

aktiv
Rad
fahren
6
2020

aktiv **Rad** fahren

TEST: FÜR ALLTAG & TOUR

Die Golf-Klasse: Trekkingräder bis 1399 Euro

AUF DEM PRÜFSTAND

Was taugt meine Scheibenbremse?

JANINE STEEGER: IHR LEBEN NACH RTL



„Nachhaltig leben
ist kein Verzicht!“

Genuss, Geschichte, Geborgenheit
Liebliches Taubertal



Regeln pro Sicherheit

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

schon vor der Corona-Krise deutete es sich an: Wir Radfahrer sind wieder wer. Mit viel Engagement entwickelten Rad-Experten und Politik gemeinsam die neue, fahrradfreundliche StVO – ein Regelwerk, das uns Radfahrer und die neuen Mobilitätswirklichkeiten ernst nimmt. Ja, der Radverkehr hat zugenommen, gerade jetzt in Corona-Zeiten satteln viele um, entdecken, wie entspannt der Weg zur Arbeit sein kann, wie gut die tägliche Extra-Fitness tut, dass sich Einkäufe in Seitentaschen transportieren lassen. Nicht nur im Kofferraum.

Mehr Fahrräder auf den Straßen bedeuten auch eine bessere Infrastruktur? Da hapert es noch an vielen Stellen. Aber ein Blick auf das Regelwerk der StVO-Novelle zeigt, dass es uns Radfahrer im Verkehr sicherer macht. Hier mal meine Top-5-Liste:

Endlich präziser: der Überholabstand. Bisher war in der StVO ein Mindest-Überholabstand verankert. Zukünftig müssen Autofahrer 1,5 Meter Platz zum Radfahrer einhalten – auch zu solchen, die mit Anhängern unterwegs sind. Außerorts sind es zwei Meter.

Mein Lieblings-Thema 1: Nebeneinander fahren ... dürfen wir, wenn der Verkehr dadurch nicht behindert wird. Gegenseitige Rücksichtnahme ist somit gefragt. Übrigens war das Nebeneinanderfahren schon immer erlaubt: in einem Radfahrer-Verbund ab 16 Personen.

Wir sind besser und früher zu sehen! Die Erweiterung des Parkverbots an Kreuzungen sieht vor, dass parkende Fahrzeuge nun acht statt fünf Meter entfernt von Einmündungen/Fahrbahnkreuzungspunkten parken müssen, wenn ein Radweg die Straße begleitet. Das verbessert

die Sichtbeziehungen deutlich. Apropos Abbiegen: Weil Abbiegeunfälle mit LKWs meist gravierend enden, müssen diese künftig dabei Schrittgeschwindigkeit einhalten, wenn mit Radfahrern und Fußgängern zu rechnen ist. Da der Gesetzgeber Schrittgeschwindigkeit aber mit „bis zu 11 km/h“ definiert, was zügigem Tempo beim Joggen entspricht, ist das für mich noch zu schnell.

Liebings-Thema 2: Die Mitnahme von Erwachsenen ist erlaubt, wenn die Fahrräder baulich dafür geeignet sind – es muss also auf das Mehrgewicht zugelassen sein und eine spezielle Sitzvorrichtung besitzen.

Wahrscheinlich wird es ewig dauern, bis sich herumgesprochen hat, dass man auf Radwegen nicht halten oder gar parken darf. Scherzle g macht, das ist schon längst so. Neu ist aber, dass Autos und LKWs auch auf Schutzstreifen nicht mehr halten dürfen. Machen sie es trotzdem und behindern dadurch Radfahrer – wenn wir also ausweichen oder bremsen müssen –, sind 70 Euro fällig und es gibt einen Punkt in Flensburg. Übrigens, ein parkendes Fahrzeug auf dem Radfahrstreifen ist eine Gefährdung, da wir Radfahrer nicht einfach auf den Gehweg ausweichen dürfen, wenn der Radweg blockiert ist.

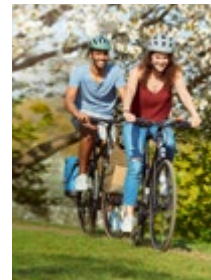
So und jetzt steige ich aufs Rad und fahre zum Einkaufen. Danke StVO, dass ich mich dabei künftig sicherer fühlen kann. Gegenseitige Rücksichtnahme vorausgesetzt.



Daniel O. Fikuart, Chefredakteur



Vorbeiklicken & liken: www.facebook.com/aktivRadfahren
aktiv Radfahren auf der Website: www.radfahren.de
Newsletter bestellen: www.radfahren.de/newsletter



