel. Der Trail endet nach 3,8 Kilometern Länge, 418 Tiefenmetern, 71 Anliegern und 26 Sprüngen – beachtlich.

Zwei legale Downhillstrecken

Den zwischen 2014 und 2018 durch ehrenamtliche Bauhelfer errichteten Flowtrail ergänzen die zwei fahrtechnisch deftigeren Downhillstrecken Schoppen- und Schlitten-Trail am Nordhang des Feldbergs. Sie sind Teil des vom MTB-Verein Wheels over Frankfurt Radsport e. V. geschaffenen Bikepark Großer Feldberg, der in den nächsten Jahren nach Möglichkeit um ein Trailcenter Taunus erweitert werden soll. Beide jeweils zirka 1,5 Kilometer langen Abfahrtsstrecken starten am Feldbergplateau und warten mit herrlich ruppigen Wurzelteppichen und Anliegern ebenso auf wie mit attraktiven Kurvenkombinationen und Drops.

FLORIAN STORCH

Infos:

Öffnungszeiten: durchgehend von Januar bis Dezember, Details online unter www.flowtrail-feldberg.de
Am 22. Juni findet das offen ausgeschriebene Enduro-Rennen mit eigener E-MTB-Klasse statt (5 Stage/1000 hm).
www.woffm.de

FOTOS: OLE WITTROCK

Mainz und Wiesbaden

Fahrfluss-Schule: der Flowtrail Stromberg.

Gründung 2010

Der Flowtrail Stromberg war seinerzeit einer der ersten seiner Art in Deutschland – und ist längst weit über die Grenzen des 4000 Einwohner zählenden Städtchens im Hunsrück bekannt. Genauer: Stromberg liegt am östlichen Rand des bis zu 650 Meter hohen Hunsrücker Bergzuges Soonwald. Aufgrund des guten Autobahnanschlusses über die A61 (Ausfahrt 46, Stromberg) erreicht man den Flowtrail Stromberg sehr gut. Von Frankfurt am Main aus sind es etwa 90, von Mainz und Wiesbaden aus 40 Kilometer. Geschaffen und dank konsequenter Trailpflege wohl bewahrt haben den Flowtrail Stromberg die Mitglieder des bereits 2010 gegründeten Mountainbike-Vereins Flowtrail Stromberg e. V..

Viel Flow, viele Sprünge

„Alles kann, nix muss“, so kommentiert Sascha Marchert, Vorsitzender des Flowtrail Stromberg e. V., das Konzept hinter den angelegten Trails. Sprich: Diese sind explizit an Fahrer jeden Alters adressiert, die mit oder ohne die Unterstützung eines E-Motors unterwegs sind. Die beiden angelegten Haupttrails Wild Hog und No Jokes bilden den Kern des Flowtrail Stromberg. Während die Wild-Hog-Strecke extra flowig und fahrtechnisch moderat gehalten und somit besonders für Einsteiger sinnvoll zu befahren ist, fordert der deutlich wildere No-Jokes-Trail versierte (E-) Mountainbiker mit fetteren Sprüngen heraus. Die durchgehend als schwarze und damit schwierig klassifizierte Strecke beinhaltet auf 1,2 Kilometern Länge Highlights wie ein Steinfeld, aufregende Sprungvariationen, ein bis zu 7 Meter langes Roadgap plus eine Drop-Batterie mit maximal 2,30 Meter hohem Absprung. Toll: Beide offiziellen Trails laden dazu ein, das eigene Können und Selbstvertrauen schrittweise zu steigern, wozu sich die Sprünge allesamt umfahren lassen.

Der Flowtrail Stromberg im Hunsrück war bei der Eröffnung einer der ersten Parks seiner Art in Deutschland.

Rundkurs und naturbelassener Endurotrail

Ergänzend zum Wild-Hog- und No-Jokes-Trail existiert in Stromberg ein easy zu befahrender, touriger 8-Kilometer-Rundkurs. Praktisch: dieser fungiert zugleich als „Zubringerpfad“ zu den Parkplätzen. Schließlich erweitert eine kurze, neu angelegte Endurostrecke den Bike-Abenteuerspielplatz Stromberg. Der Enduro-Trail startet auf Höhe des No Jokes als naturbelassener Pfad; derzeit noch eine Ministrecke von 500 Metern, die allerdings noch wachsen soll.

Zukunfts-Projekt „Celtic Trails“

Im südlichen Hunsrück hat man in puncto (E-) MTB-Trails übrigens noch mehr vor. Die sogenannten Celtic Trails sollen künftig ein weitläufiges, weitgehendes Trailnetzwerk bilden, dessen erster Loop zwischen Stromberg, Rheinböllen und Spabrücken entstehen wird. Der Flowtrail Stromberg soll dabei einmal in dieses Singletrailgeflecht eingebettet sein. Das Projekt ist aktuell noch im Aufbau, ein erster Teil des ersten Loops wurde von den Machern des Flowtrail Stromberg bereits gespurt.

FLORIAN STORCH

Infos Flowtrail Stromberg:

Geöffnet von April bis 27. Oktober 2024, täglich von 9:30 – 19:00 Uhr. Im Flowtrail Stromberg gilt ein Nachtfahrverbot.
Die Nutzung des Flowtrail Stromberg ist kostenlos; eine Nutzungsgebühr entsteht nur bei einer gewerblichen Nutzung.
www.flowtrail-stromberg.de
www.celtic-trails.de

FOTOS: SASCHA MARCHERT / KARTE: FLOWTRAIL STROMBERG

Nürnberg

Wie die meisten Parks bieten die HeumödernTrails unterschiedliche Schwierigkeitsgrade für Mountainbiker.

HeumödernTrails: Legal im Altmühltal.

Das Altmühltal zieht Urlauber von fern und Naherholungssuchende gleichermaßen an. Wanderer, Paddler und Radfahrer sind dort unterwegs. Auch Mountainbiker natürlich, und für die gibt es auf den HeumödernTrails in Treuchtlingen legale Strecken und mehr.

