

10 FALTRÄDER IM TEST: Genialität trifft Fahrkomfort

Rad
fahren

Rad fahren

7 RÄDER FÜR ALLTAG, TOUR & SPORT

**14.000 km durch
vier Jahreszeiten**

Wer meistert den Stress-Test?

MIT FINGERABDRUCK, APP & NFC

**So smart schließen
neue Schlösser**

SAUERLAND VOR DEM 3RIDES-EVENT

**Graveln und touren
im Radparadies**



01

2026

DEUTSCHLAND € 8,20 • ÖSTERREICH € 9,00

BENELUX € 9,40 • ITALIEN € 11,00

SPANIEN € 11,00 • SCHWEIZ SFR 13,20

ISSN 0940-4929 • H 06768

3RIDES

GRAVEL WINTERBERG
17-19 JULY 2026

JETZT ANMELDEN



 www.3rides.de  [/3rides](https://www.instagram.com/3rides)  [/3rides](https://www.facebook.com/3rides)  [/clubs/3rides](https://twitter.com/clubs/3rides)



In Bewegung bleiben

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wenn die Temperaturen sinken, es morgens nass und neblig ist, dann sehnt sich auch ein hartgesottener Radfahrer nicht unbedingt nach draußen. Obwohl das ja längst klar ist, erprobt und bewiesen: Ganzjahresfahren tut gut.

Dafür braucht man nicht mal ein spezielles Fahrrad. Aber will man jetzt auch mit dem Faltrad unterwegs sein? Früher waren die sogenannten Klappräder ja in der Tat nicht nur zum Falten geeignet, sondern auch oft klapprig. Und damit eher was für kurze und trockene Fahrten. Die heutige Generation macht anderes mit: Alltag bei jedem Wetter, auf verschiedenstem Terrain und sogar weitere Touren. Mit der zusätzlichen Flexibilität, das Rad nach Bedarf auch in der U-Bahn oder im Kofferraum mitzunehmen, wird es zu einem perfekten Mobilitätsbegleiter gerade auch im Winter. Glauben Sie mir nicht? Dann unbedingt weiterlesen in unserem großen Test, für den wir zehn Falträder ge- und entfaltet haben sowie gefahren sind.

Optimale Einsichten zum Thema Winterfestigkeit liefert auch jedes Jahr unser Dauertest. Meine Kollegen und ich fahren dafür ein bestimmtes Rad über mehrere Monate, bei verschiedenen Wetterlagen und zu diversen Einsätzen. Wir checken auf diese Weise auch, wie schnell sich Klappern oder Beschwerden bemerkbar machen und wie viel Ver-

schleiß nach einem halben Jahr bereits erkennbar ist. Im Jahr 2025 haben wir insgesamt mehr als 13.000 Kilometer mit den Dauertesträdern zurückgelegt – die hoffentlich viel Erkenntnisgewinn für Sie bieten.

In dieser Ausgabe finden sich außerdem interessante Cargobikes, ein Einblick in den aktuellen Stand bei smarten Fahrradschlössern, eine spannende Reportage zum kuriosen Faltrad-Rennen in London und Inspirationen für den nächsten Radurlaub. Denn auch nach einem kalten, nassen Winter kommt auf jeden Fall wieder der Frühling.

Bis dahin – bleiben Sie in Bewegung, lassen Sie sich vom Winter nicht bremsen!



J. Nimrich

Johanna Nimrich, Chefredakteurin

Inhalt

Radfahren 1/2026

10 DURCHBLICK

- 12 **Test: Falträder**
Die neue Generation Falter im Check
- 28 **Dauertest: Das war 2025**
Räder aller Gattungen im Langzeiteinsatz
- 44 **Service: Smartlocks**
Smarter abschließen?
- 48 **Ausprobiert: Tout Terrain**
Steelevoller Avantgardist
- 50 **Ausprobiert: Urban Arrow FamilyNext**
Cargo der Premium-Klasse
- 52 **Ausprobiert: i:SY Cargo P12 ZR Maxi**
Flinker High-End-Laster
- 54 **Produkte ausprobiert**
Jacke, Licht, Helm und mehr



TITEL
Gideon Heede



FOTO: BASTILLE

12 TEST Falträder



FOTO: GEORG ZEPPIN

28 TEST Dauertest

FOTO: ABUS



44

SERVICE
Smartlocks

FOTO: PRIVAT



62

INTERVIEW
Timsen

FOTO: BROMPTON



66

REPORTAGE
Faltrad-WM

60 EINBLICK

- 62 **Interview: „Timsen“ Hinrichsen**
Der Musiker über seine Fahrrad-Begeisterung
- 66 **Reportage: Fahrrad-Rennen mit Stil**
Die Brompton-Weltmeisterschaft in London

72 AUSBLICK

- 74 **Reise-News**
Radreise-Inspirationen von nah bis fern
- 80 **Chiemsee-Alpenland**
Das Radparadies
- 88 **Graveln bis ans Limit**
Biken im Sauerland

RUBRIKEN

- 3 Editorial
- 6 Rund ums Rad
- 94 Weihnachtsgeschenke
- 96 Lisa Lässig
- 98 Vorschau, Impressum

FOTO: JENS SCHEIBE



80

REISE
Chiemsee-Alpenland

Dreh-Momente

Alles, was uns Radfahrer gerade bewegt.



FOTO: ELEPHANT DOC

Filmtipp

Radreise durch Vietnam

Eine Fahrradreise vom Sofa aus? Die Dokumentation „Mit dem Fahrrad durch Vietnam“ entführt in rund 14 Minuten in das heutige und auch das historische Vietnam. Denn heute gibt es dort auf den Straßen nur noch eine Handvoll Fahrräder, die in einem Konzert aus Hupen und Motoren untergehen. Doch das war nicht immer so.

Die Doku erklärt anschaulich, welche Bedeutung das Fahrrad im vergangenen Jahrhundert für die Vietnamesen hatte. Es war nämlich nicht nur für einen Wandel im Alltag verantwortlich. Das Fahrrad leistete im Indochinakrieg sogar einen Beitrag zum Sieg der Vietnamesen, weil Soldaten per Fahrrad versorgt wurden. Der kurze Film geht aber auch auf die Rolle des Fahrrads heute ein und zeigt Impressionen eines faszinierenden Landes. Ein spannender Einblick. Die kurze Doku ist Teil der Serie „Stadt, Land, Kunst“ und in der ARTE Mediathek zu finden.

JN

Aktion „FahrRad!“

Schüler radeln für den Klimaschutz

Bereits zum 20. Mal haben tausende Kinder und Jugendliche bei der Kampagne „FahrRad! Fürs Klima auf Tour“ für den Klimaschutz in die Pedale getreten. 2025 legten 3807 Teilnehmer gemeinsam rund 730.000 Kilometer zurück.

Die Teilnehmer konnten auf diese Weise über 100 Tonnen CO₂ einsparen. Die Idee der Jugendkampagne, die es seit 2006 gibt: Möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückzulegen. 2025 wurden 130.000 Kilometer mehr als im Jahr zuvor erreicht. Der Hauptpreis für die meisten gefahrenen Kilometer geht in diesem Jahr an die Klasse 5B der Maximilian-Lutz-Realschule in Besigheim, Baden-Württemberg. Die Schüler radelten gemeinsam 20.760 Kilometer und haben damit 2906 Kilogramm CO₂ eingespart. Zur Belohnung erhält die Klasse 500 Euro für ihre Klassenkasse. Die Jugendkampagne „FahrRad! Fürs Klima auf Tour“ wird vom ökologischen Verkehrsclub VCD und der AKTIONfahrRAD(AfR) organisiert.

JN



FOTO: VCD/ANDREAS LINK

Deutscher Nachhaltigkeitspreis verliehen

Firma Bohle wird für Kreislaufwirtschaft ausgezeichnet

Das Familienunternehmen Bohle, das unter dem Markennamen Schwalbe Schläuche und Reifen für Fahrräder produziert, ist mit dem Deutschen Nachhaltigkeitspreis ausgezeichnet worden. Das Unternehmen leiste besonders wirksame und erfolgreiche Beiträge zur nachhaltigen Transformation der Wirtschaft, so die Jury.

Bohle arbeitet seit vielen Jahren an der Kreislaufwirtschaft. Hauptbaustein ist das Schwalbe-Recyclingsystem für Fahrradschläuche und -reifen. Darüber konnten bereits mehr als 15 Millionen Schläuche und 1,8 Millionen Reifen für die Herstellung neuer Produkte genutzt werden. Gleichzeitig engagierte sich Schwalbe als erster Reifenhersteller für eine faire Lieferkette für Naturkautschuk – den wichtigsten Rohstoff für die Herstellung von Fahrradreifen – und verbessert aktiv die Arbeits- und Lebensbedingungen für Bäuerinnen und Bauern. Inzwischen generiert Schwalbe seinen Umsatz zu 85 Prozent aus nachhaltigen Produkten. Darunter versteht Schwalbe alle Produkte aus fair gehandeltem Naturkautschuk, recycelten und/oder nachwachsenden Rohstoffen. Der Deutsche Nachhaltigkeitspreis gilt als Europas bedeutendste Auszeichnung für ökologisches und soziales Engagement und wird seit 2008 durch die Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreis verliehen. JN



FOTOS: RALF BOHLE GMBH

Studie zu Schäden am Fahrrad

Mehr Abnutzung bei sportiven Rädern



FOTO: LINEXO

Der Fahrradversicherer Linexo hat in einer Befragung herausfinden wollen, welche Schäden sportive und Alltags-Fahrräder zeigen. Auch der Unterschied von Fahrrädern zu E-Bikes wurde analysiert.

Es geben knapp ein Viertel der Alltagsrad-Fahrer an, noch keinen Schaden gehabt zu haben, bei den Fahrern von sportiven Rädern sind es 19 Prozent. Unter den befragten E-Bike-Fahrern ist der Unterschied sogar größer: Ohne Schäden sind 39 Prozent der sportiven Bikes und 48 Prozent der Alltags-E-Bikes. Naheliegend: Wer sein Rad sportlicher einsetzt, erhöht das Unfallrisiko. So entsteht fast jeder fünfte Schaden bei sportiven Bikes mit und ohne Motor durch selbst verursachte Unfälle, bei Alltagsrädern sind es hingegen nur 14 Prozent. Die häufigste Schadensursache bei sämtlichen Fahrrädern und E-Bikes sind übrigens Schäden durch Abnutzung. Und diese sind bei sportlichen E-Bikes mit 32,5 Prozent ausgeprägter als bei Alltags-E-Bikes (25,5 Prozent). JN



Nachhaltig Urlaub machen

Neuer Rekordwert beim Flugreisen

Viele Deutsche wünschen sich nachhaltiges Reisen, doch das tatsächliche Reiseverhalten spiegelt dies kaum wider. Insbesondere Flugreisen haben neue Rekordzahlen erreicht. Dies zeigt der neue Bericht zum Nachfragemonitor „Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen“.

Zentrale Ergebnisse der Studie sind: Gut zwei Drittel der Befragten (67 Prozent) gaben 2024 an, dass ihnen ökologische oder soziale Nachhaltigkeit beim Reisen wichtig ist – ein Wert, der seit 2012 kontinuierlich gestiegen ist. Der Anteil der Buchungen von Reiseangeboten mit Nachhaltigkeitskennzeichnung verdoppelte sich gegenüber 2019 (sechs Prozent) auf nahezu elf Prozent im Jahr 2023. Nachhaltigkeit eines Reiseangebotes war bei der konkreten Reiseentscheidung am Ende aber trotzdem nur selten ausschlaggebend (bei bis fünf Prozent der Reisen). Die Studie zeigt auch: Noch nie sind die Deutschen im Durchschnitt über alle Urlaubsreisen (ab fünf Tage Dauer) für einen Urlaubstag so weit gefahren. Mit 143 Kilometern liegt der Wert 2023 höher als der bisherige Spitzenwert von 2019 (140 Kilometer je Tag). Ein Zuwachs vor allem bei Fern- und Auslandsreisen führte im Jahr 2024 zu einem neuen Rekordwert bei touristischen Verkehrsleistungen mit dem Flugzeug. Das umwelt- und klimaschädliche Flugzeug ist bei Urlaubsreisen das beliebteste Verkehrsmittel vor dem PKW. Die Erkenntnisse stammen aus dem Bericht zum Nachfragemonitor „Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen“ der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) gemeinsam mit dem Umweltbundesamts (UBA).

JN

Eurobike und Cyclingworld im Wandel

Das Messe-Beben

Die eine Messe schrumpft, die andere wächst an: In den zurückliegenden Monaten gab es viele Diskussionen um die große Fahrradmesse Eurobike. Jetzt ist klar: Die einstige Leitmesse wird 2026 stark verkleinert stattfinden. Die Cyclingworld Düsseldorf hingegen ihre Fläche ausbauen – und mit der Grofa Action Sports GmbH einen starken Partner mit an Bord haben.

Das war eine Ansage: Ende Oktober überraschten der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) sowie der Verband Zukunft Fahrrad (ZF) mit der Information, man nehme 2026 nicht mehr an der Eurobike teil. Zu groß seien die Differenzen über die Ausrichtung der großen Messe, die zuletzt im Frankfurter Messegelände stattgefunden hatte. Wie es also künftig mit der Eurobike weitergeht, ist ungewiss, bei der 2026er-Auflage wird der Besucher jedenfalls viele große und relevante Marken vermissen.

Umso attraktiver wird dafür das Aufgebot der Cyclingworld Düsseldorf. Hier wird das eigentliche Gelände, das Areal Böhrler, sogar noch erweitert: Die Messe expandiert mit dem neu geschaffenen Urban Hub mitten in die Stadt und gewinnt damit 3000 bis 5000 Quadratmeter. Der Gustaf-Gründgens-Platz soll so am Wochenende vom 20. bis 22. März ein Treffpunkt für alle werden, die urbane Mobilität ganzheitlich erleben wollen. Zusätzlich zu mehr Ausstellungsfläche gibt es eine Teststrecke zur entspannten Probefahrt sowie besondere Angebote für Familien.

Weiter soll durch die Ende November kommunizierte Partnerschaft mit der Grofa Action Sports GmbH die inhaltliche und organisatorische Gestaltung der sogenannten B2B Experience in den kommenden zwei Jahren umgesetzt werden. Ziel: den Austausch innerhalb der Branche stärken, während der besondere Erlebnischarakter der Messe erhalten bleibt. Die Cyclingworld öffnet sich 2026 also stärker für die Öffentlichkeit und das Fachpublikum. Über die weitere Entwicklung der Messelandschaft dürfen wir sehr gespannt sein.

JN



Termine 2026

Spannende Events rund ums Rad

17. – 19. Januar: Fahrrad- und
WanderReisen, Stuttgart

20. – 22. März: Cyclingworld, Düsseldorf

11. – 12. April: VeloBerlin

29. – 30. Mai: Mecklenburger Seen
Runde, Neubrandenburg

24. – 27. Juni: Eurobike, Frankfurt

17. – 19. Juli: 3Rides, Winterberg

24. – 26. Juli: Rad am Ring, Nürburg



FOTO: EUROBIKE /JEAN-LUC VALENTIN

**CHIEMSEE
ALPENLAND**

BERGE. SEEN. BAYERN.



ChiemseeAlpenAPP

- Über 800 Tourenvorschläge für verschiedene Sportarten: Radeln, Wandern, Wintersport ...
- Offline-Speicherung von Karten und Touren
- Infos zu Ausflugszielen, Gastronomie und mehr

Kostenloser Download:

www.chiemsee-alpenland.de/app

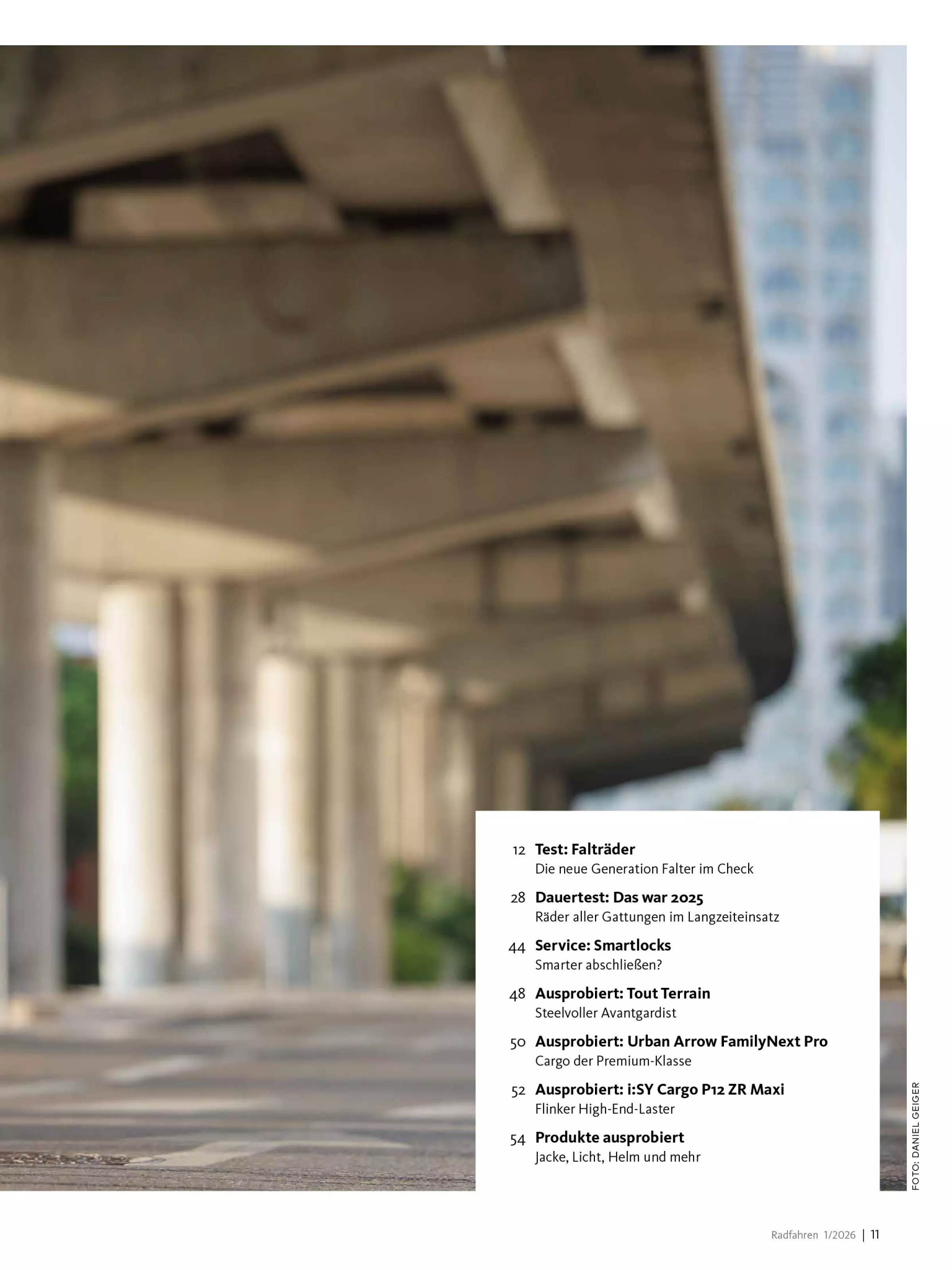
Chiemsee-Alpenland Tourismus GmbH & Co. KG • Felden 10 • 83233 Bernau a.Ch.



DURCHBLICK

Test, Technik, Know-how





12 Test: Falträder

Die neue Generation Falter im Check

28 Dauertest: Das war 2025

Räder aller Gattungen im Langzeiteinsatz

44 Service: Smartlocks

Smarter abschließen?

48 Ausprobiert: Tout Terrain

Steelevoller Avantgardist

50 Ausprobiert: Urban Arrow FamilyNext Pro

Cargo der Premium-Klasse

52 Ausprobiert: i:SY Cargo P12 ZR Maxi

Flinker High-End-Laster

54 Produkte ausprobiert

Jacke, Licht, Helm und mehr





10 Falträder von 799 bis 6000 Euro

FALTBARE MOBILITÄT

Das Fahrrad als Mobilitätsmittel zwischen den Schnittstellen ÖPNV und Arbeitsplatz oder einfach um dem Großstadtschlingel zu entfliehen. Falträder machen es möglich!

In Zeiten knapper Platzressourcen und bei schnellem, kostenschonendem, effizientem Vorankommen in den Ballungsgebieten kann ein Fahrrad Wunder bewirken. Falträder können beispielsweise die Lücke zwischen Zuhause, Zug und Arbeitsplatz elegant schließen.

Zugegeben, es kostet schon Überwindung, sich in der kalten Jahreszeit frühmorgens im Dunkeln aufs Rad zu setzen, um zum Zug zu radeln auf dem täglichen Arbeitsweg. Über den eigenen Schatten springen, das Auto Auto sein lassen und die Komfortzone verlassen – so kann ein Tag beginnen. Als Begleiter kann das Faltrad – im Volksmund gerne auch als Klapprad tituliert – ein kompetenter Partner sein.

Die Anwendung derart praktischer Fahrräder auf den Bereich des Arbeitsweges zu reduzieren, wäre allerdings zu eindimensional gedacht. Die Einsatzmöglichkeiten sind – das ist das Herrliche am Fahrrad – nahezu grenzenlos: Rein in den Zug, rausfahren und dann genießen; das könnte eine Spielart sein. „Das geht auch mit einem normalen Fahrrad oder Pedelec“ – stimmt auch, aber im Faltrad wohnt eine nahezu geniale Mitnahmemöglichkeit, die ein herkömmliches Fahrrad ob seiner Ausmaße so nicht bieten kann.

Interessant für Kapitäne von Campern: Das Klapprad lässt sich auch platzsparend irgendwo im Inneren des fahrenden Hotelzimmers verstauen und ist unterwegs immer einsatzbereit: für große und kleine Spritztouren, als umweltschonende Variante, den langen Fußmarsch an den Fuß des Berges mit dem Rad zu organisieren und sich mit der gewonne-

FOTO: VELLO

nen Zeit auf den Berg zu stürzen. Bike & Hike; Praktisches mit dem Schönen verbinden. Aber auch als mobile Alternative für Stadtmenschen, die für ein normales Rad einfach keinen geeigneten Platz haben und dieses zwingend in den eigenen vier Wänden unterbringen müssen. Gegebenenfalls auch, weil sie beim Abstellen des permanent genutzten Bikes im Keller ein flaues Gefühl im Magen haben?

Diese nicht komplette Vorstellung der Einsatzbereiche eines Falt- oder Klapprades zeigt, welche Bedeutung die Verwendung der Falter im Einzelnen haben kann.

Worauf kommt es beim Faltrad an?

Im Gegensatz zu einem herkömmlichen Fahrrad besitzt das Faltrad zusätzlich zu seinen Fahreigenschaften noch einen Faltmechanismus. Für uns natürlich ein Grund, außer den Fahreigenschaften zu prüfen, wie einfach es um den Faltmechanismus bestellt ist. Lassen sich die einzelnen Bikes eigentlich intuitiv falten? Die Frage können wir mit einem klaren „Nein, aber ...“, beantworten. Konkret: Einen speziellen Kniff für die effiziente Falttechnik haben im Grunde alle Räder. Studiert man das jeweilige Tutorial oder die Anleitung, wird auch sofort klar, wie es läuft. Und dann geht es wie von selbst.

So konnten wir keines der zehn Testräder auf Anhieb, ohne ins Tutorial gespickt zu haben, fehlerlos in einem Zug zusammenfalten. So verzweifelte ein Kollege fast am Dahon. Die richtige Falttechnik wollte ihm partout nicht gelingen, die Lenksäule war irgendwie immer im Weg. Nach dem Check des Tutorials war es aber einleuchtend und die Lösung total einfach: Die Lenksäule muss man ausziehen, dann passt diese perfekt zwischen Vorderrad und eingeschlagenem Hinterbau. Das vergisst man dann auch nicht mehr!

Wenn das Faltrad häufig genutzt wird, steht auch die Pflegeleichtigkeit als Kriterium im Raum. Da macht es durchaus Sinn, sich für ein Rad mit Riemen zu entscheiden. Denn: Neben einem geringeren Aufwand, das Rad zu pflegen, ist auch die Nutzung im öffentlichen Raum einfacher. Transportiert man sein Bike in Bus oder Bahn, kommt man mit hoher Wahrscheinlichkeit mit Hosenbein und Co. in Berührung. Und nicht nur mit den eigenen, so unser Erfahrungsschatz. Wer will schon in früher Morgenstund mit einem Passanten

diskutieren, wenn dieser ein klein wenig Kettenöl an Hose oder Rock geschenkt bekam. Ärgerlich und vermeidbar. Konsequenz: Riemenantrieb oder der Antriebsstrang liegt im gefalteten Zustand im Innern des Päckchens. Das funktioniert.

Wie transportiere ich das Rad gefaltet?

Die Lernkurve bei der Verwendung von Falträdern ist steil. Denjenigen, die das Rad häufig falten und quasi „unter dem Arm“ mitnehmen, empfehlen wir ein leichtes Rad. Bereits ein 15-kg-Falter in den Zug rein-, durch die Gänge vor sich herzutragen und schließlich im Idealfall auf einem Kofferfach abstellen, erfordert schon etwas Muskelschmalz und Willen. In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, dass man zuvor auspro-

bieren sollte, ob das gefaltete Rad sich beim Tragen plötzlich selbstständig und ohne Vorankündigung einfach entfaltet. Aber Entwarnung: Das haben wir bei den zehn Testkandidaten gecheckt, dort gab es keine negativen Überraschungen.

Muss das Rad nicht getragen werden, sondern kann geschoben oder gezogen werden, heißt die Frage: Wie einfach lässt sich das Rad dann händeln? Lässt es sich stabil schieben/ziehen oder ist es etwas kippelig? Das heißt, rollt es souverän geradeaus, muss man alle Meter korrigieren und /oder aufpassen, dass es nicht umkippt? Da gab es im Testfeld ganz unterschiedliche Ansätze. Das Velo de Ville beherrschte diese Fahrprüfung am besten, die vier Rollen an dessen Gepäckträger lassen das Foldy ganz easy ziehen oder schieben.

„Das Faltrad öffnet neue Horizonte und ermöglicht Freiheiten fernab automobiler Mobilität.“

Einhergehend damit kommt auch die Frage nach dem sicheren Abstellen auf. In der Regel sichert bei Stadt- sowie Tourenrädern ein ordentlicher Seiten- oder Zweibeinständer die Standfestigkeit beim Parken. Bei den Faltern wird der Ständer meist eingespart. Das spart Gewicht (und den Herstellern Kosten). Einige Hersteller wie Bastille, Dahon, BTwin, Hercules, Tern und Vello spendieren ihrem Rad

Gruppe der multiflexiblen Mitnahmebikes: Fokus liegt auf der Mitnahme.

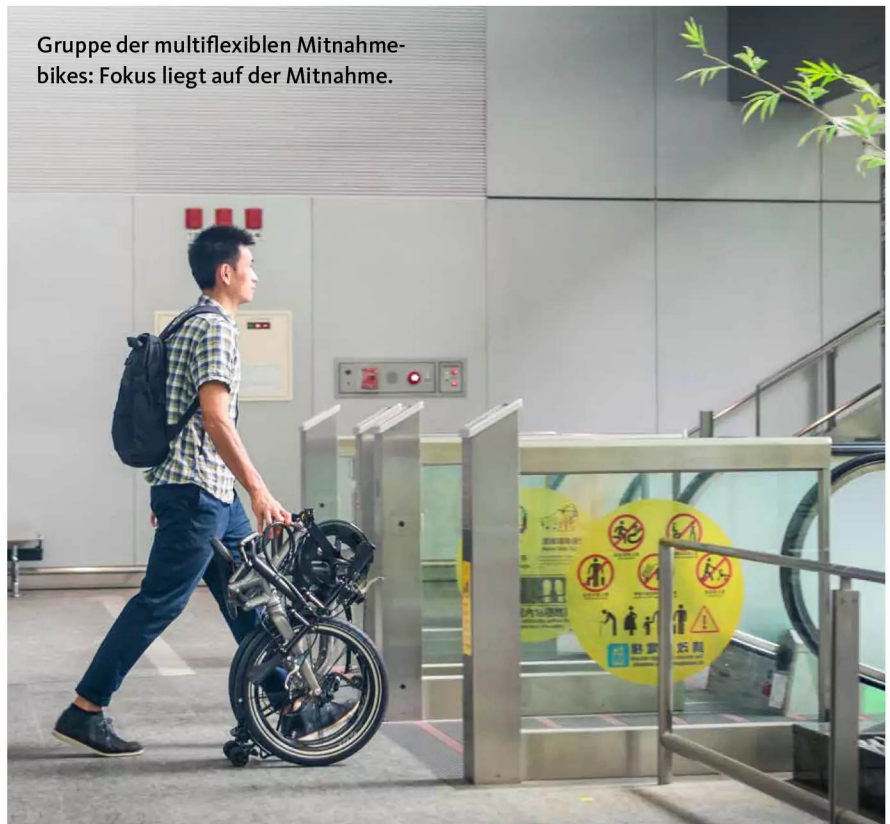


FOTO: TERN



FOTO: BASTILLE

Fahren und falten:
Die zweite Falt-
rad-Gruppe fokus-
siert das Radfah-
ren als Hauptziel
und nachrangig
die Mitnahme.

einen nutzerfreundlichen Ständer. Demgegenüber nutzen die Radhersteller Brompton, Bernds, Velo de Ville und Tyrell den abgeklappten Hinterbau als Ständer. Das funktioniert meist blitzschnell, allerdings muss dazu das ganze Rad angehoben werden. Elegant klappt das beim Tyrell: ein Hebel am Lenker entsperrt den Hinterbau, ein kurzes Anheben des sowieso leichten Rades und die Schwinge schwingt in einem Zug um und man lässt das Rad auf den Gepäckträger „plumsen“ – steht wie eine Eins und lässt sich auch geschmeidig schieben. Beim Velo de Ville liftet man die 15,4 kg jedesmal nach oben, das fällt dem einen leichter, dem anderen weniger. Geschmacks- und Kraftsache.

Packmaße und Gewichte

Darf das Faltrad gefaltet großzügiger dimensioniert oder soll es klein und platzsparend sein? Das Bastille beantwortet die Frage mit Pariser Souplesse: „Leicht und zugleich sicher dank seiner großen Laufräder“, so die Pressemitteilung. Ob und inwieweit das für den Nutzer eine Rolle spielt, muss jeder selbst einschätzen. Beim Volumen liegen die Räder jedenfalls zwischen 0,14 und 0,25 m³. Unter den Schreibtisch passen alle bis aufs Bastille.

Mit 16,2 kg ist das Bastille mit seinen 27,5-Zoll-Laufrädern und Vollausstattung das

pfundigste Faltrad im Test. Am geringsten gerät die Waage im Redaktionskeller beim BTwin in Wallung: 12,2 kg, federleicht, dicht gefolgt vom Tyrell mit 12,8 kg. Das Gros der Räder pendelt sich um die 15 kg ein.

Zehn Falträder im Test

Schon die Anzahl von zehn spannenden Falträdern beweist, dass die Industrie ihre Kundschaft sehr wohl im Fokus hat. Sei es das elegante Bastille mit 27,5-Zoll-Laufrädern, oder das Hercules mit dem maximal tiefen Einstieg, das Bernds mit seinen Gravelgenen oder das Tyrell sowie das BTwin mit größtmöglicher Flexibilität. Brompton bietet mit dem neuen G-Line viel Fahrdynamik, Dahon, Tern und Vello finden den Spagat zwischen kompaktem Falten und Fahrspaß. Das Velo de Ville ist bei den Körpergrößen der Nutzer maximal flexibel.

Falträder: zwei Kategorien

Im Laufe unseres Testes arbeiteten wir zwei Gruppen von Falträdern heraus: Diejenigen Falter, deren Fokus auf dem Radfahren liegt, und diejenigen Klappräder, deren Fokus auf die mühelose Mitnahme gerichtet ist. Dass die Grenzen zwischendrin auch verschwimmen, können Sie in den folgenden zehn Testbriefen lesen. Viel Spaß!



GEORG ZEPPIN



Im Winter Rad fahren?

Aber sicher!



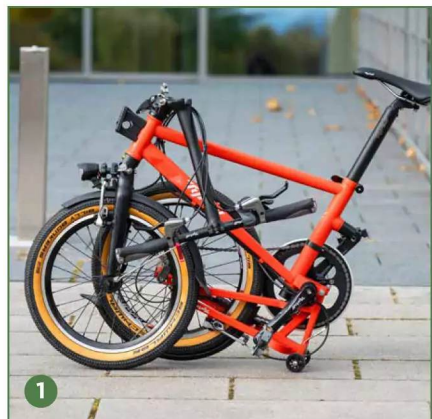
Ob Schnee, ob Eis:

Triker bleiben standhaft. Die Fahrzeuge können aber noch viel mehr! Entdecken Sie den Fahrspaß auf drei Rädern. Himmlich bequemer Sitz, eingebauter Panoramablick und dazu die einzigartige Kombination von sportlicher Aerodynamik und elegantem Fahrkomfort. Das gibt es so nur in Trikes von HP VELOTECHNIK. Auf Wunsch bauen wir Ihnen sogar einen starken Elektromotor ein.

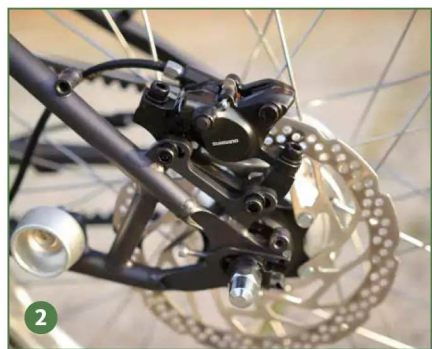
**Fordern Sie Ihr kostenlos
Liegerad-Infopaket sofort an!**

HP
VELOTECHNIK

Das gefällt uns ...



1



2



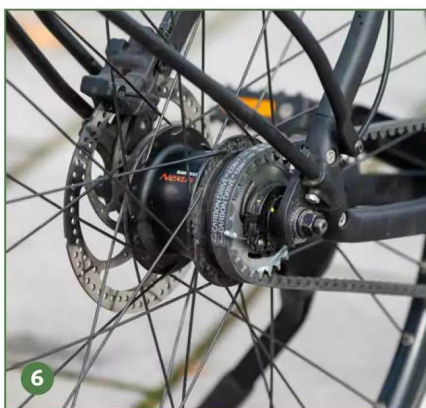
3



4



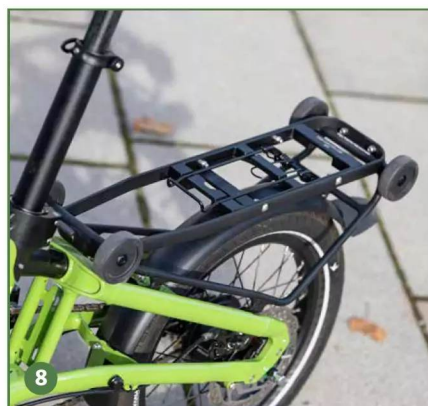
5



6



7



8



9

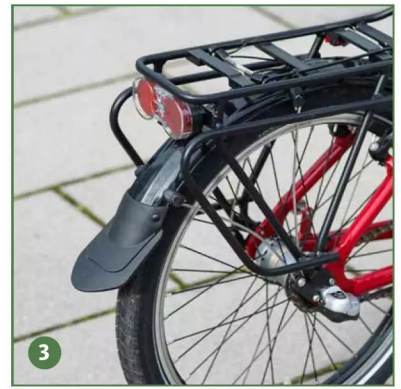
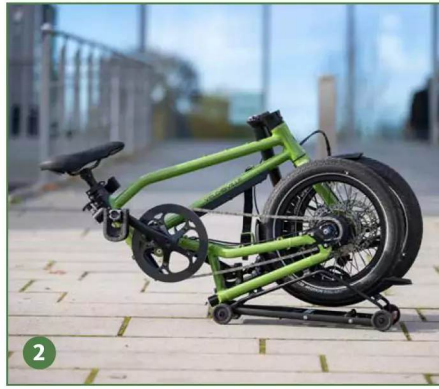
- 1 **Clever:** Das Tyrell IVE ist schnell und einfach zu falten, steht dank abklappbarem Hinterbau mit einem Schwung auf den drei Rollen und lässt sich leicht ziehen oder schieben.
- 2 **Sicher:** Vello setzt beim Alfine auf Nummer sicher: die Scheibenbremsen verzögern astrein und lassen sich gut dosieren.
- 3 **Rahmenfederung:** Der Faltmechanismus am Bernds ist werkzeuglos und intuitiv. Das Oberrohr lediglich auf den Hinterbau aufgesteckt, liefert das verbindende Schaumstoff-Element auf Schotterpisten zusätzlichen Dämpfungskomfort.

- 4 **Komfortabel:** Okay, das Design des Hercules ist Geschmackssache, der tiefgezogene Durchstieg des Aluminium-Rahmens aber wirklich extra komfortabel.
- 5 **Sorglos:** Der Nabendynamo am Tern läuft einfach mit und liefert immer Energie fürs Licht.
- 6 **Pflegeleicht:** Der Gates-Riemen am Bastille braucht eigentlich keine Pflege, Shimanos 7-Gang Nabenschaltung im Zweijahres-Turnus mal einen Ölwechsel. Voilá.

- 7 **Praktisch:** Die drei Spanngummis am Dahon sorgen für schnellen Halt beim spontanen Transportieren von Taschen, Jacken, Handschuhen & Co.
- 8 **Gepäckträger, Ständer, Rollbrett:** Der mit vier Rollen versehene Gepäckträger des Velo de Ville Foldys verbindet gleich mehrere Zwecke: Träger für kleines Gepäck, er parkt das Foldy sicher, man kann es leicht schieben und ziehen.
- 9 **Einarmig:** Decathlon bietet mit dem B'Twin Faltrad ein leichtes Rad mit einarmigem Hinterbau und einarmiger Gabel an.

FOTOS: GIDEON HEEDE, GEORG ZEPPIN, TOBIAS JOCHIMS

Das geht besser ...



- 1 **Haltlos:** Clevere Falttechnik des Vello, leider baumeln die Griffe frei herum.
- 2 **Faltmaß:** Trotz der kleinen 16"-Laufräder ist das Foldy gefaltet mit 1,1 m Länge üppig im Vergleich zu den anderen kompakten Testrädern.
- 3 **Weich:** Die Spritzschützer am Hercules sind recht dünn und wackeln auf unruhigem Untergrund teilweise umher.
- 4 **Mehr Kraftaufwand:** Zum Schalten der Rohloff-Nabe am Lenker des Berns Faltrad Tom kommen Sram Gravel-Schalthebel zum Einsatz. Diese erfordern beim Schalten spürbar mehr Kraftaufwand.
- 5 **Überschaubare Zuladung:** Mit 12,2 kg punktet das BTwin im Test als Fliegengewicht. Seine Zuladung ist mit etwa 88 kg allerdings sehr begrenzt.

Radparadies zwischen Berg und See



Erlebt traumhafte Radtouren durch die idyllische Natur, vorbei an Flüssen und Seen bis hinauf in die Chiemgauer Alpen. Genießt dabei atemberaubende Ausblicke auf den Chiemsee sowie kulinarische Pausen in gemütlichen Biergärten, Strandbars und urigen Almhütten. Ob genussvoll oder sportlich – hier findet jeder seine perfekte Tour.

Jetzt inspirieren lassen und kostenlose Radbroschüre mit Faltkarte bestellen:
www.bernau-am-chiemsee.de





Der patentierte Faltmechanismus ist top im Alltagshandling.



Die Cockpit-Front mit mittig platziertem USB-Scheinwerfer.