TITELFOTO

Gideon Heede

RÄDER

VSF Fahrradmanufaktur
T-500 + Scott Sub Sport
10 Men

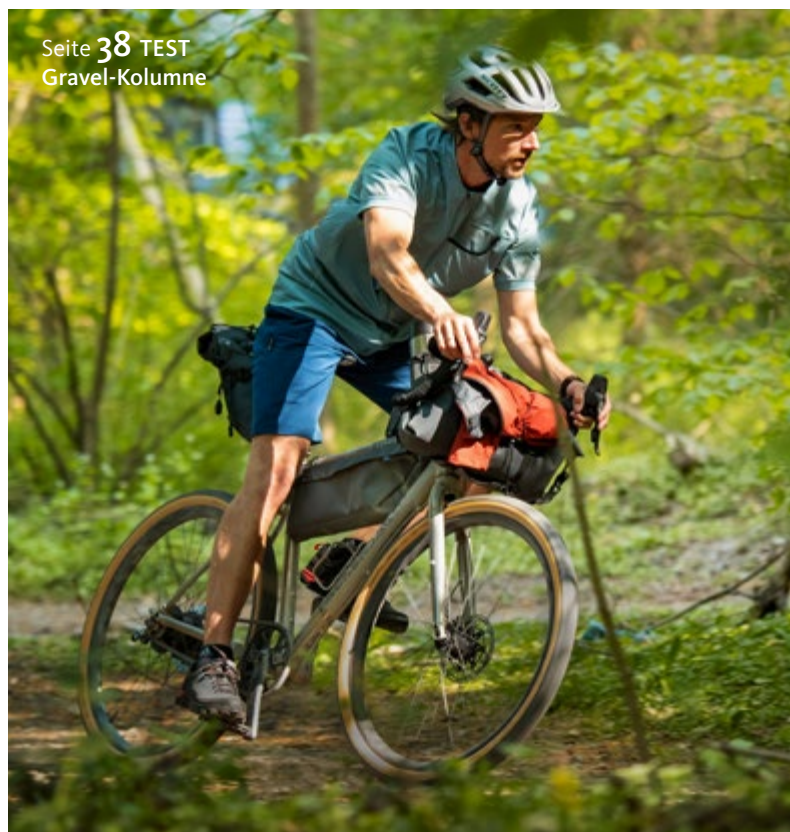
AUSSTATTUNG

Abus, Brooks,
Ortlieb, Scott

Trekkingräder im Test

Seite 22

FOTO: GIDEON HEEDE



Seite 38 TEST
Gravel-Kolumne

FOTO: GIDEON HEEDE



Seite 54 TEST
Scheibenbremsen

FOTO: DANIEL O. FIKUART



Seite 100 SERVICE
Navigation mit Radkarten

FOTO: THOMAS FROITZHEIM

Inhalt

Test & Technik

GUTE LAUNE GARANTIERT 6 Trekkingräder bis 1399 Euro im Test	22
UNBEGRENZTER FAHRSPASS Neue Serie: Faszination Gravel; Teil 1	38
DAUERTEST 2020 Spannende Räder im Dauereinsatz	44
SCHEIBENBREMSEN IM TEST Schöner entschleunigen	54
HANDSCHUHE Schutz und Komfort: 10 Paare im Test	62
THEORIE & PRAXIS Empfehlenswerte Produkte für Radfahrer.....	68
MONTAGESTÄNDER Im Test: 15 Modelle von 99 bis 330 Euro	82
TREND-THEMA CARGOBIKES Ausprobiert: Pinion eBullitt-Lastenrad	88

Reportage

UMSTIEG AUTO AUFS RAD Erleben Sie, was Catharina Niggemeier erfährt	74
NACHHALTIG LEBEN IST EIN GEWINN! RTL-Moderatorin Janine Steeger im Interview	92

Service

AUF BIEGEN UND BRECHEN 30 Jahre Prüfinstitut Velotech in Schweinfurt	48
GANZKÖRPER-TRAINING Serie „fit & gesund“: Ran an die TRX-Bänder	80
TOUREN MIT KARTEN PLANEN UND LESEN Papier statt digital – hat auch Vorteile	100

Reise

SO SCHÖN IST ES BEI UNS! Radregionen in Deutschland	16
DIE ZAHME SEITE DES KAISERS Genuss-Region Kaiserwinkl	106
DIE SCHÖNSTEN DEUTSCHEN SEEN Das perfekte Rad-Vergnügen	116
DAS LIEBLICHE TAUBERTAL 5-Sterne-Tour mit vielen Gesichtern	124

Rubriken

Editorial.....	3
Rund ums Rad.....	8
Leserforum.....	14
Bezugsadressen	96
Kleinanzeigen	98
Impressum.....	98
Reise-News	110
Vorschau	130



FOTO: TV LIEBLICHES TAUBERTAL / PETER FRISCHMUTH

Radfahren in Deutschland

So schön ist es bei uns!



Seeluft genießen

Der Norden: Endlose Weiten, aber auch: Gegenwind! Eine tolle Herausforderung, sich der steifen Brise an Nord- und Ostsee entgegenzustemmen. Und Radfahren im Norden ist mehr als nur Flachland. Die ersten Ausläufer des Mittelgebirges fordern unsere Waden. (SK)

*Zwei Meere,
Mittelgebirge, die Alpen.
Schroffe Felsen, kristall-
klare Seen und Industrie-
kultur: Deutschland hat
viel zu bieten.*

Wälder und Höhen

Das Herz der Bundesrepublik bilden seine Mittelgebirge. Mindestens 33 zählt das Bundesamt für Naturschutz. Keines gleicht dem anderen. Von den tiefen Wäldern des Bayerwalds bis zu den offenen Weiten der Rhön, vom schroffen Erzgebirge bis zur lieblichen Vulkaneifel reicht die Bandbreite. Auch die Höhen unterscheiden sich enorm. Ragt der Schwarzwald fast 1500 Meter auf, misst der Spessart nur 586 Meter. (SK)



FOTO: OLIVER FRANKE




FOTO: TOURISMUSVERBAND OSTBAIERN/ANDREAS MEYER



Gute Laune garan

Test: 6 Trekkingräder von 999 bis 1299 Euro. Danach weitere bis 1399 Euro.