Nicht einmal eine Stunde mit dem Auto von Nürnberg entfernt und gut an das Bahnnetz angebunden liegt die Talstation Heumödertal in Treuchtlingen mit den umliegenden HeumödernTrails. 2019 wurde der Mountainbike-Trailpark HeumödernTrails eröffnet, er ist der erste offiziell familienfreundliche Trailpark in Bayern. Im Mai 2021 hat sich der Verein HeumödernTrails e.V. gegründet. Der widmet sich der Betreuung und Pflege des Wegenetzes im Heumöderntal, will sich lokal für den Radsport und die Umweltbildung einsetzen. Aktuell stehen sechs ausgeschilderte Trails in unterschiedlicher Länge und mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden zur Wahl. Acht Schwierigkeitsgrade sind es sogar, da sich zwei Trails stellenweise in alternative Linien teilen. Von flowig und leicht für die ganze Familie bis technisch anspruchsvoll, steil und verblockt reicht das Portfolio. Natürliche und gebaute Elemente ergänzen sich, um für ein perfektes Fahrerlebnis zu sorgen, egal wie geübt der Biker ist.

FOTOS: GIDEON HEEDE, ANDY RIEGER

Essen, trinken, schlafen in der Talstation

In der Talstation Heumöderntal ist für Essen und Trinken gesorgt, außerdem stehen insgesamt 14 Betten, aufgeteilt in verschiedene Zimmerkategorien, bereit. Die Tagesgastronomie ist an Wochenenden, Feiertagen und weiteren Ausflugstagen geöffnet. Bei gutem Wetter lädt die Sonnenterrasse samt Grillstation zum Verweilen ein. In Treuchtlingen gibt es „Am Kurpark“ Stellplätze für Wohnmobile. Direkt neben der Talstation bietet ein Übungsparcours die Gelegenheit, an der Fahrtechnik zu feilen. Hier gibt es einen kleinen Pumptrack und zwei Abfahrten, eine mit flachen North-Shore-Kurven, eine mit Anliegern und Wellen. An der Talstation besteht die Möglichkeit, Kinder-, Jugend- und Dirtjumpbikes auszuleihen, außerdem bietet die MTB & E-MTB-Fahrtechnikschule Happy Trails verschiedene Kurse an und es werden Camps für Familien und Kinder angeboten.

Neu: der Lift

Anfang Mai 2024 wurde der Heumödernlift in Betrieb genommen. Er erspart es, die 80 Höhenmeter zum Einstieg der Heumödern-Trails zu treten. Dank EasyLoop-System, das am Lenker eingehängt wird, soll die Fahrt komfortabel und unkompliziert sein.

MARTIN MUNKER

Infos Trailpark HeumödernTrails:

Nächstgelegene Städte: Nürnberg, Augsburg, Ingolstadt

Ticketpreise:

Lift & Trailnutzung: 5er-Karte
14 Euro/12 Euro (Erwachsene/jugendliche),
10er-Karte: 24 Euro/18 Euro
1 Tag: 24 Euro / 18 Euro, Afterwork-/Afterschoolticket: 12 Euro, Saisonticket:
249 Euro /189 Euro
Tickets Trailnutzung: 1 Tag: 10 Euro,
1 Jahr: 30 Euro

Öffnungszeiten:

HeumödernTrails: Ganzjährig, 1. April bis 31. Oktober 9:00–19:00 Uhr,
1. November – 31. März 9:00 bis 17:00 Uhr
Nachtfahrverbot beachten!

Talstation:

Wochenenden, Feiertage, sonstige Ausflugstage *Genaue Infos siehe Homepage*
www.heumoederntrails.de

Stuttgart Land

Trailparadiese Beilstein und Oberstenfeld.

Wir wollten ein Anti-Verein sein – und einfach legale Trails fahren“, so kurz und knapp schildert Steffen Link, 2. Vorsitzender des Mountainbike-Vereins Trailsurfers Baden-Württemberg e. V., die Motivation hinter der Vereinsgründung 2016. Bald über 500 Mitglieder zählt der erfolgreiche MTB-Verein Trailsurfers Baden-Württemberg e. V. aus Beilstein, der seit 2016/17 zwischen Stuttgart und Heilbronn rund um die beiden Nachbargemeinden Beilstein und Oberstenfeld ein beachtliches, legales und ausgeschildertes (E-)MTB-Trailnetz mit zehn Trails und stattlichen 32 Kilometern Gesamtlänge geschaffen hat. Genutzt werden kann es erfreulicherweise von jedermann, sprich, von Fahrern aus dem Ballungsraum Stuttgart oder eben anderen Winkeln der Republik.

Umweltschonend erreichbare Strecken

Praktisch und umweltfreundlich: Die von Mountainbikern wie E-Mountainbikern kostenlos befahrbaren Trails rund um die kleinen Gemeinden Beilstein und Oberstenfeld erreicht man per öffentlichem Nahverkehr. Dazu geht’s zum Beispiel von Stuttgart aus per S-Bahn an den äußeren Rand des S-Bahn-Netzes, nach Backnang. Vom Backnanger ZOB aus geht’s mit dem Berg- & Tal-Bus (Linie 467), der die Bikemitnahme ermöglicht(!) ins nahegelegene Oberstenfeld oder Prevorst – Startpunkte etlicher schöner Trails. Per Auto erreicht man Oberstenfeld von zum Beispiel Stuttgart-City aus nach 40 Kilometern und etwa 40 Minuten Fahrzeit.

Variantenreiche Trails mit viel Flow

Die Trails reichen von Einsteiger-freundlichen, einfachen Flowtrails bis zu steileren Varianten mit wilderen Kurvenkombinationen und dem ein oder anderen Sprung. Allgemein gelten die Trails rund um Oberstenfeld als anspruchsvoller, jene um Beilstein gestalten sich moderater und tourenorientierter. Praktisch: Die Tourenpunkte sind miteinander verknüpft, so dass man unterschiedliche Tourenkombinationen fahren kann. Da Ausfahrten bekanntlich leider auch einmal mit Verletzungen enden können, sind die geschaffenen Rettungsplätze vorbildlich.

