

XXL-KAUFBERATER: Größter Test des Jahres

Elektro
Rad

Elektro

Rad

01
2025



DIE GROSSE KAUFBERATUNG FÜR 2025

**64 E-Bike-
Neuheiten
im Test**

LEICHT & KLEIN – ABER AUCH DRUCKVOLL?

**15 Minipumpen
im Praxistest**



WIR RÄUMEN AUF MIT BATTERIE-MYTHEN

**Brandgefahr durch
E-Bike-Akkus?**



DEUTSCHLAND € 10,00 • ÖSTERREICH € 11,00
BENELUX € 11,50 • ITALIEN € 13,50
SPANIEN € 13,50 • SCHWEIZ SFR 16,00
ISSN 0940-4929 • H 06768



**GROSSES GEWINNSPIEL: Räder im Wert
von über 40.000 Euro zu gewinnen**



Testalltag: Wenig Fluch, viel Segen

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

stolze 64 Testräder haben wir für den Großen ElektroRad-Test 2025 unter die Lupe genommen. Das ist (fast) Rekord! Seit 2017 gab es nicht mehr so viele angemeldete Räder im von uns liebevoll GERT genannten großen Jahresvergleichstest – mit Ausnahme des Corona- und Fahrradboom-Jahres 2021!

Die allerneuesten Pedelecs aus allen Kategorien mit der neuesten Technik zu testen, ist großartig. Einige der Räder sind so noch gar nicht im Handel erhältlich. Einige Einschränkung ist die verflixte Jahreszeit. Beispiel: Donnerstag, 9. Januar. Am Morgen zeigt das Thermometer sieben Grad, im Laufe des Vormittags steigt die Quecksilbersäule auf angenehme zwölf Grad. Die ersten beiden Testrunden verlaufen super, es scheint sogar die Sonne. Doch dann schlägt das Wetter um. Innerhalb von zwei Stunden sinkt die Temperatur auf leicht über dem Gefrierpunkt, Schneeregen setzt ein. Und vor mir stehen noch vier Räder, die ebenfalls gefahren werden wollen, nein müssen. Da bellt der innere Schweinehund schon ziemlich laut.

Trotzdem: Den Großen ElektroRad-Test umzusetzen, ist ein echtes Privileg. Denn am Ende des Tages freue ich mich, dass ich rund 120 Kilometer Rad gefahren bin, wenn auch sechsmal die nahezu gleiche Runde. Ich fri-

re, meine Regenbekleidung hat nicht überall dicht gehalten, meine Hosenbeine und Schuhe sind schlammverschmiert. Und doch bin ich glücklich. Das schafft so nur das Fahrrad, davon bin ich überzeugt.

Unser Testteam hat in den vergangenen Wochen genau hingeschaut, Akkus aus- und wieder eingebaut, Räder gewogen, sie über matschige Waldwege, laubbedeckte Radspuren und über Schlaglöcher und Bordsteinkanten gejagt. Wir haben Apps gecheckt, Displays im Hellen und Dunkeln betrachtet und die verschiedenen Motoren und Schaltungen verglichen. Packtaschen haben wir mit Gewichten vollgestopft, um Rahmensteifigkeit und das Fahrverhalten mit Gepäck zu simulieren, wir haben Hüttchen aufgebaut, um die Bremswege zu vergleichen. Das alles haben wir sehr gerne gemacht, um Ihnen voller Stolz den wohl größten Vergleichstest aktueller Pedelecs in Europa präsentieren zu können.

Viel Spaß beim Lesen!



A handwritten signature in blue ink that reads "Stephan Kümmel".