Die Räder eignen sich für sportliche Touren, Pendeln und Alltag. Ihre Rahmen sind hochwertig verarbeitet und sie werben mit attraktiver Technik um die Gunst der Käufer. Genug Argumente, um das Radfahren auf ihnen fröhlich zu genießen. Der Blick über die magische 1000 Euro-Preisgrenze lohnt sich definitiv.

tiert

Eintausend Euro, das ist so eine mächtige Preisschwelle. Davor schrecken viele Kunden und viele Hersteller zurück. Und auch im dreistelligen Bereich gibt es viele attraktive Angebote. Aber, es lohnt sich, über das Geld nachzudenken. Die PreisLeistungsverhältnisse sind weiterhin sehr attraktiv. Mit zunehmendem Einsatz von Oberklasse-Produkten werben die Räder um die Gunst der Käufer.

So sind Preis und Leistung attraktiv

Mit 999 Euro, also offiziell sogar noch unter der Tausender-Marke, markiert das Rush-hour von Raleigh hier den Einstieg und bietet dafür ein Paket, das einen näheren Blick lohnt. Die Cloppenburg setzen komplett auf Shimanos Mittelklasse-Komponenten der Deore-Gruppe. Außer der Schaltung rangiert auch die Bremsanlage auf dem Niveau. Mit dem Fokus auf eine Gruppe bietet das Rad ein solides, sehr preisattraktives und rundes Paket. Es müssen keine Highlight-Produkte mit günstigeren kompensiert werden. Auch das etwas teurere, stählerne T-500 der VSF Fahrradmanufaktur kann mit der kompletten Deore-Baugruppe reizen. Die anderen Räder über der Grenze bieten zunehmend Oberklasse-Technik mit Shimanos XT-Logo. Die Rechnung bezahlt man allerdings – wie schon angedeutet – mit dem einen oder anderen günstigeren Bauteil an anderer Stelle. Etwa Hinterradnaben, Scheinwerfer, Sattel, oder Bremsen. Das funktioniert und hält alles gut bis sehr gut, schafft aber eine Qualitätsspanne zugunsten optischer Verkaufsargumente, die man durchaus hinterfragen kann. Auf der Gegenseite kann man auch von punktueller Investition profitieren, wenn sie sinnvoll ist. Wie etwa bei Scott und Drössiger, beide für 1299 Euro, die mit der Rock Shox Paragon Silver und Gold die momentan besten Federgabeln im Trekkingsektor anzubieten haben.