BTWIN Fold Light 1 Second

Schlanker Faltflitzer

PREIS	799 €
Rad-Gewicht	12,2 kg
Zul. Gesamtgewicht	100 kg
Rahmenarten & Größen	Unisize
AUSSTATTUNG	
Rahmen	Aluminium
Gabel	Aluminium, starr
Dämpfer	-
Schaltung	Kettenschaltung Shimano Sora, 9 Gänge
Entfaltung	2,5 – 6,3 m
Laufрад	16"
Bremsen	V-Brakes Felgenbremsen
Cockpit	Flatbar, faltbare Lenksäule
Reifen	Schwalbe Marathon Racer, 16", 38 mm
Sattelstütze	Aluminium, starr
Sattel	Komfort-Sattel mit Griff
Lichtanlage	2x Frontscheinwerfer, Rücklicht, beide m. USB
Sonstiges	Ständer, Faltpedale, Klingel, Faltmaß (LxBxH): 71 x 69,5 x 35 cm

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Lauf ruhig Agil

SITZPOSITION

Aufrecht Sport

EINSATZBEREICH

Stadt Tour

In nur einer (!) Sekunde soll das neue BTwin-Klapprad auseinander zu falten sein, versprechen die Franzosen. Was sich bei erster Durchsicht bereits zeigt: Die Produktentwickler haben sich richtig Mühe gegeben, nicht nur ein „Klapp-rad“ auf die Scharniere zu stellen, sondern ein clever konzipiertes Faltrad. Denn bei genauem Augenschein, zeigt der mittig faltbare Rahmen einige pfiffige Details: Hinterbau und Gabel sind jeweils einarmig ausgebildet. An den beiden freigestellten Nabenaußenseiten sorgen zwei starke Magnete dafür, dass sich das BTwin mit einem einzigen Faltvorgang an den Naben schließt und dank des kleinen Bügels unter dem Tretlager sicher parkt. Mit ausgezogenem Sattel kann der 16“er geschoben werden, bei versenktem Sattel sogar als Hocker dienen. Die Sattelstütze ist an deren Ende ausklappbar und mit einer Auflagefläche als Ständer nutzbar. Chapeau Claque!

Clever zu falten

Mit einem Handgriff lösen wir das Rahmenscharnier – der Rahmen klappt seitlich zusammen und die Räder haften magnetisch aneinander. Noch den Lenker einklappen und das B'Twin am Sattelgriff entspannt tragen – leichter & schneller geht's kaum. Die versprochene eine Sekunde beim Einklappen überbieten wir jedoch knapp. Im Stadtverkehr unterwegs, prägt eine hohe Agilität das flotte Fahrverhalten. Durch 16-Zoll-Räder begünstigt fallen Lenkmanöver sehr präzise aus. Der durchaus steife Alu-Rahmen vermittelt schnell Vertrauen, während das geringe 12-kg-Gewicht das Anfahren leichtfüßig gestaltet. Unebenheiten werden wenig überraschend kaum herausgefiltert, ebenso ist der Fahrkomfort begrenzt. Während die Felgenbremsen verlässlich zupacken, verlaufen Gangwechsel ebenfalls flüssig – obgleich bei verstelltem Bowdenzug die Schaltgeschwindigkeit etwas leidet.

FAZIT

Ideal für Pendler, die flott auf Kurzstrecken bis zur Bahnhaltestelle unterwegs sein wollen: BTwins Fold Light 1 Second überzeugt mit Top-Falthandling und P-L-Verhältnis.

Ausstattung	● ● ● ● ○
Verarbeitung/Details	● ● ● ● ○
Alltagstauglichkeit	● ● ● ● ●
Wartungsindex	● ● ● ● ○
Sicherheit	● ● ● ● ○
Ergonomie/Komfort	● ● ● ● ○
Fahreigenschaften	● ● ● ● ○
<p>+ Gewicht, flink-agile Fahreigenschaften, intuitiv faltbar, Alltagstauglichkeit</p> <p>- Hohe Agilität verlangt Routine, geringer Komfort</p>	
Preis-Leistung	● ● ● ● ●
Note	2,0 Gut



Das Versa 3 steht gefaltet stabil auf dem Zweibeinständer.



Der Gepäckträger ist praktisch und ergänzt den Einsatzbereich.



BIS 1000 €

FALTRÄDER

HERCULES Versa R3

Komfortabler Genießer

PREIS 849 €

Rad-Gewicht 14,8 kg

Zul. Gesamtgewicht 135 kg

Rahmenarten & Größen Tiefeinsteiger: Unisize 29 cm

AUSSTATTUNG

Rahmen Aluminium

Gabel Stahl, starr

Dämpfer -

Schaltung Nabenschaltung Shimano Nexus 3 mit Rücktritt

Entfaltung 2,6 – 4,9 m

Lauf rad 20"

Bremsen V-Brakes Felgenbremsen Tektro 855, Rücktritt

Cockpit Flatbar mit verstellbarer Lenksäule

Reifen Schwalbe DV7, 20", 50 mm

Sattelstütze Aluminium, starr

Sattel Selle Royal Ariel Unisex

Lichtanlage Batterie-Licht B&M v/h: Ixon Pure B/TopLight Flat

Sonstiges Gepäckträger (25 kg), Zweibeinständer, Spritzschützer, Gabelstabilisator, Faltmaß (LxBxH): 88 x 42 x 74 cm

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Lauf ruhig Agil

SITZPOSITION

Aufrecht Sport

EINSATZBEREICH

Stadt Tour

Versa 3 ist Hercules' Antwort auf maximale Komfortabilität beim Faltrad.

Es weist alle Merkmale eines 20-Zoll-Falters auf, ergänzt mit breitem Durchstieg, zusätzlicher Rücktrittbremse sowie einem standfesten Doppelbeinständer. Dass das Hercules trotz der zusätzlichen Komfortfeatures nur 14,8 kg wiegt, spricht für die kreativen Kölner Hercules-Entwickler. Als Unisize-Variante misst der Rahmen 29 cm, anpassbar sind die lange Alu-Sattelstütze sowie verstellbare Teleskop-Lenksäule, die eine entspannt-aufrechte Haltung bieten sollte. Die 3-Gang-Nabenschaltung reicht sicher für flaches Terrain, der Gepäckträger schultert Einkäufe bis 25 kg. Klug ist auch der Gabelstabilisator, der das aufgeständerte Versa verlässlich vor dem Umfallen schützt. 50 mm breite Reifen liefern gute Dämpfung, die Lichtanlage mit Batterien sowie Spritzschützer komplettieren das Versa für den Stadtalltag.

Rein in die Komfortzone

So komfortabel und entspannt unsere Testrunde mit aufrechter Sitzhaltung und ausgeprägter Laufruhe durch den Ismaninger Stadtverkehr verläuft, so aufwandslos gestaltet sich auch der Faltvorgang, bei dem im ersten Schritt die Pedale eingeklappt werden. Schnellspanner öffnen, Lenker um 90 Grad zur Seite drehen und nach unten klappen – so der zweite Schritt. Nachdem die Sattelstütze eingefahren wurde, wird nach Öffnen des Hebels am Rahmengelenk der hintere Teil des Rahmens nach vorne geklappt – und der Rahmenschnellspanner anschließend wieder geschlossen. Dank Zweibeinständer steht das Versa beim Warten auf die S-Bahn stabil neben uns – und lässt sich mittels Sattel anheben oder ein paar Meter vor sich herschieben. Die anschließende „letzte Meile“ zurück in den Verlag legt es sich gutmütig in Kurven und überzeugt mit gutem Abrollverhalten auf Asphalt.

FAZIT

Mit gutmütigen Fahreigenschaften, intuitivem Faltvorgang und geringer Wartung überzeugt das preiswerte Hercules Versa R3 als solides Alltagsgefährt für Kurzstrecken.

Ausstattung	● ● ● ● ○
Verarbeitung/Details	● ● ● ● ●
Alltagstauglichkeit	● ● ● ● ●
Wartungsindex	● ● ● ● ●
Sicherheit	● ● ● ● ○
Ergonomie/Komfort	● ● ● ● ○
Fahreigenschaften	● ● ● ● ○

- + Breiter Durchstieg, Doppelbeinständer, Gepäckträger, Laufruhe, Reifendämpfung
- Spritzschützer etwas weich, die Entfaltung der drei Gänge ist begrenzt.

Preis-Leistung ● ● ● ● ●

Note 1,9 Gut

Fotos: Gideon Heede



Nexus 7: 244 Prozent vom kürzesten bis zum längsten Gang.



Das Rahmengelenk ist stramm zu öffnen und zusätzlich gesichert.



DAHON Mariner i7U

Urbaner Falter ohne Limit

PREIS	1099 €
Rad-Gewicht	13,8 kg
Zul. Gesamtgewicht	105 kg
Rahmenarten & Größen	Unisize
AUSSTATTUNG	
Rahmen	Aluminium
Gabel	Aluminium
Dämpfer	-
Schaltung	Nabenschaltung Shimano Nexus Inter 7
Entfaltung	2,37 – 5,8 m
Laufрад	20"
Bremsen	Felgenbremsen V-Brake Promax TX-115C
Cockpit	Lenksäule mit Höhenjustage, Flatbar
Reifen	Schwalbe Road Cruiser, 20", 47 mm
Sattelstütze	Aluminium, starr
Sattel	Ergonomischer Sattel
Lichtanlage	v/h: LED-Scheinwerfer/Akku-Rücklicht
Sonstiges	Nabendynamo, Faltpedale, Gepäckträger bis 10 kg mit Spannbänder

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Lauf ruhig Agil

SITZPOSITION

Aufrecht Sport

EINSATZBEREICH

Stadt Tour

Falträder sind seit 35 Jahren das Credo des Produzenten Dahon. Das Mariner i7U ist als Falter für die Stadt entwickelt: Leichter Faltvorgang, geringes Gewicht und sorgenfreie Technik verspricht das Mariner für einen preisattraktiven Einstieg mit 1099 Euro. Die Basis des Mariner ist ein starrer Aluminiumrahmen mit einem mittigen Rahmenscharnier, es rollt auf 20 Zoll Laufrädern mit 47 mm breiten Schwalbe-Reifen. Zur Anpassung an den jeweiligen Fahrer ist die Lenksäule höhenverstellbar und die Sattelstütze ebenfalls. Lenker- und Bremshebelneigung können mittels Klemmverschluss angepasst werden. Als Antriebsstrang verbaut Dahon eine Nexus 7-Gang-Nabenschaltung mit Kette; bewährt und robust. Beim Mariner kommen, aus Gewichts- wie vermutlich Preisgründen einfache V-Brake Felgenbremsen zum Einsatz. Der Frontscheinwerfer wird vom Nabendynamo betrieben, das Rücklicht vom integrierten Akku.

Klappt: Falten & fahren

Das Falten ist beim Dahon simpel und intuitiv: Sattel runter – Pedale einklappen – Lenker umlegen – Rahmen falten. Einziger Kniff: Die Lenksäule muss vor dem Abklappen ausgezogen werden. Dann erst haben Lenker und Lenksäule zwischen Rahmen und Hinterrad genügend Platz und der Magnetverschluss stabilisiert das gefaltete Dahon. Mit dem Kunststoffpfropfen am Sattelstützende steht das Dahon im gefalteten Zustand stabil am Boden, das Packmaß mit 35 x 81 x 64 cm (B x L x H) ist sehr kompakt. Der Magnet fixiert das „Päckchen“ ausreichend zum Tragen. Unterwegs zeigt das Dahon extra Agilität mit solider Laufruhe, die Schwalbe-Reifen dämpfen gut und spüren sicher. Die Felgenbremsen verzögerten auch die 18%ige Neigung hinunter bei leichter Dosierung souverän. Gewohnt funktionell schaltet Shimanos Inter 7, für leichte Anstiege reicht die Übersetzung sehr gut aus.

FAZIT

Mit dem Mariner i7U zeigt Dahon wie der Spagat zwischen klein falten und guten Fahreigenschaften zum angemessenen Preis gelingt.

Ausstattung	● ● ● ● ●
Verarbeitung/Details	● ● ● ● ●
Alltagstauglichkeit	● ● ● ● ●
Wartungsindex	● ● ● ● ●
Sicherheit	● ● ● ● ●
Ergonomie/Komfort	● ● ● ● ●
Fahreigenschaften	● ● ● ● ●

- + Gepäckträger, günstiger Preis, gute Anpassbarkeit, wartungsarm, ordentlich verlegte Bowdenzüge
- Bremszughülle vorne streift den Lichtkegel des Frontscheinwerfers

Preis-Leistung ● ● ● ● ●

Note

1,7 Gut



Clever und pfiffig: senkrechter Stand dank Gepäckträgerrollen.



Der Radsack umhüllt das Tern und schützt es vor Nässe.



BIS 2000 €

FALTRÄDER

TERN BYB P8

Pendlerbike und mehr

PREIS 1599 €

Rad-Gewicht 14,7 kg

Zul. Gesamtgewicht 120 kg

Rahmenarten & Größen Unisize

AUSSTATTUNG

Rahmen Aluminium

Gabel Aluminium

Dämpfer -

Schaltung Kettenschaltung Shimano Alivio 8 Gänge

Entfaltung 2,5 – 7,28 m

Laufgrad 20"

Bremsen V-Brakes Felgenbremsen Kinetix SpeedStop

Cockpit Flatbar, winkelverstellbarer Vorbau

Reifen Schwalbe Citizen 20", 42 mm

Sattelstütze Tern Teleskope-Sattelstütze

Sattel Tern Porter, ergonom. Sattel

Lichtanlage v/h: Tern Valo 2 / Deluxe LED

Sonstiges Ständer, Gepäckträgerrollen, Nabendynamo Biologic, Klingel, Steckpedal links

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Laufruhig Agil

SITZPOSITION

Aufrecht Sport

EINSATZBEREICH

Stadt Tour

Ein außergewöhnlicher Faltmechanismus stellte die Tern-Entwickler beim BYB vor eine neue Herausforderung: Kompaktes Faltmaß und ausgewogene Fahrleistungen verspricht das neue BYB. Das Modell P8 bietet mit seinem kleinen Faltmaß auch zum Pedalieren ausgewachsene Technik. 20"-Lafräder mit 42 mm Bereifung, Shimanos 8-Gang-Kettenschaltung mit ausgewogener Entfaltung bietet einen breiten Einsatzbereich nicht nur für die Unterbringung in ÖPNV & Co, sondern auch auf der Straße. Die V-Brakes sind sicher der Gewichtsvorgabe geschuldet, sie verrichten souverän zupackend ihre Dienste. Die doppelte Sattelstütze garantiert werkzeuglose Flexibilität für Pedaleure von 1,47 bis 1,95 Körpergröße. Fein: Das BYB lässt sich dank der beiden Rollen am Gepäckträger auch als Trolley spielerisch schieben. Lichtanlage, Spritzschützer und Ständer komplettieren das Tern für den täglichen Einsatz.

Agil mit Laufruhe

Beim Öffnen der zwei Gelenke „klappen“ die drei Rahmenteile willkürlich zur Seite und lassen die Falttechnik knifflig erscheinen. Der Trick: nach dem Öffnen der Gelenke den Rahmen am Mittelteil anpacken und nach rechts eindrehen; der Verschlussbolzen fñgt sich direkt in die Muffe. Erste Meter auf dem Tern: Das kompakte BYB geht ab wie Schmidts Katze! Die kleinen 20"er lassen sich schnell beschleunigen, gerade im Stadtverkehr beim Abzweigen ideal. Und: die Laufruhe des Tern ist für ein Faltrad beeindruckend. Freihändig pedalieren ist bei Faltern meist schwierig, nicht beim BYB! Die breit gestufte Übersetzung treibt das Tern locker bergan, selbst im Wiegetritt fñhlt es sich wie ein normales Rad an. Mit der schnellen Schwalbe-Bereifung spielt unser Tester bergab, aber Achtung: eine Schussfahrt benötigt einen ruhigen Griff, die kleinen Räder reagieren auf jeden Lenkbefehl.

FAZIT

Dank gelungener Fahreigenschaften, ausgeprägter Laufruhe und breiter Entfaltung spielt das Tern BYB P8 beim Pendeln und auf leichten Touren seine Stärken aus.

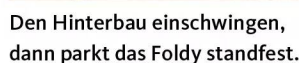
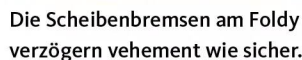
Ausstattung	● ● ● ● ●
Verarbeitung/Details	● ● ● ● ●
Alltagstauglichkeit	● ● ● ● ●
Wartungsindex	● ● ● ● ●
Sicherheit	● ● ● ● ○
Ergonomie/Komfort	● ● ● ● ●
Fahreigenschaften	● ● ● ● ●

- + Kleiderschonend: Kette ist gefaltet rahmenmittlg, sicherer Faltverschluss, rollbar, Fahreigenschaften
- Falten bedarf Übung, Bremsen sehr zupackend

Preis-Leistung ● ● ● ● ●

Note **1,6** Sehr gut

Fotos: Gideon Heede



Münsterländer Minifalter

Das Diagramm zeigt die Charakterisierung des Fahrerprofils auf drei horizontalen Achsen:

- CHARAKTER:** Die Achse ist nicht beschriftet, aber sie repräsentiert die Persönlichkeitseigenschaften.
- FAHRVERHALTEN:** Die Achse ist beschriftet mit "Fahrverhalten". Die Skala reicht von "Laufruhig" (links) bis "Agil" (rechts). Ein schwarzer Punkt markiert das Fahrverhalten des Profils.
- SITZPOSITION:** Die Achse ist beschriftet mit "Sitzposition". Die Skala reicht von "Aufrecht" (links) bis "Sport" (rechts). Ein schwarzer Punkt markiert die Sitzposition des Profils.
- EINSATZBEREICH:** Die Achse ist beschriftet mit "Einsatzbereich". Die Skala reicht von "Stadt" (links) bis "Tour" (rechts). Ein schwarzer Punkt markiert den Einsatzbereich des Profils.

Mit kleinen 16“-Lauf-
rädern gehört das
Foldy des Fahrrad-
herstellers Velo de Ville zu den
außergewöhnlichen Falträdern,
dessen Faltmechanik mit ab-
schwingbarem Hinterbau einen
Ständer obsolet macht. Um das
Rad abzustellen, heißt es den-
noch das Foldy zum Ab-
schwingen des Hinterrades ein-
mal kurz komplett hochzuheben.
Zierliche Faltradfans könnten
sich da unter Umständen
schwer tun. Am Verschluss zum
Hinterbau verbaut VdV einen
Elastomerdämpfer zwischen
Hauptrahmen und Schwinge,
um Bodenunebenheit rauszu-
filtern. Als Antriebsstrang am
Testrad dient Shimanos Nexus
Inter 8-Gang-Nabenschaltung,
deren Enfaltung für die üblichen
Anforderungen in kuppertem
urbanen Gelände ausreichen
sollte. Fein ist, dass VdV hydrau-
lische Scheibenbremsen ver-
baut und damit den Fokus auf
die Sicherheit legt. Klapp-Peda-
le und Flaschenhalterbohrungen
sind fachkundig gelöst.

Beim Falten ist das kleine Foldy ganz groß: Hinterbau-Hebel ziehen, Hinterrad abklappen und Vorderradmanschette an Hinterradnabenmutter andocken, Trageriemen am Hinterbau einfädeln, Lenker abklappen und mittels Spanner an der Gabel fixen, Sattelstütze zum Rollen ausziehen oder zum Verstauen einschieben. Klingt komplex, tatsächlich ist das Foldy intuitiv faltbar. Dank der vier Rollen am Gepäckträger kann es sodann geschoben oder gezogen werden. Beim Pedalieren beschleunigt das Foldy mit den 16"ern spurtstark, die kleinen Räder verleihen dem Velo de Ville eine üppige Schnitteleichtigkeit, dennoch läuft das Münsterländer Faltrad ruhig geradeaus. Die 55 mm breiten Reifen zeigen bei richtiger Befüllung angenehme Dämpfung. Velo de Ville zieht beim Foldy moderne hydraulische Scheibenbremsen mechanischen V-Brakes vor und erreicht damit witterungsfreie Bremspower.

Beim Tragen ist das Foldy ein wenig unhandlich. Mit faltradtypischer Agilität liegt die Stärke auch im mühelosen Falten und Schieben/Ziehen dank der vier Trägerrollen.

Ausstattung	● ● ● ● ●
Verarbeitung/Details	● ● ● ● ●
Alltagstauglichkeit	● ● ● ● ●
Wartungsindex	● ● ● ● ●
Sicherheit	● ● ● ● ●
Ergonomie/Komfort	● ● ● ● ●
Fahreigenschaften	● ● ● ● ●
<p>+ Faltmechanismus, Schieben auf Rollen, ausgewogene Fahreigenschaften, breite Pneu, robust</p> <p>- Gewicht zum Tragen, Verschmutzungspotenzial: Kette gefaltet außen</p>	
Preis-Leistung ● ● ● ● ●	
Note 1,8 Gut	



Das Tyrell ist kompakt und lässt sich am Sattel prima ziehen.



Roten Hebel drücken, Hinterrad einschwenken; das IVE steht!



BIS 2500 €

FALTRÄDER

TYRELL IVE

Sayonara

PREIS 2332 €

Rad-Gewicht 12,8 kg

Zul. Gesamtgewicht 130 kg

Rahmenarten & Größen Unisize

AUSSTATTUNG

Rahmen Stahl, Hinterbau Alu

Gabel Aluminium

Dämpfer Elastomer Hinterbau

Schaltung Kettenschaltung Shimano Claris 8 Gänge

Entfaltung 2,69 – 7,33 m

Lauf rad 18"

Bremsen V-Brakes Shimano

Cockpit Alu Lenksäule und Flatbar-Lenker

Reifen Schwalbe Billy Bonkers 18" 50 mm

Sattelstütze Aluminium, starr

Sattel Tyrell ergonomisch

Lichtanlage v/h: B&M Avy PlusN/ B&M Line Small Plus

Sonstiges Spritzschützer, Glocke, Transportrollen, Pedale, zusätzl. Montagepunkte

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Lauf ruhig Agil

SITZPOSITION

Aufrecht Sport

EINSATZBEREICH

Stadt Tour

Seit 2015 macht sich Fahrradhersteller Tyrell nicht nur unter Szenekennern einen guten Ruf mit Falträdern. So zählt das IVE inzwischen zu den Klassikern der Tyrell-Kollektion. Mit 18"-Lauf rädern und einem schwenkbaren Hinterbau versuchen die Japaner den Grad zwischen optimaler Verstaubarkeit mit möglichst kleinem Packmaß und ausgewogenen Fahreigenschaften zu erzielen. Da sind die 18-Zöller mit den am Testrad montierten Schwalbe Billy Bonkers-Pneus mit Noppenprofil und breiten 50 mm ein, wie wir finden, durchaus gelungener Kompromiss. Der Antriebsstrang mit Shimanos 8-fach-Kettenschaltung und einer Entfaltung von 2,7 bis 7,3 m bietet sich auch für hügeliges Terrain gut an. Die V-Brake-Felgenbremsen sind technisch zwar nicht mehr modern, aber leicht und für den Einsatzzweck des IVE völlig ausreichend. Am Testrad sind „normale“ Pedale montiert, die bleiben dauerhaft stabil.

Pendlerflitzer

Falten: Roten Hebel am Lenker drücken und das Heckteil mit Schwung umklappen, Gabelgelenk lösen und im Ausfallhaken einhaken, Lenker umklappen, Sattel einziehen: Das gefaltete Tyrell ist ein festes, entfallsicheres Paket. Zum Abstellen unterwegs benötigt es keinen Ständer, der Hinterbau lässt sich mit dem Lenkerhebel in Sekundenschnelle einklappen und kann dann dank der drei kleinen Rollen leicht und spurstabil geschoben werden. Auch Tragen ist mit dem 12,8 kg leichten Fahrrad zeigt das kleine Tyrell seine extra Wendigkeit, sodass man selbst am Radweg ohne abzustiegen wenden kann. Mit den 18"-Lauf rädern, den griffigen wie recht breiten Billy Bonkers-Pneus rollt das Tyrell überall mit der nötigen Schippe Komfort drüber. Die Sitzposition ist eher sportiv, die beiden V-Bremsen verzögern ordentlich und sind für den urbanen Einsatz völlig ausreichend.

FAZIT

Dank geringem Gewicht, leichtem Faltmechanismus, flinkem Abstellen und soliden Fahreigenschaften ist das Tyrell eine gut gelungene Kombination aus Fahren und Mitnehmen.

Ausstattung	● ● ● ● ●
Verarbeitung/Details	● ● ● ● ●
Alltagstauglichkeit	● ● ● ● ●
Wartungsindex	● ● ● ● ●
Sicherheit	● ● ● ● ●
Ergonomie/Komfort	● ● ● ● ●
Fahreigenschaften	● ● ● ● ●

- + Parkt sehr schnell, Gewicht, stabile Faltmechanik, breite Reifen: Dämpfung und Grip, Faltmaß, gut platziertes Rücklicht
- Lenker könnte breiter sein

Preis-Leistung ● ● ● ● ●
Note 1,5 **Sehr gut**

Fotos: Gideon Heede



Rahmengelenk des Vello zum Abklappen des Hinterbaus.



Schnellspanner zum Klemmen der beiden Lenkerenden.



VELLO Alfine 11

Designer-Faltrad

PREIS	2590 €
-------	--------

Rad-Gewicht	14,8 kg
-------------	---------

Zul. Gesamtgewicht	125 kg
--------------------	--------

Rahmenarten & Größen	Unisize
----------------------	---------

AUSSTATTUNG

Rahmen	ChroMo-Stahl
--------	--------------

Gabel	ChroMo-Stahl
-------	--------------

Dämpfer	Elastomer-Dämpfer
---------	-------------------

Schaltung	Nabenschaltung Shimano Alfine 11
-----------	----------------------------------

Entfaltung	2 – 8,3 m
------------	-----------

Lauftrad	20"
----------	-----

Bremsen	Hydr. Scheibenbr. Shimano MT 200
---------	----------------------------------

Cockpit	Vello Faltenker, Ergogriffe
---------	-----------------------------

Reifen	Schwalbe Marathon 20", 40 mm
--------	------------------------------

Sattelstütze	Vello Alu 500 mm
--------------	------------------

Sattel	Selle Royal
--------	-------------

Lichtanlage	Optional: Steckbeleuchtung
-------------	----------------------------

Sonstiges	Klingel, Ständer, Faltpedale, opt.: Frontträger, lange Sattelstütze + Lenksäule
-----------	---

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Laufruhig	Agil
-----------	------

SITZPOSITION

Aufrecht	Sport
----------	-------

EINSATZBEREICH

Stadt	Tour
-------	------

Mit einem Tech-Design ist das Vello Alfine ein echter Eyecatcher. Als Rahmenkonzept vertrauen die seit 2014 am Markt etablierten Wiener auf die bewährte Konstruktion des Diamantrahmens. Damit ist auch klar, wo der Schwerpunkt des Vello Alfine 11 liegt: auf dem Radfahren. Der Hauptrahmen selbst ist nicht klappbar; dem Vello wohnt ein bemerkenswertes Faltkonzept inne: Hinterbau und Gabel werden zum Rahmen hin gefaltet, der Lenker verdreht, Sattelstütze versenkt und die Griffe eingeklappt. Viel Liebe zum Detail steckt auch in den einzelnen Komponenten. Die Fixierung des klappbaren Hinterbaus am Hauptrahmen erfolgt mittels kräftigem Magnetverschluss, der darüber hinaus dank eines Elastomerdämpfers ein Plus Komfort bieten dürfte. Als Antriebsstrang dient bewährte Technik: Der Gates-Riemen ist ebenso wie Shimanos 11fach Nabenschaltung Alfine 11 äußerst wartungsarm.

Flitzer & Tourenambition

Die körpergerechte Anpassung klappt beim Vello leicht und ohne Werkzeug: Sattel- und Lenksäulenhöhe werden mittels Schnellspannverschluss einfach festgeklemt. Der stufenlose, klemmbare Lenksäulenlift ermöglicht entweder sportives Rennradfeeling oder gemütlich entspannte Haltung. Oder tourig zwischendrin. Schon auf den ersten Metern fällt uns das ausgesprochen angenehm sportive Fahrfeeling auf. Mit schneller Beschleunigung bringt man den Wiener Falter flott in Schwung, auch die steile Kuppe schafft das Vello dank üppiger Entfaltung mit Bravour und ohne Schnappatmung; die Agilität erweist sich als nicht nervös. Falten verlangt die übliche Routine, vor allem der zeitgleiche Schwenk- bzw. Faltvorgang von Hinterbau und Gabel. Sind die beiden mit den Hauptrahmen fixiert, lässt sich das Vello am Sattel easy schieben. Sattel runter, Griffe und Pedale geklappt, fertig!

FAZIT

Das Vello Alfine überzeugt mit gelungenen Fahreigenschaften, sinnvoll hochwertigen Komponenten mit viel Wartungsfreiheit, flexibler wie einfacher Sitzpositionierung.

Ausstattung	● ● ● ● ●
Verarbeitung/Details	● ● ● ● ●
Alltagstauglichkeit	● ● ● ● ●
Wartungsindex	● ● ● ● ●
Sicherheit	● ● ● ● ●
Ergonomie/Komfort	● ● ● ● ●
Fahreigenschaften	● ● ● ● ●

- + Übersetzung, Wartungsarmut, stufenlose Teleskoplenksäule, Bremsen
- Lenkerenden sind im Faltzustand nicht gefixt und hängen frei

Preis-Leistung	● ● ● ● ●
----------------	-----------

Note
1,5 Sehr gut



Das G-Line lässt sich kompakt falten, die Kette ist innen.



Weg vom 16"er: die 20"-Laufäder bringen Laufruhe und Stabilität.



BIS 3000 €

FALTRÄDER

BROMPTON G-Line

Klassiker mit 20ern

PREIS 2879 €

Rad-Gewicht	14,5 kg
Zul. Gesamtgewicht	130 kg
Rahmenarten & Größen	S, M*, L

AUSSTATTUNG

Rahmen	Stahl
Gabel	Aluminium
Dämpfer	-
Schaltung	Nabenschaltung Shimano Alfine, 8 Gänge
Entfaltung	2,31 - 7,06 m
Laufрад	20"
Bremsen	Hydr. Scheibenbr. TRP, 140/140 mm
Cockpit	Flatbar mit Ergogriffen
Reifen	Schwalbe G-One Allround 20", 54 mm
Sattelstütze	Teleskopesattelstütze Aluminium
Sattel	Brompton
Lichtanlage	-
Sonstiges	Klingel, Pedale, Rollen

* Testgröße

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Laufruhig
Agil

SITZPOSITION

Aufrecht
Sport

EINSATZBEREICH

Stadt
Tour

Im letzten Jahr präsentierte Faltradspezialist Brompton das G-Line und ergänzt sein Sortiment der 16 Zöller um Falträder mit größeren 20"-Laufädern. Bieten die 16"er ganz eigene Fahreigenschaften, dürfte die neue G-Line im Vergleich mit ihren kleineren Geschwistern deutlich an Komfort gewinnen. Dies sollte auch den 54 mm breiten Schwalbe G-One-Reifen geschuldet sein, die dem G-Line ein Plus an Dämpfung und Fahrstabilität verpassen dürften. Ergänzend dazu fällt die neue G-Line mit einem breiten Tourenlenker auf, der auf einer starren, der jeweiligen Größe angepassten Lenksäule mit mehr oder weniger starken Krümmung bzw. Länge thront. Die beiden Rollen am klappbaren Hinterbau – Markenzeichen des Brompton – dienen als fahrbare Auflage und als Ständer beim Einklappen. Mit wenig Übung parkt das Brompton genau so schnell, wie wenn man einen Seitenständer per Fuß ausklappt.

Komfortabel und agil

Langer Radstand, 20"-Laufadsatz, breite Reifen: Das G-Line rollt exzellent komfortabel und ruhig, ohne die für die immer noch kompakten Laufäder typische Agilität einzubüßen. Auch auf dem geschotterten Isarraadweg lässt das Brompton keinen Komfort vermissen und ist dank des breiten Cockpits spurstabil. Bergauf fährt das Brompton auch im Wiegetritt souverän geradeaus, die Übersetzung der Alfine 8-Gang eignet sich auch für steile Hügel. Typisch Brompton kann man das G-Line in wenigen Sekunden vom fahrbaren Rad zum transportablen Päckchen zusammenfallen. Der Faltmechanismus erschließt sich im Grunde von alleine: Hinterbau einklappen, Steuerrohr einschwenken und Hinterbau einhaken. Dann die Lenksäule umlegen und den Sattel runter. That's it!! Das gefaltete Brompton lässt sich leicht und stabil tragen. Zieht man die Sattelstütze etwas raus, kann man das G-Line lässig schieben.

FAZIT

Das G-Line schafft den Spagat zwischen guten Fahreigenschaften als Fahrrad in Stadt und Land sowie transportabler Mitnahmemöglichkeit im ÖPNV, Auto oder Camper souverän.

Ausstattung	● ● ● ● ●
Verarbeitung/Details	● ● ● ● ●
Alltagstauglichkeit	● ● ● ● ●
Wartungsindex	● ● ● ● ●
Sicherheit	● ● ● ● ●
Ergonomie/Komfort	● ● ● ● ●
Fahreigenschaften	● ● ● ● ●

+ Leichtes Falten, gelungene Fahreigenschaften, robuste Komponenten

- -

Preis-Leistung ● ● ● ● ●

Note **1,4** **Sehr gut**

Fotos: Gideon Heede



Falten ist einfach, das Faltmaß ob der Laufräder großzügig.



Antriebsgespann: Shimano Nexus-Nabe plus Gates-Riemen.



BASTILLE The Bastille

L'élégance parisienne

PREIS 2889 €

Rad-Gewicht 16,2 kg

Zul. Gesamtgewicht 120 kg

Rahmenarten & Größen Diamant, Unisize (Körpergröße: 1,65 - 1,90 m)

AUSSTATTUNG

Rahmen Aluminium

Gabel Carbon

Dämpfer -

Schaltung Nabenschaltung Shimano Nexus, 7 Gänge

Entfaltung 2,37 – 5,8 m

Laufrad 27,5"

Bremsen Hydr. Scheibenbr., 160/160 mm

Cockpit Flatbar mit Ergogriffe

Reifen Continental Contact Urban, 27,5", 42 mm

Sattelstütze Aluminium, starr und faltbar

Sattel schwarz

Lichtanlage v/h: Spanninga, in Schutzbleche integriert

Sonstiges Gates-Riemen, Nabendynamo, Gepäckträger, Alu-Spritzschützer, Faltmaß: L 82 x B 33 x H 80 cm

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Lauf ruhig Agil

SITZPOSITION

Aufrecht Sport

EINSATZBEREICH

Stadt Tour

Der Pariser Fahrradhersteller Bastille zeigt mit seinem Faltrad, wie der französische Ingenieur Gilles Henry, Erfinder des Kult-Falt-Kinderwagens Yoyo, ein klassisches Stadtrad mit Avantgarde verbindet. Markant: Das Bastille rollt auf großen 27,5"-Laufrädern und sieht nicht wirklich wie ein Falter aus. Fahrradfahren steht bei Bastille im Vordergrund, Falten ist für die Pariser Mittel zum Zweck grenzenloser Mobilität! Konzipiert ist das schicke Velo für Pedaleure von 1,65 bis 1,90 m. Der Alu-Rahmen und die Carbon-gabel bringen es auf unserer Redaktionswaage auf ehrliche 16,2 kg; zum Transportieren kein Fliegengewicht, als vollausgestattetes Stadtrad dennoch leicht. Wartungsarmut steht bei Bastille ganz oben: Shimano Nexus 7-Gang-Nabenschaltung sowie Carbonriemen bilden den pflegeleichten Antriebsstrang. Licht und Spritzschützer verleihen dem Velo Alltagstauglichkeit.

Formidable Vielseitigkeit

Mit lediglich 10 Sekunden wird der Faltvorgang angegeben – was unserer Überprüfung standhält. Dabei erfolgt zunächst die Sattelklappung nach hinten, bevor die Sattelstütze eingefahren wird. Anschließend wird das Faltscharnier am Unterrohr geöffnet und der Rahmen der Länge nach eingeklappt, quasi eingerollt, sodass Vorder- und Hinterrad zusammenrücken. Letzter Griff: Lenksäule mittels Faltscharnier lösen, um 90° eindreuen und das Bastille am Griff anheben oder in die Tram schieben. Etwas Abstriche müssen bei der Standfestigkeit gemacht werden: zwar auf einer Fläche unter dem Rücklicht hochkant hinstellbar, ist Umfallen bei leichtem Windstoß vorprogrammiert. Das Fahrgefühl selbst ist von urbanbiketypischer Agilität geprägt. Nichts klappert oder wirkt instabil: Chapeau, wie die Pariser die Faltfunktion ohne spürbare Fahrstabilitätsabstriche ins Konzept integriert bekommen.

FAZIT

Das Bastille Faltrad überzeugt mit agilen flotten Fahreigenschaften & sinnvoller Ausstattung für den Stadteinsatz. Der Faltvorgang ist simpel, den Preis zahlen Liebhaber gern.

Ausstattung	● ● ● ● ●
Verarbeitung/Details	● ● ● ● ●
Alltagstauglichkeit	● ● ● ● ●
Wartungsindex	● ● ● ● ●
Sicherheit	● ● ● ● ●
Ergonomie/Komfort	● ● ● ● ○
Fahreigenschaften	● ● ● ● ●

- + Agilität, Wartungsarmut, sinnvolle 244-%-Schaltübersetzung für die Stadt
- Längeres Schieben aufgrund großer Reifen sperrig

Preis-Leistung ● ● ● ● ●

Note
1,7 Gut



Stark nach außen gestellter Lenker für mehr Fahrstabilität.



Rohloffs Speedhub-Nabe liefert eine breite 526-%-Übersetzung.



AB 3000 €

FALTRÄDER

BERNDS Tom

Komfort-Schotterflitzer

PREIS 6000 €

Rad-Gewicht	15,45 kg
Zul. Gesamtgewicht	160 kg
Rahmenarten & Größen	M, L*, XL

AUSSTATTUNG

Rahmen	Stahl
Gabel	Spinner Grind 2, 70 mm
Dämpfer	PU-Schaum-Element am Faltscharnier
Schaltung	Nabenschaltung Rohloff Speedhub 500/14, 14 Gänge
Entfaltung	1,68 – 8,85 m
Laufрад	20"
Bremsen	Hydr. Scheibenbr. Sram Force 22, 160/160 mm
Cockpit	Sram Force Schalthebel; Lenker: Ergotec Gravel; Vorbau: Setostick
Reifen	Schwalbe Billy Bonkers, 20", 50 mm
Sattelstütze	Aluminium, starr
Sattel	Cambium Brooks
Lichtanlage	-
Sonstiges	Riemen, Dreistern Inbus-Werkzeug f. Faltvorgang im Lieferumfang, Ständer: Hebie AX; Faltmaß (LxHxB): 95 x 74 x 25 cm

* Testgröße

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

Laufruhig Agil

SITZPOSITION

Aufrecht Sport

EINSATZBEREICH

Stadt Tour

Anfang der 90er startete Bernds mit Entwicklung und Produktion handgefertigter Falträder – vom Stahlrahmen bis zur individuellen Ausstattung. Seit 2014 am Bodensee sitzend, ermöglichen die einstigen Detmolder inzwischen die Wunsch-Konfiguration eines Gravel-Faltrades. Mit weinrot-mattem Stahl-Chassis und Rohloff-Nabenschaltung vor uns stehend, strahlen Dropbar-Lenker, feinbestellte Schwalbe-Pneus sowie 70-mm-Federgabel am Tom einen Mix aus Sportlichkeit und Komfort aus. Dank PU-Schaum-Element im Hinterbau ist weitere Dämpfungspotenz auf Schotter erwartbar. Via Carbonriemen angetrieben, fertigt Bernds (auch) eigene Riemenscheiben, zur idealen Kraftübertragung. Der Faltvorgang geht in wenigen Handgriffen vonstatten: Hinterbau nach vorne klappen, anschließend Steuerrohr und Sattelstütze via Schnellspanner lösen, rausziehen und platzsparend umlegen.

Sportlich und laufruhig

Gestreckt in Rennposition Platz genommen, wird die eigene Tretleistung sehr direkt in Vortrieb umgemünzt. Ergo: Zügig und mit auf gutmütigen Stahleigenschaften fußenden spürbar laufruhigen Fahreigenschaften flitzen wir über Schottergeläuf. Das Ansteuern der knackig ihre 14 Gänge wechselnden Rohloff Speedhub verläuft mittels Schalthebeln. Bergauf kann es im kleinsten Gang auch gerne steiler werden. Bergab gleichen die Federelemente Unebenheiten sehr präzise aus, sodass wir uns voll und ganz aufs Tempomachen und durch enge Kurven Zirkeln konzentrieren können. Stets recht souverän die Spur haltend speisen die Reifen viel Komfort und Griffigkeit in die durchweg von hoher Sicherheit geprägte Fahrperformance ein. Apropos: Die Bremsanlage stoppt gut dosierbar, je ein Spanner hält vorne wie hinten den Gates auch bei rasanter Schotterfahrt präzise auf dem Ritzel.