Zwischen Stuttgart und Heilbronn

Aus dem Trailangebot der Nachbarorte Oberstenfeld und Beilstein ragt etwa der Fischteich-Trail heraus. Schön flowig gehalten, macht der prima für Einsteiger geeignete Fischteich-Trail dank seiner kleinen Gegenanstiege viel Spaß. Ein Vorteil, wer hier einen E-Motor zur Hilfe hat! Verlängern lässt sich der Fischteich-Trail mit dem Wild West Trail, der seinerseits in den bekannten Krugeichentrail übergeht. Außerdem empfehlenswert ist der bei den Locals beliebte, flowig-spaßige Jettenbachtrail – er endet an der Einkehrstube „Obere Ölmühle“.

FLORIAN STORCH

Infos zu den von den Trailsurfers gepflegten Trails:

www.trailsurfers-bw.de

Kostenlose Trailnutzung für Mountainbiker & E-Mountainbiker Das erste, offene Enduro-Rennen „Bottgnar Happy“ der Trailsurfer findet am 13. Juli in Prevorst statt. Gewertet wird in einer separaten MTB- und E-MTB-Klasse. Action dürfte auf fünf anspruchsvollen Stages und insgesamt 900 Höhenmetern geboten sein. Start/Ziel: das Dorfhaus Prevorst.

Hauptnutzungszeiten: April bis September

FOTO: CHRISSI HASEMANN

Stuttgart City

Aufkommendes Trail-Rodeo in „Benztown“.

E-Mountainbiking in der Motorstadt am Neckar? Ja, denn eigentlich hat Stuttgart viel Potential dafür. Um das künftig trotz in Baden-Württemberg geltender 2-Meter-Regelung (das Befahren von unter zwei Meter breiten Wegen ist E-Mountainbikern verboten) offiziell nutzbar zu machen, arbeitet die Stadt mit den drei Stuttgarter MTB-Vereinen MTB Stuttgart, DSV Vaihingen und DAV Schwaben zusammen. Ziel: legale MTB-Trails schaffen. Die Basis dafür bildet die Etablierung eines nachhaltigen Freizeitkonzepts im Stuttgarter Wald, mit dem alle Nutzergruppen berücksichtigt werden sollen. Eingebunden sind viele Entscheider: Vertreter von Stadt- und Staatswald, ebenso wie die Umwelt- oder die untere Naturschutzbehörde.

Der Trailbedarf im Ballungsraum Stuttgart ist hoch, die Angelegenheit, legale Trails zu schaffen, daher dringlich. Alexander Lukasch, Geschäftsführer des MTB Stuttgart e. V., weiß, dass zirka 60.000 Stuttgarter sich regelmäßig in den Sattel schwingen, der harte (E-) MTB-Kern aus 20.000 bis 30.000 Fahrern besteht. Der Nutzungsdruck aufs Stuttgarter Gelände ist entsprechend hoch, nicht erst seit der vergangenen Pandemie.

Seit 2023: drei offizielle Trails

Im ersten wichtigen Schritt wurden im Sommer 2023 durch den für Umwelt zuständigen Bürgermeister Peter Pätzold nach positiver umwelt- und artenschutzrechtlicher Begutachtung die drei prominenten Trails im Stuttgarter Stadtgebiet offiziell zu legalen Trails erklärt, deren Befahrung nicht geahndet wird. Von den drei spaßigen, von einem gut flowigen Charakter geprägten Strecken liegen der Arizona- und der Indiana-Jones-Trail im Tauschwald in Botnang. Der Klabusterbeeren 2 in Stuttgart Süd mündet an der Heslacher Wand nach Heslach. In Absprache mit der Stadt fungieren die drei Stuttgarter Bike-Vereine als Trailpaten, pflegen die Trails und wahren deren natürlichen Charakter. Die Pflegetätigkeit, so Alexander Lukasch, umfasst das Erkennen und Beseitigen von Abkürzungen, Gefahrenstellen sowie eventuell neu entstandener Linien auf den Strecken.

FOTOS: MARIO SCHIOCCHET

Warten auf mehr …

Trotz dieses wichtigen gemeinsamen Erfolges: Einfach ist die Trail-Legalisierung in Stuttgart-City aktuell nicht, das ahnt man schon mit Blick auf die Fülle der involvierten Behörden und die Tatsache, dass sich eine 600.000-Einwohner-Stadt mit nur drei offiziellen Trails begnügen soll. Die lokale Naturschutzbehörde agiere sehr restriktiv, sagt Alexander Lukasch. Und: „Es braucht Leute, die dem MTB-Sport wohlgesonnen sind“.

Legale MTB-Strecken lassen sich in/um Stuttgart momentan nur in Landschaftsschutzgebieten umsetzen, in sensiblen Bereichen wie Waldbiotopen sind sie nicht genehmigungsfähig. Voraussetzung für eine Legalisierung ist eine Befreiung des Trails aus der Landschaftsschutzgebietordnung. Dies ist möglich, wenn eine Strecke Lenkungswirkung hat, so andere Räume entlastet.

36 Trails im Genehmigungsverfahren

Helles Licht am Horizont: Die Stadt Stuttgart lässt derzeit Umwelt- und Artenschutzverträglichkeit von 36 Trails in einem Genehmigungsverfahren prüfen, die aus der Arbeitsgemeinschaft „Legale Trails“ hervorgegangen sind. Bei einem positiven Ergebnis könnten sich Stuttgarter wie Besucher Mitte 2026 auf weitere, offiziell genehmigte Strecken freuen. Das heißt: Daumen drücken!

FLORIAN STORCH

Trailworks Fürth

Von Locals für Locals: So entsteht ein Trailpark.

Neben kommerziellen und „großen“ Trailparks sind in den letzten Jahren einige lokale Projekte umgesetzt worden. Offizielle Trails, die den lokalen Bikern Diskussionen und drohende Sperrungen ersparen. Zum Beispiel der Fürther Stadtwald und der Verein Trailworks Fürth.