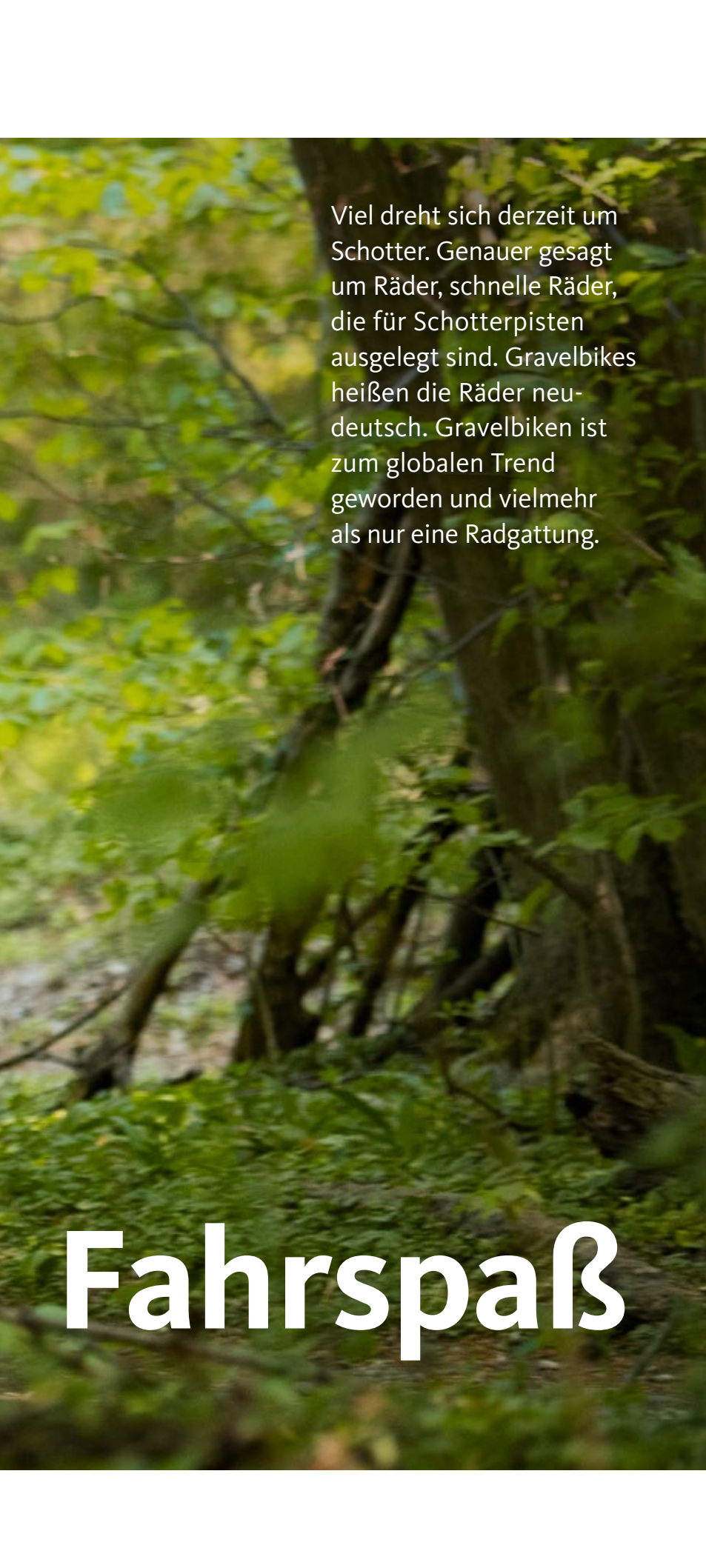
Sportliche Tourer mit viel Komfort

In Sachen Komfort, und Ergonomie, können aber auch die anderen vier Kandidaten punkten. Die Räder eignen sich durch die Bank zwar für Alltag, Pendeln und sportlichere Touren, sind aber nicht übertrieben straff gebaut, also noch gut komfortabel. Das entspannteste Rad in dieser Runde ist das RRaymon Tour-Ray 5.o. Raleigh Rushhour und Diamant sind klar sportlicher, agiler, dynamischer. Groß, wendig und kräftiger sportlich sind die Räder von Scott und Drössiger. Sie bieten zudem durch die sehr guten Federgabeln exzellenten



Unbegrenzter

Mehrteilige Serie: Faszination Gravel, Teil 1



Viel dreht sich derzeit um Schotter. Genauer gesagt um Räder, schnelle Räder, die für Schotterpisten ausgelegt sind. Gravelbikes heißen die Räder neu-deutsch. Gravelbiken ist zum globalen Trend geworden und vielmehr als nur eine Radgattung.

Fahrspaß

FOTO: GIDEON HEEDE

Angefangen hat es mal mit „einfach abbiegen“: Rennradfahrer, denen die Straße zu langweilig geworden war – wie nachvollziehbar! – wollten auch mal durch den Wald fahren, statt immer nur außen herum. Aber anstatt sich ein Mountainbike oder Crossrad zuzulegen, haben sie eine neue Radgattung erschaffen, die sowohl auf der Straße als auch im leichten Gelände, Schotterwege zum Beispiel, funktioniert. Und dabei immer noch sehr leicht und sehr sportlich ist. In Nordamerika ist der Trend entstanden und natürlich schon ein ganze Weile hip, während er erst allmählich und dann ganz plötzlich in die Welt und nach Europa schwappte.

So ist auch längst eine Vielfalt entstanden. Gravelbiker bewegen sich auf schlanken und auf breiten Reifen, auf klassischen 28- und auf modernen, wendigeren 27,5-Zoll-Pneus. Für Rennradfahrer eigentlich ein Unding. Aber mit der Radgattung ist auch ganz neues Lebensgefühl und damit eine ganz neue Fangemeinde entstanden. Staub als Erfüllung sozusagen. Auf allen möglichen Wegen, breiten wie schmalen, die noch nicht unbedingt ein Mountainbike erfordern, quälen sich Graveler glücklich durch die Natur. Mal sportlicher, schneller, mal komfortabler und mal mit Gepäck. Auch hier hat sich ein neues Schlagwort, eine neue Gattung etabliert: Bikepacking – sozusagen der Huckepack-Trend des Gravelbikes.

Mit all diesen Aspekten beschäftigen wir uns in drei Folgen in dieser und den beiden nächsten Ausgaben:

Teil 1 zeigt die technische Bandbreite auf, samt Test zweier unterschiedlicher und doch sehr ähnlicher Räder: Es treten die Schwestermodelle Falkenjagd Aristos CR Gravel (Titan) und Rennstahl 853 Gravel (Stahl) gegen- und miteinander an.

Teil 2 beschäftigt sich mit der Frage: Was ziehe ich an, wenn ich Stunden oder Tage im „Outback“ auf dem Rad verbringe? Wenn es heiß, staubig, windig oder kalt und nass sein kann?

Teil 3 widmet sich dem Bikepacking: Wo, wie und womit bringe ich mein kleines oder großes Gepäck unter, wenn es keinen Gepäckträger gibt und ein Rucksack nicht gewünscht ist.

Lassen Sie sich doch einfach vom Gravel-Trend anstecken!

SCHÖNER ENTSCHLEUNIGEN

11 Scheibenbremsen von 180 bis 974 Euro im Vergleichstest

FOTO: RADWERK FAHRADAGENTUR

Bremsen sorgen für Kontrolle und Sicherheit. Trotzdem schenken ihnen die meisten Radler kaum Beachtung. Zu Unrecht! Welches Modell ordentlich zupackt und gleichzeitig handsam ist, zeigt der Test.

Eine oft gehörte Frage beim Radkauf: „Hat das Rad eine XT-Schaltung?“ Gemeint ist das XT-Schaltwerk, auf das die Kundschaft stark achtet. Die Bremsanlage? Egal. Dabei sorgt diese doch für eine kontrollierte Entschleunigung und damit Sicherheit. Ein Grund mehr, aktuellen Scheibenbremsen auf den Zahn zu fühlen.

Zum Test sind Bremsen geladen, die an Fitness-, Cross-, Trekking-, Reiserad und Mountainbike eine gute Figur machen. Die Big-Player im Erstausrüstergeschäft (Neuräder) sind Magura, Shimano, Sram und Tektro. Als Edelschmiedes gelten Hope und Trickstuff. Die Underdogs: BrakeForceOne, Hayes, TRP.

Vorarbeit ist wichtig!