FAZIT

Als Sport-Testspeerspitze mit Easy-Faltmechanismus garantiert Bernds konfigurierbares Tom mit gutmütigen Stahleigenschaften ein komfortorientiertes Gravelspaß-Feeling.

Ausstattung	● ● ● ● ●
Verarbeitung/Details	● ● ● ● ●
Alltagstauglichkeit	● ● ● ● ●
Wartungsindex	● ● ● ● ●
Sicherheit	● ● ● ● ●
Ergonomie/Komfort	● ● ● ● ●
Fahreigenschaften	● ● ● ● ●

- + Direkte Kraftübertragung, Laufruhe, max. Systemgewicht, Komfort, Entfaltung
- Schalthebel in Kombination mit Rohloff verlangt mehr Kraftaufwand ab

Preis-Leistung ● ● ● ● ●

Note **1,6** **Sehr gut**

Fotos: Gideon Heede

Dauertest > Abschluss

Schlussberichte zum Langzeit-Einsatz.



Der Radfahren-Dauertest 2025 ist Geschichte und hat viele Geschichten geschrieben, Erfahrungen wie zahlreiche Erkenntnisse gebracht. Nicht weniger als sieben Testräder mussten sich in diesem Kalenderjahr beweisen.

Bei der Vielzahl unserer Tests, die wir Jahr für Jahr für dieses Magazin produzieren, legen wir stets größtmögliche Sorgfalt sowie unser ganzes geballtes Know-how in die Waagschale, um Ihnen, liebe Leser, verifizierbare Testergebnisse liefern zu können. Dennoch zeigt sich so manche Nickligkeit, beispielsweise durch

Verschleiß, erst im Laufe der Zeit, die wir bei unserem üblichen Testprozedere trotz genauer Analyse nicht feststellen können. So kehrt ein Langzeittest das Innere nach außen und wir erhalten durch unzählige Erfahrungen ein zusätzliches Plus an Erkenntnissen, die wir ab Seite 30 aufbereitet niedergeschrieben an Sie weitergeben.

Wie werden die Räder genutzt?

Bei all den Kriterien wie Robustheit des Materials, Standfestigkeit der Voreinstellungen oder Verschleißerscheinungen bringt ein Langzeittest für uns als Redaktion auch vielerlei Aufschlüsse – wie zum Beispiel die Räder von unseren Testern genutzt werden und in deren Alltag eingebettet sind. Steht das Testrad beispielsweise stets überdacht oder wird es auch an der frischen Luft geparkt? Welche Pflege lassen die von uns zuvor gebrieften Tester am Ende tatsächlich walten? Wird es nämlich unter Umständen weniger streng gehütet und läuft trotzdem wie ein Uhrwerk, spricht das für die Robustheit des Rades.

FOTO: GEORG ZEPPIN

Sinnvolle Komponenten?

Aber natürlich zeigen auch einzelne Komponenten, was ihnen zugemutet werden kann und was nicht. Auch bei den Themen Bereifung und Bremsen zeigt sich, wer welche Eigenheiten an den Tag legt und welche Anforderungen der jeweilige Tester an sie stellt. Reicht der Umfang der Schaltung? So hängt mich unser Tester Rainer mit dem federleichten Simplon Grid 365 am Hausberg mit 18 Prozent Steigung mal eben kurzerhand ab. Kommentar: „Die Schaltung passt für mich!“ Offensichtlich.

Benutzer- und Familienfreundlichkeit

Die beiden Cargobikes der Kollegen und Eltern Johanna (Specialized Turbo Porto) und Tobias (Gazelle Makki Travel) mussten erst beweisen, dass man mit ihnen das Spektrum als Familienbike auch voll ausschöpfen kann. Wie einfach gestaltet sich die Mitnahme des Nachwuchses? Das fängt beim Auf- oder Einsetzen sowie Anschnallen der Kinder an.

Unterwegs zeigt sich, wie sicher die kleinen Passagiere aufgehoben sind und wie gut man sie im Blick beziehungsweise Griff hat. Während beim Specialized die Fracht auf dem langen Heck ruht, lädt Tobias Kind und Kegel in die Transportbox vor sich ein. Beides hat Vorzüge wie Eigenheiten.

Gravelbike: Tatsächlich vielseitig?

Unser ehemaliger ElektroRad-Redaktionsleiter Stephan – versierter E-Bike-Tester – traute sich auf das Merida Silex 7000; ohne Motor wohlgemerkt. Wie gelingt der Spagat zwischen Sportlichkeit und Komfort, Straße und Gelände auf dem Gravelbike? Sein Bericht überrascht!

... auch zum Pendeln?

Tester Michael lässt für den Arbeitsweg sein Auto stehen und fährt mit dem Rad. Da kam ihm das Bulls Daily Grinder 4 mit Vollausstattung sehr zupass. Ist das Bulls für die Pendelei bei Wind und Wetter für den 15 Kilometer

langen Weg zur Arbeit über Asphalt, Stock und Stein robust genug? Sein Urteil hierzu ist eindeutig.


Hardtail – die Legende lebt

Als sich für Tester Benedikt die Möglichkeit ergab, ein Fahrrad zu testen, lag sein Fokus sofort auf einem Hardtail. Das Ur-Mountainbike wird zwar sukzessive vom Gravelbike abgelöst, doch der Allgäuer preist die Vorzüge des frontgefederten Mountainbikes ein: breiter Einsatzbereich und viel schneller als ein Gravelbike! Das Cube Phenix ist eine federleichte Gelände-Flunder mit Hightech-Ausstattung. Taugt so ein filigranes Rad tatsächlich fürs Gelände?

Endurance Renner Focus

Ebenso filigran, allerdings für den Asphalt und maximal rumpelige Straßen ausgelegt, ist das Focus Paralane 8.9 Endurance Rennrad, mit dem ich in diesem Jahr die Test-Gelegenheit hatte. Ein feines Carbon-Rennrad mit Shimano meistverkaufter Rennrad-Komponentengruppe Ultegra – was soll da schon schiefgehen? Ob flach, bergauf oder -ab, mein Jahr war gut gefüllt.

Fazit

Mit insgesamt 13.764 km verdoppelten wir fast die Fahrleistung aus 2024. Die sieben Räder hielten durchweg den Ansprüchen der Tester stand, ernsthafte Ausfälle – außer einem unglücklichen Speichenbruch – verzeichneten wir nicht. Nun wünschen wir Ihnen viel Lesespaß unserer Dauertestberichte auf den folgenden 14 Seiten. 

GEORG ZEPPIN

Familienglück: Papa Tobias mit seiner dreijährigen Tochter beim Ausflug an der Isar.



Dauertester Stephan drehte manch lange Runde wie hier am Südbahnradweg in Birstein mit Kurzstopp an Heiners Lok.



Genuss pur: Die Gegend entlang des unteren Altmühltals ist verkehrsaarm und schön zugleich, ideal für den Focus-Renner.



Eine krosse Pizza für hungrige Kinder? Drängt die Zeit, fährt Mama Johanna mit dem Specialized flott zum Pizza-Dienst.



Voll des Lobes: Unser Dauertester Rainer ist begeistert vom Simplon.

SIMPLON Grid 365

Gemacht für Allwetterpendler

Tester: Rainer Kunze

Einsatzbereich: Alltag, Tour, Sport

Preis: 3699 Euro

Kilometerstand: 1361 km

Als Ende Mai alles geregelt war, konnte unser Tester Rainer das nagelneue Simplon Grid 365 in Empfang nehmen. Da das Modell im Frühjahr erst vorgestellt wurde, war Rainer einer der ersten, der die Gelegenheit hatte, eines der begehrten Testräder zu erhalten. Bis dahin pendelte der Logistik-Spezialist täglich seine 7 km vom heimischen Kelheim zu seinem Arbeitsplatz beim niederbayerischen Automobil-Logistikzentrum in Saal an der Donau und wieder zurück mit seinem Hardtail. Um so größer war die Freude, als das brandneue Grid endlich einsatzbereit vor der Haustür stand.

Dass Rainer den Weg in sein Büro mit dem Rad zurücklegt, ist für ihn schon seit Jahren selbstverständlich: „Ein Auto ist da eher un-zweckmäßig“, erläutert er.

Seitdem sitzt der Oberpfälzer täglich im Sattel des neuen Simplon Grid 365 mit Tourenbügel, das aus dem Gravelbike Grid mit Rennradlenker weiterentwickelt wurde. Und ist dankbar für das geringe Gewicht des Rades: Denn auf der im Grunde flachen Strecke zwischen Kelheim und Saal müssen zwar die beiden Flüsse Altmühl und Donau gequert werden, aber am Ende eines jeden Arbeitstages wartet auf Rainer der Scharfrichter: der Herzberg. Der freundliche Name des Altmühlhangs verklärt dessen steile Flanke, dessen Steigung Rainer täglich raufkurbelt. Mit rund 400 m nicht lang, aber knackige 18% steil. Da merkt man auf Dauer natürlich jedes Gramm,

und das rund 11,5 kg leichte Grid macht den teuflischen Anstieg ein wenig erträglicher. Diesbezüglich war unser Tester auch mit der Spreizung der GRX-Kettenschaltung vollauf zufrieden: „Die Anzahl der 22 Gänge ist top.“

War das Wetter ab dem Frühjahr doch relativ mild, erwischte Rainer im heurigen Herbst allerdings bereits Kühltankschranktemperaturen und manchmal Regen. Doch täglich verrichtete das Grid brav seinen Dienst: „Für mich als Allwetterpendler, der täglich, bei jeder Witterung und zu jeder Jahreszeit mit dem Fahrrad in die Arbeit fährt, ist das Simplon Grid 365 wie gemacht“, strahlt unser Tester. „Ja, sogar mehr, ich freue mich Tag für Tag darauf, wieder in die Pedale treten zu dürfen. So kann der Arbeitstag starten.“ Damit er auf seinem Arbeitsweg eine Tasche für die Brotzeitbox, Regenjacke und ggf. Handschuhe

FOTOS: GEORG ZEPPIN



Einziger kleiner Kritikpunkt: Die Remote der Sattelstütze ist kurz und geht recht stramm.

verstecken kann, ist ein Gepäckträger für Rainer wichtig. Am Simplon ist ein mit maximal 15 kg belastbarer montiert, der für die Pendlerbedürfnisse unseres Testers, um die für einen Arbeitstag nötigen Utensilien in einer Gepäcktasche zu verstauen, völlig ausreicht.

Wurde es in der Arbeit für Rainer etwas später und die Dunkelheit brach bereits herein, spendete die Busch & Müller-Beleuchtung für den Rückweg auch dank des Nabendynamos zuverlässig helles Licht, sodass er sich stets sicher fühlen konnte und im Dunkeln sichtbar wahrgenommen wurde.

Die Leistung der montierten Deore-Bremsen bewegte sich permanent auf hohem Niveau mit recht kurzen Bremswegen bei geschmeidiger Dosierung. Die Bremsen funktionierten tadellos, auf der steilen Abfahrt der Waldstraße nach Sinzing hinunter ließ es Rainer

„Ich ärgere mich, wenn ich ab und zu mit dem Auto in die Arbeit muss und das Grid in der Garage bleibt. Auf den nächsten Tag freue ich mich dann wieder: Auf in den Sattel und ab mit dem Simplon!“

laufen und fühlte sich mit den Stoppern souverän sicher.

Das Simplon verlockte natürlich auch zu Touren außerhalb des Arbeitsweges, die Rainer regelmäßig in die nahegelegenen Täler von Laber und Regen führten. Hier zeigte das Simplon seine sportlichen Wurzeln: Über Stock und Stein, bergauf, bergab sowie über Asphalt-, Kies-, Schotter- und Waldwege; das Simplon war solchen Anforderungen immer zuverlässig gewachsen.

Im Gedächtnis blieb dem Oberpfälzer seine Tour von Kelheim nach Viehhausen, auf dem Oberpfälzer Jura über dem Labertal liegend. Der atemberaubende Blick bis zum Regensburger Dom in 20 km Entfernung belohnte die Mühe. Dann ging's in rauschender Abfahrt hinab ins malerische Labertal vorbei an schroffen Jura-Felswänden, die gerne von

Sportkletterern vereinnahmt werden. Der Weg führte über den ehemaligen Bahndamm entlang der Laber bis zur Donau-Mündung. Ein nicht nur Insidern bekannter attraktiver und abwechslungsreicher Rad- und Fußweg. Nach der Mariaorther Kirche querte Rainer die Naab, von dort genoss er den herrlichen Radweg am Donauufer nach Kager und dann ging es hinauf zu den Winzerer Höhen. Hier belohnt ein toller Blick auf Regensburg. Nach einem Abstecher über das Kloster Adlersberg und seinem beliebten Prösslbräu kurbelte Rainer über Regensburgs Westen entlang der Donau wieder in die alte Keltenstadt Kelheim zurück.

Fazit

Während des gesamten Testes traten keine Komplikationen auf: kein Platten, kein Verschalten, auch die Bremsen der GRX-Gruppe arbeiteten einwandfrei. Erfreut stellte unser Allwetterpendler ebenso fest, dass das Simplon durch die cleane Bauart und ohne überflüssige Bauteile einfach, unkompliziert und schnell zu reinigen ist. „Abschließend kann ich sagen, dass das Simplon ein absoluter Allrounder für Pendler ist, die sich auch gerne am Wochenende in den Sattel schwingen und gleichzeitig auf einen Räderfuhrpark für alle möglichen Zwecke verzichten wollen“, fasst Rainer seine Erfahrungen zusammen.

GZ

Die wichtigsten Spezifikationen

Gewicht	11,5 kg (exkl. Pedale)
Rahmen	Carbon
Gabel	RockShox Federgabel, 40 mm Travel
Schaltung	Shimano GRX 600, 2x11 Gänge
Kurbel	Shimano GRX 600
Übersetzung	Kurbel: 46/30 Zähne Kassette: 11-36 Z.
Bremsen	Shimano Deore, 160/160
Laufträder	DT Swiss G1800, DT Swiss Nabendynamo
Beleuchtung	v/h: B&M IQ-X / B&M
Reifen	Schwalbe G-One Overland, 40-622
Sonstiges	versenkbare Sattelstütze, Staufach im Unterrohr



Shimano GRX: eine Bank! Die Schaltung ließ Tester Rainer nie im Stich, die Entfaltung konnte er nur loben.



Unabdingbar am Pendlerrad: ein Dynamo! Der Shutter Nabendynamo läuft fast widerstandslos mit und erzeugt viel Strom.



Robust, vollausgestattet und ohne eine Panne pendelte Tester Michael zur Arbeit.

BULLS Daily Grinder 4

Treuer Wegbegleiter

Tester: Michael Ziegler

Einsatzbereich: Alltag, Pendeln

Preis: 1999 Euro

Kilometerstand: 2534 km

Als Gravel- oder Grinderbikes bezeichnet man in der Regel Rennräder, die für den Einsatz sowohl auf glatt asphaltierten Straßen oder auf rumpeligen Schotterwegen gemacht sind und den permanenten Wechsel der Untergründe klaglos hinnehmen. Rüstet man nun ein Gravelbike für eine Reise mit Gepäck aus, wird ein Randonneur daraus. Und all diese Merkmale wohnen im Bulls Daily Grinder 4 inne: Die Leichtigkeit eines Rennrades, die Robustheit eines Cyclocrossers und die Transportmöglichkeiten eines Randonneur-Reiserades. Kurzum: Das Bulls Daily Grinder 4 steht für vieles, nur nicht für Langeweile! Dies war

auch der Ansatz unseres Testers Michael, der zum Pendeln in die Arbeit grundsätzlich aufs Auto verzichtet und stattdessen aufs Rad steigt. Wetterkapriolen kennt der ehemalige Radsportler nicht, ergo muss das Rad was aus und Regen weitgehend abhalten. Da kommt das Bulls genau richtig, mit seiner Vollausstattung wie Lichtanlage, Spritzschützer und Gepäckträger bietet das Gravelbike Vielseitigkeit pur, ergänzt durch unzählige Montagepunkte für Flaschenhalter, Lowrider & Co.

Seit Mitte März pendelte Michael den ca. 15 km weiten Weg täglich zur Arbeit hin und zurück. Dabei rollte der Lehrer teilweise über Asphalt und bog auch ganz bewusst auf Wiesenwege ab: „Da kann ich nicht nur dem Verkehr aus dem Weg gehen, sondern pedaliere schon frühmorgens der aufgehenden Sonne entgegen und sauge die positive Stim-

mung, die mich dann durch den Tag trägt, auf“, erzählt Michael. Egal ob früh oder spät, schon hell oder noch dunkel, Top- oder Schmuddelwetter – Michael kostete die Vorzüge des vollausgestatteten Grinders voll aus, sammelte jede Menge Erfahrungen auf seinen daily trips zwischen Frühjahr und Herbst 2025 und trainierte quasi ganz nebenbei seine Fitness für die sportlichen Ausflüge auf dem MTB oder Rennrad.

Nach mehr als 2500 km zeigte sich unser Tester mit dem Bulls in puncto Zuverlässigkeit mehr als zufrieden: „In der ganzen Zeit hatte ich keinen einzigen Defekt, alles hat reibungslos funktioniert. Außer Kette ölen und Luft checken musste ich nichts machen!“ Auch bei den Fahreigenschaften bringt das Kölner Gravelbike für Michael die ganz wesentlichen Merkmale bereits mit. Er lobt die



Sicherheit, den Komfort und die stete Zuverlässigkeit, die das Bulls ausmachen. Auch die Geometrie passt gut und der Lenker mit seinen vielfältigen Griffpositionen bietet ein hohes Maß an Komfort.

Auf der täglichen Tour zur Arbeit hin und zurück ist nichts nerviger als unvorhergesehene Defekte oder Ausfälle. Die Pendelei bewältigte das Bulls souverän, kein Platten konnte den Niederbayer stoppen. Die Robustheit der Reifen über Asphalt, Feld- und Wiesenwege auf dem täglichen Trip findet in Michaels Abschlusskritik dann auch dementsprechend Anerkennung: „Die Schwalbe-Pneus besitzen eine angenehme, komfortable Breite, kombiniert mit einem mega schönen Abrollverhalten auf fast jedem Randonneur-typischen Untergrund.“

Bedingt durch die häufige Nutzung des Grinders verursachten die Fahrten quer durch die Juralandschaft natürlich ein gesteigertes Maß an Verschmutzung und Verschleiß vor allem bei den beweglichen Komponenten wie Schaltung und Bremsen. Dass Michael die gesamte Testperiode völlig ohne Komplikationen überstand, ist zuerst ein Verdienst seiner fahrerischen Fähigkeiten und einer vorausschauenden Fahrweise. Diese nutzt aber ohne robuste Komponenten we-



Alurahmen, Carbondabel, robuste Laufräder und Shimanos GRX-Gruppe bewahrten das Bulls Grinder 4 auf mehr als 2500 km vor Defekten oder Ausfällen. Bravo!

nig. Dass Bulls am Grinder Shimanos zigfach bewährte GRX-Gruppe verbaut, passt optimal: „Auffällig unauffällig“ beschreibt Michael die Zuverlässigkeit der Schaltung. Ein paar kleine Aussetzer beim Schalten unter Last beeinträchtigten den durchweg positiven Gesamteindruck der Shimano-Komponenten keineswegs.

Auch unser Tester wurde nach inzwischen mehr als sechs Monaten Testzeitraum um eigene Erfahrungen bereichert. Mit Ausstattungsdetails und Komponenten wie Spritzschützer, Lichtanlage und Gepäckträger, dem Alurahmen und der Carbondabel, allesamt in der robusten Liga spielend, bringt das Bulls Grinder 4 lediglich recht schlanke 13,5 kg auf die Waage. Das ist für ein modernes Gravelbike und vielseitigem Einsatzbereich mit Zusatz-

option Reise nach aktuellen Maßstäben immer noch recht leicht. Zurückblickend ist dem ehemaligen Rennfahrer, der immer noch sportlich unterwegs ist und auch bei der täglichen Pendelei Spaß am schnellen Tritt hegt, klar geworden, dass zu ihm und seiner sportlich ambitionierten Fahrweise ein leichteres Rad einfach besser passt. Auch das ist eine Erkenntnis.

Mit der Erfahrung der 2534 km über fast sieben Monate mit dem Bulls spricht unser Tester Michael dem Rad eine „uneingeschränkte Empfehlung für alle Pendler und Trekkingfahrer aus“.

Fazit: Betrachtet man den Testzeitraum, die mit dem Bulls DailyGrinder 4 absolvierten vielen Kilometer auf unterschiedlichen Einsatzebenen und die absolute Zuverlässigkeit während des gesamten Tests, hat das Rad eine Empfehlung auf alle Fälle verdient. Das Gesamtpaket überzeugt, zum Preis von 1999 Euro bietet Bulls viel Rad! **GZ**

„Der Bulls Daily Grinder 4 ist ein Randonneur, auf den man sich voll verlassen kann. Ohne jeglichen Defekt funktionierte alles reibungslos. Außer Kette ölen und Luft checken musste ich nichts machen.“



Im Jura zwischen Donau und Altmühl bewegte unser Tester Michael das Bulls Grinder vor allem zum Pendeln.



Praktisch: Der SP Connect-Adapter als Fixierung für die Smartphone-Hülle ermöglicht den schnellen Blick aufs Display.

Die wichtigsten Spezifikationen

Gewicht	13,5 kg (exkl. Pedale)
Rahmen	Aluminium
Gabel	Carbon
Schaltung	Shimano GRX 812, 1 x 11 Gänge
Übersetzung	Kurb.: 40 Z. / Kas: 11–42
Bremsen	Shimano BR-RX-400, 160/160 mm
Laufräder	Felgen: Ryde Road 21 Disc Naben v/h: Deore XT (Dynamo) / Formula RXC-142
Reifen	Schwalbe G-One All-round, 45–622
Beleuchtung	Fuxon FS-70, LED mit Tagfahrlicht/Fuxon RZ-60
Sonstiges	Spritzschützer, Gepäckträger, Klingel, Ständer



2725 km durch den Großstadtag sowie Tagestouren.

GAZELLE Makki Travel

Überzeugender Auto-Ersatz

Tester: Tobias Jochims & Familie**Einsatzbereich:** Alltag, Tagesausflüge**Preis:** 7689 Euro (inkl. Verdeck & Staufach)**Kilometerstand:** 2725 km

Als Inbegriff niederländischer Fahrradtradition mit über 130 Jahren Firmengeschichte ergatterte sich Gazelle im Frühjahr eines unserer begehrten Dauertest-Tickets – und schickte mit dem Makki Travel ein Cargobike für den täglichen Einsatz im Münchener Großstadtag ins Rennen. Die Erwartungshaltung unserer Dauertestfamilie war keine geringere, als fortan einen adäquaten Auto-Ersatz in ihrem Fuhrpark zu wännen. Dementsprechend hochwertig und fahrsicherheitserprobt musste die Ausstattung sein. Auf dem Papier hatte das Makki diesbezüglich mit Boschs Antiblockiersystem (ABS) sowie der

sehr geräumigen Transportbox aus robustem EPP-Material Vielversprechendes zu bieten. Darüber hinaus die Möglichkeit, bis zu drei Kinder mit Drei-Punkt-Anschnallgurten auf bis zu zwei Sitzbänken zu transportieren – und/oder alternativ umfangreiche Wochen-einkäufe bei einem maximal möglichen Systemgewicht von stolzen 250 kg einzuladen.

Nahezu täglich auf dem Programm stand die Fahrt in die etwa sieben Kilometer entfernte Kita. Dank der mittigen Absenkung der Transportbox und einer rutschfesten Einkerbung als Stufe hatte das knapp dreijährige Kind den Einstieg schnell verinnerlicht und benötigte erst nach dem Platznehmen wieder Hilfe beim Anschnallen. Der Gurt selbst lässt sich unkompliziert auf die Größe des Kindes hin anpassen. Einzig, dass der Kopf der kleinen Passagierin leicht über die hintere Box-

kante hinausragt, fällt bei Vollbremsungen hin und wieder als nicht optimal auf. Eine Erhöhung, an welcher Helm und Kopf direkt anlehnen, wäre die Königs(sicherheits)lösung. Selbst auf dem Sattel Platz genommen, setzt sich das Makki nach leichtem Pedaldruck gut kontrollierbar, aber zugstark, in Bewegung. In Fahrt gekommen liefert der Bosch Cargo Line-Motor stets die richtige Portion Schub: kraftvoll genug, um selbst mit voller Zuladung geschmeidig zu beschleunigen, sanft genug, dass das Vorderrad ruhig bleibt. Vier in ihrer Charakteristik einstellbare Unterstützungs-Modi stehen zur Verfügung – wenn es nicht gerade um ein gezieltes Stromsparen geht, werden die Dauertestkilometer fast ausnahmslos in der stärksten Boost-Stufe absolviert. Bergauf erweisen sich Eco, Tour oder Sport bei umfangreicher Beladung ohnehin nicht als attraktive Alter-



nativen, will man den schwungvollen Fahr-Flow aus der Ebene nicht abreißen lassen.

Der nächste Ampelstopp auf unserer Kita-Fahrt nicht lange auf sich warten lassend, erweist sich Enviolos stufenlos schaltende, geschmeidig per Drehgriff bedienbare Heavy Duty-Nabe als perfekter Partner im Stadtverkehr – da im Stand die passend-niedrige Übersetzung zum Anfahren eingestellt werden kann. Die Bandbreite von 380 Prozent erweist sich auch auf Tagestouren am Wochenende als gut gewählt und vollkommen ausreichend. Einen Verschleiß während der Dauertestmonate nehmen wir nicht wahr. Im Gegenteil: Rotiert der Drehgriff anfänglich noch etwas zäher, wird er mit der Zeit immer geschmeidiger und der Kraftaufwand ist kaum mehr messbar. Komplett gekapselt und werksseitig geschmiert im Hinterrad sitzend, ist die Enviolo-Nabe ohnehin vor Schmutz, Wasser oder Staub geschützt und bedarf erst nach ca. 10.000 km oder 2-3 Jahren eine erste Wartung bzw. einen Ölwechsel im Fachhandel.

Noch tiefer ins Münchener Stadtgeschehen eintauchend, werden dem Fahrer abrupte Bremsmanöver immer häufiger abverlangt. Nicht zuletzt deshalb, weil beim Abbiegen oder Ausfahren eines Longjohn-Lastenrades die Transportbox stets vor dem Fahrer sitzt und dieser erst zeitverzögert freie Sicht auf das (Verkehrs-)Geschehen bekommt. Hier packen die Vier-Kolben-Magura-Bremsen im Ernstfall aber bissig-präzise zu, bringen das Makki sofort zum Stehen und werden von Boschs ABS in Bezug auf Räderblockieren und mögliches Wegrutschen absolut zuverlässig unterstützt. Gerade zum Dauertesten-



Das Cockpit bietet eine klar strukturierte Lenkzentrale mit präziser Ansteuerung und verstellbarem Vorbau. Nur die Ledergriffe könnten für längere Fahrten etwas bequemer ausfallen.

de auf von Laub bedeckten Radwegen überzeugt das System mit Griff- sowie top Dosierbarkeit und verleiht dem Gazelle mit seinem langen Fahrwerk eine enorme Standfestigkeit. Sicherer Grip und hohes Dämpfungspotential sind Eigenschaften, mit denen die volumigen CST-Reifen über alle Monate hinweg Bordsteinkanten sowie Pflasterfugen spürbar ausbügeln und in Kombination mit der Suntour-Gabelfederung am Vorderrad grobe Stöße von der Box und seinen Insassen fernhalten. Beim Piloten selbst sieht es ein bisschen anders aus, da dieser auf einer mit Flex-Eigenschaften etwas geizender Alu-Sattelstütze sitzend bei der Sattelwahl unbedingt einen erhöhten Dämpfungskomfort berücksichtigen sollte. Auch erweist sich der relativ große Wendekreis, der das Manövrieren in urbaner Enge etwas mühsamer gestaltet, als kleiner Wermutstropfen. Vollends überzeugt das Makki aber in puncto Fahreigenschaften, da es sich trotz seinem Leergewicht von knapp 59 kg sehr agil lenken lässt und Kurven präzise und kontrolliert genommen werden können. Damit ist das Gazelle auf Asphalt wie Schotter mit seiner satten Straßenlage gleichermaßen be-

herrschbar – ohne dabei träge zu wirken. Ein erfolgreich gemeisterter Spagat, der für ein vollbeladenes Cargo dieser Größenordnung alles andere als selbstverständlich ist.

Fazit: So erfüllt Gazelles Makki Travel sehr überzeugend unsere Ansprüche an einen zuverlässigen Familientransporter für die Großstadt sowie Tagesausflüge. Selbst voll beladen bleibt es in jeder Fahrsituation stabil und ausgewogen und meistert Kurven mit durchaus überraschender Leichtigkeit. Während Motor, Nabenschaltung und Bremsanlage auch nach 2725 km zuverlässig funktionieren, wirkt das optionale Regenverdeck eher günstiger produziert. Weiter weist die Rahmenlackierung nur minimale Gebrauchsspuren auf – und auch die EPP-Box hielt dem täglichen Ein- und Ausladen ohne nennenswerte Verschleißerscheinungen stand. Dass das Auto unserer Dauertestfamilie im Jahr 2025 deutlich weniger Kilometer als in den Vorjahren aus der Garage bewegt wurde, geht also zweifelsfrei auf das Konto des Gazelle Makki Travel, welches nicht nur in den Sommermonaten zum Familienfahrzeug Nummer eins avancierte.

TJ

Die wichtigsten Spezifikationen

Rahmen	Aluminium
Gabel	SR Suntour Mobie A34, 70 mm
Motor	Mittelmotor, Bosch Cargo Line, max. 85 Nm
Akku	800 Wh
Schaltung	Nabenschaltung stufenlos, Enviolo Heavy Duty, 380 %
Bremsen	hydr. Scheibenbremsen, Magura MT C, 180/180 mm, Bosch ABS
Reifen	v: CST Brooklyn, 20", 55 mm; h: CST Brooklyn, 26", 55 mm
Zulässiges Ges.-Gewicht	250 kg



Zuverlässig und sanft arbeitendes Gespann: Enviolos stufenlose Nabenschaltung und der Carbonriemen von Gates.



Für (fast) jedes Wetter gerüstet: die CST-Pneus mit sattem Grip, angenehm weichem Abrollen und normalem Verschleiß.



Ohne großen Umbau mal ein Paket transportieren.



Specialized Turbo Porto

Sportlicher Alltagsheld

Testerin: Johanna Nimrich & Familie

Einsatzbereich: Alltag, Tour

Preis: 6466 Euro

Kilometerstand: 2200 km

Viele kurze Fahrten und auch ein paar längere Distanzen mit dem Longtail von Specialized liegen hinter uns. Und eins ist klar: Das Bike wollen wir am liebsten behalten! Das Lastenrad, dessen dezente Optik etwas von einem Prototyp hat, Firmenlogo kaum sichtbar, hat uns in seiner Ausstattung und Fahrweise überzeugt.

Spannende Details

Das Porto kommt mit dem Mittelmotor Cargo 2.2 von Brose, der mit Specialized-eigener Softwarearchitektur kombiniert ist. Dazu ein Akku mit stolzer Kapazität von 710 Wattstunden, die stufenlose Enviolo-Nabenschaltung

in der Heavy-Duty-Version, Gates-Riemen sowie große hydraulische Scheibenbremsen (Tektro, 203 mm). Für Licht sorgen Scheinwerfer von Lezyne sowie ein Rücklicht von Spanninga. Über dem kleineren Hinterrad mit 20 Zoll befindet sich ein langer Heckträger, der wahlweise ein bis zwei Kinder oder aber Lasten trägt. Dafür stellt Specialized jede Menge Zubehör zur Verfügung. Sowohl der Heck- als auch der Fronträger sind mit dem MIK-HD-System ausgestattet, womit sich diverses Zubehör auch anderer Hersteller kombinieren lässt. Apropos Zuladung: Der Heckträger trägt bis zu 60 kg, das Frontrack weitere 20 kg. Vorne ist ein Rahmenschluss verbaut, das für den kurzen Stopp als Wegfahrsperre hilfreich ist. Zur Standardausstattung gehören außerdem eine kleine Rahmentasche, ein Rückspiegel sowie das Garmin Radarsystem, welches unterhalb des Rück-

lichts verbaut ist und nahenden Verkehr akustisch ankündigt. Das erweist sich gerade in der Kombination mit dem Spiegel praktisch, weil man sich beim Piepsen den Blick auf das Display spart, auf dem als Punkte nahende Verkehrsteilnehmer ebenfalls angezeigt werden. Das Radarsystem haben wir jedoch nach einiger Zeit nicht mehr beachtet, weil es im Stadtgetümmel natürlich ständig Alarm schlägt. Hinterrad und Antrieb sind beim Porto übrigens komplett abgedeckt, was Sicherheit für mitfahrende Kinder bietet.

Zügiges Fahren und starker Antrieb

Trotz etwas längerem Radstand als beim herkömmlichen Fahrrad liefert das Porto ein sicheres Fahrgefühl und eine überraschend hohe Grundagilität. Dank tiefem Schwerpunkt gilt das auch in beladenem Zustand. Das Bike braucht keine Eingewöhnungszeit, sondern

vermittelt direkt gute Sicherheit – schnell ist man beim Schalten und Lenken in der Routine. Perfekt flüssig laufen die Wechsel sowohl bei den Gängen als auch im Unterstützungsmodus. Der Antrieb erweist sich als kraftvoll: Auch bei steilen Rampen hat der Motor keine Schwierigkeiten, das mit 39 kg nicht gerade leichte Lastenrad zu bewegen. Im Gegenteil – er zieht bei Bedarf kräftig an und beschleunigt im Flachen schwungvoll, und das alles ohne viel Geräusch zu erzeugen. Die dritte und höchste Unterstützungsstufe (Turbo) brauchten wir auch bei voller Beladung äußerst selten. Stark ist auch die Beleuchtung: Das Lezyne-Licht vorne mit dem Automatikmodus ist im Dunkeln eine echte Seh-Hilfe, das integrierte Spanninga-Rücklicht leuchtet weit nach hinten. Die Tektro-Scheibenbremsen verzögern zuverlässig bei jeder Wetterlage. Ordentlich sind die langgezogenen Schutzbleche mit extra Spritzlappen, die breiten Pedale und das Rahmenschloss von Abus. Praktisch: der Abus-Schlüssel passt sowohl für das Rahmenschloss als auch das Akkufach. Weil das Specialized Turbo Porto nicht breiter als ein normales Fahrrad ist, hat man übrigens auch keine Parkprobleme, da es gut an die meisten Fahrradständer passt.

Auf Asphalt ist das Longtail ein Knaller. Wer häufiger über Schotter oder Feldwege muss, vermisst eine Federgabel, denn Dämpfung kommt ausschließlich über die 2,8 Zoll breiten Reifen zustande. Womit wir zum Komfort kommen: Der Onesize-Trapezrahmen ist absolut angenehm für kleine wie auch größere Fahrer, Specialized gibt eine Größenrange von 1,55 bis 1,95 m an. Dank verstellbarem Vorbau hinsichtlich Länge und Winkel plus

Das Bike wie auch das Zubehör beweisen nach mehreren Monaten im Einsatz eine hohe Qualität. Ist das Rad geputzt, sieht es wie neu aus; Schaltung, Bremsen und Motor funktionieren einwandfrei.

der zweifach ausziehbaren Sattelstütze lässt sich das Rad super an die eigenen Maße anpassen. Mit den Schnellspannern geht das auch bei gemeinsamer Nutzung des Rades ganz einfach. Die Ergo-Griffe sowie der Sattel sind bequem, auch der Nachwuchs scheint gemächlich zu sitzen. Genial für die Kinder ist, dass sie selbst (unter der Reling hindurch) auf ihren Sitz klettern können. Hier sollte aber immer ein Erwachsener daneben stehen und das Rad sichern. Je nach Untergrund steht es unterschiedlich solide. Der Ständer bietet generell noch Nachholbedarf, das Aufbocken bei beladenem Rad verlangt Kraft.

Kinder und Lasten: Alles darf mit

An unserem Dauertestrad sind Sicherheitsreling und Fußbretter montiert, dazu ein Sitzpolster per Klett befestigt. Kombiniert mit einem Kindersitz von Urban Iki ist dieses Setting für unsere kleinen Tester, zwei und fünf

Jahre alt, perfekt. Der Nachwuchs genießt die Panorama-Aussicht und die Anordnung „wie in einem Bus“ hintereinander. Alternativ finden auch zwei kleine Kinder mit Sitz oder zwei größere eben nur mit Sitzpolster Platz. Oder man lässt Sitze und Reling weg, dann ist hinten Platz für größere Gegenstände, Specialized bietet hierfür optional eine Ladefläche an. Alternativ passen in die Reling auch problemlos standardisierte Euroboxen, womit das Porto auch ohne großen Umbau mal schnell zum Lastenschlepper wird. Übrigens: Wer die Ladekapazität erweitern will, kann am Porto auch einen Anhänger nutzen, die Kupplung lässt sich über einen Montagepunkt am Rahmen unkompliziert befestigen. Im Testzeitraum war das für uns als Familie eine tolle Option, um mal mehr Gepäck oder Besuchskinder mitzunehmen.

Das Bike wie auch das Specialized-eigene Zubehör beweisen nach mehreren Monaten im Einsatz eine hohe Qualität. Ist das Rad geputzt, sieht es wie neu aus; Schaltung, Bremsen und Motor funktionieren einwandfrei. Nur die Klingel ging irgendwann kaputt, das war aber auch ein günstiges Standardmodell.

Fazit

Nach mehr als 2000 Kilometern mit dem Turbo Porto können wir sagen: Das Cargobike ist ein klasse Alltagsbegleiter für aktive Familien! Insbesondere für das Leben in der Stadt eine tolle Option, die wartungsarme, hochwertige Ausstattung mit außergewöhnlichen Details und die flexible Nutzung überzeugen. Dazu kommt die sportliche Fahrweise und der insgesamt hohe Spaß-Faktor – vom Porto bekommt man nicht so schnell genug! **JN**

Die wichtigsten Spezifikationen

Rahmen	E 5 Aluminium
Antrieb	Mittelmotor Specialized 2.2 Cargo, max. 90 Nm
Akku	710 Wh
Bremsen	hydr. Scheibenbremsen, Tektro Dorado, 203/203 mm
Schaltung	Nabenschaltung stufenlos Enviolo Heavy Duty
Reifen	Specialized Pathfinder Sport Reflex 24", 71 mm
Beleuchtung	v: Lezyne Ebike Classic StVZO E500, h: Spanninga Commuter Glow XE, brake alert, 12V
zul. Ges.-gewicht	199 kg



Da geht was drauf: Das vordere Rack trägt ganze 20 Kilogramm.



Wartungsarm: Entspannter Flow ohne Aufwand dank Riemenantrieb.



Schade, nach den letzten herbstlichen Kilometern musste ich vom Silex Abschied nehmen.

MERIDA Silex 7000

Vier Jahreszeiten Gravel-Freuden

Tester: Stephan Kümmel

Einsatzbereich: Sport, Tour

Preis: 3299 Euro

Kilometerstand: 1454 km

Nach zehn Monaten und mehr als 1400 Kilometern hat das Merida Silex 7000 meine Erwartungen deutlich übertroffen. Ich fürchtete mich anfangs vor meinem inneren Schweinehund. Denn in den vergangenen Jahren war ich vor allem auf E-Bikes unterwegs, liebte das Sorglos-Gefühl, die Motorunterstützung hochzuschrauben, sobald ich keine Lust mehr hatte. Stressfrei flott nach Hause zu kommen hat mir immer wieder geholfen, mal eben schnell aufs Bike zu springen – egal bei welchem Wetter. Diese Option fiel in den vergangenen Monaten nun weg.

Hat sie mir gefehlt? Kein bisschen! Im Ernst, bereits nach den ersten Testkilometern waren das Silex und ich ein Team. Der XL-Rahmen passt mir wie angegossen, die 45-mm-Maxxis-Reifen haben ordentlich Grip und rollen auf Asphalt trotzdem recht geschmeidig. Mit ziemlich exakt zehn Kilogramm Gewicht ist es zudem leichtfüßig, sodass mich die am Ende meiner Touren unvermeidlich wartenden Anstiege an keinem einzigen Tag gestört haben. Im Gegenteil: Das Bike hat mich fast immer dazu angespornt, noch mal aus dem Sattel zu gehen und alles zu geben. Ich gebe zu, zum „King of the Mountain“ bei Strava habe ich mich nie krönen können. Die Schuld liegt aber definitiv eher bei mir als beim Merida-Gravelbike. Spaß hatten das Silex und ich jede Menge. Kam ich auch ausgepowert heim, war ich stets froh gelaunt.