Der Fürther Stadtwald wird seit langer Zeit von Mountainbikern genutzt. Während der Corona-Jahre wurde die Nutzung so intensiv, dass nach offiziellen Lösungen gesucht werden musste. Der Verein Trailworks Fürth wurde gegründet, der viele der bestehende Trails erhalten und für alle Könnenstufen nutzbar machen will. Durch ein attraktives Angebot von Trails soll „wildes“ Bauen gemindert werden, sodass der Spot Mountainbikern dauerhaft erhalten bleiben kann. Aktuell gibt es drei offizielle Trails in unterschiedlichen Schwierigkeitsstufen. Fürth ist eines von mehreren lokalen Projekten, die der lokalen Mountainbike-Community legale Möglichkeiten eröffnen sollen: von Locals für Locals. Wir haben bei Tobias Häuser aus dem Vorstand von Trailworks Fürth nachgefragt, was es mit dem Projekt auf sich hat.

Tobias Häuser präsentiert den Lageplan mit „Downhillberta“ Andrea Hilpert.

Trailbau bedarf eines langen Atems. Der aber lohnt sich!

Der Verein überlegt, beanspruchte Trails nach Starkregen auch einmal zu schließen.

ElektroRad: Im Fürther Stadtwald gibt es ja schon sehr lange von Mountainbikern genutzte Trails. Warum ist die Notwendigkeit entstanden, legale Mountainbiketrails zu schaffen?

Tobias Häuser: Während des Corona-Lockdowns stiegen die MTB-Aktivitäten im Stadtwald stark an. Bikeparks waren geschlossen, die Menschen wollten raus. Der größte Grundstückseigentümer ist bei uns die Stadt Fürth. Als deren Vertreter hat das Ordnungsamt die lokalen Radsportvereine und Gruppen im Jahr 2021 angeschrieben und ist in die Diskussion gegangen. Das Ziel war: attraktive offizielle Angebote für Mountainbiker schaffen, dadurch die Radfahrer positiv lenken und sensible Bereiche im Wald schützen.

Ihr habt zu diesem Zweck einen Verein gegründet. Warum war das nötig? Wie haben die Beteiligten zusammengefunden?

Ausgangssituation war, dass die Stadt Fürth nicht mit einzelnen Personen verhandelt, sondern nur mit den einschlägigen Vereinen. Allen, die sich derzeit engagiert haben, wurde schnell bewusst, dass es dazu einen neuen Verein mit entsprechender Zielsetzung braucht, um die notwendigen Schwerpunkte zu setzen und flexibel zu handeln. Also haben wir 2021 den Verein Trailworks Fürth e. V. gegründet, Trailbau und Pflege haben wir gleich in die Satzung geschrieben.

Wie viele Mitglieder hat der Verein und wie setzt sich die Mitgliederstruktur grob zusammen?

FOTOS: TRAILWORKS FÜRTH

Aktuell sind wir über 250 Mitglieder, mit einer gemischten Altersstruktur, von Anfänger bis Experte. Besonders stolz sind wir auf einen Frauenanteil von etwa 20 Prozent. Nicht schlecht in der MTB Community.

Welche Ansprechpartner mussten bei der Umsetzung berücksichtigt werden (z. B.: Behörden? Grundbesitzer? Forst?) und wie groß waren die zu überwindenden Widerstände? Wie findet man überhaupt heraus, wen man alles ansprechen muss?

Grundsätzlich sollten die entsprechenden Grundbesitzer, auf denen die Trails sind oder entstehen sollen, die kommunale Verwaltung (z. B. Ordnungsamt, Untere Naturschutzbehörde) und die Forstverwaltung möglichst frühzeitig in ein Gespräch eingebunden werden. Noch als Hinweis, eventuell unterstützt auch das kommunale Sport- bzw. Jugendamt MTB-Projekte. Mit entsprechender Skepsis in der Verwaltung sollte gerechnet werden.

Zu einem späteren Zeitpunkt ist es sicherlich gut, alle „Waldnutzer" (Spaziergänger, Reiter, Trailrunner, Jogger ...) über neue offizielle MTB-Trails zu informieren und aufzuklären.

Wichtig ist uns zu vermitteln, dass Mountainbiken ein „wegegebunderner" Sport ist, wir NICHT quer durch den Wald fahren und dass es einen großen Bedarf an offiziellen Strecken gibt.

Ziel aller Beteiligten sollte es sein, einen vernünftigen, praktikablen Kompromiss zu finden. Ein Bikepark lässt sich in einem geschützten FFH-Gebiet nun mal nicht umsetzen. Verlaufen die Trails über geschotterte Forstwege, suchen sich die Mountainbiker andere Strecken. Also liegt die Lösung irgendwo in der Mitte.

Wie lange hat es von der ersten Idee bis zur Umsetzung gedauert? Wie groß war der Aufwand organisatorisch und auch arbeitstechnisch beim Trailbau?

Unser erster Schritt war, unser Verständnis vom stadtnahen Mountainbiken in einem Konzept zu definieren. Darin wurden alle Vorstellungen und Ideen bezüglich Trailnutzung (shared Trails), Bauweise (alles überrollbar) und Nachhaltigkeit dokumentiert. Viel Arbeit, die sich aber gelohnt hat. Mit diesem Konzept konnten wir letztendlich die kommunale Verwaltung überzeugen, ein MTB-Pilotprojekt zu starten. Die nächsten Schritte waren die eigentliche Vereinsgründung und die Planung der ersten Trails. Als Betreiber der Strecken müssen wir auch eine Versicherungsbestätigung dafür vorlegen. Glücklicherweise hilft dabei eine Mitgliedschaft im Bayerischen Landessportbund.

Nach Organisation von Werkzeug und Material ging es dann an die Umsetzung im Wald. Hierbei war und ist uns jede hilfreiche Hand willkommen.

Viele Hände: Der Fürther Verein hat zurzeit 250 Mitglieder, die sich gemeinsam um Bau und Pflege der Trails kümmert. Das Wegenetz soll dabei vor allem den heimischen Bikern zur Verfügung stehen.

Wie groß ist der Aufwand, die bestehenden Strecken in Schuss zu halten?