Bevor die Bremsen an Gabel und Rahmen angebaut werden, sollten die Aufnahmen und Adapter mit einem Spezialwerkzeug plan-

gefräst werden. Der Grund: Meist befindet sich Lack auf Rahmen und Gabel, wodurch die Bremse nie perfekt zur Bremsscheibe ausgerichtet ist. So montiert, liegen die Beläge schief auf, schleifen, quietschen und verschleiben schneller. Beim Arbeiten an Bremsanlagen sollte zudem mit der nötigen Sorgfalt und mit passendem Spezialwerkzeug gearbeitet werden. Wer etwa Beläge mit dem Schraubenzieher auseinander drückt oder Schrauben ohne Drehmomentschlüssel anzieht, riskiert Schäden, die später unnötige Kosten verursachen. Bevor mit falschem Werkzeug oder gefährlichem Halbwissen an der sicherheitsrelevanten Bremsanlage gearbeitet wird, raten wir: Lieber ab zum Händler!

Was muss eine Bremse können?

Erstmal müssen Montage und Wartung einfach von der Hand gehen. Auf Tour ist dann wichtig, dass der Bremshebel angenehm in der Hand liegt, die Bremse für gute Kontrolle fein dosierbar ist, eine ausreichende Bremskraft anliegt und die Bremse auch unter hoher Belastung nicht ausfällt. Dazu haben wir den Test in einen Prüfstand- und Praxistest geteilt, um die Probanden bestmöglich miteinander vergleichen zu können.

Bei der Montage setzen alle Hersteller beim Bremssattel auf den Postmount-Standard. Dieser ist einfach und schnell montiert, zudem kann der Bremssattel über ein integriertes Langloch genau zur Bremsscheibe ausgerichtet werden. Beim Bremshebel sind

sogenannte Flip-Flop-Modelle von Vorteil, da sie ohne Umbau wahlweise rechts oder links montiert werden können (BFO, Hayes, Magura, Sram). Wichtig ist dies etwa bei Mountainradfahrern, die mit der rechten Hand das Vorderrad abbremsen.

Zur Anpassung an individuelle Vorlieben lässt sich an jeder Bremse die Hebelweite zum Lenker justieren. Ohne Werkzeug ist das bei BFO, Hayes, Hope, Shimano XT, Sram und TRP möglich. Mit der Druckpunktverstellung wird geregelt, ob die Bremse schneller oder später anspricht. Zu finden bei BFO, Hayes, Hope und Sram. Und bei der Leitungsverlegung schwören Ästhetiker auf drehbare Leitungsanschlüsse am Bremssattel, weil diese die Bremsleitung optimal ausrichten. Dieses Feature fehlt leider bei Magura MT Sport, Shimano Deore, Tektro und Trickstuff.

Damit eine Bremse auf Dauer ihre Arbeit einwandfrei verrichtet, gehören Wartung und Service dazu. Hier spielt das Bremsmedium eine wichtige Rolle, denn im Radbereich gibt es aktuell vier verschiedene Typen, die untereinander nicht kompatibel sind! Bremsflüssigkeit (DOT) wie im KFZ-Bereich setzen Hayes, Hope und Sram ein. Vorteil von DOT: weltweite Verfügbarkeit in hoher Qualität, günstiger Preis, ein hoher Siedepunkt und das Binden von Wasser. Nachteile: Es unterliegt Alterungserscheinungen, sollte daher jährlich getauscht werden. Seine korrosiven Eigenschaften greifen Oberflächen

Tipps & Tricks



1. Nur wenn Gabel- und Rahmenaufnahmen plangefräst sind, steht der Bremssattel perfekt zur Bremsscheibe!



2. Das richtige Werkzeug ist für Arbeiten an der Bremse sehr wichtig. Top: Triple-B-Tool von Trickstuff für 19,90 Euro.



3. Beim Spülen und Entlüften der Bremsanlage am besten auf das Original-Entlüftungsset des Herstellers setzen.



4. Piffig: Maguras Transportsicherung bietet sieben Funktionen auf kleinstem Raum. Ist bei jeder Magura dabei!



5. Farbtuning: 6 Farben bei Klemmschellen und 12 Farben am Bremssattelcover machen jede Magura zum Unikat.



Greif zu!

Im Test: 10 kurze Handschuhe zwischen 25 und 40 Euro

Handschuhe sind nicht nur ein modisches Accessoire. Beim Radfahren schützen sie die Hände bei einem Sturz, dämpfen Vibrationen, verbessern den Halt am Lenkergriff und reduzieren den Druck auf die Hände. Wir haben zehn Kurzhandschuhe für die Tour ausprobiert.

Sehe ich eine Hand, erblicke ich den Inbegriff von Menschlichkeit“, sagt Neil Shubin, Paläontologe und Evolutionsbiologe. Und tatsächlich: Unsere Hände sind wahre Multifunktionswerkzeuge. Der Homo sapiens konnte erst zu dem werden, was er ist – durch seine Hand. Auch das Radfahren ist eine Tätigkeit, welche nicht nur Beine, sondern auch die Hände fordert. Bis zu 25 Prozent unseres Körpergewichtes stützen wir dabei auf den Händen ab. Wir greifen den Lenker fest – um mit den Händen sanfte Lenkbewegungen auszuführen, um im Gleichgewicht zu bleiben. Wir fühlen Schalt- und Bremshebel ohne hinzublicken und dosieren bei einer Bremsung gefühlvoll die Handkraft. Und manchmal fühlen wir noch etwas anders. Nämlich Schmerzen.