Überwiegend nutzte ich das Rad mit seinem schicken Carbon-Rahmen für sportliche Feierabendrunden, am Wochenende auch für längere Tagestouren. Im Schnitt war ich zwischen 25 und 75 Kilometer unterwegs, hin und wieder knackte ich die 100-km-Marke – Ausgleichssport nach langen Tagen am Schreibtisch. Mein Terrain: Wenig Asphalt, viele Waldwege, immer auch Abstecher auf leichte bis mittelschwere Trails. Dank des 44 Zentimeter breiten Lenkers mit leichtem Flare und dem 80 Millimeter kurzen Vorbau aus dem MTB-Segment behalte ich dort stets die Kontrolle über das Bike. Für eine Spur mehr Komfort wünschte ich mir ein etwas dicker gepolstertes Lenkerband als das etwas puristische Rennrad-Band. Auch eine etwas breitere Grifffläche am Oberlenker würde den Komfort weiter steigern.

FOTO: ULLE KÜMME

Die vergleichsweise breiten Tubeless-Pneus lassen kleinere Sprünge zu, bieten auf Wurzelpfaden sogar einen spürbaren Federungskomfort. Klar, wir sprechen immer noch von einem ungefederten, steifen Gravelrad, nicht von einem Mountainbike. Ich bin aber schon deutlich härtere Böcke gefahren. Daher gibt es für den Komfort einen Daumen nach oben.

Die vorn wie hinten 180er-Scheiben an der Shimano-GRX-820-Bremsanlage sorgen für präzises und kraftvolles Verzögern. Insgesamt fühle ich mich im ruppigen Gelände auf dem Rad sicher und wohl, auch wenn mir die fehlende Federung natürlich einiges an Technik und Konzentration abverlangt. Das aber ist genau richtig, um den Kopf freizubekommen. Auf technisch weniger herausforderndem Geläuf ist das Silex flott unterwegs. Die Beschleunigung ist den breiten Reifen und dem Radgewicht angemessen. Ist das Bike auf Geschwindigkeit gekommen, hält es diese sehr gut und bleibt dabei spielend leicht beherrschbar. Die Lenkung ist präzise, das Handling sehr agil.

An seine Grenzen habe ich das Silex 7000 in den vergangenen Monaten nicht bringen können. Weder was die Fahreigenschaften noch die technische Ausstattung angeht. Der Antriebsstrang verlangt lediglich nach etwas Pflege: Hin und wieder reinigen und schmieren – das war's. Die mechanische Schaltung habe ich etwa alle 400 Kilometer leicht nachjustiert, die Bremsanlage greift bissig zu wie am ersten Tag. Die Beläge sind noch nicht am Ende, die Scheiben nach dieser Laufleistung sowieso noch nicht. Auch die Kette ist sicher

„Das Merida Silex 7000 ist ein sportliches, unkompliziertes, zuverlässiges Gravelbike für Abenteuerer und Hobby-sportler“

Stephan Kümmel, ehemaliger ElektroRad-Redaktionsleiter und Dauertester

noch für einige Hundert Kilometer gut, obwohl leichter Verschleiß bereits bemerkbar ist – nach 1400 Kilometern völlig normal.

Die zwölf Gänge der Shimano GRX 820/822-Gravelschaltung passen sehr gut zum Bike. Anfangs zwar habe ich mir noch überlegt, das vordere Kettenblatt mit 42 Zähnen auf 40 Zähne umzurüsten. Mit fortlaufendem Dauertest aber gewöhnte ich mich an die 1,85 Meter Entfaltung im leichtesten Gang und kam anfangs mit etwas Mühe, am Ende problemlos jeden Anstieg rauf. Auch hier war eher ich als das Rad der Grund für die anfänglichen Schwierigkeiten.

Für Mehrtagestouren relevant: Am Carbonrahmen und an der Gabel finden sich einige Verschraubungspunkte für Bikepacking-Taschen. Das passt sehr gut, ist das Gesamtgefühl auf

dem Rad doch so komfortabel, dass auch lange Strecken echt Freude machen.

Mein Dauertest startete in den letzten Ausläufern des Winters, die ersten Ausfahrten waren sofort echte Schlamm-schlachten. Leichtes Wegrutschen auf richtig schmierigen Wegen war dabei das einzig Bemerkenswerte, ist aber natürlich völlig normal. Die Maxxis-Reifen leisten auch in tiefem Matsch eine sehr solide Arbeit. Selbst bei dicker Schlammkruste am Rahmen behielten die Reifen zudem genug Platz, um sich sauber weiter zu drehen. Im Frühling und auf trockeneren Wegen steigerte sich meine Fahrfreude mit jedem Grad Temperaturanstieg weiter. Vom inneren Schweinehund war da schon lange nichts mehr zu spüren. Vielmehr konnte ich es kaum abwarten, nach Feierabend endlich aufs Rad zu steigen. Diese Vorfreude auf die abendlichen Ausfahrten trugen mich auch durch den Sommer und begleiteten mich auch im aktuell eher trüben Herbst. Der Matsch am Rahmen ist zurück, die Fahrperformance des Bikes auf schlüpfrigem Untergrund ebenfalls. Die Freude am Fahren nicht, denn die war nie weg.

Inzwischen leider schon, denn schweren Herzens hieß es für mich Abschied nehmen von meinem Vier-Jahreszeiten-Spaßmobil. Am Ende des Dauertests wollte ich mich gar nicht mehr trennen vom Merida Silex 7000. Sein Nachfolger wird es schwer haben, mich ähnlich zu begeistern. Soviel ist sicher. **SK**



Vorn wie hinten 180er-Bremsscheiben sind bei Gravelbikes nicht selbstverständlich. Sie sind ein tolles Sicherheits-Plus.



Die interne Kabelführung beginnt direkt unter dem Vorbau. Sie sorgt für eine sehr saubere Optik des Silex.

Die wichtigsten Spezifikationen

Rahmen, Gabel	Carbon
Schaltung	Shimano GRX 820/822, 1x12 Gänge
Bremsen	hydr. Disc, Shimano GRX 820, 180/180 mm
Laufradausatz	Easton EA70 AX, 28-Loch
Reifen	Maxxis Rambler Exo TR, 28", 45 mm
Cockpit	Merida Team CC III, Lenker: Merida Expert GR II, Lenkerband: Merida Road Expert
Sattel	Merida Expert SL



Col du Télégraphe: Zwischenstopp zum Galibier. Ein paar Kilometer fehlen am Sigma, da war er nicht montiert.

FOCUS Paralane 8.9

Feiner Endurance-Renner

Tester: Georg Zeppin

Einsatzbereich: Sport, Tour

Preis: 3999 Euro

Kilometerstand: 2890 km

Sehr schade, gerne hätte ich mit dem Endurance-Renner Focus Paralane im Herbst noch ein paar Kilometer mehr auf den Tacho gefahren, doch die Vielzahl an notwendigen Tests und sonstigen Verpflichtungen hinderten mich leider daran, noch mehr Kilometer mit diesem wirklich wunderbaren Rennrad genießen zu dürfen.

Das Paralane 8.9 ist der Top-Endurance-Renner von Focus mit aerodynamischem Carbonrahmenset mit -gabel. Focus spendierte dem Paralane ein längeres Steuerrohr für entspannte Touren und eine breitere Gabel für entsprechend voluminösere Pneu's bis maximal 35 mm. Mit Shimanos leichter und

bewährter Komponentengruppe Ultegra Diz und den robusten DT Swiss ER 1600 Laufrädern ist das 8.9er nicht nur leicht, sondern auch mit robusten Nehmerqualitäten ausgestattet.

Die ersten rund 500 km pedalierete ich im Paralane 8.9-Originalgewand über meine niederbayerischen Hausrunden und war vom ersten Meter an von der Fahrperformance des Endurance-Rennrades mehr als angetan. In den zwar überwiegend kurzen, aber mitunter giftigen Steigungen entlang des Altmühltals und den welligen ruhigen Sträßchen der niederbayerischen Toskana ist Rennradfeeling pur angesagt. Mit flottem Tritt meisterte ich ein ums andere Mal meine Feierabendrunde mit dem Anstieg „Himmel und Hölle“ ab dem Felsenhäusel. Das Paralane bewies hier schon ausgewogene Klettereigenschaften im Sitzen sowie Wiegetritt.

Nachteil: Am Wendepunkt an der Sprungschanze war ich meistens schon ausgepowert. Der Rahmen offenbarte am Tretlagerknoten beim Treten kompromisslose Steifigkeit und setzt jeden einzelnen Tritt in Vortrieb um. Gerade am Berg zeigte der BBB-Oberlenker seine ausgesprochen angenehme Haptik, die Shimano Ultegra-Griffe ergänzen die Griffmöglichkeiten richtig gut. Mit den werksseitig montierten Vittoria Rubino Pro 32-mm-Reifen rollte ich nicht nur auf feinem Asphalt locker dahin, auch rauer Belag und sogar eine unfreiwillige Schottereinlage konnten den Vittorias nichts anhaben. Lediglich die Rotationsperformance der robusten Reifen wirkte beim Herausbeschleunigen aus der Kurve oder eben am Anstieg etwas behäbig. Ungewöhnlich, aber clever ist die Oberrohrtasche, die ich auf den ersten Touren mit Ersatzschlauch, Flickzeug, Reifenheber, einem Multitool sowie einer Luftpum-

FOTO: THOMAS TERBECK

pe füllte. Beim Ab- und Aufsteigen ist das flache Täschchen ein bisschen im Weg, woran man sich allerdings recht schnell gewöhnt.

Da das Rad viele Möglichkeiten zum Feintuning offen lässt, tauschte ich die Easton Carbon-Sattelstütze mit 20 mm Versatz gegen eine ohne Versatz und wandelte den 90 mm Vorbau gegen einen 100er aus. Der Austausch der beiden Komponenten ist dank üblicher Systemtechnik mit ein wenig Schrauberroutine echt einfach. Gerade der Vorbau lässt sich ganz leicht tauschen, die Bremsleitungen sind entsprechend großzügig ausgelegt. Lediglich die Fixierung des Lenkers am Vorbau finde ich konstruktiv etwas eigenartig. Dennoch: Mit Montagepaste und exaktem Drehmoment verschraubt, hielt der Vorbau bis zum Dauertestende ohne Tadel.

Die robusten Alulaufräder tauschte ich für die anstehende Alpentour mit Motor-Press-Kollege und Freund Thomas Terbeck gegen den leichteren Carbon-Laufradsatz Fulcrum Wind 40 mit den nagelneuen Michelin Pro 5-Pneus mit 32er Breite. Die serienmäßig montierte 11–34er Kassette wechselte ich gegen eine Variante mit 11 bis 36 Zähnen, um im Hochgebirge auch am Ende noch flüssig kurbeln zu können. Dies war dann auch das perfekte Setup für die hohen Riesen in den französischen Alpen.

Nach vielen Vorbereitungs-Kilometern auf eine derartige Kletterei – im Ohr die regelmäßigen Nachfragen von Thomas („Wie läuft’s?“) – im heimischen Altmühltal ging es endlich Ende Juli ins Maurienne-Tal in die französischen Dauphiné-Alpen. Inmitten der Alpenriesen kurbelten

„Gerade bei der Kletterei in den Hochalpen bewährt sich das längere Steuerrohr des Paralane und schont mit entspannterer Sitzposition Nacken, Oberkörper, Arme.“

wir auf den legendären Anstiegen Tour de France uns die Seele aus dem Leib und ich brachte überwiegend mich an meine Grenzen. Das Focus parierte jeden Meter.

Der Col de Mollard stand am ersten Abend auf der „Speisekarte“ und mit steifen Beinen vom Autofahren stapften wir den rund 15 km langen Anstieg verhalten hinauf. Einsetzen der Nieselregen verlangte in der Abfahrt viel Konzentration, das Focus spürte beharrlich durch die Serpentin, die Dosierung der Bremsen: à la bonne heure! Der Col de la Madeleine mit dem Chaussy als „Zwischenspass“ verlangte alles von mir ab – das Paralane trug mich weit hinter Thomas brav hinauf. An einem der nächsten Tage erklommen wir den ewig langen Col de la Croix de Fer und nahmen den Glandon quasi noch als „Schwunghügel“ mit. Die Abfahrt vom Glandon hinunter ins Maurienne-Tal ist extrem technisch: steil, kurvig und mitunter ruppig. Doch auf dem unruhigen Asphalt in den Kurven ließ sich das Paralane schnell, souverän

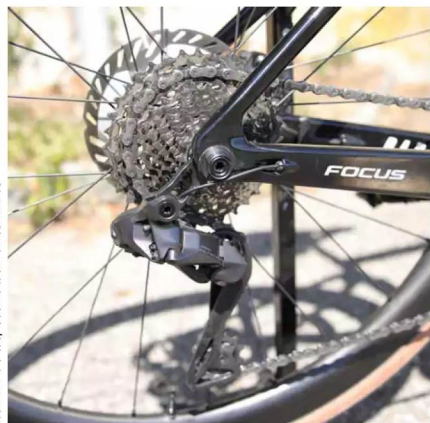
und sicher durch die teilweise engen und mit wechselndem Asphalt präparierten Kurven steuern. Für mich ein Hochgenuss!

Bergab zeigte das Paralane, dass auch im Endurance-Renner Renngene stecken: ein echter Kurvenakrobat, der quirlig und agil mit mir die Passstraßen hinuntersauste.

So verschlangen wir in den folgenden Tagen ein um den anderen Pass, der Galibier bildete den Höhepunkt und die legendäre Steigung hinauf nach L'Alpe de Huez den Schlussakt unserer unvergesslichen Dauphiné-Tour.

Das etwas längere Steuerrohr sorgt für eine entspanntere Sitzposition, die gerade bei langen Kletterpartien die Muskulatur im Nacken und Oberkörper ein wenig schont. Fährt man doch meist im Sitzen, muss die Geometrie und auch die Sitzposition exakt ausbalanciert bzw. eingestellt sein. Das Paralane ist in diversen Rahmenhöhen erhältlich, mit dem S-Modell und einem etwas längeren Vorbau fand ich zum Klettern die ideale, ausgewogene Sitzposition. Auch im Wiegetritt pariert das Paralane exzellent und überträgt Tritt für Tritt ans Hinterrad.

Fazit: Nach knapp 3000 km bin ich immer noch vom Paralane beeindruckt. Es ist kein langweiliges Endurance-Rennrad, sondern eine Klasse Rennmaschine mit entspannter Sitzhaltung für lange Touren und natürlich auch Feierabendrunden. Die Geschmeidigkeit und Agilität des Paralane sind mehr als gelungen, das bereits mit der Werksausstattung einen gelungenen Komponentenmix mitbringt. **GZ**



Tadellos: Während des gesamten Tests lief das Schaltwerk wie ein Uhrwerk. Zum Klettern kettete ich eine kürzere Übersetzung.



Hinauf zum Col de la Croix de Fer: der knapp 30 km lange Anstieg aus dem Maurienne-Tal ist beschwerlich und herrlich zugleich.

Die wichtigsten Spezifikationen

Rahmen	Carbon
Gabel	Carbon
Schaltung	Shimano Ultegra Di2, 24 G.
Bremsen	hydr. Disc, Shimano Ultegra 160/160 mm
Laufräder	DT Swiss ER 1600
Reifen	Vittoria Rubino Pro TLR, 28", 32 mm
Cockpit	Vorbau: Focus CIS Lenker: Easton Alu
Sattel	Selle Royal Groove SRX
Sonstiges	Oberrohrtasche



Hund Bounty ist oft dabei, wenn Tester Benedikt ins Gelände geht.

CUBE Phenix C:68 X SLT

Hardtail-Rocker Phenix

Tester: Benedikt Sperl**Einsatzbereich:** Sport, Gelände, Tour**Preis:** 6499 Euro**Kilometerstand:** ca. 600 km

Das Hardtail ist tot, es lebe das Hardtail! So oder ähnlich könnte man den Marktwert eines Fahrrades erörtern, das in den 1980ern, als die Nachfrage nach Fahrrädern vor sich dahindümpelte, einen Mountainbike-Boom auslöste und der Radindustrie neue Absatzrekorde verschaffte. Inzwischen beherrschen E-Mountainbikes, vollgefederte MTBs sowie Gravelbikes das Gelände. Das frontgefederte Hardtail fiel wieder zurück in einen Dornröschenschlaf. Dennoch bieten einige Radhersteller mit sportlicher DNA weiterhin Hardtails an, so wie Cube mit dem Vollcarbon-Hardtail Phenix C:68 XSLT.

Der Naturtrail mitten durch den Wald ist an jenem Samstag überdurchschnittlich frequentiert: Am Naturfreundehaus findet ein Nachwuchsrennen statt, Eltern und MTB-Fans pilgern zur Rennstrecke. Die meisten sind mit E-Fullys unterwegs, einige mit schicken vollgefederten Carbon-Flundern. Lediglich ein Unentwegter „klebt“ unserem Tester unterwegs mit einem vermutlich schwereren Alu-Hardtail am Heck. Dabei pedaliert sich das Cube Phenix auf der leichten, aber permanenten Steigung durchs Holz bemerkenswert leichtfüßig und tanzt geradezu durch die teilweise engen Kurven. An einer kurzen Rampe macht unser Tester ein paar Meter wett, kurz darauf sitzt ihm der fitte Alu-Fan wieder im Nacken. Der Weg wird für einen kurzen Moment breiter, der Kollege kann passieren und der Spieß wird umgedreht. Am Naturfreundehaus wird abgeklatscht, grad

schee war's! Bereits einige Wochen zuvor lobte unser Testfahrer Benedikt das Phenix mit Inbrunst, das er regelmäßig durch das Allgäu jagte. „Jagte“ trifft es bei Benedikts Ausfahrten besser als „pedalierte“, denn der passionierte Radsportler gibt dem Bike gerne die Sporen. So erläuterte er schon am Testanfang: „Auf was man gefasst sein muss, ist die Tatsache, dass einen sehr wenig andere Radfahrer grüßen werden. Ein Rennradfahrer wird dies ohnehin nicht machen, wird er die griffigen Schwalbe Mountainbike-Reifen bemerken. Von einem Mountainbiker wird man wegen der Geschwindigkeit nur neidische Blicke bekommen. Lediglich ein Kopfnicken von einem Gravelbiker wird möglich sein.“

Dass Tester Benedikt mit dem Cube so schnell über Feld-, Wald- und Wiesenwege sowie Trails heizt, liegt natürlich an dessen

FOTOS: BENEDIKT SPERL

Fitness und Erfahrung, aber auch am Konzept des Cube Phenix. Bietet das Hardtail neben einem superleichten Vollcarbon-Rahmen, kombiniert mit der Hightech Fox Float Factory-Federgabel, Technik vom Feinsten: Srams aktuelle elektrische Top-Schaltgruppe XX SL Eagle mit zwölf Gängen, die XX-Kurbel mit integriertem Wattmesser, Maguras leichte MT8-Scheibenbremsen. Das Cockpit besteht aus einem „Guss“: Die Carbon-Lenker-Vorbau-Einheit ist für den L-Rahmen großzügig dimensioniert und der relativ lange Vorbau versorgt das Rad beim Geschwindigkeitsrausch mit souveräner Laufruhe. Zahlen auf Papier sind eines, aber als wir das Hinterrad ausbauten, waren wir doch echt überrascht, wie leicht sich das Newmen Phase 30-Laufrad beim Anheben tatsächlich anfühlt. Krass.

So sammelte Benedikt im Laufe des Dauertests im wunderschönen, bergigen Allgäu seine Erfahrungen und freute sich ein ums andere Mal über das messerscharfe und direkte Fahrverhalten. Kritik erntete die zwar leichte, aber starre Sattelstütze, die „den Einsatzbereich des Rades ein wenig schmälert und bei technischen Abfahrten ein gewisses Maß an Fahrkönnen erfordert“. Die Maguras packen beherzt zu, allerdings gibt der durchtrainierte, kräftige ehemalige Fußballspieler



Leicht und breit präsentiert sich das Phenix-Cockpit, der lange Vorbau führt zur Laufruhe, wenn es flott voran geht.

zu bedenken, dass „diese auf längeren Abfahrten schnell am Limit sind“. Ok, nicht jeder hat derartig kräftige wie muskulöse Körperproportionen; so dürfte dies bei den meisten weniger auffallen.

Die sensibel reagierende Fox-Gabel bügelt unruhigen Untergrund glatt und bietet mit der rückwärtig geneigten Gabelbrücke erstaunliche Steifigkeit. Sie glänzt im Gelände mit klasse Performance, der Remote-Hebel hat in puncto Bedien-Komfort jedoch noch Luft nach oben.

Über die Testdauer überwog die Fahrfreude mit dem Phenix und das überaus schnelle und leichte Setup des Hardtails überzeugte durchweg. Mit seinen schlanken 8,6 kg lässt sich das

Cube vehement schnell bergauf bewegen und die leichten Newmen-Laufräder tragen zum „extrem spritzigen Charakter bei“. Die Frontpartie liegt auch beim steilen Klettern perfekt auf dem Trail, ohne unkontrolliert zu steigen. Die ausbalancierte Sitzposition und die breit gefasste Übersetzung der ultraschnellen Sram XX-Schaltung verschaffen mit dem Phenix ein außerordentliches Klettererlebnis. Den teilweise steilen und mitunter schlüpfriegen offiziellen Naturtrail meisterte das Cube souverän, da war schon unser Testfahrer eher an seinen Grenzen.

Fazit: Classic meets hightech; das Phenix hat als klassisches Hardtail mit seinem modernen Kostüm und extra viel Carbon an Faszination nichts verloren. Das ultraschnelle Cube Phenix C:68X SLT Mountainbike ist für all jene, denen die Sitzposition und Dämpfung eines Gravelbikes zu unkomfortabel, die Gewichts-differenz zum Fully zu groß ist und auf einen E-Antrieb aus Leidenschaft zum Fahrrad verzichten wollen, eine echte Alternative. **GZ**

„Braucht man heute all diese verschiedenen Arten von Rädern? Ein Rad für alles! Meine Wahl fiel auf das Cube Phenix C:68X SLT mit seinem größeren Einsatzbereich.“



Maguras superleichte und top dosierbare MT8-Scheibenbremse verzögert das Phenix feinfühlig und vehement.



Krass: Die Newmen Phase 30 Laufräder sind so leicht, dass wir beim Ausbau des Hinterrades staunten.

Die wichtigsten Spezifikationen

Rahmen	Carbon C:68X
Gabel	Fox 32 Float Factory, 100 mm
Schaltung	Sram XX SL Eagle AXS, 1x12 Gänge
Bremsen	hydr. Disc, Magura MT 8, 180/160 mm
Laufräder	Newmen Phase 30
Reifen	Schwalbe Racing Ray, 29", 57 mm
Cockpit	Lenker/Vorbaueinheit Cube Phenix Carbon, Acid Griffe
Sattel	Natural Fit
Sattelstütze	Newmen Carbon



SMARTER ABSCHLIESSEN?

Digitale Technik am Fahrradschloss

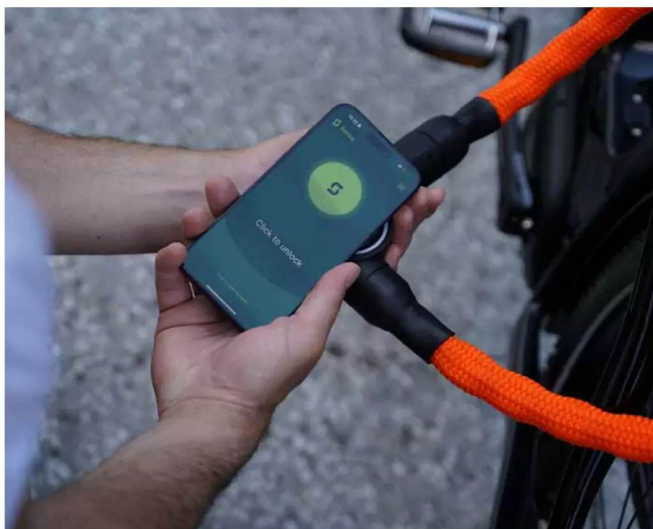
Digitale Technik begegnet uns mittlerweile in allen Lebensbereichen, sie macht auch vor dem Fahrrad nicht Halt. Fahrradschlösser mit smarten Funktionen kommen oft ganz ohne Schlüssel oder Zahlenkombination aus, sichern das Rad aber dennoch solide. Oder? Ein Überblick zur aktuellen Marktlage.

Das klingt doch verlockend: Nie wieder an den Schlüssel denken oder sich eine Zahlenkombination merken müssen. Das Smartphone hat man ja sowieso immer dabei, warum nicht jetzt auch noch das Fahrradschloss damit öffnen? Auch macht einigen das Thema „Lockpicking“ Sorgen – also das gezielte Öffnen des Schließzylinders mit kleinem Werkzeug und dem richtigen Dreh, worauf sich manch ein Dieb spezialisiert hat. Auch das könnte durch einen veränderten Schließmechanismus erschwert werden.

Tatsächlich zeigt sich beim Blick auf den aktuellen Markt, dass die bekannten, großen Marken hier eher zurückhaltend agieren. Dafür bieten vor allem Start-ups und kleine Labels smarte Schlösser an. Ist es am Ende doch nur

Spielerei, ein nettes Gimmick, aber keine ernstzunehmende Konkurrenz zum mechanischen Schloss? Fakt ist: Ein Fahrradschloss muss in allererster Linie sicher sein, das ist auch dem Kunden am wichtigsten. Komfort ist zwar ebenfalls wichtig, kommt aber logischerweise erst an zweiter Stelle. Und so wird in den Werkstätten der Schloss-Hersteller zwar getüftelt und getestet, aber vieles davon ist noch Zukunftsmusik. Einige Produkte sind sogar wieder vom Markt verschwunden, weil es technische Probleme gab – so wie beispielsweise beim Smartlock SL 460 von Trelock, einem Rahmenschloss, das sich per App ansteuern ließ. Es wurde bereits 2018 vorgestellt, war aber ganz offensichtlich seiner Zeit voraus und konnte der damaligen NFC-Entwicklung nicht mithalten. Bei der Allegion-Gruppe, zu der neben Axa und Kryptonite auch Trelock

FOTOS: GONSO



Das Smartphone hat man ja sowieso immer dabei – warum nicht auch das Fahrradschloss damit öffnen?

gehört, heißt es dazu: Man arbeite an neuen Lösungen. Und mit dem AXA In Connect gibt es bereits ein elektronisches Rahmenschloss für Fahrradverleih-Unternehmen.

Fingerprint-Schlösser

Einige smarte Schlösser mit App-Steuerung gibt es aber auch für den Endverbraucher (siehe Übersicht am Ende des Artikels), und hier gibt es mittlerweile auch ein paar Produkte von Abus. Doch der Schloss-Experte aus Wetter (Ruhr) hat 2024 zusätzlich eine spannende smarte Alternative vorgestellt. Das Yardo Fingerprint 7807F arbeitet mit einem sogenannten kapazitiven Sensor, der einen Fingerabdruck zuverlässig erkennt, egal aus welcher Richtung der Finger aufgesetzt wird. Dazu wird dem Schloss „beigebracht“, welcher Fingerabdruck zum Administrator gehört. Danach können bis zu 18 weitere Fingerabdrücke gespeichert werden, sodass die gemeinsame Nutzung eines Schlosses oder des Bikes möglich ist. Der Fingerabdruck-Sensor kennt eigentlich nur ein Limit: Wenn der Finger extrem verschmutzt oder verletzt ist, kann er nicht mehr erkannt werden, weshalb es sinnvoll ist, den Abdruck mehrerer Finger einer Hand zu speichern.

Rahmenschloss I Lock It

Das kleine Unternehmen Haveltec aus Brandenburg an der Havel versucht viele Funktionen in einem Schloss unterzubringen: Das I Lock It Pro ist ein Rahmenschloss, das sich per App steuern lässt und sogar automatisch öffnet, nähert sich jemand mit dem passenden Smartphone in der Tasche. Es hat einen integrierten GPS-Tracker und löst automa-

tisch einen Alarm aus, wenn das Rad unregelmäßig bewegt wird. Hat man das Handy mal zuhause vergessen, kann das Schloss aber auch über eine Notfallöffnung per Farbkombination geöffnet werden. Da es ein Rahmenschloss ist, findet das I Lock It vor allem am Stadtrad seine Verwendung und sollte idealerweise immer nur für kurzes Anhalten genutzt werden. Sicherer wird es in Kombination mit einer Kette oder einem Kabel, das sich in das Rahmenschloss einstecken lässt und mit dem man das Fahrrad an einen festen Gegenstand anschließen kann. Das I Lock It ist ein Beispiel, wie durch Konzentration auf ein gutes Produkt, das stetig weiterentwickelt wird, auch aus dem Smartlock eine Erfolgsstory werden kann.

Die Probleme der Hersteller

Die Marktlage und das Beispiel mit dem Trelock-Schloss zeigen aber auch: Es ist kompliziert. Vor allem, weil digitale Technik ständig im Wandel ist. Schloss-Hersteller möchten ein Produkt entwickeln, das zum einen richtig solide funktioniert und das Fahrrad gut sichert, und das zum anderen nicht schon nach ein paar Jahren technisch überholt ist. Zudem ist es einfach riskant, ein Produkt mit potenziellen Schwächen auf den Markt zu bringen, was für die Entwicklung zusätzlich erschwert. So sind teilweise regelmäßige Software-Updates nötig und wenn diese nicht getätigt werden (weil ein Nutzer nicht daran denkt), entstehen direkt Sicherheitslücken. Dazu kommen Themen wie Datenschutz, der insbesondere in Deutschland sehr ernst genommen wird. Und was ist eigentlich, wenn so ein System „gehackt“ wird?

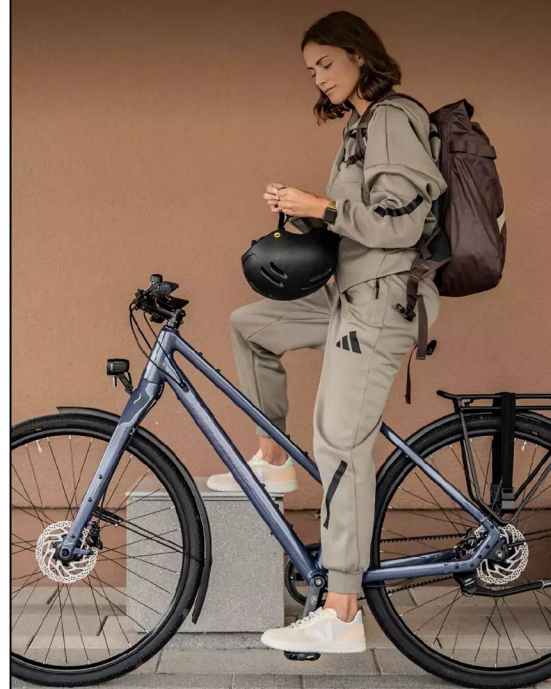


Fahr mit Stil

Das Mahon Style ist das ideale Urban Bike und 24/7 einsatzbereit.

- Riemenantrieb mit Nabenschaltung
- Multifunktionaler MIK-Gepäckträger
- Low CO2-Aluminium

Entdecke das Mahon Style auf www.diamantrad.com und bei unseren **Händlern!**



Diamant

Weiteres Thema ist die Energieversorgung der Schlösser. In der Regel ist eine kleine Batterie eingebaut, die natürlich ebenfalls nicht leer sein darf. Eine interessante Ausnahme bildet das Serea-Schloss, das smart und trotzdem ohne Batterie funktioniert. Es gibt auf jeden Fall viele neue Angriffsflächen, auf die man sich gut einstellen muss und die etablierten Schloss-Hersteller sind keine IT-Unternehmen, sondern Spezialisten auf dem Gebiet mechanischer Schlösser. Und für viele Kunden sind diese auch weiterhin die Garanten für Zuverlässigkeit und Sicherheit.

Was ist mit den günstigen Smartlocks, die im Internet angeboten werden? Hier ist Vorsicht geboten, manches davon ist tatsächlich nur Spielerei. Wie sicher sie sind, lässt sich schwer beurteilen; leider gibt es für Fahrradschlösser auch keine einheitlich geltenden Sicherheitszertifikate, an denen man dies ablesen könnte. Auch beim Datenschutz oder beim Service können sich schnell Probleme auftun, weshalb Radfreunde mit etablierten Marken in der Regel besser bedient sind und sich ansonsten den Hersteller genau anschauen sollten.

Zukunftsmusik

Smarte, digitale Lösungen werden in allen Bereichen unseres Lebens dominanter. Doch gerade beim Fahrrad begegnen sie einem aktuell vor allem dort, wo sie als Ergänzung dienen und bei einem Ausfall kein echtes Problem machen. Beispiel: Ein smarter Fahrradhelm, der richtungsanzeigend blinken kann, wird immer seine Hauptfunktion beim Schutz des Kopfes haben. Und diese bleibt bestehen, auch wenn der Akku am Helm oder an der Fernbedienung gerade leer ist. Das ist beim Smartlock anders, bei dem ein Ausfall der smarten Technik auch gleich den Ausfall seiner Hauptfunktion (das Sichern eines Fahrrads) bedeuten würde. Trotzdem: Die Hersteller sind dran. Früher oder später wird auch das Segment Smartlocks umfangreicher werden – wir dürfen gespannt sein! 🚲

JOHANNA NIMRICH



Smarte Schlösser im Überblick



BitLock

BitLock

Stahl-Bügelschloss aus den USA, das sich per Bluetooth (BLE) mit dem Smartphone steuern lässt. Der Akku hält laut Hersteller bis zu fünf Jahre lang und hält auch extremen Temperaturen stand. In diversen Farben erhältlich. **Preis: 129 Dollar**

Abus

Yardo 7807F

Das Yardo ist ein Kettenschloss mit einer 7 Millimeter starken Rundkette, dessen Schlosskörper mit einem präzisen Fingerprint-Sensor ausgestattet ist. Dieser erkennt bis zu 20 eingescannte Fingerabdrücke und öffnet dann direkt das Schloss. Der Schlosskörper ist mit Silikon umhüllt, um Kratzer im Rahmen zu verhindern. **Preis: 99,95 Euro**



Rockbros

NFC Fahrradschloss

Dieses solide Bügelschloss lässt sich per Smartphone, NFC-Karte oder -Tag öffnen. Der 600-mAh-Akku hält lange und zeigt seinen Ladestand zuverlässig an, sodass man rechtzeitig reagieren kann. Mit Silikonschutz für kratzfreien Rahmen. **Preis: 92,99 Euro**



Haveltec

I Lock It Pro

Stabiles Rahmenschloss, das in der Pro-Version auch für Bikes mit breiteren Rädern passt. Dank integriertem dynamischem Speichenausweich-System super einfach zu nutzen. Steuerbar via App, die auch über den Ladestand des Akkus informiert, oder einer kleinen Fernbedienung. Mit Alarm und Diebstahlbenachrichtigung per App sowie GPS-Tracker. **Preis: 259 Euro**



Serea

Serea Bold

Serea ist eine Marke von pewag Schneeketten, die auf Ketten jeglicher Art spezialisiert sind und mit den Modellen Swift und Bold erstmals Fahrradschlösser auf den Markt bringen. Bewährte Kettentechnik trifft hier auf einen speziellen Motor, der seine Energie rein durch die NFC-Verbindung über das Smartphone erhält, kein Aufladen ist nötig. **Preis: 139,90 Euro**

Bordo One 6000AF

Abus

Das Bordo-Faltschloss von Abus gibt es auch mit smartem Upgrade, es lässt sich sowohl per Abus-App als auch per Fingerprint-Sensor öffnen. Insgesamt können 30 Fingerabdrücke gespeichert werden, was die gemeinsame Nutzung möglich macht. Der Kern ist immer noch stahlhartes Material, das weich ummantelt ist. Ein lauter Alarm wird im Fall eines Diebstahls ebenfalls ausgelöst.

Länge: 120 cm. **Preis: 224,95 Euro**



Prophete

Kettenschloss mit Fingerabdrucksensor



Prophete hat ebenfalls Schlösser mit Fingerabdruck-Sensor im Sortiment, so wie beispielsweise das Kettenschloss mit 90 cm Länge. Es speichert ganze 29 Fingerabdrücke, bietet aber als Backup auch eine 3-Zahlen-Kombination. Die Textilummantelung schützt den Rahmen und ist mit Schnitzschutz ausgestattet. Inkl. Rahmenhalterung, **Preis 79,99 Euro**



Mach n Trip

Das Mahon Trip ist das klassische Trekking® Rad neu gedacht.

- Wartungsarme 1x-Schaltungen
- Rahmen mit vielen Zubehörpunkten
- Keine unsichtbaren Billigteile

Entdecke das Mahon Trip auf **www.diamantrad.com** und bei unseren **Händlern!**



Diamant



Tout Terrain Tribeca Xpress Select 3.1

Steelevoller Avantgardist

Tribeca, der Modellname könnte nicht treffender gewählt sein: Im angesagten New Yorker Stadtteil verstecken sich in ehemaligen Industrieanlagen viele topmoderne Loft-Wohnungen, dazwischen schicke Boutiquen. Klassik trifft Moderne, das trifft gerade auf das Tout Terrain Tribeca zu.

Wie Musik in den Ohren klingt der sonorisch surrende Leerlauf des Tout Terrains, als unser Tester vom Hof rollt. Nein, kein Kassettenkörper erzeugt den für Radfans wohligen Klang, sondern der Freilauf der Hinterradnabe mit dem Ritzel, umschlungen

vom Gatesriemen. An der vorderen Seite des Antriebsstranges verbaut Tout Terrain beim Tribeca modernste Schalttechnik: In Pinions P1.12 Tretlagergetriebe konzentriert sich die geballte Tretkraft, die dann mithilfe ausgeklügelter Getriebemechanik ans Hinterrad weitergegeben wird. Je nach eingelegtem Gang legt das Tribeca zwischen 1,49 und 8,79 m pro Kurbelumdrehung zurück.

Beim Start vom Hof auf die Straße wird gleich klar: Zum entspannten Anfahren in der Ebene reicht Gang vier locker aus. Die Berggänge 2 und 3 sind für Steigungen, Bergziegen haben am ganz kurzen Gang 1 mit 1,49 m Entfaltung die ganz steilen Anstiege im Blick.

Auf dem Radweg zum Ismaninger Sportpark weckt das schlanke Tout Terrain den Sportsgeist: Das leichte Bike lässt sich spielerisch beschleunigen, das Pinion-Getriebe ist da eine echte Hilfe: die Gänge 1 bis 4, 5 bis 8 und dann wieder 9 bis 12 lassen sich ohne Tretunterbrechung – wie man das von der Nabenschaltung kennt – stakatoartig schnell durch-

schalten. Lediglich an den „Schaltbrücken“ zwischen den Gängen 4 und 5 sowie 8 und 9 muss man beim Treten kurz entlasten. Das Getriebe wechselt die Synchronisation.

In flotter Fahrt pedaliert unser Tester zielstrebig zum ersten Schwunghügel in der ansonsten überwiegend flachen Region südlich des Erdinger Moos. Dann geht's runter vom Radweg, scharfe Rechtskurve und rein in die Steigung mit ca. 10 %. Leicht lässt sich das Tribeca in die Kurve legen und herausbeschleunigen, der Drehgriff der Pinionschaltung funktioniert exakt. Mit Schwung geht's in den Hügel, die Steigung hemmt und die Geschwindigkeit fällt: runterschalten, abermals runterschalten. Das mechanische Pinion-Getriebe reagiert sehr schnell und lässt unseren „Tourenro“ den kleinen Hügel flüssig hinaufkurbeln.

Nach der Kuppe nimmt das Tout Terrain wieder Fahrt auf, hier zeigt sich, wie schnell die Gänge durchgeschaltet werden können. Chapeau, läuft. Dann mündet die asphaltierte Straße in einen relativ gut festgefahrenen

FOTO: GIDEON HEEDE

Feldweg, dessen unzählige Schlaglöcher von Rad und Fahrer bewältigt werden müssen. Dank der kompakten Geometrie und des steilen Lenkwinkels reagiert das Tribeca unmittelbar auf Lenkbefehle, wobei der lange Vorbau Nervosität des Fahrers gut ausgleicht und das Rad mit gutmütigem Geradeauslauf ausstattet.

Ist Leder noch zeitgemäß?