Größer als wir dachten. Insbesondere nach Starkregen-Ereignissen und im Frühjahr müssen die Strecken immer wieder gepflegt werden. Dafür planen wir einige Wochenenden ein. Hier denken wir darüber nach, bei tiefem Matsch, zukünftig Strecken auch mal temporär zu sperren. Lange Trockenperioden machen es dagegen schwer, neue Strecken zu bauen.

Welche Tipps gibst du anderen, die ähnliche Projekte angehen wollen?

Macht es! Biken und Trailbau machen Spaß. Man braucht zwar einen langen Atem bei Verhandlungen mit allen Beteiligten, aber offizielle Trails geben ein fantastisch gutes Gefühl, wenn man darauf fährt.

Eine Frage noch, die wir gerne inoffiziell halten können: Vermutlich werden ja die nicht offiziellen Trails weiterhin zumindest von einigen Leuten gefahren. Wie geht ihr damit um? Was sagen die offiziellen Stellen dazu – falls die es überhaupt mitkriegen?

Die Frage können wir gerne offiziell machen. Es ist ja nicht unser Wald. Sondern wir nutzen wie alle anderen den Wald zur Erholung. Und wenn wir realistisch sind, ist es unerheblich, auf welchem Wege die Leute den Wald benutzen. Ob jetzt der Wanderer durch die Brutstätten von Wildtieren läuft, weil er eine Abkürzung nehmen möchte, der Hund einen Igelbau ausgräbt, der Reiter einen neuen Weg probiert oder der Biker einen renaturierten Weg weiter benutzt. In erster Linie gehen wir davon aus, dass es Unwissenheit ist. Eher selten ist es aus Ignoranz oder Arroganz. Wir als Verein und unsere Vereinsmitglieder versuchen natürlich, wenn uns etwas auffällt, die anderen zu informieren warum, wieso, weshalb man etwas tun oder lassen sollte und versuchen Verständnis zu gewinnen. Genau hier schließt sich auch wieder der Kreis. Man muss miteinander reden. Und umso mehr mitmachen, desto mehr Akzeptanz gewinnen wir bei dem Miteinander.

MARTIN MUNKER

FOTOS: TRAILWORKS FÜRTH

Bionicon Wyatt Trail 625 1

Der Trail-Held

Die sportlichen Gene eines Enduro-Modells in einem 140-Millimeter-Trailbike – Bionicon hat diesen Ansatz beim neuen Wyatt Trail gewählt und so ein potentes E-All-Mountain realisiert.

Die Wyatt-Serie ist mit dem aktuellen Modelljahr 2024 ins Portfolio von Bionicon gekommen. Sie umfasst fünf Modelle: ein SUV, die beiden Enduros Wyatt 625 1 und Wyatt 625 2, beide mit 160 Millimeter Federweg, sowie die 140-Millimeter-Modelle Wyatt Trail 625 1 und 2. Das Wyatt Trail 625 1 ist das höherpreisige Trail-Modell, dabei aber mit einem Preis von 4799 Euro attraktiv günstig. Ein Bosch Performance-Line-CX-Motor unterstützt beim Treten, im Unterrohr des Aluminium-Rahmens sitzt der zugehörige Akku mit 625 Wh Kapazität. Alternativ gibt es die Wyatt-Modelle mit 750-Wh-Akku. Die kleinere Version am Testrad ist leichter als eine größere Batterie und sie ist günstiger. Und um das Bike zu seinem Preis anbieten zu können, mussten die Produktmanager nach einer guten Balance aus Preis und Funktionalität suchen, beim Akku ebenso, wie bei den Komponenten. Und das ist im Großen und Ganzen gut gelungen, allerdings bringt das Wyatt Trail 625 1 in Größe M dennoch 25,41 Kilo auf die Waage.

Vernünftige Ausstattung

Der Rahmen ist gut verarbeitet, die Schweißnähte sind gleichmäßig, die Züge sind innenverlegt. Ein Kettenstrebenschutz bewahrt die Strebe vor Beschädigungen durch die schlagende Kette, auf eine Kettenführung verzichtet Bionicon. Das abfallende Oberrohr gewährt gute Beinfreiheit, für Bewegungsfreiheit in technischen Passagen und Abfahrten lässt sich die Sattelstütze um 150 Millimeter absenken. Der Dämpfer ist schön integriert, allerdings kann sich unter ihm Schmutz sammeln. Mit dem Float DPS Performance kommt der Dämpfer von Fox, Partnerin an der Front ist eine Marzocchi Z2. Beide funktionieren gut, gerade an der Gabel sind die Einstelloptionen etwas weniger fein als an teureren Modellen.

FOTO: WOLFGANG HARTL

Die Scheibenbremsen von Magura gefallen mit hoher Bremskraft und guter Dosierbarkeit.

Die LED-Remote ist wenig bedienerfreundlich – zumindest am sportlichen Bike.

Die Addix-Speedgrip-Mischung ist zumindest am Vorderrad nicht immer optimal.

TECHNISCHE DATEN

Preis Testrad ohne Zubehör	4.799 Euro
Gewicht	25,41 kg
zul. Ges.gewicht	120 kg
Größe	S,M*,L
Rahmen	Aluminium
Federbein	Fox Float DPS Performance, 140 mm
Gabel	Marzocchi Z2, 140 mm
Bremsen	Magura MT Trail, 203/180 mm
Sattel	Velo VL-3381, Sattelstütze KindShock E20-i, Hub: 150 mm
Vorbau	Bionicon, 50 mm
Lenker	Bionicon, 780 mm
Schaltung	Shimano Deore, 12-Gang
Laufräder	DT Swiss H 1900 Hybrid
Reifen	Schwalbe Nobby Nic Addix Speedgrip, 29 x 2.6"
Motor	Bosch Performance Line CX Smart System, 85 Nm
Display/Fernbedienung	Bosch Intuvia 100/LED Remote
Akku	Bosch PowerTube 625 Wh

Überhaupt sind es rundum verlässliche, gut funktionierende Parts, die am Wyatt Trail montiert sind. Die Shimano-Deore-Schaltung wechselt die Gänge exakt, fühlt sich nicht ganz so knackig an wie eine XT. Die MT-Trail-Bremsen von Magura gefallen mit hoher Bremskraft und guter Dosierbarkeit. Die KindShock-Variostütze ist leichtgängig, der Lenker angenehm geformt. Er kommt wie der Vorbau von Bionicon. Auf den bewährten DT-Swiss-Laufrädern sind Schwalbe Nobby Nic montiert. Die sind gute Allrounder, bieten allerdings in der „Speedgrip"-Gummimischung in manchen Situationen wenig Halt, etwa auf felsigen Trails.