Rund 80 Prozent aller Radfahrer geben an, schon mal Probleme mit den Händen gehabt zu haben. Die meisten berichten von



Wir testeten die Handschuhe an einem ungefederten Lastenrad. Hier sind hohe Lenkkräfte und starke Lenkerkontrolle bei gleichzeitig sanfter Lenkerführung und guter Polsterung gefragt.

Taubheit und eingeschlafenen Fingern. Druck, Erschütterungen und Handstellung können die Nerven reizen, welche durch die Hand führen. Das ist zum einen der Ulnar-Nerv, der an der Außenseite der Handinnenflächen entlang die beiden kleinen Finger versorgt. Ist der Druck zu hoch, beginnen diese taub zu werden und einzuschlafen. Zum anderen verläuft ein Nervenpaar inmitten des Handgelenks durch den sogenannten Karpaltunnel. Ein breiter oder wenig gekröpfter Lenker kann die Handgelenke „nach innen“ abwinkeln lassen. Dann sind Daumen, Zeige-, und Mittelfinger von Schmerzen betroffen.

Gute Handschuhe schützen vor diesen Problemen. Gute Handschuhe können aber noch mehr. Bei einem Sturz verringern sie Verletzungen. Sie nehmen den Schweiß von der Handinnenfläche auf. Und sie verbessern den Halt am Lenkergriff. Handschuhe mit Polsterungen reduzieren Erschütterungen und Vibrationen. Die Last des Körpergewichtes wird abgefedert. Und last but not least kann man sich mit dem „Wisch-Daumen“ den Schweiß von der Stirn wischen.

Unsere Testkandidaten mussten diese oft gegensätzlichen Anforderungen in der Praxis erfüllen. Bequemes An- und Ausziehen und

Tipps & Tricks



Worauf achten: Beim Kauf heißt es, die Handschuhe in der richtigen Größe auszuwählen und dabei auf seine individuellen Eigenarten (z.B. einschlaefende Hände) einzugehen. Nach jeder Fahrt empfiehlt es sich, falls notwendig, groben Schmutz zu entfernen, die Handschuhe bei Raumtemperatur zu trocknen und wie alle anderen Sportartikel pfleglich aufzubewahren.



Wie pflegen: Alle Handschuhe sind in der Regel bei 30 Grad waschbar. Es empfiehlt sich eine Handwäsche, um den Klettverschluss zu schonen. Bei Lederhandschuhen ist hierbei etwas Vorsicht geboten, da Leder zwar waschbar ist, aber gepflegt werden muss.



Wie trocknen: Wie bei den meisten Sportartikeln ist es ratsam, auch die Handschuhe nach dem Waschen oder nach einer Regenfahrt flach ausgelegt und bei Raumtemperatur zu trocknen. Hohe Temperaturen, direkte Sonneneinstrahlung oder gar Trocknen im Wäschetrockner sind zu vermeiden.



*Neue Serie:
Umstieg vom Auto aufs E-Bike*

Tschüss Auto, hallo E-Bike

An Silvester werden oft gute Vorsätze für das neue Jahr formuliert. Bei unserer freien Mitarbeiterin Catharina Niggemeier war es die Frage: Ist es möglich, sämtliche Wege mit dem Rad zu machen, konsequent auf das eigene Auto zu verzichten? In unserer neuen Serie „Umstieg vom Auto aufs E-Bike“ nimmt sie uns mit. In ihr neues Leben.



FOTO: GIDEON HEEDÉ

Catharina Niggemeier leitet seit 25 Jahren eine PR- und Kommunikationsagentur in München. Für sie ist Bewegung essenziell. Das Thema Nachhaltigkeit beschäftigt sie sehr und ist für sie auch privat ein Schwerpunkt.

Natürlich ist mein Leben genauso einzigartig wie Ihres. Bestimmt sind meine Erfahrungen, die ich in den kommenden Monaten mit Ihnen teile, nicht 100-prozentig passend zu Ihrer Lebenssituation. Aber vielleicht sind einige meiner Erfahrungen auch übertragbar auf Sie. In Teilen, vielleicht? Also los.

Weil wir in der Redaktion eine Serie planen, in der mein Umstieg vom Auto aufs Fahrrad im Mittelpunkt steht, darf ich mich kurz vorstellen: Ich heiße Catharina Niggemeier, bin knapp über 50 Jahre jung, lebe in einem Single-Haushalt. Den mir Lotte, eine lebhafteste Australian-Shepherd-Hündin, manchmal durcheinander wirbelt. In der Garage um die Ecke parkt mein Auto, ein 16 Jahre alter VW Golf 4.

Ich lebe nicht auf dem Land, wo mir ein konsequenter Umstieg vom Auto aufs Rad aufgrund der Infrastrukturen, des ÖPNVs und der größeren Entfernungen schwieriger erscheint. Sondern in der Großstadt. Genauer in München. Relativ zentral, mit dem Rad keine fünf Minuten zum Marienplatz. Wolfgang, mein Lebensgefährte, wohnt in sicherer Entfernung von mir: 30 Kilometer südlich, draußen am Starnberger See. Gut mit der S-Bahn oder per Rad zu erreichen – ein Anderthalb-Stunden-Workout, das ich schon mehrfach mit Trekkingrad und Rucksack praktizierte.