Brooks stellt am Tout Terrain nicht nur den Sattel, sondern auch die Griffe und ergänzt die Industrie-Optik des modernen Antriebsstrangs mit klassischem Leder-Look. Die haptisch wertigen, aber harten Griffe gefallen auf glattem Asphalt, beim Feldwegabschnitt mit permanenter Rüttelerei sind sie weniger geeignet. Ein Klassiker ist der Brooks Vollleder-Sattel B17, den, so sagt die Legende, man mindestens 500 bis 1000 km einfahren und regelmäßig nachspannen sollte, bis er passt. Beim Testen zogen wir die Nase des Sattels ganz leicht nach oben, um nicht zu sehr nach vorne zu rutschen. Und siehe da: auch ohne quälende kilometerlange Eingewöhnung fühlt sich der Kernledersattel erstaunlich komfortabel an. Bravo. Wen das Leder aus Tierhaut stört, dem bietet Brooks einen Kautschuksattel mit ähnlichem Komfortfeeling an.

Stahlrahmen? Warum nicht!

Aluminium beherrscht die Fahrradwelt, die mehr als robusten Stahlrahmen verschwinden immer mehr vom Markt. Dabei hat dieser, wie auch beim Tout Terrain in Kombination mit einer starren Stahlgabel, durchaus seine Vorzüge: Mikrovibrationen dämpft gerade ein Stahlrahmen hervorragend heraus. So bleibt die Tour über den rumpeligen Feldweg zwar immer noch ungemütlich, aber die Stahlgabel schwingt etwas mit und filtert eben die feinen Stöße raus. Im Tretlagerbereich ist das Tribeca mit der speziellen Tretlagerbrücke dennoch


TECHNISCHE DATEN

Preis	4689 Euro
Gewicht	16,16 kg
zul. Ges.gewicht	130 kg
Größen	Diamant: 47, 51, 55, 59 cm
Rahmen, Gabel	CrMo 1430 Stahl
Sattel	Ledersattel Brooks B17
Sattelstütze	Alu, starr
Vorbau	Tout Terrain, 100 mm
Lenker	Tout Terrain Ergo 720
Bremsen	Magura MT Sport Carbotech 2-Kolben, 180/180 mm
Schaltung	Pinion C1.12, 12 Gänge
Laufräder	v: DT Swiss /Shutter Dynamo h: DT Swiss/ Tout Terrain
Reifen	Vittoria Terreno Zero Safety 28", 40 mm
Sonstiges	SKS Infinity Rack bis 15 kg, Klingel, Gates- Riemen, B&M IQ-XS Scheinwerfer, Pedale, Spritzschützer SKS Edge Alu

TOUT TERRAIN TRIBECA XPRESS SELECT 3.1

bocksteif: Im Wiegetritt mit „dickem“ Gang tritt unser Tester den Hügel hinauf und staunt, wie die Tretkraft nicht im Rahmen verpufft, sondern am Tretlager ankommt.

Tribeca: Stadtrad oder Trekkingbike?

Beides! Die Vollausstattung freut den Tourer wie den Pendler. Das Pinion-Getriebe funktioniert auch exzellent im Hochgebirge, die 40-mm-Pneus rollen schnell und sind feldwegtauglich. Und: Das Tribeca ist dank Stahlrahmen, Pinion und Gates robust ohne Ende! Die agilen Fahreigenschaften und der kompakte Gepäckträger machen sich im Stadtgetümmel gut. Das gefällt uns. 

GEORG ZEPPIN



Pinions 12 Gang-Getriebe im Magnesiumgehäuse: 600 % Übersetzungsumfang, Entfaltung vom 1,49 bis 8,79 m.



Klassiker schlechthin: Der Brooks Ledersattel, Modell B17, hält ein Leben lang. Manch einer tauscht das Rad, nicht den Brooks.



Ab aufs Freirad

Das Nhoma ist das Gravel Bike für Abenteuer und Alltag.

- Leistungsfähige 1x12-Schaltung
- Multifunktionaler Fernreise-Rahmen
- Dynamo, Schutzbleche & Ständer

Entdecke das Nhoma auf www.diamantrad.com und bei unseren **Händlern!**



Diamant



Urban Arrow FamilyNext Pro

Cargo der Premium-Klasse

Mit dem FamilyNext Pro bringt Urban Arrow die nächste Generation seines beliebten Lastenrads auf die Straße. Verbesserte Ergonomie, neue Sicherheitsdetails und ein effizienterer Antrieb sollen es noch komfortabler, leistungstärker und alltags-tauglicher machen. Ein Test.

Der heute zu den führenden Marken von Premium-Lastenrädern zählende Hersteller Urban Arrow blickt auf ein bereits knapp 15-jähriges Bestehen zurück. Zum 10-jährigen Jubiläum hatten die Niederländer bereits über 42.000 Lastenräder in mehr als 26 Ländern verkauft. Der Topseller: das Family-Modell, dessen neueste Variante im Juni 2025 mit diversen Weiterentwicklungen vorgestellt wurde.

Neuheiten bei Sicherheit und Sichtbarkeit

So ist die sehr geräumige EPP-Transportbox mit crashtestnachgewiesener hoher Stoßabsorbierung im Vergleich zu Vorgängermodellen mit 90cm knapp zehn länger, etwas schmaler (35cm) und zwecks Einstiegserleichterung niedriger (60cm). Etwas höher hingegen: die Rückenlehnen, was bei einer abrupten Vollbremsung zur Stabilität und Sicherheit der Kinder beitragen soll. Ebenfalls neu: ein Trittbrett als Einstiegshilfe. Beim Blick ins Boxinnere fällt außerdem das neue auf der Fidlock-Magnetverschluss-Technologie basierende 3-Punkt-Gurtsystem auf, was sich mühelos auch mit einer Hand schließen lässt. Neben zwei kleinen Passagieren auf der jetzt leicht erhöhten Sitzbank, kann mittels Baby-Sitzadapter auch ein drittes Kind ab etwa drei Monaten mitfahren. Hier soll dann die nun Teil der FamilyNext-Ausstattung gewordene Suntour-Frontgabel mit 60mm Federweg für ein sanfteres Fahrgefühl auf den Plan treten. Ebenfalls erwähnenswert ist optionales Zubehör wie Regenhaube, Gepäckträger und Ponchos, die speziell für das neue FamilyNext-Modell entwickelt wurden.

1A-Motorpower & sanfte Nabenschaltung

Das maximale Systemgewicht von 250 kg mittels Sandsäcken erreicht, hat das anschließende, dennoch sanft-harmonische, Anfahren der enorm zugstarke und passgenau ins Alu-Rahmendesign eingebettete Bosch Cargo Line-Mittelmotor in vierter Generation zu verantworten: bis 85 Nm Drehmoment bereithaltend, schiebt er bis 400 % zur eigenen Tretleistung unterstützend mit mächtig Dampf an und lässt sich von seiner Charakteristik via Bosch Flow App nach Belieben individualisieren. Sein Geräuschpegel dabei: wenig überraschend recht hoch. Eine Vierteltonne muss eben erst mal bewegt werden – was auch bergauf wirklich beeindruckend gelingt. Geschmeidig-intuitiv geschaltet wird mittels Drehgriff und der stufenlosen Enviolo in der Heavy Duty-Ausführung, die eine Übersetzung von 380 % bereithält. Bauartbedingt keinerlei Ruckeln beim Gangwechseln aufweisend, überzeugt sie als Idealpartner für ein rundum kraftvolles wie sanft beschleunigendes und wartungsreduziertes Antriebsgespann, welches mittels Gates-Carbonriemen folgerichtig komplettiert wird.




Blick in die EPP-Transportbox mit neuem Gurt-Magnetverschlusssystem von Fidlock.

Präzise Lenkung und Antiblockiersystem

Die über den sehr stark zum Fahrer hin gekröpften Lenker ausgeführten und mittels unter der Box verlaufender Lenkstange ans Vorderrad weitergeleiteten „Befehle“ werden sehr direkt übertragen. Das hat große Vorteile, wenn in urbaner Enge schnell auf plötzlich eintretende Verkehrssituationen reagiert werden muss. Einen Nachteil an der verbauten Lenkstangenkonstruktion machen wir allerdings bei Wendemanövern im Stand aus: hier sind einige Rangier-Anläufe nötig, um das 2,63 Meter lange „Frachtschiff“ auf neuen „Kurs“ zu bringen oder einzuparken. Aufgrund eben dieser Fahrzeuglänge sowie hohem Zuladungspotential ist die Installation von Boschs Antiblockiersystem ein sehr

begrüßenswertes Bauteil, das all unseren Test- bzw. Vollbremsszenarien, auch auf rutschigem Herbstlaub, bravours stand hielt. Auch hier überzeugte die großvolumige Bereifung mit enormer Griffbarkeit – selbst auf Schotterpassagen. Zudem leistet sie einen nicht unerheblichen Teil zu einem rundum sehr angenehm ausfallendem Komfort-Setup aus leicht mitflexender Alu-Sattelstütze und sensibel ansprechender Luftfedergabel.

Fazit

Schlussendlich hat uns das Urban Arrow FamilyNext Pro mit einem durchweg souveränen und von hoher Antriebsharmonie geprägtem Fahrgefühl überzeugt. Dank tief gehaltenem Schwerpunkt und stabiler Rahmengengeometrie findet der Kinder- und Lasten-transport auf einem hohen Sicherheitslevel statt. So ist das niederländische Longjohn eine zuverlässige und komfortable Alternative für Familien, die im Alltag das Auto stehen lassen möchten – und am Wochenende auch Tagestouren zu ihren Freizeitgestaltungen zählen. Dann empfiehlt sich aber ein Batterie-Upgrade auf 625 oder 800 Wattstunden für einen noch weiteren Aktionsradius. 

TOBIAS JOCHIMS

TECHNISCHE DATEN

Preis	7049 Euro
Gewicht	51 kg
zul. Ges.gewicht	250 kg
Einheitsgröße	1,59 – 2,00 m Körpergröße
Rahmen	Aluminium
Gabel	Suntour Mobie34 CGO Boost, 60 mm
Schaltung	Nabenschaltung, Enviolo Heavy Duty, stufenlos
Reifen	V: Schwalbe Pick Up, 20", 55 mm / h: Schwalbe Super Moto, 26", 62 mm
Bremsen	hydr. Scheibenbr., Magura MTC ABS, 4 Kolben, 203/180 mm
Sattelstütze	Aluminium, starr
Sattel	Selle Royal On Relaxed Royal Gel
Lichtanlage	v: Lezyne Power E115, 115 Lux / h: Spanninga Platoon XE
Motor	Mittelmotor, Bosch Cargo Line, 85 Nm
Display	Bosch Kiox 300
Akku	545 Wh (opt.: 625 & 800 Wh)
Sonstiges	Box-Traglast bis 125 kg, Maße (L, B, H): 90, 35, 60 cm; Cargobike-Länge: 263 cm, Doppelständer, Alu-Spritzschützer, opt.: Gepäckträger (ca. 119 Euro Aufpreis)

URBAN ARROW FAMILYNEXT PRO

Nussdorf
am Inn
SONNENSEITE IM BAYERISCHEN INNTAL



Nussdorf a. Inn

Flach oder bergig, entspannt oder sportlich – im Inntal wartet die ganze Vielfalt auf dich. Glitzernde Badeseen, wilde Auenlandschaften und aussichtsreiche Trails machen jede Tour zum Erlebnis. Genussradler und Mountainbike-Fans kommen auf ihre Kosten. Hier startest du inmitten unberührter Natur, in einer Region, die Ruhe ausstrahlt und Inspiration schenkt, einem Ort, der wie geschaffen ist, um loszufahren und durchzuatmen. Wer das Inntal einmal erlebt, will sofort wieder zurück! Eine Radkarte inkl. Tipps zur Einkehr ist im Verkehrsamt erhältlich.

Mehr Infos: www.nussdorf.de



i:SY Cargo P12 ZR Maxi

Flinker High-End- Laster

Seit 2024 hat Kompaktrad-Pionier i:SY mit dem Cargo P12 ZR ein absolutes Premium-Fahrzeug im Portfolio, das mit Pinions Motor-Getriebe-Einheit, wenig Wartungsbedarf und unkompliziertem Handling bei Transporten aller Art überzeugen soll.

Im Jahr 2007 von Martin Kuhlmeier gegründet, machte sich i:SY mit seinen kompakten 20-Zoll-E-Bikes schnell einen Namen in der Branche. Charakteristisch für die ostwestfälische Marke ist das „One Size Fits Many“-Konzept: Ein Rahmen für viele Körpergrößen, kombiniert mit hoher Ergonomie, Robustheit und cleveren Details. Heute in Köln ansässig, erweiterte i:SY vor knapp fünf Jahren sein Sortiment um Cargobikes, bei denen sich die typischen Kompaktrad-Vorteile wie Wendigkeit, Alltagstauglichkeit plus

hohe Zuladung vereinen. Seit Herbst 2024 auf dem Markt ist nun das Cargo P12 ZR Maxi, welches sich auch antriebstechnisch auf top modernstem Technologielevel einsortiert.

High-End-Technik und Komfort-Sitzkabine

So wartet das Longjohn mit der automatisch schaltenden Pinion MGU E1.12 auf, die kompakt im Tretlager platziert ist. Im Unterschied zu herkömmlichen E-Bike-Systemen werden hier Motor und Schaltung in einer Einheit kombiniert. Bedeutet: Der Mittelmotor liefert die Tretunterstützung, während gleichzeitig ein voll integriertes 12-Gang-Getriebe für optimale Übersetzung sorgt. Daraus ergeben sich, neben Kompakt-Bauweise, auch eine wartungsarme sowie verschleißarme Mechanik. Weiter wird der Riemen gleichmäßiger belastet und der regelmäßige Schaltungsabgleich entfällt. Als „Frachtraum“ ist die geschlossene Transportkabine i:SY Cab auf der 60 cm langen Ladefläche installiert. Über eine Schiebetür, die sich zu Sicherheitszwecken nur vom Fahrer entriegeln lässt, verfügend, erweist sich Einsteigen oder Beladen recht mühelos. Weiter sorgen hohe Seitenwände und ein stabiler Überrollbügel für zusätzliche Sicherheit der Mitfahrer. Apropos:

Auf zwei aus EPP-Schaum bestehenden Sitzen mit Rückenpolstern und Drei-Punkt-Gurtsystem mit Fidlock-Magnetschließe können kleine Passagiere mitgenommen werden. Im Falle reinen Lastentransports können die Sitze werkzeuglos entnommen – und die Box mit einem Volumen von bis zu 140 Liter beladen werden. Top: Zum Verzurren des Ladeguts bietet die Box praktische Ösen.

Easy Handling & starke Fahrperformance


Schon nach wenigen Metern fällt auf, wie flink und wendig das i:SY Cargo ist. Trotz seiner Länge von knapp 2,20 Meter und einem Leergewicht von 58 kg wirkt die Lenkung erstaunlich präzise, weil Steuerbefehle durch die unter der Box verlaufenden und an der Starrgabel fixierten Spurstange sehr direkt ausgeführt werden. Weiter helfen 20-Zoll-Räder vorne wie hinten dabei, Kurven eng zu schneiden und dabei trotzdem souveräne Spurreue zu behalten – begünstigt auch durch den für ein Longjohn vergleichsweise kurzen Radstand. Großen Anteil am ausgeprägten Fahrkomfort sowie der Antriebsharmonie hat die Pinion-MGU. Sie schaltet im Stand in den vorgewählten Startgang, beim Anfahren ist also nie ein zu schwerer oder zu

FOTOS: GIDEON HEEDÉ



← Die Kindersitze sind fest verschraubt, gepolstert und mit 3-Punkt-Gurten gesichert.

Fazit

Das i:SY Cargo P12 ZR Maxi überzeugt durch Agilität und Manövrierfähigkeit, die für ein Lastenrad dieser Größe bemerkenswert ist. Dabei sorgt die Kombination aus E-Antrieb und integriertem 12-Gang-Getriebe für eine gleichmäßige und kraftvolle Unterstützung, die in jeder Fahrsituation zuverlässig funktioniert. Besonders hervorzuheben ist die wartungsarme Technik: Der MGU genügt ein minimaler Pflegeaufwand, wodurch langfristig Kosten reduziert werden. Für urbane Transporte, Einkäufe oder den Familienalltag ist es ein durchdachtes, zuverlässiges und vielseitiges Lastenrad, das sowohl in puncto Komfort als auch Fahrspaß überzeugt. Wegen des „easy“ Handlings braucht es kaum Eingewöhnungszeit. Die Anschaffung ist zweifellos nur einer spezifischen Käuferschicht mit entsprechendem Portemonnaie vorbehalten. 

TOBIAS JOCHIMS

leichter Gang eingelegt. Unterwegs hält die Automatik die eingestellte Trittfrequenz, welche sich auch während der Fahrt über die Schalttasten in Fünferschritten ganz einfach wechseln lässt. Ist man im manuellen Betrieb unterwegs, dienen diese zum Gangwechsel. Mit einem Drehmoment bis 85 Nm sowie Unterstützung bis zu 400 Prozent bietet die MGU eine auf vier Modi aufgeteilte Unterstützung, die sehr kraftvoll ausfällt und selbst anspruchsvolle Anstiege mühelos bewältigen lässt. Dabei recht hörbar ist ein summendes, mahlendes Geräusch aus dem Inneren der Box, welches durch die Zahnäder im Getriebe unter Last und bei hohen Drehmomenten in bestimmten Kombinationen entsteht.

TECHNISCHE DATEN

Preis	9058 Euro
Gewicht	58 kg
zul. Ges.gewicht	200 kg
Einheitsgröße	1,50 – 2,90 m Körpergröße
Rahmen	Aluminium
Gabel	Aluminium, starr
Schaltung	automatische Getriebeschaltung, Pinion, 12 Gänge
Reifen	Schwalbe Pick-Up Perf. Super Defense, 20", 60 mm
Bremsen	hydraulische Scheibenbr. TRP HD-EU832, 4 Kolben, 180/180 mm
Sattelstütze	Aluminium, starr
Sattel	Zecure L
Lichtanlage	v: Fuxon FF-100EB, 100 Lux / h: Fuxon R-Glow S
Motor	Mittelmotor, Pinion MGU E1.12, 85 Nm
Display	Fit Comfort
Akku	800 Wh
Sonstiges	Ladefläche: 60 cm lang, Max. Boxvolumen: 140 Liter, Doppelständer, i:SY Cab + Verdeck + Kindertransportset, Gepäckträger bis 27 kg, Faltpedale, Rahmenschloss

i:SY CARGO P12 ZR MAXI



WASSERBURG AM INN

Wasserburg am Inn

Genussvolles Radfahren an der Innschleife

Touren, Service, Verleih und Übernachtungsmöglichkeiten auf www.wasserburg.de



Theorie & Praxis

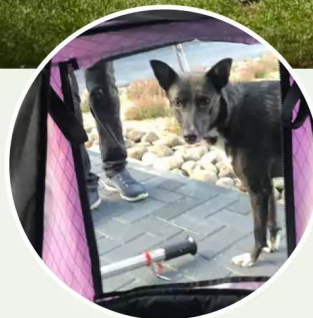
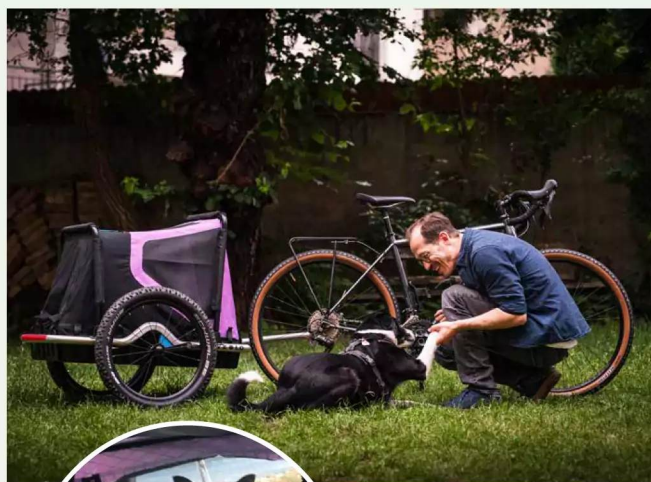
Interessante Produkte für Radfahrer im Test.

VEOLO Dog

Nur das Beste für den Hund

Der neue Hundeanhänger von Veolo Dog vereint Komfort, Sicherheit und Technik auf höchstem Niveau. Mit nur 13 kg Eigengewicht ist er der wohl leichteste, gefederte Hundeanhänger seiner Klasse.

Und die technischen Feinheiten überzeugen schon nach wenigen Kilometern. Dank tiefem Schwerpunkt, gedämpfter Einzelradaufhängung und einer extrem stabilen Konstruktion bleibt der Anhänger auch bei Tempo über Stock und Stein oder in engen Kurven ruhig und standfest. Hochwertige Materialien, präzise Fertigung in Deutschland und ein modernes Design machen den Veolo Dog zum perfekten Begleiter für Radfahrer und ihre Vierbeiner – ob sportlich oder entspannt unterwegs. Der Innenraum ist großzügig gestaltet, mit viel Platz und einer guten Belüftung für den Hund. Die Liegefläche (Hundebett) misst 83 x 53 cm, Innenhöhe: 61 cm (vorn), 52 cm (hinten). Das weiche, abwaschbare Hundebett sorgt für angenehmen Komfort während der Fahrt. Gleichzeitig garantiert die stabile Konstruktion höchste Sicherheit und Kippschutz – auch auf unebenem Gelände und bei schnellen Kurvenfahrten. Der Hundeaufsatz lässt sich mit wenigen Handgriffen abnehmen, sodass der Anhänger auch als klassischer Lastenanhänger oder Handwagen genutzt werden kann. Zudem bieten die stabilen Aluminium-Bügel auf dem Dach praktische Transportmöglichkeiten für SUPs, Gepäck oder andere Ausrüstung. Der Anhänger wird in Deutschland gefertigt – mit einem hochwertigen Aluminiumrahmen, CNC-gefrästen und geschmiedeten Komponenten sowie robusten Materialien wie Cordura und X-Pac für den Hundeaufsatz. Diese Kombination garantiert Langlebigkeit, Stabilität und eine hohe Verarbeitungsqualität für viele gemeinsame Touren. **Preis: ab 1280 Euro.**



Fazit: Der neue Veolo Dog hat ganz viel zu bieten und macht Hund und Herrchen glücklich. Garantiert!

BF



MICHELIN Pro5 Competition Line

Gut & günstig

Muss ein guter Rennrad-Reifen teuer sein? Der Michelin Pro5 kostet 62 Euro, ist im Netz meist günstiger. Wir testeten den Endurance-Reifen auf dem Focus Paralane über knapp 2000 km.



Die Montage des 380 g schweren Reifens in der Dimension 700x32 C geht leicht von der Hand. Wir montieren den Pro5 ohne Schlauch auf den Fulcrum Wind 42 Laufradsatz, ein paar Hübe aus der Standpumpe und der Pneu sitzt ausgezeichnet auf der Felge, mit passgenauem Sitz über der gesamten Laufläche. Wir befüllen beide Reifen mit Dichtmilch; einen Platten oder starken Druckabfall notierten wir später nie. Die Laufläche des Pro5 ist weitgehend profillos und mittig völlig glatt, was für einen geringen Rollwiderstand sorgt. Seitlich weist der Michelin filigrane Rillen auf, die der Sicherheit in der Kurve dienen. Gefahren sind wir den Pro5 mit rund 4,2 bar, idealer Kompromiss zwischen Komfort und Leichtlauf. Dabei quälten wir den Michelin sowohl über ruppigen Asphalt auf einem ausgefahrenen Wirtschaftsweg, Schotter und auch feinsten, nagelneuen Straßenbelag. Die Laufläche ist nach dem Test zwar abgefahren, aber ohne nennenswerte Schnitte. Lobenswert ist der Grip, der das Rad auf den mitunter schlechten Straßen der französischen Alpen in den Abfahrten stets sicher spurte. Zudem bietet der Franzose mit 32 mm guten Komfort und dämpft auf schlechten Straßen schön angenehm.

Fazit: Der Michelin Pro5 ist ein Rennradpneu auf Profiniveau mit einem Schuss Komfort. **GZ**

FULCRUM Wind 42

Leicht, steif, schnell

Mit dem Wind 42 präsentierte Fulcrum 2024 einen Carbon-Laufradsatz im aktuellen Standard: leicht, moderat tiefgezogene Felgen und 23 mm Felgeninnenbreite. Wir sausten mit dem Fulcrum Wind 42 durch dick und dünn.

Als Hybrid-Laufradsatz präsentiert Fulcrum den Wind 42: Zuvor erst als leichter (1510 g) und schneller Straßenlaufradsatz, aber auch um damit im leichten Gelände maximal flott unterwegs sein zu können. Mit 42 mm Profiltiefe, 29 mm maximale Breite und 23 mm Innenbreite entspricht der Wind 42 nicht nur aktuellen Laufradstandards, er dürfte mit diesen Dimensionen auch eine gehörige Portion Robustheit mitbringen. Da die Entwickler die Profiltiefe auf 42 mm trimmten, sollten die Fulcrum-Laufräder auch bei Seitenwind unempfindlich geradeaus rollen. Reifenbreiten sind von 25 bis üppigen 69 mm freigegeben, für moderne Renner oder Gravelbikes ideal. In Kombination mit den Michelin Pro5 testeten wir den Laufradsatz in fast jedem Terrain. Was bereits auf den ersten Testfahrten bemerkenswert auffiel, war die Laufruhe, die der Wind 42 ins Focus Paralane brachte. Dies fußt nicht nur auf einer ausgewogenen Balance der einzelnen Komponenten, sondern auch auf einer peniblen Montage der Laufräder. Darüber hinaus zeigten die Wind-Laufräder auch bei kräftigen Antritten ihr Können mit gelungener Seitensteifigkeit und spritziger Beschleunigung. Gerade beim Beschleunigen aus den Kurven ein großes Plus, das sich ebenso beim Klettern in unbedingten Vortrieb in Richtung Prix de la montagne vorteilhaft auswirkte. Die Kombi mit den Michelin Pro5 rollte nicht nur schnell, sondern auch auf dem teilweise holprigen Straßen der Dauphiné immer souverän und extra zuverlässig. Chapeau!

Fazit: Für den Preis von **1415 Euro** ist der Fulcrum Wind 42 ein attraktiver Laufradsatz mit klasse Performance. Punktlandung beim Komfort und breiten Einsatzbereich. **GZ**



FOTO: BURCHARD FORTH



LUMOS Nyxel Fahrradhelm

Sicher & schick

Der Lumos Nyxel ist nicht einfach nur ein Helm, er ist ein Statement für Sicherheit, Innovation und Individualität. In einer Welt, in der Radfahrer in der Stadt immer größeren Risiken ausgesetzt sind, bietet der Nyxel eine tolle Kombination aus fortschrittlichen Sicherheitsfunktionen und ausdrucksstarkem Design.

Der Nyxel ist das aktuelle Highlight von Lumos. Verfügbar ist er in den Varianten Standard, MIPS sowie MIPS + Quin (Crash Detection). Cooler Style und smarte Funktionen bilden einen tolle Kombination. Der Nyxel besticht durch sein kompaktes Design und seine in die Helmschale integrierten LED-Lichtleisten. Weitere Top-Eigenschaften sind das filigrane horizontal und vertikal einstellbare Anpassungssystem und das herausnehmbare und austauschbare Elektronik-/Akku-Pack. Die integrierten LEDs leuchten je nach Einstellung bis zu 14 Stunden und mit der beiliegenden Fernbedienung kann man sogar die Blinkerfunktion nutzen. Die Lichter werden über die am Lenker montierte Lumos Remote Lite gesteuert werden. Der Helm ist in den Größen S (52-56 cm), M (55-59 cm) und L (58-63 cm) erhältlich und mit 383 g-410 g ein echtes Leichtgewicht. Der Helm verfügt über vordere, sowie hintere Blinker, sieben RGB anpassbare Farben, voreingestellte Animationen (TBC) und 56 adressierbare LEDs – 28 vorne und 28 hinten. Außerdem hat der Helm vier Lüftungsöffnungen. **Preis: 140 Euro.**

Fazit: Leicht, sicher, stylisch: Der Nyxel ist so konzipiert, dass er sich den ganzen Tag über angenehm anfühlt. Der Helm verfügt über ein austauschbares Batteriemodul, das Elektroschrott reduziert. Die LED-Leuchten sind so nahtlos integriert, dass sie bei ausgeschaltetem Helm kaum wahrnehmbar sind. Kaufempfehlung! **BF**

DIRECT ALPINE Guide

Vielseitiger Wetterschutz

Direct Alpines Hardshell-Jacke Guide wurde gemeinsam mit professionellen Bergführern entwickelt. Sie ist ursprünglich für hochalpine Touren gedacht, macht aber auch auf dem Fahrrad eine sehr gute Figur.

Perfekt fürs Radfahren ist die verlängerte Rückenpartie und der eher weite Schnitt, sodass sie gut über weitere Schichten getragen werden kann. Zudem hat die Guide-Jacke auch eine gutsitzende Helm-Kapuze. Der hoch schließende Kragen lässt sich über Mund und Nase ziehen, ohne dass die Fahrradbrille beschlägt – perfekt für schnelle Abfahrten an kalten Tagen. Weit öffnende, versiegelte Reißverschlüsse unter den Armen sorgen für gute Belüftung. Die Guide hat Taschen am linken Ärmel und der rechten Brust. Praktisch: Ein kleiner Falz an der Brusttasche verhindert das Herausfallen von Gegenständen, eine Dehnfalte schafft Platz für Helmmütze und Winterhandschuhe. An der linken Brust gibt es eine innenliegende Smartphone-Tasche. Laut Direct Alpine hält die Guide 20.000 mm Wassersäule stand, ist also wasserdicht, gleichzeitig winddicht und atmungsaktiv. Alle Nähte sind versiegelt. Der Bund an den Ärmeln lässt sich mittels Klett anpassen, Kapuze und Hüftbund mit mehreren Gummizügen. Einige reflektierende Flächen sorgen ebenso für Sicherheit wie der Recco-Lawinendetektor. Sechs Farben: ocean/navy, ocean/brick, cinnamon/mango, anthracite/mango, ochre/mango, mango/ocean. Gewicht: 472 Gramm (in Größe XL), **Preis: 499,95 Euro.**

Fazit: Hochwertige Jacke für verschiedene Outdoor-Aktivitäten mit cleveren Details. **SK**



FOTOS: ULRIKE HEINISCH



AGU City Slicker Winterregenjacke Urban Outdoor

Wärmendes Statement

Warm bleiben, auch bei nassen und kalten Temperaturen? Das niederländische Label AGU hat in seiner neuen Fahrrad-Kollektion einen schicken Regenmantel, der dank Fütterung auch für kalte Tage konzipiert ist.

Dass dieser Mantel nicht nur irgendeine Regenjacke, sondern eher ein Luxusprodukt ist, darauf weist der stolze Preis von über 300 Euro hin. Aber das modische Teil kann auch wirklich mehr als nur gut aussehen und überzeugt mit seinen Fähigkeiten an nassen und kalten Tagen auf dem Rad. Der Clou: Der lange Mantel hat im unteren Bereich seitlich zwei Reißverschlüsse, womit er beim Öffnen dieser deutlich weiter wird und damit eine erhöhte Bewegungsfreiheit bietet. Nun ist Pedalieren überhaupt kein Problem. Ist man abseits des Rades unterwegs, einfach den Reißverschluss schließen und der Mantel zeigt sich mit stylish-schlanker Silhouette. Und das Material? Die Jacke ist trotz wärmendem Futter

hoch atmungsaktiv und hält Regen und Wind sicher ab, die Nähte sind verschweißt und die Reißverschlüsse verfügen über eine Regenrinne. Individuell anpassbar sind die verstellbare Kapuze sowie die Ärmelbündchen. Reflektierende Details erhöhen die Sichtbarkeit, es gibt zudem eine Schlaufe zur Befestigung eines Lichts. Seitliche Einstecktaschen mit Reißverschluss bieten Platz für Kleinkram. Der City Slicker Winterregenmantel kommt in Unisex, die Passform entspricht eher den Herrengrößen, verfügbare Größen: XS-XXL. In den Farben Schwarz, Blau und Sage (Salbei) erhältlich. **Preis: 345 Euro.**

Fazit: Sehr edler Mantel für nasse Wintertage. Der stylische Look und die cleveren Funktionen machen ihn zu einem echten Allrounder, nicht nur auf dem Rad.

JN

FOTOS: MARCUS PREIS

CRIVIT Fahrradwerkzeugkoffer-Set, 20-teilig

Für gelegentliche Selbermacher

Für kleinere Wartungsarbeiten oder gängige Reparaturen am Fahrrad bietet Lidl in seinem Online-Shop einen Werkzeugkoffer seiner Eigenmarke Crivit an. Dabei vereint das 20-teilige Set die wichtigsten Tools in einem kompakten Kunststoffkoffer. Wir haben die Werkzeugqualität gecheckt und ausprobiert, was im heimischen Radkeller alles selbst gemacht werden kann.

Zum Kofferinhalt gehören unter anderem Inbusschlüssel in gängigen Größen und einwandfreier Passgenauigkeit, ein Kettenniet, Reifenheber, Speichenschlüssel sowie ein Tretlager- und Kassettenabzieher mit Halterkette. Damit lassen sich klassische Wartungsarbeiten wie das Nachziehen von Schrauben, der Wechsel von Kette und Kassette, das Wechseln der Reifen oder Zentrieren von Laufrädern problemlos erledigen. Die Werkzeuge bestehen überwiegend aus verchromtem Stahl und liegen dank gummierter Griffe sicher und angenehm in der Hand. Bei hoher Beanspruchung, etwa beim Lösen festsitzender Pedale, zeigen sich jedoch Grenzen in der Materialhärte – hier ist etwas Nachdruck gefragt. Wer häufig schraubt, merkt außerdem, dass Kanten an Muttern abrunden können. Für den gelegentlichen Einsatz in der heimischen Werkstatt reicht die Qualität aber vollkommen aus. Der Koffer selbst ist kompakt, die Werkzeuge sitzen fest in ihren Aussparungen, was einen guten Überblick und schnelles Finden ermöglicht. Maße (Breite x Höhe x Tiefe): etwa 28,5 x 21,3 x 6 cm; Gewicht: ca. 1,8 kg; Anschaffungspreis: **26,99 Euro.**



FOTO: TOBIAS JOCHIMS

Fazit: Für Basisreparaturen eignet sich Crivits zweckmäßiger Werkzeugkoffer mit solider Teilequalität bei attraktivem Kaufpreis allemal. Für Vielfahrer und ambitioniertere Schrauber empfehlen wir jedoch ein robusteres Set.

TJ

SHIMANO MW702

Der Kälte getrotzt

Winter-Temperaturen kühlen die Füße beim Radfahren aus. Warme Schuhe sind ergo in der kalten Jahreszeit das A und O. Den Schaft-Radschuh Shimano MW702 testeten wir im vergangenen Winter und waren vom warmen Setup freudig überrascht.

Das Thermometer zeigt -5°C und die Luft klirrt schon ein wenig, es hilft nix, der Winter fordert uns Tester jedes Jahr. Motto: Solange es nicht schneit, kann man testen! Voraussetzung: Warme Bekleidung von Kopf bis Fuß. Für eben diesen hat Shimano mit dem MW702 einen Winterschuh mit hohem Schaft und angenehm warmem Innenfutter. Das Obermaterial ist robust und unempfindlich, die Ultradead XC-Sohle gewährt mit Stollen an Vorderfuß und Ferse festen Halt beim Laufen im Gelände. Dank Shimano-Steifigkeit 7 zeigte der MW702 auch im Wiegetritt sehr gute Stabilität. Die GoreTex-Einlage im gut isolierten Innenfutter zieht Schweiß nach außen und sperrt eindringende Feuchtigkeit. Getragen habe ich den MW702 bei vielen Wintertouren und Temperaturen von deutlich unter 0°C bis zu kuscheligen 10°C ; kombiniert mit Merinosocken, stets ohne zusätzliche Überschuhe. Kälte kroch bei Eistemperaturen erst nach über zwei Stunden rein, leichter Regen kann der MW702 locker ab. Das Anziehen mit Boa ist easy, der tiefgezogene Klett-Schaft hält immer noch wie am ersten Tag. **Preis: 249 Euro.**

Fazit: Top-Winterschuh: gute Kälteisolation, innen wärmend, wassergeschützt, formstabil, schmal ausfallend. Mein Tipp! **GZ**



FOTOS: ANETT ZEPPIN, GEORG ZEPPIN



FOTOS: MARCUS PREIS



DECATHLON ST 930

Sehen und gesehen werden

Decathlon hat ein neues Akku-Lampenset vorgestellt. Die harten Fakten beeindrucken: 400 Lumen beim Front- und ein Bremsensor am Rücklicht, Automatikmodus und einfaches Aufladen via USB-C. Und das Set mit dem schlichten Namen ST 930 ist zudem relativ preiswert. Ob es was taugt?

Tatsache: Das Decathlon-Licht ist sehr, sehr hell. Der Lichtkegel der Frontlampe ist zudem schön breit, was ein gutes Sichtfeld ermöglicht. Es gibt neben dem Power- auch einen Energiesparmodus, der sich bei geringer Dunkelheit oder knappem Akkustand automatisch einstellt. Das Rücklicht ist kompakt, aber dennoch weithin sichtbar. Es wird beim Bremsen automatisch heller, auch das funktioniert einwandfrei. Praktisch ist die USB-C Lade-funktion, womit das Licht auch ziemlich schnell (ca. drei Stunden) voll aufgeladen und wieder ein-satzbereit ist. Bei unserem bisherigen Test halten beide Lampen auch Regenschauern stand. Und die Montage? Denkbar einfach, man benötigt nur einen Inbus-Schlüssel und kann die Schnalle dank mitgelieferten Gummiringen an jedem Lenker bzw. Sattelrohr befestigen. Beim Rücklicht muss nur darauf geachtet werden, dass es nicht von Packtaschen oder Körben verdeckt wird. Soll das Licht geladen werden, wird es einfach ausgeklickt, den Dreh hat man schnell raus. **Preis: 54,99 Euro.**

Fazit: Starkes Licht mit cleveren Funktionen! Es macht aus Sporträdern zuverlässige Alltagsbegleiter in der dunklen Jahreszeit. **JN**

GRIPGRAP Ride Thermal Long Sleeve Jersey

Für sportive Winterradler

GripGrab verspricht mit seinem Ride Thermal Long Sleeve zuverlässigen Schutz vor Auskühlung zu bieten. Dabei soll das weiche Thermomaterial warmhalten ohne zu überhitzen. Uns hat es mit guter Atmungsaktivität sowie praktischen Details für den täglichen Einsatz in vielen Stunden durch die Kälte überzeugt.

Schon nach wenigen Kilometern überzeugt das aus recyceltem Thermo-Fleece mit weich gebürsteter Innenseite bestehende Jersey mit angenehmem Tragekomfort – auch, weil das Gewicht für ein Thermotrikot mit 250 g erstaunlich leicht ausfällt. Sportlich sitzend und nie flatternd, wirkt es in keiner Fahrsituation einengend und macht jede (Oberkörper-)Bewegung mit, ohne hinten, dank rutschfestem Gummisaum, hochzurutschen. Der durchgängige YKK-Zipper erweist sich als sehr geschmeidig bewegend für schnelle Lüftung bei Berganfahrten. Und schließt, wenn es wieder kühler wird. Bei Temperaturen um den Gefrierpunkt wird Körperwärme wirksam isoliert und Feuchtigkeit gleichzeitig gut abtransportiert. Drei Rücken- sowie eine seitliche Reißverschlussentasche sind auch während der Fahrt gut zugänglich und bieten Platz für Schlüssel, Geldbeutel, Smartphone und Riegel. Zudem erhöhen dezent eingesetzte reflektierende Details die Sichtbarkeit. In den Farben Dunkelrot, Olivgrün und Schwarz in den Größen S bis XXL erhältlich. **Preis: 100 Euro.**

FOTOS: VALERIE BOB

Fazit: Das GripGrab Ride Thermal Long Sleeve Jersey ist ein überraschend leichtes und sehr komfortables Kaltwetter-Trikot mit zuverlässiger Wärmeisolierung.

TJ



P. A. C. Fleece Hat

Warme Ohren

Dicke Mützen unter dem Fahrradhelm sind ein Risiko. Aber was drunter tragen? Wir hatten eine Fleece-Mütze von Headwear-Experte P. A. C. aus Schweinfurt im Test.