FOTOS: WOLFGANG HARTL

Schnell bergauf

Man sitzt angenehm auf dem Bionicon, dank steilem Sitzwinkel pedaliert man effektiv und angenehm. So klettert und beschleunigt das Wyatt, unterstützt vom kraftvollen Motor und, trotz des recht hohen Gewichts, blitzschnell. Das Fahrwerk zeigt kaum Wipptendenzen, beide Federelemente kann man im Bedarfsfall mit einem Handgriff straffer stellen oder blockieren. Der Reach ist gemäßigt, man sitzt komfortabel und kann auch längere Touren ohne Reue in Angriff nehmen. In schnellen, ruppigen Passagen gefällt das Fahrwerk, der Tester hätte einen längeren Reach bevorzugt, würde im Dauerbetrieb ein Bike in Größe L vorziehen. Aber das Bionicon liegt satt auf dem Trail, lässt sich gut kontrollieren.

An sein Gewicht muss man sich allerdings gewöhnen. Vor allem in engen technischen Passagen erfordert es mehr Einsatz des Fahrers. Für ein E-MTB etwas klobig ist die LED-Remote am Lenker und auf das große Bosch-Intuvia-Display würden wir bei sportlichem Einsatz des Bikes verzichten.

Fazit

Das Bionicon Wyatt Trail 625 1 punktet mit einem attraktiven Preis und in dessen Rahmen überlegt zusammengestellten Komponenten. Das dadurch höhere Gewicht kann man in Kauf nehmen. Der vielseitige Allrounder macht Spaß, auf knackigen Trailrunden ebenso wie auf gemütlichen Touren.

MARTIN MUNKER

ILLUSTRATION: MICHAEL HÜTER

Rudi Rambo und das Gesetz des Waldes

Im Wald da sind die Räuber

Biodiversität ist wichtig für den Wald. Artenvielfalt stärkt ihn vor Wetterextremen und Schadinsekten. Nebst den Rehen, Dachsen und Füchsen waren daher auch Mountainbiker bislang im Wald als Spezies geduldet. Doch das könnte sich bald ändern. Ein neues Waldgesetz bläst zum Halali auf Radfahrer.

Im Wald tummeln sich allerlei Kreaturen. Unter ihnen auch der Mountainbiker. Das aktuelle Bundeswaldgesetz macht es möglich, denn das Betreten des Waldes zum Zwecke der Erholung ist gestattet. Betreten kann man ihn paradoxerweise auch, wenn man nicht zu Fuß unterwegs ist. Wie zum Beispiel auf einem Fahrrad. Und zwar auf „geeigneten“ Wegen.

Wanderwege – bestens geeignet

Das schließt bislang die meisten Wanderwege ein, denn diese sind bestens geeignet. Die könnten aber bald für Mountainbiker tabu sein. Schenkt man der Bundesregierung Glauben, sieht man den Wald vor lauter Bikern nicht mehr. Ein neues Gesetz soll es daher richten. Sein Entwurf lässt befürchten: Radfahren könnte auf Trails verboten – und nur noch auf breiten Wegen gestattet – werden.

Als ob die Probleme von der Wegbreite abhängen! Die Schweizer Studie „Koexistenz Wandern und Mountainbiken“ zeigt: Unfälle zwischen Wanderern und Mountainbikern sind äußerst selten. Der größte Feind des Wanderers ist sein eigener Übermut. Wanderer fühlen sich jedoch eher von Mountainbikern als der eigenen Selbstüberschätzung gestört. Und zwar je schneller die Radfahrer an ihnen vorbei fahren. Je breiter der Weg, desto schneller der Biker, wie die Eidgenossen herausfanden. Die empfundene Gefahr ist auf einer breiten Forststraße also höher.

Hotspot Wald

Echte Probleme mit Mountainbikern sind selten und wenn, dann ein typisches Hotspot-Problem. In bekannten Freizeitgebieten kann es an schönen Wochenenden schon mal zu einem erhöhten Andrang von Bikern kom-

men. Von wintersportähnlichen Zuständen, wo sich Horden von Skifahrern um das letzte Fleckchen Schnee prügeln und die Polizei Zufahrtswege sperren muss, ist der Radsport jedoch weit entfernt.

Konfliktfeld: zwischenmenschliche Begegnungen

Im Großteil der Wälder und in den Mittelgebirgsräumen ist die Situation völlig entspannt. Kommt es zu Begegnungen zwischen Mountainbikern und Wanderern, bleiben beide rücksichtsvoll und höflich. Da man Höflichkeit und Rücksichtnahme jedoch nur bedingt in Gesetze fassen kann, ist das Problem des Mountainbikens ebenso simpel umschrieben wie einfach gelöst: Dort, wo viele Menschen gleichzeitig das Naturangebot nutzen möchten, braucht es von Wanderwegen getrennte Bikestrecken.

Halb voll? Oder doch halb leer?

„Aber das genau besagt der Gesetzentwurf doch!“, mag der Zwangs-Optimist einwerfen. Nein. Ein Verbot, Wanderwege zu nutzen, schließt nicht gleichzeitig ein zusätzliches Angebot an Bikestrecken im Wald ein. Waldbesitzer müssten Grund abgeben. Förster müssten ihren Wunsch, das Wild ungestört jagen zu können, dem Wunsch der Radfahrer nach Freizeiterholung unterordnen. Und wenn man dann den Radwegebau in Deutschland so ansieht … ach, lassen wir das!

Offizielle Wege – herrje! So viele vermaledeite Vorteile!