Beruflich betreibe ich eine kleine PR-Agentur. Meine Kunden kann ich mit dem Zug erreichen, was ich künftig noch verstärken will. Ebenfalls günstig für mich: Einige Hotels, die ich berate, bieten für ihre Gäste einen Abholservice am Bahnhof an. Diesen werde ich auch nutzen. Beides erleichtert den Abschied vom Auto. Meine Leidenschaft, das Bergsteigen, ist ebenfalls mit der Bahn machbar. Ok, an den Startpunkt zu kommen, meist ein kleiner Ausgangsort, ist nicht ganz einfach. Weil ich mehrmals umsteigen muss. Das kompensiere ich, indem ich früher starte. Ein in seiner Baugröße Zug-taugliches Rad können hier als Shuttle diener. Urlaub bedeutet bei mir eine mehrtägige Bergtour. Dafür brauche ich kein Auto.

Einkauf, Kunden-Besuche – ohne Auto? Das ganze Jahr über?

Doch es gibt Dinge des täglichen Lebens, die Fragen aufwerfen: Wie mache ich das



GUT AUFGEHOBEN

*Im Test:
15 Montageständer von 99 bis 330 Euro
zeigen, was in ihnen steckt.*

Pinion eBullitt Neodrives Z20

Autofrei —



— sorgenfrei



Am Testrad – einem Showbike des Getriebeherstellers Pinion – sorgt eine schicke Holzkiste für Stauraum. Importeur Bullitt-Bike.de hat aber auch eine ganze Menge Originalanbauteile im Angebot.

Das Pinion eBullitt ist ein besonderes Lastenrad: Als einziges mit dem wunderschönen Larry-vs-Harry-Rahmen aus Kopenhagen arbeitet bei ihm ein Tretlager-Getriebe zwischen den Kurbeln. Im Heck summt ganz leise ein Neodrives-Motor. In Kombination ergibt sich ein nahezu wartungsfreier Antrieb. Das Rad lässt uns das Auto vergessen.

Eines der abgedroschensten „Argumente“ gegen Fahrräder im Alltag lautet: „Damit kann ich keinen Einkauf transportieren.“ – Falsch! Denn wozu gibt es Lastenräder? Weiter geht's: „Mit so einem Transportrad kann ich aber unmöglich Touren fahren!“ – Na, dann nimm halt ein Bullitt! Im Ernst: Die moderne Interpretation des dänischen Klassikers ist nicht nur eine Designikone. Die Geometrie macht sie richtig sportlich und agil. Bleibt noch das Ding mit der Wartung. Das aber ist kein Problem: Der Antriebsstrang bedarf so gut wie keiner Pflege. Wer braucht da noch ein Auto?

Apfelweinexpress

In der hessisch-fränkischen Grenzregion wird traditionell Apfelwein getrunken. So, wie weiter südlich fast jedes Dorf seine Brauerei hat, gibt es hier an jeder Ecke eine Kelterei. Ins „Stöffsche“ kommt nur heimisches Streuobst. Das macht die Vielfalt aus: Jeder Apfelwein schmeckt anders. Jedes Jahr. Es lohnt sich also, durchzuprobieren. Die Wege im Spessart sind weit, das Terrain sehr wellig bis bergig. Ideale Testbedingungen also für ein Lastenrad.

Vom Fuße der ersten Erhebungen im Maintal geht es hinein ins Herz des hessisch-bayerischen Mittelgebirges. Das Bullitt ist auf dem Hinweg noch unbeladen. In der Ebene braucht dieses fast sportliche Rad keinen Motor: Die Unterstützungsschwelle – 25 Stundenkilometer – ist fürs Bullitt eh zu langsam. An der

FOTO: RALF GASER

Genuss-Region Kaiserwinkl

Die zahme Seite des Kaisers



FOTO: HEIKO MANDL



FOTO: HEIKO MANDL

Nicht unweit der hohen Gipfel des Kaiser-Massivs entfernt, wartet in der Region Kaiserwinkel eine traumhafte Auswahl an Radwegen, gemütlichen Einkehrmöglichkeiten und Kraftplätzen auf Genussradfahrer sowie E-Biker.

180 km wunderschöne Wege zum Radfahren, gemütliche Jausenstationen plus Plätze zum Entspannen warten auf Dich in der Region Kaiserwinkel. Viele Touristen lieben den beschaulichen Ort Kössen. Von hier aus ziehen sich die Radwege über die grünen Wiesen sowie Wälder durch die sanfte Alpenlandschaft oder Du kannst die Moorlandschaft an der Schwemm zwischen Walchsee und Rettenschöss entdecken. Für diejenigen, die sich etwas mehr anstrengen wollen, gibt es im Kaiserwinkel 125 km Touren, auf denen man die Leistung unter Beweis stellen kann. Eines der Highlights

der Region ist der Walchsee. Der wärmste Badensee Tirols lädt immer zu einer ausgiebigen Rast mit ganz viel Badespaß ein.

Die E-Bike Region – zwischen Kaisergebirge und Kitzbüheler Alpen

Die schönsten Seiten des Radfahrens – so genussvoll warst Du noch nie am Weg! Müheless radelst Du durch den Kaiserwinkel. Den Gegenwind im Gesicht und mit einem Lächeln auf den Lippen genießt Du eine unvergessliche Tour.