Das Fleece Hat ist aus superweichem, elastischem Material gefertigt und schmiegt sich perfekt an die Kopfform an. So entstehen auch keine Falten, die den Komfort mit Helm beeinflussen könnten. Also: Helm etwas weiter stellen und drüberziehen! Genial: Die Mütze ist winddicht und hält damit die Ohren schön warm. Gleichzeitig kommt man am Kopf nicht übermäßig ins Schwitzen, da das Material gute Atmungsaktivität bietet. Auch ist es sehr schnelltrocknend. Konversationen sind etwas eingeschränkt, da neben Wind auch Geräusche vom Ohr abgehalten werden. Aber man soll sich ja während der Fahrt sowieso auf den Straßenverkehr konzentrieren ... Es gibt sieben schöne Designs – von schlicht bis verspielt – und weitere vier Designs in der Kindergröße. Made in Germany. Der Preis: Faire **16,95 Euro.**

FOTO: MARCUS PREIS

Fazit: Tolle Helm-Mütze für kalte Tage, nicht nur auf dem Rad: Wärmt, ist weich und atmungsaktiv.

JN



Die geniale Fahrradpflege
für Elektroräder

BRUNOX®
Turbo-Spray®

**X säubert,
konserviert
elektr. Kontakte**

erh. im Fachhandel
www.brunox.swiss

EINBLICK

Geschichten, Menschen, Hintergründe





62 **Interview: Hans-Timm „Timsen“ Hinrichsen**
Der Musiker über seine Fahrrad-Begeisterung

66 **Reportage: Fahrrad-Rennen mit Stil**
Die Brompton-Weltmeisterschaft in London



FOTO: SEBASTIAN MADEJ

„Größte Entspannung erlebt man, wenn man ziellos losfährt“

Im Gespräch mit Musiker Hans-Timm „Timsen“ Hinrichsen
über seine Fahrrad-Begeisterung

Als Musiker in der erfolgreichen Folk-/Rockband Santiano prägen das Leben von Hans-Timm „Timsen“ Hinrichsen künstlerisch-kreatives Schaffen und gefeierte Auftritte auf großen Konzertbühnen. Zu Ruhe und Rast findet der Norddeutsche, der auch als Solokünstler und Multiinstrumentalist bekannt ist, gerne auf dem Rad. Im Interview erzählt er von wilden Rad-Eigenbauten und historischen Lieblingsstrecken.

Ich bin auf dem Bauernhof groß geworden und zu meiner Zeit, in den 70ern, sind wir Kinder ja viel mehr mit dem Fahrrad durch die Gegend gefahren. Damals war's ja noch so, dass wir zum Fußballtraining ins Nachbardorf mit dem Rad gefahren sind. Dann haben wir unser Fußballtraining gemacht und sind danach nach Hause gefahren“, schildert Timsen lebhaft seine Erinnerungen an eine Kindheit, in der dem Fahrrad eine elementare Rolle zukam. Und offenbar ist es Timsen (60), seit 2011 Sänger der Folkrock-Band Santiano, gelungen, das Freiheitsgefühl, das Radfahren vermitteln kann, nicht nur wach zu halten, sondern es heute auf Touren mit Rad wie E-Bike in seiner norddeutschen Heimat weiter auszugestalten. Und es darf angenommen werden, dass seine Zeit auf dem Rad für den Musiker Hans-Timm „Timsen“ Hinrichsen auch deshalb wertvoll ist, weil sie einen erfrischenden Kontrast zu seinem „lauten“, auf Bühnen und mit vielen Menschen stattfindenden (Berufs-)Leben bildet.

Just im Frühjahr 2025 hat Timsen, der mit seiner Band Santiano bei Festivals wie dem Hard-Rock-/Heavy-Metal-Open-Air Wacken vor tausenden Fans spielt, mit „Vun Hier“ sein Soloalbum präsentiert. Besonderheit: Timsen singt darauf auf Plattdeutsch. Der Regionalsprache, mit der er und seine Geschwister auf dem elterlichen Bauernhof in

Schleswig-Holstein aufwuchsen – die er bis heute gerne spricht, in der die tiefe Verbundenheit zu seiner Heimat Schleswig-Holstein hörbar wird. Für einige der Songs auf „Vun Hier“ hat Timsen mit anderen deutschsprachigen Mundart-Künstlern Musik gemacht. BAP-Sänger Wolfgang Niedecken ist darunter, ebenso wie der bayerische Kabarettist und Sänger Hannes Ringlstetter; beide steuerten ihre Dialekte bei. Musik machen ist für Timsen seit seiner Jugend Herzenssache; mit seiner damaligen Band „Timsen un sien Lüüd“ veröffentlichte er schon in den späten 90ern Alben auf Plattdeutsch. Ob sich die Regionalsprache, deren Vokabular teils ans Englische erinnert, von Fremden erlernen lässt? „Man kann ja jede Sprache lernen, das Plattdeutsche natürlich auch. Die Frage ist: Was hat man für einen Anspruch? Wer gut Plattdeutsch lernen will, sollte nach Schleswig-Holstein kommen“, ist sich Timsen sicher.

Radfahren: Wie ist Ihr Fahrrad-Bezug?

Timsen: Mein Bruder und ich – ich hab mehrere Geschwister –, wir hatten bei uns auf dem Hof eine eigene Fahrradwerkstatt. So eine Ecke im Stall hinten, wo wir unser eigenes Werkzeug hatten. Dort bastelten wir ganz viele neue Fahrräder aus alten zusammen. Und auch so Experimente machten wir. Mein Bruder hat mal aus einem Wasserrohr im Schweinestall einen Lenker gebaut (*lacht*).

Ich weiß nicht, ob sie noch die Bonanzräder kennen?

Natürlich, knallorangene, mit Riesensattel ...

Genau. Diesen riesigen Sattel hatten wir auf ein normales Fahrrad gebaut, am Rad hinten einiges zurecht geschleift, damit er drauf passte. Wir hatten damals auf dem Bauernhof Fahrräder en masse, weil wir die zusammengebaut hatten. Teilweise 12 Räder, ein Wahnsinn. Die Teile holten wir uns von alten Rädern. In den 70ern gab es ja noch viele Schrottplätze, wo auch Fahrräder rumlagen. In puncto Fahrrad-Verkehrssicherheit wurde nicht viel Rücksicht genommen. Fahrrad, Lenker, Schaltung – dann war das gut. Ketten- oder Schmutzschutz? Hatten wir nicht.

Eine frühe, intensive Radaffinität!

Ja, wir sind als Kinder unheimlich viel Fahrrad gefahren. Es war ja für uns früher ein Spaß, uns alleine auf dem Rad fortzubewegen, Schlangenlinien zu fahren, den Lenker hochzuziehen und so zu tun, als wäre man der große Sandbahn-Motorradfahrer. Also, was wir da an Bewegung auf dem Fahrrad hatten! Das Rad war für uns Jugendliche nicht nur Fortbewegungsmittel: Radfahren war neben Fußball in unserem Dorf das Ding. Es hat uns Spaß gemacht und man hat körperlich unheimlich viel gelernt. Etwa – ich komme beruflich ja aus der Heilpädagogik – sensori-



FOTO: PRIVAT

Lockere Entspannungsfahrten unternimmt Musiker Timsen bevorzugt mit dem E-Bike – wie hier in Dänemark.

sche Integration und Gleichgewicht. Insofern hat mich Radfahren immer begleitet. Als man ins Berufs-/Familienleben übergegangen ist und die Kinder größer waren, gab's mal Fahrradtouren. Radfahren war immer meine Freizeitbeschäftigung. Und bis vor zehn Jahren joggen, aber das geht leider nicht mehr.

Die Lauferei geht gut auf die Gelenke, oder?

Ja, so hab ich mir die Gelenke etwas kaputt gemacht. Alte Turnschuhe weiterbenutzt, dann taten die Knie weh und man lief weiter. Bis mein Arzt sagte, „damit hörst du besser auf“. Nun laufe ich auf dem Crosstrainer. Rad fahre ich nicht mehr, um fit zu sein; Fitness hole ich mir woanders, wie im Fitnessstudio. Apropos E-Bike: für mich ist das Entspannung, abschalten, spazieren fahren. Und ich finde, ein E-Bike ist auch Fortbewegungsmittel, mit dem ich zum Arzt fahre: So schwitze ich nicht. Wenn es heißt, „Oberkörper freimachen“, ist mir das nicht peinlich, weil ich nicht durchgeschwitzt bin.

Das Fahren im flachen Land, Ihrer Heimat, schätzen Sie?

Genau. Große Demut vor den Bergen haben wir, so, wie wir große Demut vor dem Meer haben. Aber ich liebe dieses flache Land und, dass man weit gucken kann. Das gibt mir ein Freiheitsgefühl. Man sagt hier bei uns, dass man heute schon sehen kann, wer morgen zu Besuch kommt. So weit kann man gucken. In Dänemark noch weiter, dort ist's noch flacher. Das entspannt mich total, diese Weitsicht zu haben. Witzig war der Dialog mit einem Ex-Arbeitskollegen. Der kam aus Bayern: Fahrradfan, Vielfahrer. Er sagte: „Immer dieser scheiß Wind bei euch hier oben!“ Ich: „Ja, das ist nicht wie am Berg, den du hochfährst und dann fertig bist.“ Er: „Ja, vor allem fährst du den Berg wieder runter. Fährst man bei euch in ungünstiger Richtung, tritt man zig Kilometer nur gegen den Wind!“ Das fand er ja total schrecklich.

Gegenwind kann ein heftiger Gegner sein ...

Total. Wenn man auf einen Berg fährt und sich die Kräfte einteilen muss, um das Ziel, den Gipfel, zu erreichen, gefällt mir das. Ich finde, die beste Entspannung auf dem Fahrrad hat man, wenn man ohne Ziel losfährt. Wenn ich eine bestimmte Strecke schaffen will, ist das weniger entspannend, als wenn ich vom Hof fahr und nicht weiß, ob ich

**„Ich fahr los,
lass mich treiben.
Dann blüht man
wirklich auf und löst
sich von allem!“**



FOTO: PRIVAT

links abbiege oder rechts. Ich fahr los, lass mich treiben. Dann blüht man wirklich auf und löst sich von allem! Und ich finde es am schönsten, neue Wege zu entdecken. Ich hab zwar meine Standardstrecken, die ich abends fahre, aber wenn man Neues entdeckt – toll. Und sei es nur ein Feldweg, an dem man seit Jahren vorbeifährt: Mal sehen, wo ich hin komme. Das ist der größte Spaß! Wie gesagt: Die größte Entspannung erlebt man, wenn man ziellos losfährt.

Das ist interessant. Erleben Sie Radfahren als inspirierend?

Ja, es ist dieses draußen sein, das „Sich-freifühlen“. Das empfinde ich als herrlich: Die Freiheit zu haben, an einem Nachmittag oder langen Sommerabenden Rad zu fahren und zu wissen, dass man nicht nach ein bis zwei Stunden schon wieder daheim sein muss. Sondern ich fahre und komme an schöne Stellen, wo ich eben schon mal früher eine Pause mache. Das kann bei mir schon nach fünf Kilometern sein. Ich nehme mir nicht vor, 20 Kilometer zu fahren, dann Pause zu machen. Nein: Da ist ein schönes Feld, dort mach ich erstmal eine Pause. Dieses rein Absichtslose ist einfach das Wichtigste, wenn man Entspannung will. Wenn ich schneller fahren will, sitze ich auf dem normalen Rad, geb Gas und schwitze.

Schön, immer wieder planloses Cruisen also. Erinnert mich an meine Kindheit: im Sommer meist auf dem Rad, planlos auf der Suche nach Blödsinn.

Ja (*lacht*). Mit dem Älterwerden, dem Hineinwachsen in Beruf-/Familienleben, wird so was schwieriger. Als meine Kinder größer waren, wurde es leichter, ein paar Stunden Rad zu fahren. Dann entdeckt man dieses Gefühl wieder. Trotzdem habe ich heute zu wenig Zeit zum Radfahren. Das klingt jetzt vielleicht so, als ob ich fünfmal die Woche zum Radfahren komme.

Tatsächlich, ja.

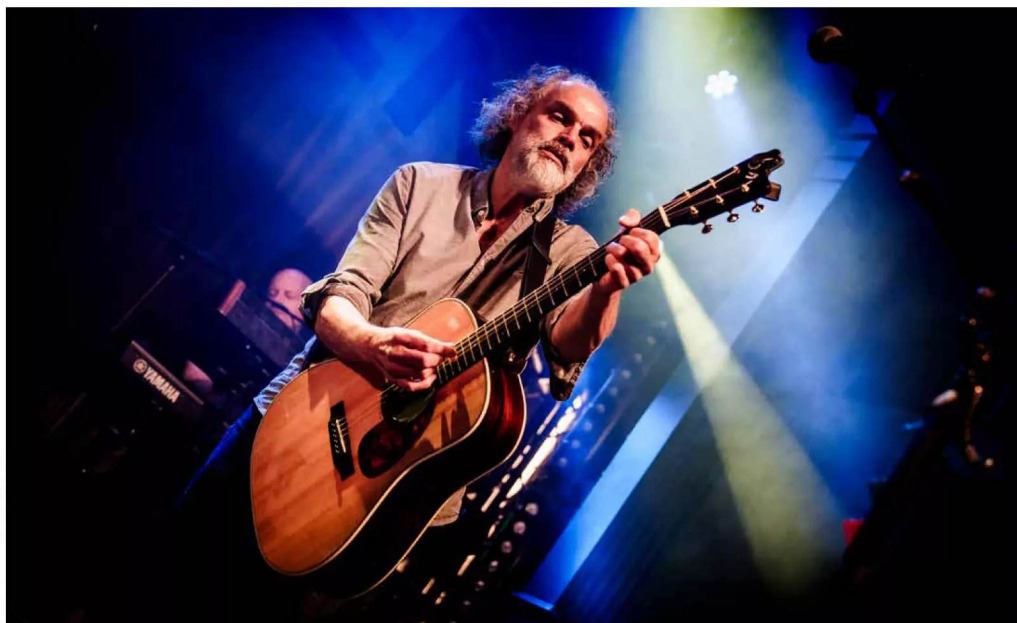
Schön wär's (*lacht*). Es ist schon so, dass man dieses, ja, Planlose eine Weile im Leben vergisst. Dann kommt es wieder – und man wünscht es sich auch wieder.

Dient Ihnen als Musiker das Radfahren als Inspirationsquell?

Nicht nur. Es kann sein, dass man beim Radfahren aus purem Freiheitsgefühl eine Melodie summt. Das hatte ich schon ein paarmal und die Melodie per iPhone aufgenommen. Ich muss gestehen, dass ich bisher noch keine der Melodien verwertet habe. Ich fahr nicht Fahrrad, um Inspiration zu finden. Sowie so ist es schwierig, Inspiration für einen Song zu suchen – die muss von allein kommen. Viel beim Texten ist Arbeit. Ich hab eine Melodie – wie erweitere ich die, wie klingt sie dann? Man muss sagen, dass ich schon längst raus aus dem allein Arbeiten bin. Bei Santiano sind wir ein großes Team; arbeiten mit Musikproduzenten und Bandkollegen zusammen. Ich bin sehr dankbar für Inspiration auch durch andere Leute. Dass mir beim Radfahren ständig zündende Ideen kommen, könnte ich nicht unterschreiben. Man hat einen Einfall beim Radfahren, Kochen oder wenn man ein anderes Lied hört.

Sehr spannend zu hören, um diese Magie hinter der Musik etwas zu greifen.

Ja, schwierig, diese Magie in Worte zu fassen. Manchmal hat man einen Song, eine Idee. Man komponiert etwas dazu, schreibt einen Text und macht ein Demoband, um zu hören wie das klingt. Dann nimmt man Schlagzeug, Bass, Keyboard und Gitarre auf. Und das Demoband klingt so toll, hat soviel Ausdruck. Später geht man ins Studio, produziert das professionell, bringt es auf Schliif. Dann hörst du dir das an und denkst: Komisch, der Song lebt irgendwie nicht mehr. Das gibt es immer wieder mal: Dass die erste Aufnahme schon der magische Moment war. Daher kann es besser sein, etwas im kleinen Hofstudio aufzunehmen als im professionellen Produktionsstudio.



Vollblut-Musiker Timsen ist einer der Sänger und Gitarrist der erfolgreichen deutschen Folk-/Shanty-Rockband Santiano. Im September 2025 spielte die Band in Deutschland eine Open-Air-Tour.

Für Ihr aktuelles Soloalbum „Vun hier“ haben Sie mit Mundart-Künstlern Musik gemacht. Gab es Verständnisprobleme?

Nein, bei der Arbeit im Studio hatten wir keine Verständnisschwierigkeiten – man spricht Hochdeutsch. Für die Songtexte war spannend zu sehen, wie gut die Mundarten zusammenpassten, wie ähnlich das teils phonetisch klingt und wie gut sich daraus ein Song bauen ließ. Wir wussten vorher nicht, wie es klingt, wenn ich die erste Strophe auf Plattdeutsch, Hannes Ringlstetter die zweite auf Bayerisch singt. Hält ein Song das aus oder geht von Stimmung und Message etwas verloren? Spannend für uns, als wir die ersten Demo-Bänder gemacht hatten, um zu checken: Wie fasst sich das an? Die Mundarten haben sich tatsächlich alle gegenseitig befruchtet. Es war sogar so, dass vom Sprachklang her die Refrains so beinander lagen, dass man die Mundarten kaum gehört hat.

Bei Ihrer starken Radbegeisterung: Ist ein Timsen-Radsong denkbar?

Also übers Fahrrad selbst könnte ich mir das nicht vorstellen. Vielleicht, wenn es in Richtung „ich roll mit meinem Rad durch die Gegend“ ginge. Das ist als Idee bis jetzt noch nicht aus mir gesprudelt, aber ich könnte mir vorstellen, dass das mal passiert. Man müsste es übergreifend beschreiben: Was für ein Gefühl ist es, auf dem Rad zu sitzen?

Sie erwähnten Streckenroutinen: Haben Sie Lieblingsstrecken?

Ich habe meine Routinestrecken und die werden nicht langweilig. Ich fahre sehr gerne Feldwege, wo man kaum jemanden trifft. Und es gibt hier eine Radstrecke, die führt an einem bedeutenden Bodendenkmal vorbei, dem Danewerk – ein Unesco-Welterbe. Ein Schutzwall, den die dänischen Könige gebaut und immer wieder vergrößert hatten, um Angreifer aus dem Süden abzuwehren. Mir gefällt die geschichtliche Verbindung. Fahr ich dort entlang, denk ich: Mensch, früher war hier ein Schutzwall, da haben sich Wikinger und Slawen gekloppt (*lacht*).

Stärkt Radfahren Ihre Verbundenheit zum Norden?


Radfahren selbst vielleicht nicht, aber weil es einem die Freiheit gibt, spontan 50 Kilometer zu fahren, komme ich öfter an historischen Gebäuden vorbei. Manchmal fahr ich nach Schleswig, da sind Schloss Gottorf und das Schleswig-Holsteinische Landesmuseum. Dann geht's weiter nach Haithabu – früher bedeutende Wikinger-Handelsstadt hier im Norden – und weiter nach Danewerk. Eine schöne Anhäufung historischer Stätten!

Ein aufregender Radfahr-Gegenentwurf zum sehr sportiven, temporeichen Radfahren.

Exakt. Heißt aber nicht, dass ich nicht auch auf meinem normalen Rad sitze und mich anstrengende (*lacht*). Das Spazierenfahren per E-Bike rührt bei mir auch daher, dass man sich, wenn man älter wird und schwitzend auf

dem Fahrrad sitzt, beim Pause machen ganz schnell erkältet. Das kann ich mir allein wegen der Stimme nicht mehr leisten. Deswegen mache ich Entspannungstouren lieber per E-Bike, so bin ich nicht geschwitzt und kann pausieren. Fahr ich mit dem normalen Rad, mache ich keine und gebe bis zu zwei Stunden Gas. Verschwitzt, bin ich so schnell daheim.

Ein interessanter E-Bike-Aspekt. Abschließend: Träumen Sie von einer Radtour?

Wir haben Bekannte in Dänemark, die in Indien eine Radtour gemacht hatten. Nichts für mich, ich bin da viel kleiner angesiedelt. Ich will seit Jahren mal eine Radtour an der Westküste Schleswig-Holsteins machen. Das müssten auch nicht 14 Tage sein, mir reicht eine Woche. Und im Fernsehen hatte ich gesehen, dass es eine Strecke von Flensburg in Richtung der Westküste Dänemarks gibt. Ziel ist Tondern in Dänemark, wo jährlich ein großes Folkfestival stattfindet. Eine 1- bis 2-Tagestour, die ich mal machen könnte. Und ich hätte mal Lust, an der Elbe zu fahren. 

FLORIAN STORCH

Radfahren-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!

Fahrradrennen – aber mit Stil

Brompton wird 50 und richtet eine ganz besondere WM aus



FOTOS: BROMPTON



Chi Ling Tong aus Taiwan gewinnt den Preis für das beste Renn-Outfit (Foto oben).

Wettbewerb am Rande: Speed-Falten (Foto unten rechts).

Andrew Ritchie erfand das Brompton-Faltrad 1975 in seiner Wohnung in South Kensington. Unter zwei Eisenbahnbögen in der Bollo Lane in West-London entstand die erste echte Produktionsstätte (Fotos links). Heute befindet sich die moderne Manufaktur mit rund 85 Mitarbeitern in Greenford, West-London.



Very British alles. Seltsam, dass mir das gerade jetzt durch den Kopf schießt. Ich stehe mit etwa 120er Puls an der Startlinie eines Radrennens und denke schlicht: Very British alles. Ich schüttelte kurz meinen behelmten Kopf, schon erschallt der Startschuss und alle um mich herum sprinten los. Sprinten? Ja, denn das Rennen im Herzen Londons beginnt mit einem Le-Mans-Start. Auch ich renne los, meine Krawatte fliegt mir ins Gesicht, es gibt ein wenig Gerangel, bis jeder sein Faltrad gefunden hat. Krawatte? Faltrad? Ja, die Brompton Weltmeisterschaft ist anders. Aber von vorn.

1975 baut Andrew Ritchie im Londoner Stadtteil Kensington sein erstes Faltrad – das im Grunde bis heute unverändert in der britischen Hauptstadt gebaut wird. Klar, technisch hat sich Brompton im vergangenen halben Jahrhundert ebenso weiterentwickelt wie die gesamte Fahrradbranche. Die Falträder gibt es inzwischen mit E-Antrieb, aus superleichtem Titan, mit unterschiedlichen Schaltungen. Die Basis, das Herz sozusagen, aber ist seit Anbeginn gleich: Der Mechanismus, der das Rad ultrakompakt zusammenfalten lässt.

Mehr als eine Million Bromptons sind inzwischen verkauft worden. In London allein sind wohl um die 80.000 unterwegs. Die kompakten Falträder haben eine sehr treue Fanbasis. Der Gemeinschaftsgedanke ist groß. Das zeigt sich auch bei der Jubiläums-Weltmeisterschaft anlässlich des 50. Geburtstags im Juni.

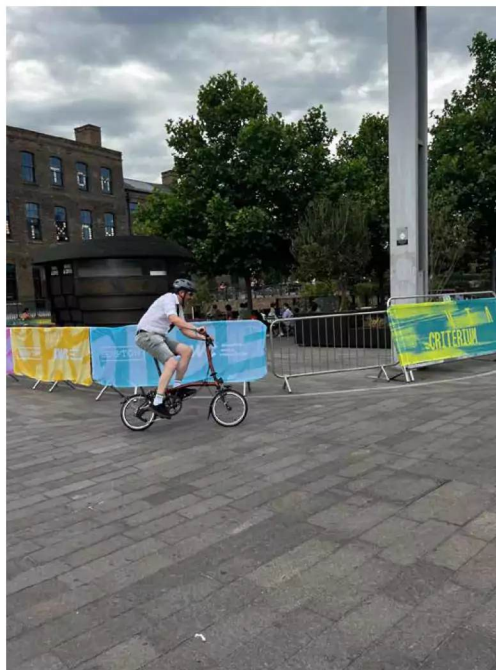
Neben mir an der Startlinie steht Stefan aus Österreich. Er kommt ebenfalls extra vom Kontinent auf die Insel, um am Rennen teilzunehmen. Er ist – wie viele hier – Wiederholungstäter. Brompton-Rennen gibt es schon eine Weile. Zum zweiten Mal nun findet die Weltmeisterschaft im Coal Drops Yard nördlich des Bahnhofs King's Cross im zentralen Stadtteil Camden statt. Vor dem eigentlichen Rennen hat Stefan bereits am Wett-Falten auf der Showbühne teilgenommen. Gerade einmal 19 Sekunden braucht er, um das Rad zu entfalten, es hoch in die Luft zu stemmen und wieder zusammenzufalten. Ich – seit ein paar Jahren auch privat Brompton-Fahrer, also nicht ganz ohne Erfahrung – brauche dafür rund eine Minute. Ein Faktor, der später im Rennen noch wichtig wird.

Die Faszination des britischen Faltrads ist schwer zu greifen. Das Rad ist simpel und vielseitig. Das aber sind andere Alltagsgegenstände auch, ohne weltweit echte Fans und eine eigene Weltmeisterschaft zu haben. Vielleicht ist es die Einstellung der Brompton-Fahrer, die sie zu einer Gemeinschaft verknüpft. Vor 50, 40, ja auch vor 30 und 20 Jahren noch galten Leute als progressiv, die eine funktionierende Alltags-Alternative zum Auto suchten. Böse Zungen haben sie damals gar wohl eher als Spinner tituliert. Das schweißt zusammen. Wie 2CV- und Motorradfahrer grüßen sich Brompton-Fahrer, wenn sie sich begegnen. Fahren sie zufällig zusammen Zug, gibt es sofort eine gemeinsame Basis für Fachsimpelei. Denn kaum ein Brompton bleibt im Laufe seiner Nutzungszeit unverändert. Es gibt tausende Möglichkeiten, die Falträder zu optimieren und zu individualisieren. Gewicht zum Beispiel ist oft ein Thema.

Das sehe ich im Startbereich des Rennens, als ich mein gefaltetes Rad platziere. Stefans Brompton ist gewichtsoptimiert. Er hat alle fürs Rennen unnötigen Teile abgeschraubt, die Flügelmutter der Faltgelenke sind gekürzt. Er hat ein größeres Kettenblatt für eine



Der Autor an der Fotowand der Brompton World Championship ...



... und während des Rennens auf dem Coal Drops Yard im Herzen Londons.

Es gibt tausende Möglichkeiten, die Falträder zu optimieren und zu individualisieren. Gewicht zum Beispiel ist oft ein Thema.

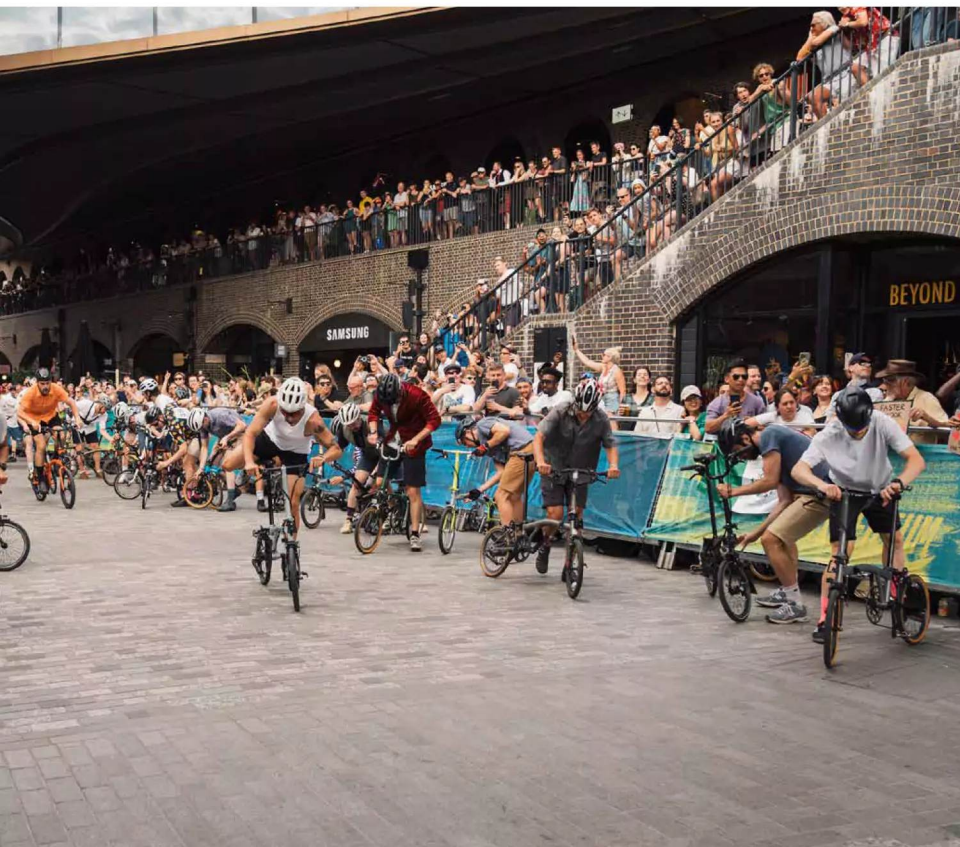




Beim Outfit heißt es strikt: No Lycra – kein Spandex!

Mittendrin: Brompton-CEO Will Butler-Adams im Union-Jack-Sakko.

Bei jedem Vorlauf stürzen sich 50 Rennfahrer ins Getümmel.



höhere Endgeschwindigkeit aufgezogen und setzt auf einen geraden Lenker, nicht das Brompton-typische geschwungene Modell. Mein Leih-Brompton, das ich mir über die zehn Vorläufe mit anderen Athleten teile, sieht dagegen fast bieder aus. Dabei ist Stefan mit seinem Tuning bei weitem nicht am Ende aller Möglichkeiten angekommen. Ich sehe Sattelstützen-Unikate aus Carbon, Carbon-Laufräder, auf die 16-Zoll-Rennradreifen aufgezogen sind, Click-Pedale, ultraleichte Sitzschalen aus dem Rennrad-Sektor. Gerüchteweise wiegt das leichteste Rad am Start deutlich unter sieben Kilogramm, bleibt sogar unter dem offiziellen UCI-Gewichtslimit von 6,8 Kilo. Anders als bei einem Profi-Radrennen gibt es hier aber keine Beschränkungen. Also zolle ich meinen Respekt, schaue an mir hinunter und denke mit Blick auf die kleine Plauze um die Körpermitte, dass ich in Sachen Gewichtsoptimierung andere Lösungen finden sollte als Titan-Rahmen und Carbon-Laufräder.

Es dauert, bis ich im Gewusel meiner 49 Mitbewerber nach dem Start des achten Vorlaufs endlich mein Brompton finde. Da sind die Ersten bereits fertig mit dem Entfalten und schießen die Rennstrecke Richtung Granary Square hinunter. Als ich mich endlich zu rechtgefummelt habe, und auch auf dem Sattel sitze, bin ich Drittlletzter. Ich schieße unter der Fußgängerbrücke hindurch, die die oberen Ebenen des Shopping-Centers Coal Drops Yard verbindet. Auf ihr und links und rechts der Rennstrecke stehen hunderte Menschen und feuern uns Rennfahrer lautstark an. Ich trete ordentlich in die Pedale, lege mich in die erste Linkskurve und stampfe im Stehen eine leichte Rampe rauf. Im U-Turn am Bagley Walk Richtung Stable Street habe ich den ersten Kontrahenten eingeholt, auf der langen Geraden hin zur Handyside Street folgen einige weitere. Im Linksknick fliegt mir wieder meine Krawatte vor die Augen, ich muss sie mit der Hand wegwischen, um nicht die Einfahrt in die Wollstonecraft Street zu verpassen. Die ist etwas knifflig. Sie ist recht eng, außerdem teilt eine Reihe Kopfsteinpflaster die Fahrbahn. Mit den schmalen 16-Zoll-Reifen können die groben Steine gefährlich werden. Der Blick sollte also frei sein und nicht von einem Schlipps verdeckt.

Aber warum trage ich überhaupt eine Krawatte, ein weißes Hemd und eine (wegen der 34 Grad im Schatten) grau melierte, kurze

Jeans? Das frage ich mich während des hitzigen und schwitzigen Rennens tatsächlich auch kurz. Die Antwort ist dabei ganz einfach. Die oberste Regel der Brompton-Weltmeisterschaft lautet: No Lycra – kein Spandex. Denn so, wie Brompton-Fahrer anders sind als viele andere Radfahrer, so soll sich auch das dazugehörige Rennen von ähnlichen Veranstaltungen abheben. So sehe ich Kai-Lucas aus Marl, der den gesamten Tag – auch während seines Vorlaufs – in dickem Samtmantel und extragroßem Zylinder mit integriertem Helm unterwegs ist, eine Fahrer:in aus Taiwan in traditioneller Tracht, eine Niederländerin im goldenen Einteiler und natürlich den obligatorischen Union-Jack in allerlei Art; als Dreireiher, als Pailletten-Jackett, als wehender Umhang und detailreich in die Rindshornknöpfe eines traditionellen, maßgeschneiderten Tweet-Anzugs eingraviert – um nur Beispiele zu nennen. Very British eben.

Ich bin also vom Outfit her eher die graue Maus unter einer ganzen Menge Paradiesvögel. Trotzdem ist es kein Schaulaufen, kein Sehen und Gesehen-Werden einiger eitler Gecke. Eher ein gegenseitiges Bewundern und ein aufrichtiges Interesse für den Gegenüber. Bei aller Anspannung – es sind schließlich ernst zu nehmende Rennen – überspannt das gesamte WM-Areal freudige Festival-Atmosphäre. Die Teilnehmer feuern sich gegenseitig an, fachsimpeln, loben einander ihre Outfits. Kurz: Die Freude an der gemeinsamen Leidenschaft steht im Mittelpunkt.

Nach zehn Vorläufen stehen die Finalrunden an. Waren die Qualifikationsrennen noch durchmischt und gingen über fünf Runden à 900 Meter, gibt es je ein Finale für Männer und Frauen. Die jeweils 50 schnellsten absolvieren in ihren Endläufen zehn Runden. Was nach einer überschaubaren Sache klingt, ist im Wettkampfmodus gar nicht mal so ohne. Denn bei allem Spaß steht auch eine Menge Ehrgeiz mit am Start. Das merke ich an mir selbst. Zwar sind es nicht einmal fünf Kilometer auf einer fast ebenen Strecke. Trotzdem bin ich im Ziel ziemlich ausgepowert – nicht nur wegen der Hitze. Denn natürlich gebe ich über die gesamten fünf Runden alles – so wie meine Mitfahrer auch. Der Parcours ist eng, die Kurven spitz. Pro Rennen sind bis zu 50 Fahrer gleichzeitig auf der Strecke, also ist auch Konzentration gefragt. Im Ziel schnaufe ich gehörig. Ich brauche eine Weile, um wie-

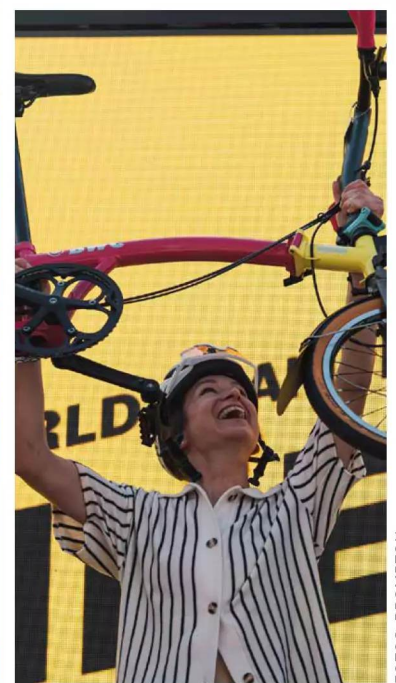
Bei allem Spaß steht auch eine Menge Ehrgeiz mit am Start. Das merke ich an mir selbst. Zwar sind es nicht einmal fünf Kilometer auf einer fast ebenen Strecke. Trotzdem bin ich im Ziel ziemlich ausgepowert – nicht nur wegen der Hitze.



Der Start erfolgt im Le-Mans-Stil, zuallererst müssen die Bromptons entfaltet werden (Foto oben).

Honor Elliot (Fotos rechts, sowie unten links und rechts) gewinnt das Frauen-Rennen. Bei den Männern steht der Ex-Radprofi Alec Briggs ganz oben auf dem Treppchen.

Die Stimmung der Teilnehmer und Zuschauer ist extrem gut (Fotos links, oben und Mitte).



FOTOS: BROMPTON



der zu Atem zu kommen. Stefan aus Österreich ist da schon weiter. Als Sieger unseres Vorlaufs ist er eine dreiviertel Runde vor mir ins Ziel geschossen, freut sich nun aufs Finale. Das habe ich knapp verpasst. Am Ende werde ich 22. meines Laufs, habe also noch einige Plätze seit dem Falten gut machen können. Ich bin mehr als zufrieden.

Zu den Finalläufen versammeln sich alle nicht qualifizierten Teilnehmer entlang der Strecke. Ich bin ehrlich gesagt ganz froh, die Endrunde verpasst zu haben. Denn hier im Kessel auf dem gepflasterten Platz des Shopping-Centers steigt die Temperatur am Nachmittag so langsam Richtung 38 Grad. Wie viele habe ich inzwischen ein kühles Pint in der Hand und freue mich darauf, die besten 100 Frauen und Männer des Tages anzufeuern. Die Stimmung ist prächtig, die Show noch einmal gigantisch. Die ambitionierten Fahrer brennen wahrlich ein Feuerwerk ab. Enge Positionskämpfe, irre Geschwindigkeiten auf den schmalen Reifchen und gewagte Sprünge über die Zielrampe machen die Finals zu spektakulären Höhepunkten eines wilden Tages.

Zur Siegerparty in einer nahegelegenen Craft-Bier-Brauerei haben die meisten schon fast vergessen, wer auf dem Treppchen stand. Am Ende ist es nebensächlich – sogar für die Sieger selbst. Denn im Mittelpunkt steht das Gemeinschaftsgefühl und die weltumspannende Leidenschaft für das seit 50 Jahren fast unveränderte Kult-Faltrad. So kommen zum Sundowner noch einmal alle zusammen: Die Tweet-Anzug-Träger, Stefan aus Österreich, Kai-Lucas aus Marl, fast alle 85 Mitarbeiter vom Rahmenschweißer bis zum Marketing-Manager und natürlich Brompton-CEO Will Butler-Adams im Union-Jack-Sakko. Es wird eine lange Nacht. Bis zur Last Order. Very British eben.



STEPHAN KÜMMEL

cyclingworld europe

EUROPES SHOW FOR FINEST BIKE CULTURE

MORE THAN BIKES. ITS CULTURE.

20 - 22 März 2026

IM AREAL BÖHLER DÜSSELDORF



www.cyclingworld.de

AUSBLICK

Reisen, Touren, Destinationen





74 **Reise-News**

Radreise-Inspirationen von nah bis fern

80 **Chiemsee-Alpenland**

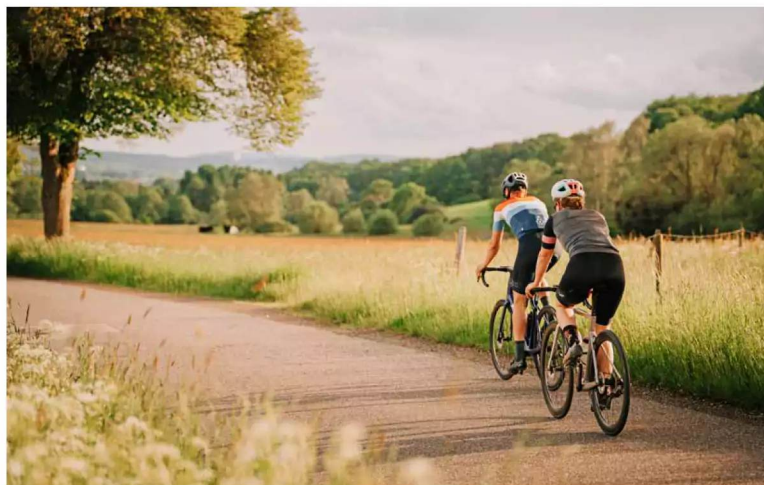
Das Radparadies

88 **Graveln bis ans Limit**

Biken im Sauerland

Rund um die Welt

Alles, was interessant für eine Radreise ist.