Eigens gebaute Strecken für den zweirädrigen Waldbesucher haben Vorteile: Für die Eigentümer, weil sie bei einer offiziellen Strecke wissen, wo was passiert. Für den Naturschutz, weil eigenmächtiges Buddeln in sensiblen Gebieten verhindert wird. Und für Mountainbiker, weil dann Rechtssicherheit besteht. Ordnungsrechtlich kann man ein generelles Trail-Verbot ohnehin nur schlecht unter Kontrolle halten.

Und deswegen packe ich jetzt Spitzhacke und Schaufel ein und fahre in den Wald! Um meinen Beitrag für ein besseres Miteinander und den Naturschutz zu schaffen. Mit Sprüngen, Schanzen und Steilkurven. YEAH!

Herzlichst
Ihr Rudi Rambo

FOTO: MAX SCHUMANN

Vorschau auf die nächste Elektro Rad

Ab 30. Juli im Handel

Im Bahnhofskiosk, im gut sortierten Zeitschriftenhandel, bei kompetenten Fahrradhändlern!

ELEKTRORAD-REICHWEITENTEST 2024

Herausforderung Flachetappe

Der große ElektroRad-Reichweitentest steht an. Nach zwei Jahren im Gebirge widmen wir uns 2024 wieder der Flachetappe. Im Emsland haben wir den Stromverbrauch der aktuellen Motorengeneration ermittelt.

FOTO: JENS SCHEIBE

TEST

Trekkingreifen

Der richtige Reifen ist enorm wichtig für das Fahrraderlebnis. Wir haben hochwertige Trekkingreifen im Prüfstand und in der Praxis getestet.

REISE

Traumziel Mauritius

Ein Flitterwochenparadies kommt unter die Räder: Mauritius lässt sich ganz hervorragend mit dem E-MTB entdecken. Der Inselstaat im Indischen Ozean hat weit mehr als nur tropische Strände zu bieten.

Testen Sie uns!

Mini-Abo (3 Hefte) nur 15,00 €
Mehr unter Tel.: +49 (0) 89-416 15 40-0
E-Mail: service@bva-bikemedia.de

ElektroRad wird auf umweltschonendem, chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt und mit DHL GoGreen versendet.

IMPRESSUM

VERLAG
BVA BikeMedia GmbH
Fraunhoferstraße 9-11
85737 Ismaning / München

GESCHÄFTSFÜHRER
Paul von Schubert, Nico Martin, Hartmut Ulrich
HRB 193731 AG München

BVA BikeMedia ist ein Unternehmen der Gundlach Gruppe Bielefeld.

REDAKTIONSKONTAKT
www.radfahren.de
Facebook: www.facebook.com/elektrorad.magazin
Leserbriefe an: service@bva-bikemedia.de

REDAKTIONSLEITUNG
Stephan Kümmel (SK), Johanna Nimrich (JN)

PRODUKTIONSLEITUNG / CvD
Jörg Gleichmar

REDAKTION DIESER AUSGABE
Sebastian Böhm, Matthias Faber, Burchard Forth (BF), Albert Herresthal, Peter Hummel, Günter Jekubzik, Tobias Jochims (TJ, leitender Redakteur), Dr. Günter Kast, Jens Kockerbeck (JK), Martin Munker, Florian Storch

FOTOREDAKTION
Gideon Heede

LEKTORAT
Burchard Forth, Antje Anabtawi

LAYOUT / PRODUKTION
Studio Martin Kaumanns, Cécile von Bock und Polach

DANKE AN DIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Jessica Gleichmar, Wolfgang Hartl, Michael Hüter, Werner Mitterdorfer (WM), Fredrik Ljungström, Manuela Mathar, Frank Seeger, Claus Tews, Isabel Weihermann

MARKETING & VERTRIEB
Jochen Rabe, Musa Sağlam, Magdalena Weigl

MEDIABERATUNG
Mario Stützer · T +49 (0) 151 - 18 85 05 60
mario.stuetzer@bva-bikemedia.de
Fabian Morlock · T +49 (0) 151 - 18 85 05 59
fabian.morlock@bva-bikemedia.de
Benedikt Sperl · T +49 (0) 151-18 85 05 62
benedikt.sperl@bva-bikemedia.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2024

ANZEIGENVERWALTUNG
Jörg Gleichmar · T +49 (0) 152 - 51 59 78 43
sales@bva-bikemedia.de

NATIONALVERTRIEB
PARTNER Medienservices GmbH, Stuttgart

KUNDENSERVICE
Mo-Fr: 9-13 Uhr · T +49 (0) 89-416 15 40-0
service@bva-bikemedia.de

ERSCHEINUNGSWEISE, ABONNEMENTS UND BEZUGSPREISE
ElektroRad erscheint mit jährlich neun Ausgaben. Erhältlich an Kiosken, im Bahnhofskiosk, in ausgewählten Zweiradfachgeschäften, in unserem Online-Shop unter shop.bva-bikemedia.de/elektrorad und direkt über den Kundenservice (auch Nachbestellungen).

Einzelpreis: PRINT 7,50 Euro (bei Versand ab Kundenservice zzgl. 2,– Versand); DIGITAL 5,00 Euro
Miniabo: PRINT + DIGITAL 3 Hefte für faire 15,00 Euro (nur Inland)
Jahres-Abo: PRINT + DIGITAL 9 Hefte für 60,– Euro (Inland); 60,– Euro zzgl. 20 Euro Porto (Ausland); DIGITAL 40,– Euro.
Alle Preise inkl. der gesetzlichen MwSt. Bei Nichterscheinen (höhere Gewalt) besteht kein Ersatzanspruch.