Mit eigenen Kräften, unterstützt durch ein E-Bike, legst Du auch weite Wege sowie steile Bergstraßen zurück. Es gibt sehr viel zu entdecken, denn der Kaiserwinkel ist Teil der weltweit größten E-Bike-Region: Die E-Bike Welt Kitzbüheler Alpen – Kaisergebirge umfasst ca. 1000 Kilometer Radwege, verbindet neun Tourismusregionen und 45 Orte im Tiroler Unterland. Mit modernsten Bikes hast Du eine Reichweite von über 100 Kilometer. Damit keine Grenzen gesetzt sind, kannst Du den Akku an vielen Stationen aufladen.

Der Walchsee – wärmster Badensee in Tirol

Eintauchen in einen der wärmsten Badeseen in Tirol. Mit bis zu 26 Grad Wassertemperatur

SERIE – TEIL 5

Radeln an den schönsten deutschen Seen

Das perfekte Vergnügen

Umrahmt von steil aufragenden Gipfeln und eingebettet in den sagenhaften Zauberwald, bietet der idyllische Hintersee im bayerischen Bergsteigerdorf Ramsau alles, was das Radler-Herz begehrt.

Diese Serie präsentiert Ihnen die schönsten Radwege an deutschen Seen. Wir nehmen Sie mit zu den „Großen“ wie Müritzer oder Bodensee, zu den „Eleganten“ wie Starnberger oder Schluchsee und zu den „Klassikern“ wie Baldeneysee oder Fränkisches Seenland. Aber wir stellen Ihnen auch Radel-Reviere an Seen vor, die nicht so bekannt sind. Die schönsten Radwege an Deutschlands Seen: Das ist Spaß und Genuss für die ganze Familie!

Wie viele Seen es in Deutschland genau gibt, können wir Ihnen nicht verraten, weil die Definitionen für einen See teils variieren. Für uns Radler besonders wichtig: In aller Regel werden die Seen von einem Netz an Radwegen umspannt, das unsere Radfahrerträume wahr werden lässt: Bestens ausgebaute und beschilderte Radwege abseits des Straßenverkehrs sind eher die Regel als die Ausnahme. Steigungen lassen sich mit einer geschickten Routenplanung oftmals komplett vermeiden oder auf ein moderates Maß reduzieren.

Sie finden in dieser Serie eine spannende Auswahl an Radtouren, die als wichtigstes Kriterium die Familienfreundlichkeit auszeichnen. Gut ausgebaute Radwege möglichst abseits des Straßenverkehrs, wenige bis keine Steigungen und eine gute Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz galt es herauszufiltern.

Wir haben versucht, die schönsten Radwege Deutschlands an Seen ausfindig zu machen und sie anhand einer Kurzbeschreibung darzustellen. Der überwiegende Teil der Routen ist als Rundtour ausgelegt, so dass die Rückkehr zum Start-Ort kein Problem darstellt.



Die 50 schönsten Radtouren an Deutschlands Seen

- Genussradeln pur an Deutschlands Seen
- mit gpx-Tracks der Touren zum Download
- Preis: 14,95 Euro
- JETZT AUCH ALS EBOOK

Die 50 schönsten Radtouren an Deutschlands Seen. Der Bestseller rund ums Rad ist erhältlich im Buchhandel oder unter:
www.fahrrad-buecher-karten.de oder
bestellung@bva-bielefeld.de

Haben Ihnen die Beschreibungen Appetit auf mehr gemacht? Sehr schön – die BVA hält zu allen beschriebenen Touren umfangreiches Material bereit. Mit ADFC-Regional- und -Radtourenkarten, mit Radwanderkarten und Spiralo-Karten sind Sie bestens ausgerüstet.

Wer einmal auf einem See-Rundweg unterwegs ist, wird nur wenige Probleme haben, den rechten Weg zu finden. Bei den meisten Radwegen ist zudem die Beschilderung so perfekt, dass man sich kaum verirren kann. Dabei gibt es sowohl regionale Radschilder als auch teilweise überregionale Hinweise auf Themen- und Wanderradwege. Eine gute Radkarte im Maßstab 1:75.000 (z.B. die ADFC-Regionalkarten der BVA) oder zumindest 1:150.000 (ADFC-Radtourenkarten) gehört aber immer ins Reisegepäck. Viel Spaß beim Radeln!

Das Liebliche Taubertal

Die 5-Sterne-Tour

Rothenburg ob der Tauber: Plönlein mit
Kobolzheimer Steige und Spitalgasse.

Sie lieben kulinarische, kulturelle und landschaftliche Genüsse? Ja, dann sind Sie im malerischen Taubertal exakt richtig. Doch neben mittelalterlichen Städtchen, gemütlichen Winzerdörfern und atemberaubender Natur hat diese Region noch jede Menge mehr zu bieten für uns Radler.



FOTO: TV LIEBLICHES TAUBERTAL/ PETER FRISCHMUTH

Keine Frage, im Taubertal zeigt sich Deutschland von seiner reizvollsten Seite. Hier macht es besonders viel Spaß, aufs Fahrrad zu steigen und Landschaft und Leute zu genießen. Wir haben uns für den Klassiker „Liebliches Taubertal“ entschieden. Und eines vorweg: Wir sind echt begeistert.

Radfahren im Taubertal ist die reizvolle Kombination aus grandioser Landschaft und herzlicher Gastfreundschaft. Die Region „Liebliches Taubertal“ ist im Süden durch Rothenburg ob der Tauber und im Norden durch den Main mit dem Städtchen Wertheim begrenzt. In diesem herrlichen Landstrich sind Fahrradfahrer immer und überall sehr willkommene Gäste, die die traumhafte

FOTO: FRANCESCO CAROVILLANO