Mit dem Rad ins Trekking-Camp

Gravel-Crossing im Hunsrück – eine Abenteuer-Tour der ganz besonderen Art

Drei Tage durch Weinberge, Naturparke und einen Nationalpark radeln und nachts das Zelt im Grünen aufschlagen: Die Bikepacking-Tour „HuNaX – das Hunsrück-Nahe Gravel-Crossing“ bringt Radler garantiert weit weg vom Alltag.

Sie verbindet den Hunsrück mit der Nahe und bietet außergewöhnliche Naturerlebnisse mit sportlichem Anspruch.

Übernachten im Trekking-Camp

Mehrtägige Touren, bei denen Radler mit Schlafsack, Zelt und kleinem Gepäck losziehen, sind ein kleines Abenteuer und liegen im Trend. Die knapp 150 Kilometer lange Tour, bei der unterwegs 2000 Höhenmeter zu überwinden sind, ist die erste durchgängig befahrbare

Bikepacking-Strecke in Rheinland-Pfalz. Sie lässt sich gut in drei Etappen aufteilen, wobei die Biker unterwegs in Trekking-Camps übernachten. Auf ruhigen Nebenstraßen und Schotterwegen durchqueren sie den Nationalpark Hunsrück-Hochwald, den Naturpark Saar-Hunsrück und den Naturpark Soonwald-Nahe. Auch durch die Rebendlandschaft des Weinlands Nahe verläuft die Tour. Sie bietet also jede Menge Möglichkeiten, die Blicke über weite Wiesen, Wälder und Hügel schweifen zu lassen.

Mit GPX-Tracks von Türkismühle bis Bad Kreuznach

Sowohl der Startpunkt Türkismühle, ein Ort rund zehn Kilometer südlich von Birkenfeld im Saarland, als auch das Ziel, die Kurstadt Bad Kreuznach, erreichen Radler bequem mit dem öffentlichen Nahverkehr. Die gesamte Tour „HuNaX – das Hunsrück-Nahe Gravel-Crossing“ wurde außerdem in Zusammenarbeit mit Forstämtern, Kommunen und dem Naturpark gestaltet. Alle Beteiligten haben darauf geachtet, dass die Strecke so verläuft, dass sensible Wald- und Naturräume geschützt sind. Sie ist nicht ausgeschildert, aber die entsprechenden GPX-Tracks, die online im Tourenplaner Rheinland-Pfalz heruntergeladen werden können, weisen den Weg.

Weitere Informationen zur Region unter www.rlp-tourismus.de/hunsrueck



Insel- und Küstenradeln 2026

Die schönsten Touren auf Mallorca und in Portugal

Nach der Saison ist vor der Saison. So beginnen nach der letzten sonnigen Herbsttour 2025 für viele die Vorbereitungen auf die erste Frühlings-Radreise 2026. Wann? Wohin? Welches Tour-Thema?

Wer sich noch nicht sicher ist, findet bei Eurobike inspirierende Ideen. Zum Beispiel für Radreisen, bei denen das Meer immer ganz in der Nähe ist. Radeln, baden, Sonne genießen. Klingt das nicht großartig?

Mallorca – Die große Rundfahrt – Bekannte Insel mit unbekannten Seiten

Kein Wunder, dass diese Radreise zu den Eurobike-Bestsellern gehört. Kombiniert sie doch alles, was die Baleareninsel so einzigartig und so liebenswert macht: feine Sandstrände wie Es Trenc mit den kargen Gebirgslandschaften der Serra de Tramuntana, lebendige Urlaubsorte wie Port de Sóller und Playa de Palma mit malerischen Dörfern wie Son Carrió, weite Orangen-, Zitronen- und Mandelhaine mit geheimnisvollen Naturschönheiten wie die Drachenhöhlen von Porto Cristo und die rosa-weiß schimmernden Salzseen von Es Llevant. **Mallorca – Die große Rundfahrt – 8 Tage, Anreise freitags und sonntags von 06.02. bis 21.06.2026 und 04.09. bis 01.11.2026, ab € 1.099,- pro Person**

Mallorca Finca-Sternfahrt mit Charme – Durch das stille Herz der Insel

Wenn man erstmal eingeeckelt hat, möchte man eigentlich gar nicht mehr weg. Die beiden charmanten Unterkünfte dieser Sternfahrt sind einfach wundervoll! Die Geschichte des Rural Monnaber Nou, 2 km außerhalb von

Campanet, geht bis ins 13. Jahrhundert zurück. Das Herrenhaus bietet komfortable Zimmer, Außenpool, Indoorpool und Wellnesscenter. Die Finca Son Roig Porreres, ein historisches Landhaus 5 km außerhalb von Porreres, begeistert mit klassisch eingerichteten Zimmern und luxuriösem Pool im Schatten von Zitronenbäumen. Als Radurlaub in der Rubrik „Bewusst reisen“ führen die Routen der Sternfahrt nicht zu stark frequentierten Touristenorten, sondern durch ruhige Regionen und beschauliche Orte. **Mallorca Finca-Sternfahrt mit Charme – 7 Tage, Anreise sonntags von 05.04. bis 21.06.2026 und 06.09. bis 01.11.2026, ab € 1.329,- pro Person**

Algarve – Entlang Portugals Traumküste

Die Radtour entlang der Algarve führt vom Kap São Vicente – dem südwestlichsten Punkt Europas – bis zur spanisch-portugiesischen Grenzstadt Vila Real de Santo António. Herrliche Landschaften, romantische Fischerdörfer mit Tradition, quirlige Altstädte, versteckte Buchten zwischen steilen, rot schimmernden Klippen, hinreißende Aussichten über das Meer und ewig lange Sandstrände – die Algarve wird ihrem Ruf als Traumküste auf jedem Meter gerecht. Bekannte Ortschaften sind Lagos, Portimão, Albufeira, Faro und Tavira. Auch die Gaumenfreuden kommen nicht zu kurz. In kleinen, urigen Tavernen werden typisch portugiesische Köstlichkeiten serviert, z.B. ge grillter Tintenfisch, saftiges Porco Preto

(schwarzes Schwein) und Piri-Piri-Hähnchen. **Algarve – 8 Tage, Anreise samstags von 09.01. bis 05.12.2026, ab € 959,- pro Person**

Porto – Lissabon Sportlich. Atlantik, Tradition und Romantik

Zwei faszinierende Städte, verbunden durch eine rund 300 km lange Radstrecke auf Küstenwegen und durch üppige Natur – das sind die Zutaten für diese sportliche Radreise durch Portugal. Vor dem Start in Porto lohnt sich eine Entdeckungstour durch die Weltkulturerbe-Stadt am Douro. Portweinkeller laden zur Verkostung ein und die traditionellen Portwein-Schiffe am Flussufer zum Fotografieren. Die Strecke führt am Atlantik entlang, vorbei an traumhaften Sandstränden, Dünenlandschaften und Steilküsten. Und wenn man denkt, schöner geht's nicht, belehrt einen die „Königsetappe“ von Peniche nach Sintra mit spektakulären Aussichten eines Besseren. Das Sahnehäubchen kommt zum Schluss: Lissabon, Portugals hinreißende Hauptstadt am Tejo. **Porto – Lissabon Sportlich – 8 Tage, Anreise sonntags von 02.02. bis 30.11.2026, ab € 1.039,- pro Person**

E-Bikes können günstig dazugebucht werden.



EUROBIKE – EUROFUN TOURISTIK GMBH

Mühlstraße 20
A – 5162 Obertrum/Österreich
Tel.: 0043-(0)6219-60866
www.eurobike.at

Top-Tipps für 2026

Neue Radtouren entdecken

An Weser und Elbe, Ostseeküste und Rhein – auf Deutschlands beliebtesten Radrouten – kann es im Sommer und Herbst richtig voll werden. Doch für einen gelungenen Radurlaub müssen es nicht immer die Klassiker sein.

Die Ergebnisse der ADFC-Radreiseanalyse 2024 zeigen: 37,4 Mio. Menschen in Deutschland nutzten 2023 das Rad in Urlaub und Freizeit. Wie in den Vorjahren sind der Weser-

radweg, der Elberadweg und der Ostseeküsten-Radweg die Favoriten. Alle Radfernwege in den Top 10 führen an Gewässern entlang. Die Regionen um die Grafschaft Bentheim, das Emsland und das Osnabrücker Land

werden besonders oft besucht, wie die Regionen am Bodensee, die schleswig-holsteinische Ostseeküste und die niedersächsische Nordseeküste. Hier drei Insidertipps für den nächsten Radurlaub:



FOTO: DENNIS STRATMANN

Routen-Tipps

RadReiseRegion Inn-Salzach

Die Gegend gut vierzig Kilometer östlich von München hat viel zu bieten: Kostbare Naturschätze, lebendige Städte an Inn und Salzach, stattliche Burgen und prächtige Klöster. Gut, dass die Auswahl aus 24 verschiedenen Themenrouten, deren Streckennetz etwa 1500 Kilometer umfasst, zahlreiche Tagestouren und einige Etappentouren beinhaltet.

Was darf's denn sein: Eine sportliche Tour mit ein paar Höhenmetern – zum Beispiel die „Strampelstrecke“ oder die „Tour de Holzland“, die in die dichten Fichtenwälder und zum Badeseer Hochmühl im Rockersbachtal

führt? Oder aber gleich immer am Wasser bleiben? Das klappt prima bei der „Drei Seen Tour“, die am Peracher See, Marktler See und am Burghauser Wöhrsee vorbeiführt. Es wird eher eine Mischung Wasser und Kultur gewünscht? Dann ist die „Inn-Salzach Architektour“ genau das Richtige. Sie führt von Burg zu Burg und durch insgesamt sechs Inn-Salzach-Städte mit einer außergewöhnlichen mediterranen Architektur. Am besten radelt es sich flussaufwärts von Burghausen nach Wasserburg. Geschichtsfreunde werden sich besonders für die „Bundwerkstadl Tour“ begeistern. Bundwerk ist die regionale Holzbauweise, die im 18. und 19. Jahrhundert vor allem für die Errichtung bauerli-

cher Wirtschaftsgebäude genutzt wurde. Diese Tour führt zu zahlreichen Zeugnissen dieser Bautechnik. Andere entscheiden sich eher für die „Haager Landpartie“, die an den Haager Schlosstürmen startet. Auf dem Weg durch die sanft gewellte Hügellandschaft zum Kloster Gars mit imposanter Kirche und barockem Kräutergarten, eröffnen sich immer wieder grandiose Ausblicke auf die Alpenkette.

Diemelradweg

Der leicht zu befahrene Diemelradweg wurde vom ADFC mit fünf Sternen ausgezeichnet und führt von den Höhen des Waldecker Uplandes über den Naturpark Diemelsee entlang einer sanft hügeligen Mittelgebirgslandschaft bis zur Weser nach Bad Karlshafen. Sie erwartet eine vielfältige Natur- und Kulturlandschaft, geprägt durch idyllische Auen und Fachwerkstädtchen. Beeindruckend sind die steilen Kalksteinhänge und lichten Magerrasen des Diemeltals, sie beherbergen eine der größten Schmetterlingspopulationen Mitteleuropas. In drei genussvollen Etappen radeln Sie immer am Flusslauf entlang, und nach dem anspruchsvollen Anstieg bei Marsberg-Padberg rollen Sie fast immer leicht bergab. Kulturell Interessierte werden in Marsberg und Warburg fündig.

Sie tauchen in die Tiefen des Marsberger Besucherbergwerks ab und besichtigen die mittelalterliche Altstadt von Warburg. In Trendelburg erblicken Sie dann die gleichnamige Burg, bevor Sie die Wesermündung in der barocken Hugenottenstadt Bad Karlshafen erreichen.

Ilmtal-Radweg

Von der Quelle am Rennsteig in Allzunah fährt es sich zunächst bequem abwärts bis nach Ilmenau. Unterwegs empfehlen sich vielerorts kulinarische und kulturelle Abstecher. In Stützerbach lohnt sich ein Zwischenstopp im Goethehaus, in Kleinhehstedt eine Rast in der Senfmühle und durstige Besucher freuen sich auf eine Kostprobe in der Museumsbrauerei Singen. In der Zwei-Burgen-Stadt Kranichfeld führt der Aufstieg zur mächtigen Ruine des Oberschlusses. Müde Radfahrerbeine können sich in der Kurstadt Bad Berka erholen. Entlang zahlreicher kleiner Dörfer und Kirchen geht es weiter bis nach Weimar – in die berühmteste Stadt entlang der Route. Auf dem Weg zur Ilmmündung führt der Radfernweg am schwimmenden Hüttendorf in Eberstedt und an den Weinbergen in Bad Sulza vorbei. Zwischen durch lohnt sich ein Besuch der Glockenstadt Apolda.

Quelle: adfc.de

Radeln in der Eifel

Einfach nur treiben lassen

Auf dieser Radtour auf dem Eifel-Ardennen-Radweg durchqueren wir ganz entspannt Landesgrenzen und Zeitepochen.

Die deutsch-belgische Grenzregion erlebte in den letzten Jahrhunderten eine wechselhafte geopolitische Geschichte, die man auf der Strecke zwischen dem belgischen St. Vith und dem deutschen Städtchen Prüm hautnah erleben kann. Die Tour führt über eine ehemalige Bahntrasse, die zu Kaiserzeiten gebaut wurde. Sie ist noch heute ein Symbol der engen Verbundenheit dieser Region im Herzen Europas. Unterwegs entdeckt man viele Zeitzeugen dieser Eisenbahnära: Es lohnt sich ein Abstecher ins kleine Open-Air-Eisenbahnmuseum mit restaurierter Lok und alten Bahn-Relikten in Pronsfeld, man durchfährt einen 400 Meter langen Eisenbahntunnel und kann sich kulinarisch in dem ehemaligen Bahnhofsgelände in Bleialf stärken.

Grenzenlos verbindet der heutige Radweg auch geografisch das Gebirgsplateau der Ardennen mit der Eifel – im Naturpark Hohes-Venn-Eifel. Hier taucht man mit dem Rad ein in unterschiedliche Landschaftsbilder, gleitet mal ab in malerische Täler oder überfliegt Höhenzüge mit weiten Aussichten.

Eintauchen kann man auch tief unter die Erde: Im Besucherbergwerk des ausgedienten Mühlenberger Stollens in Bleialf erfährt man in den alten Schächten unter Tage viel Wissenswertes über die Geologie sowie den damaligen Erzbau – ein beeindruckender Abstecher in eine prägende Epoche dieses grenzübergreifenden Landstriches.

Auch konditionell bringt die Tour den Radfahrer nicht an seine Grenzen: Ohne große Anstrengungen lassen sich die 36 km steigungsarm bewältigen. Somit ist die Radtour mit all ihren tollen Erlebnissen und Eindrücken auch für Familien mit Kindern bestens geeignet.

Maare-Mosel-Radweg – Familienzeit auf einer stillgelegten Bahntrasse

Nahezu keine Steigungen, dafür umso mehr Erlebnispunkte am Wegesrand – diese Eifel-Radtour von Daun nach Berncastel-Kues (58,5 km) ist wie geschaffen für einen Familienausflug. Alle radeln gemütlich dahin und auch Kinder können die Strecke bewältigen. Denn der Maare-Mosel-Radweg verläuft auf einer ehemaligen Bahntrasse.

Beim „Großen Schlitzohr“ ist das Gejauchze groß, denn es handelt sich um den zweitlängsten Fahrradtunnel in Deutschland – also Licht an und los geht's. Entspannt geht die Radtour weiter durch Buchenwälder und an glitzernden Maaren vorbei. Kein Autolärm, nur ein sanftes Rauschen der Blätter und das Lachen der Kinder.

Von Berncastel-Kues aus bringt ein Radbus uns wieder zurück zum Ausgangspunkt. Die Rückfahrt kann schon im Voraus gebucht werden.

125 Kilometer Bahntrassenradwege

Die Vennbahn zwischen Aachen und Troisvierges im Norden Luxemburgs, mit dem einmaligen Hochmoor Hohes Venn dazwischen, zählt mit ihren 125 Kilometern zu den längsten Bahntrassenradwegen Europas.

Sie steht geradezu symbolhaft für ein bewegtes Stück Europa: Ursprünglich eine Verbindung zwischen Kohlerevier im Norden und Stahl-

hütten im Süden, dann Schlagader in der Konfliktzone zweier Weltkriege, danach in Vergessenheit geraten, um heute die grenzüberschreitende Region mit Leben zu füllen. Grenzüberschreitend im wahrsten Sinne des Wortes, denn der Radweg wechselt mehr als ein Dutzend Mal zwischen Deutschland, Belgien und Luxemburg. Von den Blütezeiten der Bahntrasse als Schlagader zwischen den Kohleabbaugebieten um Aachen und den Verhüttungs- und Industriegebieten in Lothringen und Luxemburg zeugen vereinzelt aufgelassene Bahnhöfe, abgestellte Waggons oder erstarrte Signalanlagen.

Wechselhaft wie die Geschichte ist auch die Natur dieser Grenzregion: Vom urban-grünen Aachener Land über das Monschauer Heckenland und die Hügellandschaft der Eifel und Ostbelgiens, durch die unverfälschte Moorlandschaft des Hohen Venns hinein ins idyllische Ourtal bis zu den Gärten rund um Troisvierges.





Das Erzgebirge – ein Paradies für Radfahrer: Fernradwege und Rundtouren führen Sie durch idyllische Täler und unberührte Natur.

Das Erzgebirge

Grenzenlose Zweiradliebe

„Sanfte Berge mit Biss“ sind das, was das Erzgebirge für viele Radfahrer zum Sehnsuchtsort macht. Mit kurvenreichen Strecken, rasanten Abfahren, wilden Wald- & Forstwegen oder gemütlich über's Land. Gespickt mit leichteren Trail-Abschnitten geht es über die Berge – auf und ab von Tal zu Tal.



b Familien-Radtour entlang idyllischer Flusstäler oder ein deftiger Ritt auf der erzgebirgischen Pultscholle: das Erzgebirge lohnt sich zu erfahren – mit Mountainbike, Tourenrad, Gravelbike oder Rennrad.

FOTOS: TOURISMUSVERBAND ERZGEBIRGE E.V./DENNIS STRATMANN



Die Natur im Gepäck

Immer mit von der Partie: die herrliche Natur. Rollen die Räder eben noch durch ein weites Tal, geht es nur wenige Kilometer später durch enge Schluchten mit bizarren Felsformationen weiter. Auch Wasser begleitet die Radfahrer, ob plätschernde Bachläufe, größere Flüsse oder beeindruckende Talsperren.

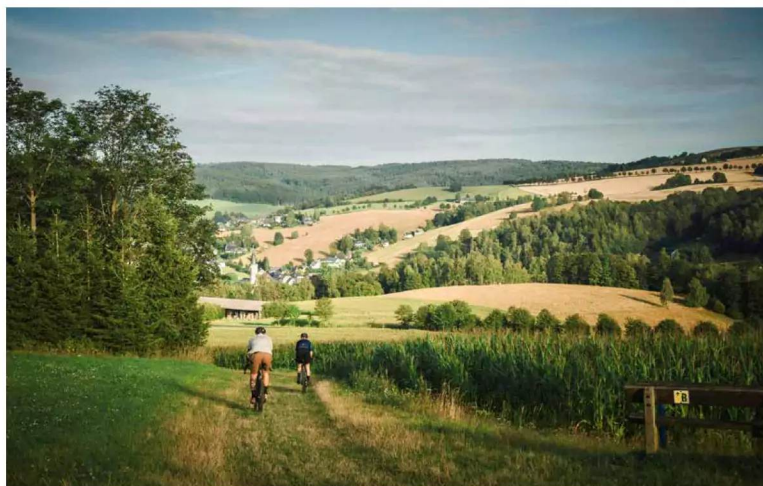
Mit dem Rad auf aussichtsreichen Höhen entlang des Kamms bescheren überwältigende Aussichten und atemberaubende Panoramen. Vor allem der Frühsommer mit blühenden Bergwiesen ist ein Fest für die Sinne!

Radfahren ohne Grenzen

Grenzüberschreitende Erlebnisse sind im Erzgebirge inklusive: Der Radfernweg Sächsische Mittelgebirge verläuft auf deutscher Seite 250 Kilometer lang durchs Erzgebirge. Zwölf Verbindungsstrecken vernetzen ihn mit der Erzgebirgsmagistrale, die auf tschechischer Seite weitere 170 Kilometer puren Fahrspaß auf zwei Rädern verspricht. Der Stoneman Miriquidi Road führt Rennradfahrer auf 290 Kilometern und 4900 Höhenmetern über den deutschen Erzgebirgskamm und entlang des tschechischen Egergrabens. Auch die Mountainbike-Strecke des Stoneman Miriquidi führt auf 162 km grenzüberschreitend über die 9 höchsten Gipfel im sächsisch-böhmischen Erzgebirge und hinterlässt 4400 Höhenmeter in den Beinen.

Sattelfeste Abenteuer

Wer es erlebnisreich mag – vielleicht auch in Familie –, der erlebt auf der BLOCKLINE sein grünes Wunder. Auf 140 Kilometern lockt das große Gefühl von unendlicher Freiheit. Drei spannende Runden oder 15 kürzere Etappen



Von der BLOCKLINE (oben) bis zum Trailcenter Rabenberg hat das Erzgebirge ein riesiges Angebot für Radfahrer.

entführen ins Bike- Abenteuer des Erzgebirges. Neben der klassischen Rad-Beschilderung weisen imposante Holzportale, Infotafeln, Meilensteine und wundervoll gestaltete Holztiere den Weg. Ideales Terrain für Entdecker.

Das Trailcenter Rabenberg, Deutschlands erster Mountainbike Singletrail-Park, lockt mit Skillparcours, Pumptrack, Kidsbike und rund 50 Kilometer herrlich buckligen Strecken – rund die Hälfte davon naturbelassen.

Angebote & Pauschalen 2026

Egal für was Sie sich entscheiden, wir finden das passende Angebot, ob als Standort- oder Etappentour. Jene, die das Erzgebirge auf einer Etappentour entdecken möchten, können einen Gepäcktransfer buchen.

Information & Buchungsservice:
TOURISMUSVERBAND ERZGEBIRGE E. V.
 Tel.: +49 (0) 3733 188 00 0
www. erzgebirge-tourismus.de/radfahren



Chiemsee-Alpenland

Das Radparadies

Wenn man ein Radparadies beschreiben sollte, genau so müsste es aussehen. Rund um den Chiemsee sowie die Flüsse Inn und Mangfall liegt ein echtes Radel-Eldorado.

Die Glücksformel ist ganz einfach: Schönste Landschaft und Natur kombiniert mit bayerischer Lebensart ist gleich Genuss pur. Gemütliche Radtouren rund um den Chiemsee oder entlang der Flüsse sind bei Genießern besonders hoch im Kurs. Und wenn wir eine Pause brauchen: Badestellen am Ufer und typisch bayerische Gaststätten mit urigen Biergärten am Wegesrand sind die idealen Orte, um neue Kraft zu tanken.

Rund 2000 Kilometer Radwege durchziehen die Region Chiemsee-Alpenland. Entlang der Ufer der rund 30 Badeseen der Region und der Flüsse Inn und Mangfall gibt es abwechslungsreiche Routen. Sie verlaufen größtenteils eben und durchqueren idyllische Landschaften und Dörfer. Ausgedehnte, tagesfüllende Radtouren sind ebenso möglich wie kurze Ausflüge. Die Streckenlängen und -verläufe können jeder Kondition angepasst werden. Bei leichten Touren für Familien sorgen Erlebnisse, Entdeckungen oder Spielplätze am Wegesrand für spannende Ab-



wechslung. Zu den bewährten Rad-Klassikern im Chiemsee-Alpenland zählen neben dem Chiemsee Radweg beispielsweise der Wasserburger Radrundweg mit seinen 110 Kilometern. Er führt nicht nur durch eine wunderschöne Landschaft, sondern bietet auch kulinarische Genüsse in den charmanten Orten entlang der Strecke sowie spannende Ausflugsziele wie die Chiemgau Thermen, das Naturschutzgebiet Eggstätt-Hemhofer-Seenplatte oder den Simssee. Die Tour bietet sich ideal an für eine zweitägige Radreise mit



Links: Radfahren in mittelalterliche Kulisse: In Wasserburg am Inn. Oben: Die kostenlose Chiemsee-Alpenland-Radkarte bietet Orientierung. Hier am Aussichtspunkt beim Seiserhof/Bernau am Chiemsee.

Übernachtung in Wasserburg a. Inn oder Bad Endorf. Ein weiteres Highlight ist der Prientalradweg, der sich über rund 30 Kilometer entlang des Flusses Prien schlängelt. Diese Strecke führt vom Bergsteigerdorf Sachrang bis zur Schafwaschener Bucht am Chiemsee und eignet sich perfekt für eine entspannte Radtour in wundervoller Landschaft. Auch die fünf SUR-Radwegvarianten „Radeln rund um Rosenheim“ sind empfehlenswert: Die sogenannte Große Tour führt etwa auf 80 Kilometern durch die malerischen Orte rund um Rosenheim. Die anderen vier Varianten sind etwas kürzer und familienfreundlicher. Da es sich um Rundwege handelt, kann man einfach an der Haustür seiner Unterkunft starten und die Region erkunden.

Rad-Tipps im Chiemsee-Alpenland:

- Chiemsee-Alpenland im Süden Bayerns zwischen München, Salzburg und Kufstein liegt als Knotenpunkt an vielen bekannten Radwegen, z. B. Bodensee-Königssee-Radweg, Innradweg, Mangfallradweg, Chiemsee Radweg, Mozart-Radweg, Benediktsweg, Panoramaweg Isar-Inn und Inn-Salzach, Jakobus Radweg, Via Julia, WasserRadlWege, etc.
- Das Tourenportal auf www.chiemsee-alpenland.de/radfahren bietet rund 180 Radtouren verschiedenster Kategorien: klassisches Radfahren, Fernradwege, Mehrtagestouren, MTB-Touren, Gravel-touren, Rennradtouren ...
- Die kostenlose ChiemseeAlpenAPP ist der perfekte Begleiter für unterwegs, auch bei wenig Netzabdeckung: einfach GPX Tracks herunterladen oder auch individuelle Touren planen. Alle Sehenswürdigkeiten oder Einkehrmöglichkeiten in der Nähe werden ebenfalls schnell und einfach gefunden. Download unter www.chiemsee-alpenland.de/app
- Die Region bietet einen umfangreichen Service: Radverleihe, Radservicestationen und Reparaturwerkstätten, E-Bike-Ladestationen, z. T. Möglichkeiten der Rad-Mitnahme im ÖPNV, buchbare Touren oder Kurse, uvm.
- Unterkünfte aus allen Kategorien heißen Radreisende herzlich willkommen: von Campingplätzen, über moderne Stadthotels und urige Gasthöfe bis zum gemütlichen Urlaub auf dem Bauernhof. 16 Betriebe sind vom ADFC als „Bett+Bike“-Unterkünfte zertifiziert und damit auf Radfahrende spezialisiert.
- Für Handbiker stehen 8 Touren zur Auswahl, um die Region barrierefrei zu erkunden.

Alle Informationen zur Region sowie kostenlose Prospekte erhalten Sie unter www.chiemsee-alpenland.de



Oben: Die Wallfahrtskirche St. Leonhard bei Nußdorf thront majestätisch im Inntal.
Unten: Der Wasserturm Bergham bei Bernau a. Chiemsee lädt Radfahrer zu wunderbaren Chiemseeblicken ein.

Tourenvorschlag: Coffee & Bike – Kaffeeduft im Chiemsee-Alpenland

Sie wollen möglichst viele Kaffeeröstereien der Region besuchen, um die Kaffeespezialitäten zu genießen? Dann schnappen Sie sich Ihr Fahrrad und ab auf den Sattel. Der Großteil der Kaffeeröstereien im Chiemsee-Alpenland befindet sich entlang des Inns und lässt sich daher ideal mit einer Radtour entlang des Innradwegs verbinden. Alternativ können Sie die Etappen auch mit dem Zug abkürzen. Wer möchte, kann über die Salz-Schleife der WasserRadlWege von Rosenheim aus einen Abstecher Richtung Chiemsee einbauen, um auch die Röstereien in Prien oder Bernau-Felden am Chiemsee zu besuchen. Selbstverständlich kann in die Rundtour überall eingestiegen werden. Die Radtour ist nicht ausgeschildert – bitte dem GPX-Track folgen und größtenteils dem Verlauf des ausgeschilderten Innradwegs West bzw. Ost. Die Tour eignet sich auch wunderbar für Gravelbiker.

Zur Tourenbeschreibung Coffee & Bike einfach den QR-Code scannen:





Bernau am Chiemsee

Radeln zwischen Chiemsee und Kampenwand

Traumhaft gelegen zwischen Chiemsee und Kampenwand erleben Naturliebhaber die perfekte Mischung aus Entspannung und Abenteuer. Bernau ist ein idealer Ausgangspunkt für Radtouren aller Art. Egal ob Genuss-Radfahrer oder Mountainbiker, hier findet sich für jedes Fitnesslevel und jede Motivationslage die richtige Tour.

Folgen Sie den Radwegen durch die idyllische Natur, entlang von Flüssen und Seen und hinauf in die Chiemgauer Bergwelt. Atemberaubende Ausblicke auf Berg und See sowie kulinarische Zwischenstopps in urigen Almhütten, schattigen Biergärten oder Strandbars mit Blick auf den Sonnenuntergang sind dabei inklusive.

In dem Bernauer Radbooklet, das kostenlos in der Tourist Info oder vorab auf Bestellung erhältlich ist, sind 20 Radtouren für unter-

schiedliche Ansprüche und Fitnesslevels zusammengestellt und mit wertvollen Einkehr- und Badetipps versehen. In der integrierten, ebenfalls kostenlosen Radkarte sind alle Routen übersichtlich eingezeichnet. Also aufsteigen und radelnd die Region erkunden!

Die Genusstouren führen Sie durch die schönsten Naturlandschaften und bieten immer wieder besondere Möglichkeiten für einen Zwischenstopp, um die kulturellen Highlights und die vielfältige Küche der



Die Region Chiemsee-Alpenland hat eine vielfältige Küche zu bieten.

Region kennen zu lernen. Spüren Sie den Fahrtwind auf der Haut und genießen Sie auf den verschiedenen Themenwegen die unvergesslichen Ausblicke auf Berg und See. Z.B. auf der aussichtsreichen Tour „Die schönsten Chiemseeblicke“.

Tourenvorschlag: Die schönsten Chiemseeblicke

Auf der Radtour erkunden Sie drei markante Aussichtspunkte, die einen traumhaften Weitblick auf den Chiemsee bieten: Über den historischen Wasserturm im Ortsteil Berg- ham und das Hochplateau beim Seiserhof am Fuße der Kampenwand geht es zum Aus- sichtspunkt am Kriegerdenkmal in Hittenkir- chen. Dort lädt ein Rastplatz mit Picknickbank zum Ruhen und Brotzeitmachen ein. Dabei umfasst die Tour rund 20 km, überwindet in moderaten Steigungen rund 320 Höhenme- ter und ist gemütlich in 2 Stunden zu schaf- fen.

Entspannen am Chiemseeufer

Planen Sie einen Besuch im Chiemseepark Bernau Felden ein. Im kostenlosen Strandbad mit Beachvolleyballplatz, Tischtennis und Kinderspielplatz pulsiert im Sommer das Le- ben. Hungrige Radler finden dort zahlreiche Einkehrmöglichkeiten.

Fischsemmeln auf die Hand und Gerichte mit fangfrischem Fisch im Biergarten gibt's bei der Fischerei Minholz. Das Restaurant Sallers Badehaus lädt mit seiner Sonnenterrasse ebenso ein wie der neu gebaute Strandbad- kiosk Lido mit kleinen Snacks, Eis und erfri- schenden Getränken. Auch am Abend trifft man sich am Chiemsee, um den Sonnenunter- gang in erster Reihe bei einem Sundowner- Getränk zu genießen.

Aktivitäten und Ausflüge

Wer etwas mehr Zeit mitbringt, kann im Chiemseepark SUPs, Kajaks oder ein Elektro- boot ausleihen oder mit der Schifffahrt einen Ausflug auf die Chiemseeinseln und zum Schloss Herrenchiemsee unternehmen. Na- turliebhaber sollten einen Abstecher zum Na- turbeobachtungsturm am Irschener Winkel einplanen. Der Irschener Winkel gehört zu den bedeutendsten Brut-, Rast- und Mauser- gebieten für Vögel am Chiemsee. Vom Beob- achtungsturm hat man einen herrlichen Blick auf die Berge und die geschützte Bucht mit ausgedehnten Teich- und Seerosen.

Mit dem MTB in die Berge

Wenn Sie eher sportlich bergauf unterwegs sein möchten, finden Sie viele schöne Moun- tainbiketouren, die von Bernau aus in die um- liegenden Chiemgauer Bergen führen. Hat man die zahlreichen Höhenmeter überwun-

den, wird man oben angekommen mit blü- henden Almwiesen, grandiosen Aussichten und einer stärkenden Brotzeit auf einer der bewirteten Almhütte belohnt.

Anreise und Radverleih

Bernau ist verkehrsgünstig an der Autobahn A8 sowie an der Bahnstrecke München-Salz- burg gelegen, so dass Sie auch bequem ohne Auto mit Rad anreisen können. Sie haben kein eigenes Fahrrad im Urlaub dabei oder wollen gerne mal ein E-Bike oder Gravelbike auspro- bieren? Dann leihen Sie sich ein Rad bei einem der im Ort ansässigen Fahrradverleihe aus. Durch deren jahrelange Erfahrung wer- den Sie bei der richtigen Fahrradwahl kompet- tent beraten, erhalten Touren- und Einkehr- tipps sowie professionelle Hilfe bei Reparatur- und Serviceanfragen.

Noch mehr Tourentipps

Bernau am Chiemsee liegt nicht nur an be- kannten Fernradwegen wie dem Bodensee- Königsee und dem Salinen-Radweg. Rund 20 abwechslungsreiche Radtouren mit Start und Ziel in Bernau erwarten Sie dort.

Detaillierte Beschreibungen der schönsten Touren erhalten unter www.bernau-am-chiemsee.de/aktivurlaub/radfahren oder Sie bestellen die kostenlose Radbroschüre inkl. Faltkarte unter Tel. 08051 98680 oder per Mail an info@bernau-am-chiemsee.de.



Oben: Chiemsee-Ausblick genießen vom Wasserturm Berg- ham aus.
Mitte: kurze Brotzeitpause am Krieger- denkmal bei Hittenkir- chen mit herrli- chem Blick über den Chiemsee.



Die Kulisse der Bayerischen Alpen, insbesondere der Blick auf die Kampenwand, ist Ihr ständiger Begleiter bei dieser Tour.

Nußdorf am Inn

Wunderschönes Dorf

Blühende Vorgärten, geschmückte Balkone, natürliche Obstwiesen, Nußdorf am Inn mit seinem malerischen Ortskern aus barocken Kirchen und herrlichen Bauernhäusern sowie ein intaktes Dorfleben beeindruckten die Fachleute im Wahlausschuss vom „Schönsten Dorf Europas“. Nußdorf wurde 2001 Landes- und Bundessieger bei dem bayerischen Wettbewerb „Unser Dorf soll schöner werden - Unser Dorf hat Zukunft“ und gewann 2004 im europäischen Wettbewerb „Entente Florale“ auch eine Goldmedaille!

Nußdorf a.Inn ist ein Dorf zum Auftanken, Entspannen, Genießen, ein Dorf für Fitness, Wandern und Sport. Ein ursprüngliches bayerisches Dorf, was sein Brauchtum und seine Traditionen wie das Waldfest und den Leonhardiritt pflegt und Gastgeber hat, die ihre Gäste verwöhnen und ein goldenes Herz für Familien mit Kindern haben.

Auftanken und abschalten und einmal die Seele baumeln lassen! Mit Massagen und Yoga, mit gemütlichen Spaziergängen durch Blumenwiesen oder einfach mit einen entspannenden Abend in einem bayerischen Biergarten. Aktivurlauber finden hier die richtige Abwechslung. Gepflegte, gut ausgeschilderte Wander- und Radwege, Nordic Walking Strecken, ein beheiztes Schwimmbad und Sportstätten dienen im Sommer der Erholung und der sportlichen Betätigung.

In und um Nussdorf am Inn gibt es verschiedene Radtouren, die sich für unterschiedliche Ansprüche eignen. Eine beliebte Option ist der Innradweg, der durch die Region führt und von Nussdorf aus in Richtung Norden (nach Rosenheim, Wasserburg oder bis zum Ende nach Passau) oder Süden (nach Innsbruck und weiter) befahren werden kann. Für abwechslungsreiche

Touren, die sowohl die Landschaft als auch den Inn einbeziehen, sind auch kürzere lokale Rundtouren empfehlenswert.

Die grenzüberschreitende Verbindung nach Österreich kann sowohl mit dem Rennrad als auch mit Trekking- oder Mountainbike gefahren werden. Die Region bietet verschiedenste Strecken von leicht bis schwer (*auch mit Kindern!*). Fahrradfreundliche Vermieter sowie ein Fahrradgeschäft befinden sich vor Ort. Nußdorf a.Inn ist zentraler Ausgangspunkt auch für spontane Ausflüge. Viele Seen sind erreichbar und die Almen locken mit herrlichen Aussichten. Es gibt zahlreiche lokale Routen, die durch die umliegenden Dörfer und Landschaften führen. Diese können je nach Interesse angepasst werden und bieten sich für kürzere Ausflüge an. Und eine Radpause in einem tollen Biergarten, wo regionale Produkte direkt vom Feld angeboten werden, rundet die Radtour perfekt ab.

Bekannte Fernradwege und Fernwanderwege wie der Mozartradweg, der Innradweg, die SalzAlpenTour, der Maximiliansweg und der Jakobsweg führen an Nußdorf a.Inn vorbei – für Liebhaber von Panoramastraßen gibt es die Deutsche Alpenstraße. Weitere spannende Touren unter:

<https://www.nussdorf.de/tourismus-und-freizeit/aktivurlaub/wandern-und-radln>

Radfahrer betrachten den sogenannten „Rufer“, ein Denkmal für die frühere Inn-Schifffahrt.



Eine gemütliche Radpause im Grünen am Dorfanger in Nußdorf.



9 tolle Gründe für einen Radurlaub in Nußdorf a.Inn

1. Top-Lage am Innradweg

Nußdorf a.Inn liegt direkt am Innradweg, einem der bekanntesten Radfernwege Europas. Das heißt: flache bis moderat wellige Strecken, meist entlang des Flusses mit schönen Ausblicken und ohne große Höhenunterschiede.

2. Vielzahl an Routen & Touren für verschiedene Levels

Es gibt Radtouren für Familien, Genussradler, aber auch anspruchsvollere Varianten oder Mountainbike-Touren. Ob kürzere Touren rund um Nußdorf oder längere Etappen auf dem Innradweg – man findet Passendes.

Inmitten der Bayerischen Alpen verläuft der Innradweg zumeist ohne Steigungen.

3. Schöne Natur & Landschaftskulisse

Die Natur zeigt sich hier von ihrer schönsten Seite: wilde Flussauen, idyllische Uferbereiche, Wälder, Wiesen, Badeseen in der Umgebung und den Alpenfernblick.

4. Gute Infrastruktur

- Markierte Wander- & Radwege
- Informationsmaterial, Karten, Tipps beim Verkehrsamt
- Möglichkeit, auch zwischendurch Rast einzulegen – Gasthöfe, Cafés, Einkehrmöglichkeiten am Weg

5. Viele Einkehrmöglichkeiten und verschiedene Unterkünfte in allen Preiskategorien!

6. Erholung & Abwechslung

Man kann kombinieren: Radeln, Baden (*Badeseen*), Entspannen, Natur genießen, kleine Kultur-Stops (z. B. *Schloss Neubauern*) etc.

7. Familienfreundlich

Viele Touren sind relativ leicht und die Wege oft kindgerecht. Der Innradweg bietet sichere Abschnitte, entspannte Fahrten und schöne Zwischenstopps.

8. Naturerlebnis & Ruhe

Nicht so überlaufen wie manch andere touristischen Ziele! Ideal, wenn man mehr Natur und Ruhe sucht. Die Umgebung bietet viel unberührte Landschaft.

9. Kulturelle & lokale Highlights

Man entdeckt regionale Besonderheiten: alte Ortskerne, lokale Brauchtümer, traditionelle Gasthöfe und einen historischen Mühlenweg, ein Geschichtspfad in 18 Stationen.

Allgemeines zum Ort: www.nussdorf.de



Rechts: Das Nußdorfer Ortsbild ist geprägt von Mühlen und Wasserrädern.