INFOS ZUM RADWANDERKARTEN- UND RADBÜCHER-PROGRAMM DER BVA
www.fahrradbuecherkarten.de
oder T +49 (0) 521 - 595-540
ulrike.krumme@bva-bikemedia.de

NACHDRUCK
Nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH, www.vogel-druck.de

PEFC-zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern
www.pefc.org
PEFC
PEFC/04-31-1287

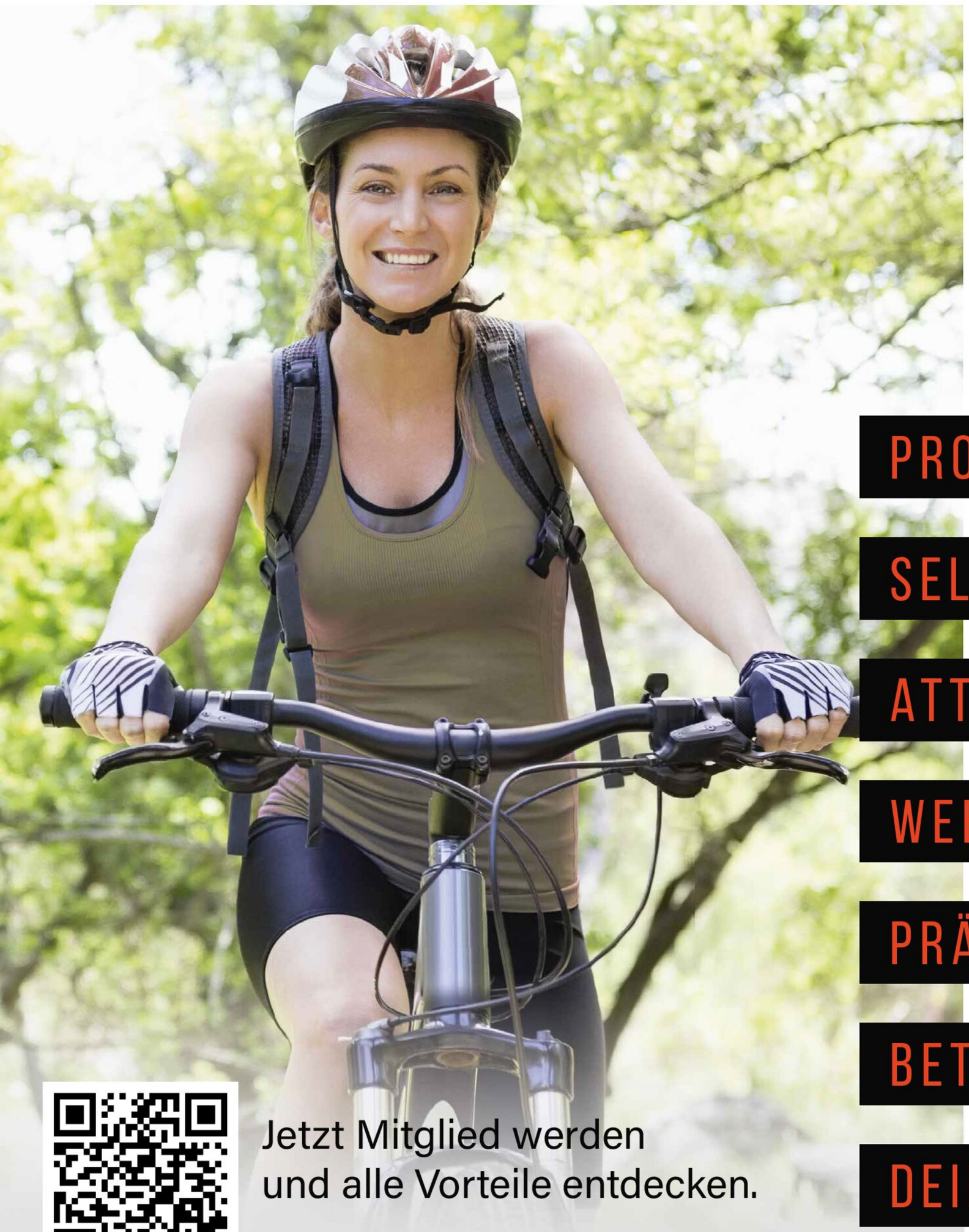
Aus Aktualitätsgründen kann es zu Themenverschiebungen und -streichungen kommen.

Kompetenz in Sachen Rad: Der Verlag BVA BikeMedia produziert noch diese Magazine:

RennRad · Rad fahren · RadMarkt · Radsport

Radclub.de

Die besten Vorteile für alle Fahrradfans.



Für leidenschaftliche RadsportlerInnen und GenussradlerInnen. Mit den besten Angeboten und Events rund ums Radfahren. Viele Produkt- und Kaufberatungen zu deinen Lieblingsmarken. Exklusive Events, Webinare, Betriebsbesichtungen & Verlosungen. Mit attraktiven Rabatten auf Zubehör und Services.

- PRODUKTBERATUNGEN
- SELBST PRODUKTE TESTEN
- ATTRAKTIVE VERLOSUNGEN
- WEBINARE UND EVENTS
- PRÄMIEN & PREISVORTEILE
- BETRIEBSBESICHTIGUNGEN
- DEIN RADMAGAZIN IM ABO

Jetzt Mitglied werden
und alle Vorteile entdecken.

www.radclub.de/einsteigen

UNSERE PARTNER:

(Auswahl)

RÜCKENWIND
FÜR DEUTSCHLAND

DIREKT UND OHNE ANTRAG *– jetzt schnell Coupon sichern und beim nächsten Händler einlösen. Mehr Informationen unter* ***EBIKE-PRÄMIE.COM****.*

Preis-Leistung ●●●●●
Note 1,6 Sehr gut
Elektrorad 02/2024

Auch als Damen- und Herrenrahmen erhältlich.

GÜLTIG FÜR DIE KOMPLETTE
TRENOLI LIVENZA SERIE
MIT BOSCH PERFORMANCE LINE CX MOTOR
BOSCH POWERTUBE 500 / 625 / 750 AKKU

UVP **ab 3.299 €**
mit E-Bike Prämie ab 2.999 €*

TRENOLI

MSA Motor Sport Accessoires GmbH
Am Forst 17b | D-92637 Weiden i.d.OPf.

* Angebot gültig bis 30.06.2024 und nur solange der Vorrat reicht. Alle Preise verstehen sich inkl. derzeit gesetzlicher MwSt. und sind eine unverbindliche Preisempfehlung. Bei teilnehmenden Händlern. Irrtümer, Änderungen in Preis und Ausführung und Zwischenverkauf vorbehalten. Stand der Drucklegung: 04/24