Wasserburg am Inn

Die Perle am Inn

Wasserburg am Inn beeindruckt mit seiner einzigartigen Lage. Die Stadt im Norden des Chiemsee-Alpenlandes liegt zu 7/8 vom Inn umgeben auf einer Halbinsel. Der mächtige Alpenstrom und das gegenüberliegende Steilufer umarmen die mittelalterliche Altstadt und sorgen für ein tolles Panorama. Prächtige bunte Patrizierhäuser mit ihren Laubengängen, die im elften Jahrhundert entstandene Burg, verwinkelte Gassen, ausgewählte Geschäfte und kleine Cafés laden zum Flanieren und Verweilen ein.

Werden Besucher und Bewohner Wasserburgs gefragt, was sie an dieser Stadt schätzen, dann geraten sie ins Schwärmen: Südländisch, weltoffen, quirlig, kulturbeggeistert, multikulturell, sportlich, historisch, natürlich, lebenslustig und wunderschön. Einfach ein liebenswertes Fleckchen Erde. Die historische Altstadt ist von einer Innschleife umgeben und zeichnet sich durch farbenfrohe, gut erhaltene Bürgerhäuser aus, die ihr

ein sehr ansprechendes und urbanes Flair verleihen. In den Laubengängen pulsiert das Leben, flanieren Einheimische und Gäste unter den Arkaden, kaufen ein, feiern oder ratschen ein wenig in den Gassen. Obwohl die Stadt nur rund 13.000 Einwohner hat, ist sie ein wichtiges wirtschaftliches und kulturelles Zentrum der Region. Die Kulturszene ist lebendig, mit Veranstaltungen wie Vorstellungen im Theater Wasserburg und Konzerten, die oft in historischen Kellern wie



Kaffeepause in der Hofstatt in Wasserburg.

dem Gimplkeller stattfinden. Bei der Burg Wasserburg handelt es sich um eine ehemalige Stadtburg auf einem Felskamm. Die Anlage entstand im 11. Jahrhundert zusammen mit einem Dorf auf einer kleinen Halbinsel in einer Flussschleife des Inn.

Und für Radler gibt es hier alles, was das Herz begehrt: In Wasserburg finden Sie mehrere Fachgeschäfte und Werkstätten, die Fahrradservices anbieten. Am Parkplatz am Gries wurde eine Radservicestation errichtet. Der Ort liegt als Knotenpunkt an vielen schönen (Fern-) Radwegen, z.B. Innradweg oder Mozart-Radweg. Für E-Biker ist die Voralpenlandschaft perfekt. Nachfolgend die Highlights der schönsten Radwege in der Region Wasserburg am Inn:

Wasserburg am Inn ist schon wegen der gut erhaltenen mittelalterlichen Altstadt immer einen Besuch wert.



Radurlauber finden in der städtischen Touristinfo im historischen Rathaus alle relevanten Informationen.



Innradweg

Zwischen Kufstein und Rosenheim nimmt der Inn Abschied von den Alpen und fließt nun durch die für das oberbayerische Alpenvorland typische Hügellandschaft. Weiter geht es durch die malerischen Städte Wasserburg und Mühldorf zum weltbekannten Wallfahrtsort Altötting. Der Innradweg ist in beiden Richtungen beschildert, zwischen Kufstein und Passau sogar auf beiden Seiten des Flusses.

Panoramaweg Isar-Inn

Der Panoramaweg Isar-Inn bietet dem Radwanderer eine attraktive Verbindung von München nach Wasserburg am Inn. Die Route endet in Wasserburg an der Roten Brücke über den Inn. Durch die in wenigen Kilometern parallel verlaufende Bahnlinie ist jederzeit eine Weiterfahrt mit der Bahn möglich.

Panoramaweg Inn-Salzach

Der Panoramaweg Inn-Salzach führt von Wasserburg aus über Trostberg weiter nach Tittmoning an die Salzach und bildet damit in Fortführung zum Panoramaweg Isar-Inn eine durchgängige Radwegeverbindung von München bis an die österreichische Grenze.

Mozarttradweg

Auf einer Erlebnisfahrt durch eine atemberaubende Natur- und Kulturlandschaft zwischen Chiemsee, Chiemgau, Berchtesgader Land bis ins Land Salzburg begeben Sie sich mit dem Rad auf die Fährte des Genies Mozart und tauchen ein in die Zeit des großen Komponisten. Auf den Reisen Mozarts nach Paris und London, oder aber auch nur nach München und Augsburg war Wasser-



Radfahrer blicken über den Inn auf die Halbinsel.

burg eine regelmäßige Durchreise- oder Aufenthaltstation. Der hier ansässige Komponist und Organist Johann Sebastian Diez war auch Betreiber vom Gasthof „Goldener Stern“. Ihn verband eine Freundschaft mit Mozarts Vater. Literarisch verarbeitet und damit bekannt ist nicht nur die zwangweise Ruhepause wegen eines Radbruchs im „Goldener Stern“ im Jahre 1763, sondern auch das angeblich erste Orgelspiel des jungen Mozart unter Einbeziehung des Pedals auf der Orgel in der Stadtpfarrkirche St. Jakob.

Wasserburger Radrundweg

Auf Sie warten auf diesem Weg u. a. Bauern, die Ihnen die Landwirtschaft in ihren verschiedenen Ausprägungen zeigen, die Ihnen bodenständige Brotzeiten auftischen, die Ihnen ihre Erzeugnisse in ihren Hofläden oder auch auf den beiden Bauernmärkten anbieten und die Sie zu Übernachtungen einladen. Selbstverständlich sind Sie auch auf den Landgasthöfen am Wege gerne gesehen. In-

teressant wird für Sie auch die Besichtigung einer der beiden Klosterkirchen, der schönen Dorfkirchen oder der drei Schlösser am Weg.

WasserRadlWege Salz-Schleife

Rund 1200 Kilometer werden von WasserRadlWegen insgesamt abgedeckt, sie erstrecken sich über drei Hauptschleifen durch ganz Oberbayern. Die drei Teilrouten machen sich dabei die regionalen Besonderheiten zu eigen: Im Norden ist der Radweg geprägt von Hopfen & Bier, im Südosten stehen das Salz und im Südwesten Kunst & Kultur im Fokus. Zentraler Dreh- und Angelpunkt aller Touren ist München. Aber unabhängig auf welcher Schleife man sich befindet, das Wasser ist ein steter Begleiter. So können Radler auf allen Streckenabschnitten besondere Wassererlebnispunkte entdecken und genießen.

In Wasserburg a. Inn ist alles erhältlich, was der Radfahrende benötigt. Infos unter: www.wasserburg.de/fahrradservice

Das Sauerland

Graveln bis ans Limit

„Sauerland, mein Herz schlägt für das Sauerland ...“ Der Sauerland-Song hat definitiv einen gewissen Kultstatus und das nicht nur regional. „Wo die Misthaufen qualmen, da gibt's keine Palmen.“ Stimmt! Aber für Radler ein Eldorado.

Das Land der 1000 Berge erfreut sich einer immer größeren Beliebtheit. Wer die Schönheit dieser Mittelgebirgsregion in Südwestfalen und, je nach Definition, zum Teil auch in Hessen hautnah erleben will, für den ist eine ausgiebige Rad-Tour genau das Richtige. Das Sauerland ist ja bekannt für seine endlosen „Forstautobahnen“. Vom coolen Tag mit Freunden auf den Singletrails am Hennesee bis zur erlebnisreichen Gipfel-Tour rund um Winterberg – fast alles ist möglich. Ob Mountainbiker, Rennradfahrer oder Genussradler – das Sauerland bietet für jede Kondition die richtigen Touren.

Das Hochsauerland ist ein Paradies für Gravelbike-Enthusiasten. Eingebettet in die malerische Mittelgebirgslandschaft, geprägt von dichten Misch- und Nadelwäldern sowie über 2700 Erhebungen über 400 Meter, ermöglicht diese Region sowohl auf Asphalt als auch auf Schotter ein unvergessliches Fahrerlebnis. Abwechslungsreiche Routen, knackige Anstiege und lange Abfahrten prägen die Region. Die Strecken des Rothaargebirges sind dabei besonders anspruchsvoll und locken sowohl



Das Sauerland eignet sich perfekt für ausgedehnte Touren auf dem Mountainbike.

FOTOS: PAUL MASUKOWITZ (2) / RALF SCHANZE



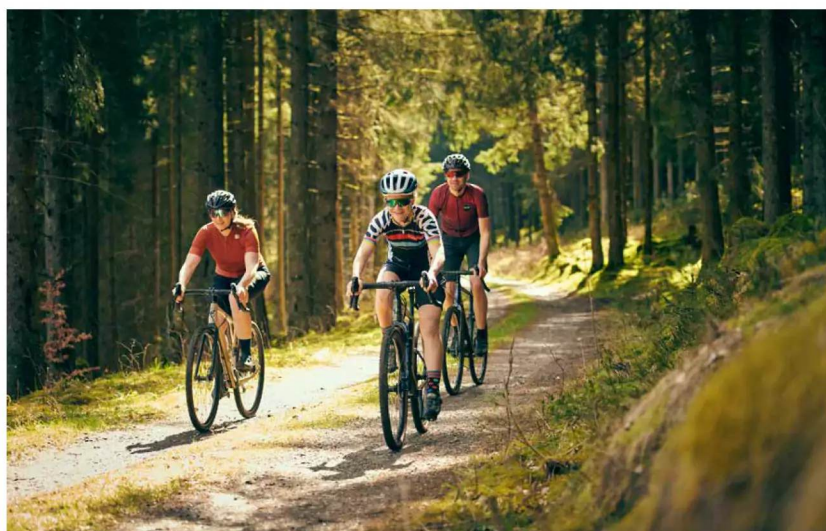
Wer auf Naturerlebnis, schmale Trails und Schotterwege abseits der befahrenen Straßen steht, ist im Sauerland bestens aufgehoben.

fortgeschrittene Fahrer als auch Einsteiger, die ihre Technik perfektionieren möchten.

Graveln im Sauerland

Gravelbiken ist voll im Trend, erfreut sich immer größerer Beliebtheit und hat sich zu einem echten Lifestyle entwickelt. Wer auf jede Menge Naturerlebnis, schmale Trails und Schotterwege abseits der befahrenen Straßen steht, ist im Sauerland bestens aufgehoben und findet in der Bike Arena Sauerland optimalen Bedingungen für puren Fahrspaß. Von leichten Einsteigertouren bis hin zu anspruchsvoll fordernden Strecken mit Höhenmetern satt ist bei der Bike Arena Sauerland alles dabei. Aber nicht nur das Terrain wechselt sich auf den ausgesuchten Tourenvorschlägen stetig ab. Auch die Landschaft mit ihren spektakulären Aussichten, den prägnanten Gebirgskämmen und den vielen Highlights entlang der Strecken sorgen für ein kurzweiliges Gravel-Erlebnis mit echtem Suchtfaktor.

Auf den richtigen Mix kommt es an! Mal geht es unterwegs rasant um Kurven, dann wieder entspannt durch die Wald- und Wiesenlandschaft des Sauerlands und weiter mit Vollspeerd den nächsten Anstieg hinauf. Egal ob gleich mehrtägiges Bike-Abenteuer oder einfach nur erlebnisreiche Feierabendtouren zum Auspowern – die Gravelstrecken der Bike Arena Sauerland haben für



jeden Fahranspruch genau das richtige Angebot parat. Denn Gravelbiken bedeutet Freiheit, Abenteuer, Abwechslung in einer beeindruckenden Naturkulisse.

Der wohl bekannteste Berg des Sauerlandes steht im Mittelpunkt einer anspruchsvollen, aber sehr schönen Gravel-Runde: Den 842 Meter hohen Kahler Asten gilt es gleich zu Tour-Beginn zu bezwingen. Danach führt die Strecke bis Hallenberg lange bergab, bevor es über das Franzosenkreuz wieder zurück bergauf nach Winterberg geht.

Die Berge und Täler des Sauerlandes sind zudem ideale Schauplätze für jede Art des Mountainbikens. In Winterberg und Umgebung gibt es eine Reihe von Angeboten, die auch auf Mountainbiker zugeschnitten sind. Hunderte Kilometer ausgewiesene Biketouren, aufgeteilt in unterschiedliche Schwierigkeitsgrade, sind im Angebot. Das Dach des Sauerlands hat es in sich – hier gibt es sogar Touren auf Alpenniveau.

Winterberg ein Rad-Highlight

Winterberg gilt als Hochburg des Radsports. Mit 600 km ausgeschilderten Radwegen,

Ob für Mountainbiker, Rennradfahrer oder Gravelbiker – kaum eine Region in Deutschland bietet eine so große Auswahl wie das Sauerland. Nicht ohne Grund zählt die Bike Arena Sauerland in der Radsportszene zu den absoluten Hotspots.



dem größten Bikepark Deutschlands, einem Trailpark, zahlreichen Radsport-Events und einer ausgezeichneten Infrastruktur ist das nachvollziehbar. Anfänger und Familien, Trail-Junkies und sportliche Mountainbiker, Rennradfahrer und Genussradler sind in der wunderbaren Landschaft unterwegs und genießen die atemberaubenden Fernblicke von den Berggipfeln des Sauerlandes.

Der Trailpark Winterberg vervollständigt das Bike-Vergnügen. 40 Kilometer Streckennetz, davon 20 Kilometer flowige Trails, die von leicht bis schwer klassifiziert sind. Der Trailpark Winterberg bietet vorwiegend familientaugliche Runden, aber auch Touren mit knackigen Anstiegen und Abfahrten für

Ausdauernde. Bis hin zu fahrtechnisch anspruchsvollen Trails ist alles vorhanden. Unzählige herrliche Ausblicke gibt es auf dem „Dach“ des Sauerlands, dem Land der 1000 Berge.

Völlig entspannt

Aber es geht auch flach und völlig entspannt. Die sogenannte „Henneseeschleife“ des SauerlandRadrings schließt die Lücke zum bekannten RuhrtalRadweg. Die Schleife verläuft auf 40 entspannten Kilometern ohne große Steigungen durch das malerische Wennetal bis zum Ruhrtal, vorbei an der Kreisstadt Meschede und dem Hennesee. Die ca. 14 km lange Strecke einmal um den Hennesee herum eignet sich für alle, die

einen gemütlichen Tag am See verbringen möchten. Dazu eine Runde mit dem Personenschiff, ein kurzer Abstecher zum Sinnepfad oder auch ein Sonnenbad in den Badebuchten – und nebenbei die Landschaft per Rad entdecken.

Besonders beeindruckend hier: die imposante Himmelstreppe, die über 333 Stufen den Hennedamm hinauf bis zur Dammkrone führt und von dort einen wundervollen Ausblick über die Kreisstadt und den Hennesee mit seinem glasklaren Wasser bietet. Und auch in der Dämmerung weiß die Himmelstreppe dank der Beleuchtungsinstallation zu überzeugen. Für eine längere Pause eignen sich wiederum die zahlreichen, malerischen Badebuchten. Während die einen entspannt die Sonne genießen, nutzen die anderen die Zeit für ein erfrischendes Bad.

Unzählige Möglichkeiten

Flussradwege, Bahntrassen und Themenrouten auf insgesamt mehr als 3000 Kilometer bieten jede Menge Abwechslung und mit den zahlreichen Bett+Bike-Betrieben wird das Rad-Erlebnis perfekt. Auf die Touren der Radwelt Sauerland, den RuhrtalRadweg und die Lenneroute folgte der SauerlandRadring. Meist auf ehemaligen Bahntrassen unterwegs und den „Fledermaustunnel“ als Höhepunkt – das ist der SauerlandRadring. Über 50 Kilometer führt sie durch die schönen Dörfer des Schmallenberger Sauerlandes und der Ferienregion Eslohe.


Die Schönheit des Sauerlands liegt in seiner abwechslungsreichen Natur.



Für Tourenradler ist der SauerlandRadrिंग als Drehscheibe des Radfahrens im Sauerland der ideale Einstieg, um die Region mit dem Rad zu entdecken. Wo einst Dampflok über die Gleise schnauften, kommt heute kein Radler mehr aus der Puste. Größtenteils auf alten Bahntrassen angelegt, verbindet er die Orte Finnentrop, Eslohe, Schmallenberg und Lennestadt und bereitet großen Spaß mitten in der schönen Natur.

Und wer sich doch lieber auf die Unterstützung durch Motorkraft des E-Bikes verlässt, hat entlang der Streckenführung an zahlreichen Stationen die Möglichkeit, seine Akkus wieder aufzuladen, während man sich in einem der Gasthöfe oder Cafés ein leckeres Gericht schmecken lässt oder bei einem guten Stück Kuchen und Kaffee die Umgebung auf sich wirken lässt.

Alles vorbereitet

Das Sauerland mit seinen gezählten 271 Bergen über 400 Meter ist eine im wahrsten Sinne des Wortes ausgezeichnete Raddestination. Radfahrer – vom Genussfahrer bis zum ambitionierten Sportler – finden hier ihr Eldorado. Der öffentliche Personennahverkehr hat sich auf die Bedürfnisse von ihnen in der Region eingestellt. Der „Freizeitbus“ bringt Radler zu den schönsten Ausflugszielen der Region. Für ein tolles Rad-Vergnügen im Sauerland ist also alles vorbereitet. 

BURCHARD FORTH



Das sind tolle Aussichten: Urlauber finden im Sauerland nicht nur herrliche Panoramablicke, sondern im Sommer wie im Winter ein riesiges Aktiv-Angebot.





HERE WE GO!

GRAVEL STAGE RACE
17 - 19 JULY 2026

3RIDES
GRAVEL WINTERBERG

**Termin Freitag bis Sonntag,
17.-19. Juli 2026**

Ort Winterberg, Hochsauerland
Etappen 3RIDES Gravel Stage
Race mit drei Stages
Formate: Einzelstarts, Etappen-
und Gesamtwertung; optionale
Teilnahme an einzelnen Rennen.
UCI Gravel World Series Finale
am Sonntag als offizielles Quali-
fikationsrennen zur WM in
Nannup (Australien)

Weitere Infos
www.3rides.de/winterberg

3RIDES Gravel Winterberg 2026

Neues Radsport-Highlight im Sauerland

Vom 17. bis 19. Juli 2026 feiert 3RIDES Gravel Winterberg Premiere – mit drei Etappen, anspruchsvollen Strecken und dem Finale als Teil der UCI Gravel World Series. Austragungsort ist die bekannte Sport- und Ferienregion Winterberg im Sauerland.

Nach vier Jahren in Aachen und Umgebung zieht das Gravel-Event von 3RIDES ins Hochsauerland. Mit dem neuen Konzept soll das Wochenende in Winterberg nicht nur sportlich fordernd, sondern auch abwechslungsreich werden. Das Programm umfasst ein dreiteiliges Etappenrennen mit Zeitfahren, Marathon-Stage und dem UCI-Qualifikationsrennen sowie ergänzende Graveltouren ohne Zeitmessung über Distanzen von 100, 150 und 200 Kilometern.

Neue Destination, neues Konzept

Mit der Verlagerung nach Winterberg erweitert 3RIDES sein Konzept um ein echtes Etappenrennen – eine Kombination aus sportlichem Anspruch und Gravel-Feeling. Die Region gilt mit ihrem dichten Netz an Schotter- und Waldwegen als idealer Schauplatz für das Format. Laut Veranstalter soll Winterberg damit seine Rolle als Ganzjahres-Destination im Outdoor-Tourismus weiter stärken.

Gravel pur im Sauerland

Winterberg gilt seit Jahren als Hotspot für Wintersport und Mountainbiking – das neue Gravel-Wochenende soll diese Tradition fortsetzen und um eine weitere Facette ergänzen. Der Fokus liegt klar auf unbefestigten Wegen, landschaftlich reizvollen Passagen und einem Format, das ambitionierte Racer ebenso anspricht wie Hobbyfahrerinnen und -fahrer. Wer lieber ohne Zeitdruck unterwegs ist, kann bei den drei Rides über 100, 150 oder 200 Kilometer die Region auf eigene Faust erkunden.



FOTOS: RALF SCHANZE

Sehenswerte Orte im Sauerland



Atta-Höhle

Die Atta-Höhle, auch bekannt als Attendorner Tropfsteinhöhle, gilt als eine der größten und schönsten Tropfsteinhöhlen nicht nur im Sauerland, sondern von ganz Deutschland. Sie liegt rund 12 Kilometer westlich von Lennestadt. Jährlich besuchen circa 350.000 Gäste die Atta-Höhle, was diese Tropfsteinhöhle zu einem sehr wichtigen Wirtschaftsfaktor für Attendorf macht. Entdeckt wurde die Höhle im Jahr 1907 von Steinbrucharbeitern und noch im gleichen Jahr für den Tourismus erschlossen. Die bis derzeit bekannte Gesamtlänge beläuft sich auf rund 6600 Meter, davon sind etwa 1800 Meter für Touristen zugänglich. Neben zahlreichen Sinterfahnen mit Namen wie „Ionische Säule“ oder „Eisbär“ warten farbenprächtige Stalaktiten und Stalagmiten auf die Besucher.

Besucherbergwerk Bestwig-Ramsbeck

Das Besucherbergwerk Bestwig-Ramsbeck befindet sich unweit der Orte Meschede und Olsberg im Sauerland. Der Besucher begibt sich auf eine Entdeckungsreise unter Tage. Anschaulich präsentiert das Museum die Sauerländer Bergbaugeschichte.

Mit Schutzkleidung und einem Grubenhelm ausgestattet, fährt der Besucher mit der Grubenbahn etwa 1300 Meter in den Stollen hinein. Hier unten herrschen dauerhaft etwa zehn bis elf Grad Celsius. Deshalb ist eine warme Kleidung erforderlich. Es gibt Workshops für Kinder sowie Grubenlight-Dinner und stimmungsvolle Konzerte in der Maschinenhalle.

Biggesee

Der Biggesee ist, malerisch eingebettet in eine idyllische Naturlandschaft, das ganze Jahr über ein beliebtes und attraktives Urlaubsziel im Sauerland. Auf dem Biggesee verkehren mit der MS Westfalen und mit der MS Bigge zwei Fahrgastschiffe, zudem sind dort beliebte Wassersportarten wie Tauchen, Angeln, Segeln, Surfen oder Rudern möglich. Zahlreiche Rad- und Wanderwege rund um den Stausee laden zu einer Entdeckungsreise in die reizvolle Umgebung ein. Beim Strandbad „Waldenburger Bucht“ wurden vor einigen Jahren etwa 1500 Tonnen Sand aufgeschüttet und anschließend zu einem schönen Beachclub mit einer Größe von rund 7000 Quadratmetern umgebaut.

„Skywalk“ in Willingen

Der „Skywalk“ in Willingen, eine majestätische Hängebrücke im Herzen des Sauerlands, ist zweifellos ein Ort, der Abenteuerlustige und Naturliebhaber gleichermaßen begeistert. Mit einer stattlichen Länge von 665 Metern und schwindelerregenden 100 Metern Höhe ist diese Brücke eine der längsten Hängebrücken der Welt. Sie bietet eine atemberaubende Aussicht auf das malerische Sauerland. Doch das eigentliche Highlight ist der Blick auf die Mühlenkopfschanze, die als die größte Skisprungschanze der Welt gilt und mit ihrer imposanten Größe und Architektur beeindruckt. Diese Verbindung zwischen Sport und Natur macht den „Skywalk“ Willingen zu einem einzigartigen Ausflugsziel.

Karl-May-Festspiele

Alte Winnetou-Wiederholungen im Fernsehen gucken, kann jeder. Aber die Karl-May-Klassiker hautnah mitzerleben, das ist dann schon eine ganz andere Hausnummer. Jeden Sommer kann man in Lennestadt-Elspe bei den Karl-May-Festspielen in den Wilden Westen eintauchen. Auf der 100 Meter breiten Naturbühne sorgen über 60 mensch-

liche Darsteller, viele Pferde und massenweise Explosionen für tolle Live-Unterhaltung.

Rothaarsteig

Der etwa 156 Kilometer lange Rothaarsteig ist ein im Jahre 2001 eröffneter Fernwanderweg. Man wird am Quellgebiet der Ruhr und der Lenne vorbei und durch tolle Waldgebiete geführt. Im Rothaargebirge sind mit Erhebungen über 800 Meter die höchsten Berge der Region zu finden.

Hennesee

Am nördlichen Rand des Naturparks Sauerland-Rothaargebirge liegt der idyllische Hennesee in der Nähe von Meschede. Im Bereich der Hennetalsperre laden die Berghäuser Bucht, im Osten bei Mielinghausen der „Strand“ und die Badestelle des Knaus Campingparks am Vorstaubecken zum Baden ein. Badegäste nutzen auch gerne das Beachvolleyballfeld oder leihen sich ein Stand Up-Paddle-Board.

Weitere Infos

Sauerland-Tourismus e.V.
Johannes-Hummel-Weg 1,
57392 Schmallenberg
E-Mail: info@sauerland.com
www.sauerland.com

Weihnachtsgeschenke für Radfahrer

Frohes Fest!

Alle Jahre wieder: Socken, Duschgel, ein Gutschein – nett gemeint, aber schnell vergessen. Einfallslosigkeit unterm Weihnachtsbaum sorgt selten für echte Begeisterung. Doch wie wäre es dieses Jahr mit einem Geschenk, das nicht nur überrascht, sondern wirklich ins Schwarze trifft?

FOTO: UNSPLASH, JESHOOOTS.COM

Adidas Eyewear Anemos Light S

Das Modell Anemos Light gibt es als „S-Variante“ auch für schmalere Gesichtsformen. Die ultraleichte Multi-sport-Sonnenbrille bietet dank Halbrahmen, großem Shieldglas und effektiven Belüftungsöffnungen zuverlässigen Schutz, ein weites Sichtfeld und klare Sicht. Verstellbare Nasenpads sorgen für hohen Tragekomfort, das rot verspiegelte HD-Glas verfügt über hochwertige Beschichtungen gegen Wasser, Fett & Co. und liefert starke Kontraste. Kompatibel mit optional erhältlichen Clip-Ins zur Sehkorrektur. **Preis: 165 Euro | www.adidas.de**





Chiba BioXCell Air

Kurzfingerhandschuh für kurze und lange Touren. Mit einer Oberhand aus elastischen, luftdurchlässigen Materialien für perfekte Passform und gute Belüftung. Die Innenhand aus Airmesh ist ebenfalls optimal belüftet. Das Besondere ist jedoch die spezielle BioX-Cell-Polsterung, das 2-stufige, anatomische Gelkissen verhindert zuverlässig das Einschlafen der Hände. Die Gelpolster reduzieren zudem den Druck auf den Ulnar-Nerv sowie den Handwurzelkanal, um Beschwerden zu verhindern. Inkl. Ausziehhilfe, verstärktem Daumenbereich und Frotteedaumen. Erhältlich in fünf Farben, Größen: 6/XS – 12/3XL, **Preis: 42 Euro | www.chiba.de**

Busch + Müller Core Highbeam

Der Core Highbeam von Busch + Müller bietet echtes Fernlicht mit 100 Lux Lichtleistung. Das Lichtfeld öffnet sich über die Hell-Dunkel-Grenze nach oben und macht die Nacht zum Tage. Per Bluetooth-Taster „Blucon“ am Lenker lässt sich das Fernlicht sicher aktivieren. Der Akku hält bis zu 18 h und lädt in nur 1,5 h per USB-C. Für optimale Kühlung sorgt ein Aluminium-Kühlkörper. Praktisch: 1500 mAh können unterwegs als Powerbank genutzt werden. Der Scheinwerfer ist nachhaltig konzipiert und auch für hängende Montage geeignet. **Preis: 119,90 Euro | www.bumm.de**



Schwalbe Klik Valve Umrüstset

Das Schwalbe Klik Valve Umrüstset macht das Aufpumpen endlich stressfrei. Ideal als kleines Weihnachtsgeschenk für alle – mit Ventil und Pumpenkopfadapter. Warum dieses Geschenk begeistert: Es geht ganz einfach per Klick: Pumpe aufsetzen, klicken, fertig. Danach abziehen – ohne Luftverlust. Der Pumpenkopfadapter passt in aktuelle Pumpenköpfe, normale SV-Pumpen funktionieren (ohne Klick). Alternativ: Schwalbes Butylschläuche mit vorinstalliertem Klik Valve – so ist das Rad sofort einsatzbereit. **Preis: 13,95 Euro | www.schwalbe.com**

WD-40 Specialist-Fahrrad-Pflegeset

Das WD-40-Specialist-Fahrrad-Pflegeset enthält alles Nötige: einen Fahrradreiniger, einen Kettenreiniger und ein Kettenspray. Der WD-40-Specialist-Fahrrad-Reiniger wirkt schnell und hinterlässt ein gutes Reinigungsergebnis. Mit dem WD-40-Specialist-Fahrrad-Kettenreiniger können Fett, Öl, Schmutz sowie Ablagerungen schnell und einfach von der Kette entfernt werden. Das WD-40-Specialist-Fahrrad-Kettenspray verringert Reibung und Verschleiß und verlängert dadurch im besten Fall die Lebensdauer der Kette. **Preis: 42,49 Euro | www.wd40.de**





ZEICHNUNG: MICHAEL HÜTER

Lisas Wunschzettel

Oh du gefährliche Fahrbahn-Zeit

Was? Das Jahr ist schon wieder fast um? Herrje, wo ist denn nur die Zeit geblieben? Saß ich nicht gerade noch bei flirrender Hitze im Sattel, die Gedanken frei, frisch geschnittenes Gras in der Nase, das Säuseln der Hummeln um mich herum? Die Sonne kitzelte meine Nase und blendete mich, sodass ich mir die Sonnenbrille etwas tiefer ins Gesicht ziehen musste.

Kurzes T-Shirt, kurze Hose, ein Eis im Stadtpark.

Und jetzt? Ständig düster, Nieselregen, gefühlte sieben Schichten Kleidung, Helmmütze, dicke Handschuhe. Der Eismann ist seit Wochen schon in Apulien, seine Eisdiele am Eingang zum Stadtpark ist dunkel, die Fenster sind mit Zeitungspapier verklebt. „Wir heißen Sie wieder willkommen ab dem 15. April!“ steht dran. Dabei ist er doch weg, ich bin immer noch hier.

Keine Ausreden

Vielleicht haben Sie es gemerkt. Ich habe ein bisschen den Herbst- und Winterblues. Ja, ich gebe es zu. Fahrradfahren im Sommer macht auch mir mehr Spaß als im Winter. Ich höre trotzdem nicht auf damit. Weil es auch jetzt für mich am praktischsten, einfachsten und schnellsten ist. Meine Wege sind kurz, meine Kleidung optimiert. Es spricht nichts dagegen, auch jetzt in die Pedale zu treten.

Okay, fast nichts. Denn natürlich ist es im Winter noch einmal eine ordentliche Schneeschippe gefährlicher für uns Radfahrer als im Sommer. Denn wir sind weniger gut zu sehen – selbst beleuchtet wie ein Weihnachtsbaum. Noch weniger Auto-, Bus- und Lastwagenfahrer rechnen mit uns, sind entsprechend unaufmerksamer. Dazu kommt wahlweise glitschiges Laub, Eis und Schnee oder einfach ein Falschparker auf dem Radweg.

Okay, letzteren gibt es zwölf Monate im Jahr. Trotzdem ärgern sie mich im Winter noch mal extra. Denn genau jetzt kann ich jeden Meter Radweg, und damit ein Minimum an Sicherheit, besonders gut gebrauchen. Sicherheit, klar. Sicher kann ich sein. Nämlich, dass ausgerechnet da, wo ich dem Falschparker ausweichen muss, entweder eine tiefe Pfütze ist, ein Laubhaufen oder eben ein korrekt geparktes Auto, die gibt es ja zum Glück auch noch.

Mein Wunschzettel für 2026

Ich will aber nicht nur meckern. Das hebt weder meine Laune noch macht es meine Fahrt sicherer. Darum habe ich, wie es gute Tradition ist zu dieser Zeit, einen Wunschzettel formuliert. Ich hoffe, er wird erhört, denn Sankt Nikolaus höchstselbst wird es schwer haben, seine Geschenke zu verteilen. Denn auch ein Rentierschlitten findet aktuell keinen Parkplatz in der Innenstadt. Der heilige Mann kann vielmehr froh sein, wenn er nicht von wild gewordenen Autoposern in den Straßengraben abgedrängt wird.

Mein Wunschzettel:

- Schenke jedem Autofahrer einmal das beklemmende Gefühl, als Radfahrer mit fünf Zentimetern Abstand überholt zu werden.
- Setze in jedes Straßenbauamt mindestens einen passionierten Radfahrer.
- Eine Fahrradstraße in jeder Stadt im nächsten Jahr.
- Tempo 30 in allen Innenstädten: Was Helsinki schafft, sollte Hildesheim auch können.
- Sichere Fahrradparkplätze für jeden Bahnhof und jede Innenstadt.
- Fahrradstellplätze in jedem Zug.
- Echte Kontrollen der Gehweg- und Radwegparker.
- Wirklich pannensichere Reifen, die auch zerdepperten Bierflaschen auf dem Radstreifen standhalten.
- Einen ersten komplett fertigen Radschnellweg in Deutschland.
- Wenigstens einen einzigen kompetenten Verkehrsminister.
- Diese schicke, kleine, schillernd leuchtende Fahrradklingel und das dazu passende wunder-schöne Fahrradtrikot.

Das ist wirklich ein Wunschzettel. Ein Wirklichkeitszettel ist es ganz und gar nicht. Außer vielleicht das mit der Fahrradklingel. Und weil ich das weiß, zieht mich die Liste direkt wieder rein in meinen Herbst- und Winterblues. Weil ich aber nicht traurig enden will, der Advent nicht nur die Zeit der Wünsche, sondern auch die der Gedichte ist, schließe ich mit einem Sonett.

Ein Radler rollt – Advent, die Stadt vibriert,
vom Glühwein warm, vom Stau so frostig schwer.
Ein SUV kommt dicht – noch dichter her,
der Seitenspiegel küsst ihn ungeniert.

Am Radweg parkt ein Lieferdienst verziert
mit „Frohe Fahrt!“ – doch steht er quer.
Der Radler flucht, halb Mensch, halb Rentier mehr,
vom Bordstein springend, leicht des Lebens irr.

Die Autos rauschen, wie die Engel singen,
nur dass ihr „Hosanna“ nach Diesel klingt.
Der Helm glänzt rot, ein Reifen will zerspringen,

das Christkind flieht, weil's selbst kaum durch hier dringt.
Und unterm Tannenbaum, so schön geborgen:
„Ein Wunder: Ich bin heut nicht gestorben.“

Ich wünsche Ihnen und all Ihren Liebsten frohe Weihnachten und ein friedliches, fröhliches, unfallfreies 2026!

Ihre Lisa Lässig



Vorschau auf
die nächste

Rad fahren

Ab
27. Februar
im Handel

Im Bahnhofskiosk,
im gut sortierten Zeitschriften-
handel, bei kompetenten
Fahrradhändlern!



FOTO: GIDEON HEEDE

TEST Räder für 2026

In der ersten Ausgabe des Jahres wird es wie immer bunt bei uns:
Wir testen eine Vielfalt an neuen Rädern aus allen Gattungen.
Ob City, Trekking, Cargo oder Sport – für alle ist etwas dabei.

TEST Klickpedale

Klickpedale versprechen eine effizientere Kraftübertragung und sind somit für alle Vielfahrer interessant. Doch welche Unterschiede gibt es? Ein Test aktueller Modelle.

REISE Im Riesengebirge

Radtourismus und Riesengebirge? Das ist eine sehr gute Idee! Die Region hat 400 km Radwege auf dem Gebiet des Nationalparks und weitere 300 km im Vorland zu bieten. Wir sind begeistert.

Testen Sie uns!

Mini-Abo (3 Hefte) nur 20,00 €
Mehr unter Tel.: +49 (0) 89-416 15 40-0
E-Mail: service@bva-bikemedia.de

Radfahren 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
Grundlach Gruppe Bielefeld.

REDAKTIONSKONTAKT

www.radfahren.de
Facebook: www.facebook.com/RadfahrenMagazin
Leserbriefe an: service@bva-bikemedia.de

CHEFREDAKTION

Johanna Nimrich (JN)

PRODUKTIONSLEITUNG / CvD

Jörg Gleichmar

TEST- UND TECHNIKLEITUNG

Georg Zeppin (GZ)

REDAKTION DIESER AUSGABE

Burchard Forth (BF), Tobias Jochims (TJ), leitender Redakteur,
Stephan Kümmel (SK), Florian Storch

FOTOREDAKTION

Gideon Heede

LEKTORAT

Burchard Forth, Antje Anabtwi

LAYOUT

Studio Martin Kaumanns, Cécile von Bock und Polach

DANKE AN DIE MITARBEITER DIESER AUSGABE

Michael Hüter, Erwin Kratzer, Rainer Kunze,
Manuela Mathar, Benedikt Sperl, Michael Ziegler

MARKETING & VERTRIEB

Jochen Rabe

MEDIABERATUNG

Fabian Morlock · T +49 (0)152-18 85 05 59
fabian.morlock@bva-bikemedia.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2026.

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

Radfahren erscheint mit jährlich sieben Ausgaben. Erhältlich an
Kiosken, im Bahnhofskiosk, in ausgewählten Zweiradfachgeschäften,
in unserem Online-Shop unter shop.bva-bikemedia.de und
direkt über den Kundenservice (auch Nachbestellungen).

Einzelpreis: **PRINT** 8,20 Euro (bei Versand
ab Kundenservice zzgl. 2,- Euro Versand); **DIGITAL** 6,50 Euro
Miniabo: **PRINT** / **DIGITAL** 3 Ausgaben faire 20,- Euro (nur Inland)
Jahres-Abo: **PRINT** / **DIGITAL** 7 Hefte für 55,- Euro (Inland);
55,- Euro zzgl. 30 Euro Porto (Ausland); **DIGITAL** 40,- Euro.
Alle Preise inkl. der gesetzlichen MwSt. Bei Nichterscheinen
(höhere Gewalt) besteht kein Ersatzanspruch.

NACHDRUCK

Nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags

DRUCK

Vogel Druck und Medienservice GmbH, 97204 Höchberg



Aus Aktualitätsgründen kann es zu Themen-
verschiebungen und -streichungen kommen.

Kompetenz in Sachen Rad: Der Verlag
BVA BikeMedia produziert noch diese Magazine:

RennRad **elektroRad** **RadMarkt**

Die ganze Welt des Radsports in einem Magazin



TESTS, TOUREN, TRAINING & MEHR

- Rennräder & Gravelbikes ausgiebig getestet
- Trainingspläne & Ernährungstipps
- Top-Ziele, Traum-Touren & Radmarathon-Reportagen
- Spezials: Tour de France, Trainingstipps, Gravelräder
- Als Print-Magazin oder digital. Abos jederzeit kündbar

ANGEBOTE, RABATTE & INFORMATIONEN



www.radsport-rennrad.de/magazin



Foto: Jens Scheibe

LUMOS

**Ultraleicht.
Intelligent.
Für die Stadt
gemacht.**

Nyxel

Der neue Lumos Nyxel ist unser leichtester Helm aller Zeiten – kaum spürbar, aber immer sichtbar. Mit smarter 360°-Beleuchtung und Crash Detection.

- › Flexfit Anpassungssystem mit Einstelrad, horizontale & vertikale Verstellung
- › 4 Belüftungsöffnungen
- › Größen: S (52–56 cm), M (55–59 cm), L (58–63 cm)
- › Gewicht: ca. 350 g (Größe S)
- › Vorne & hinten integrierte LEDs mit Blink- und Leuchtfunktionen
- › Erhältlich auch mit Mips® und Quin® Crash Detection für zusätzlichen Schutz



quin

✧ SUPPORT ME ✧

🙏 Hope my post useful for you, if you want support me please following one of the ways:

👛 **Buy or Renew Premium Account**

👉 Rapidgator: <https://rapidgator.net/account/registration/ref/49023>

👉 Nitroflare: <https://nitroflare.com/payment?webmaster=194862>

⚠️ Note: Please DON'T turn on VPN when making payment.

💖 **Donate Directly**

USDT (TRC20):

[TFniVipHpFsPVrUHBLsvkZJV4Mjj1MUz96](#)

DOGE (Doge Network):

[DCfVVnvNaVtxQbWyfpWsihbGnvpkuYdtJS](#)



🌟 **Every little support helps me to keep going and create more content.**

💖 **THANK YOU SO MUCH!** 💖