Stephan Kümmel, Redaktionsleitung

Inhalt

ElektroRad 1/2025

12 DURCHBLICK

- 14 **Großer ElektroRad-Test 2025**
Einführung: So testet ElektroRad
- 22 **Großer ElektroRad-Test – Trekking**
34 Räder in drei Kategorien
- 62 **Test: Minipumpen**
Praktische Helfer für unterwegs
- 68 **Großer ElektroRad-Test – City + Cargo**
23 Räder in fünf Kategorien
- 99 **Das große Gewinnspiel 2025**
Räder für mehr als 40.000 Euro zu gewinnen
- 100 **Service: Akku laden und lagern**
Rechtliche und praktische Tipps
- 108 **Großer ElektroRad-Test – Sport**
Sieben Räder in zwei Kategorien
- 120 **Großer ElektroRad-Test – Übersicht**
Alle Ergebnisse auf einen Blick
- 124 **Produkte ausprobiert**
Regenschutz, Jacke und mehr



TITELGESTALTUNG
Jörg Gleichmar
Adobe Stock



FOTO: GIDEON HEDE

14

GROSSER ELEKTRORAD-TEST 2025 – TEIL 1
64 Räder für Touren, Alltag und Sport

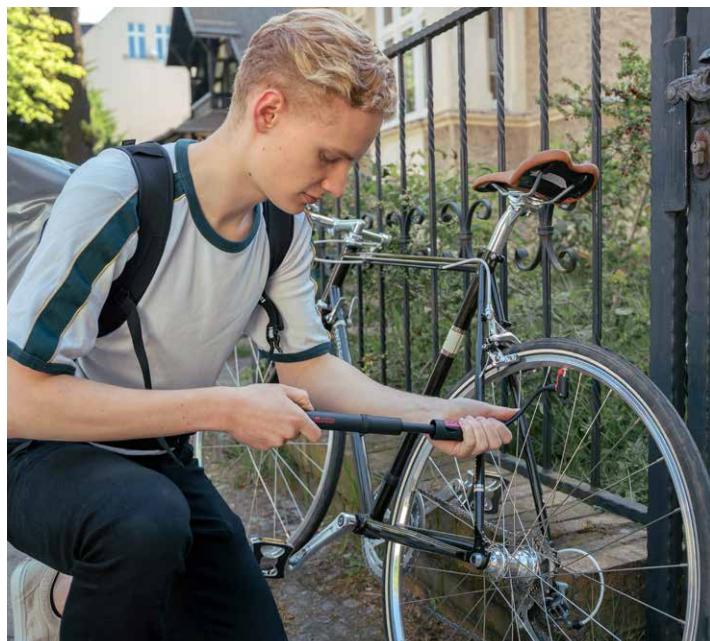


FOTO: CONTEC

62

TEST: MINIPUMPEN
15 Praktische Helfer für unterwegs



FOTO: THOMAS WIDERIN

132 REPORTAGE: RAD-WELTREISE

32.250 Kilometer langer Heimweg

126 EINBLICK

128 Interview: Christoph von Freydorf

Mit dem Rennrad von München nach Wacken

132 Ein langer Weg nachhause

Thomas Widerin fährt von Alaska nach Österreich

138 AUSBLICK

140 Reise-News

Top-Radreisetipps für 2025

148 Radeln nach Zahlen

Knotenpunktstouren im Emsland

154 Im Reich der Inka

Mit dem E-MTB durch Peru

160 E-MTB

162 E-MTB-News

Neues aus der Mountainbike-Szene

164 Service: Licht am E-MTB

Akkulicht für lange Touren

RUBRIKEN

3 Editorial

6 Im Display

10 Alles zum 3RIDES in Aachen

168 Rudi Rambo

170 Vorschau, Impressum



FOTO: JENS SCHEIBE

148

REISE: EMSLAND

Knotenpunktstouren im Nordwesten



FOTO: LUPINE

164

SERVICE: AKKULICHT FÜR E-MTB

Variable Beleuchtung für Sporträder



mehr auf Seite 99



Das 3RIDES führt die Teilnehmer durch die abwechslungsreichen Landschaften des Dreiländerecks Deutschland-Belgien-Niederlande.



3RIDES Aachen verspricht noch mehr Fahrspaß

Die Anmeldung für das größte deutsche Gravel- und Gran-Fondo-Event läuft.

Mehr Fahrspaß, mehr Landschaft, mehr Sicherheit: Das größte deutsche Gravel- und Gran-Fondo-Event wird für 2025 noch besser. Mit dem Umzug des Start- und Zielgeländes in den Aachener Süden sind die schönsten Strecken durch die Eifel und das Aachener Dreiländereck für 3RIDES künftig noch schneller erreichbar, gleichzeitig verspricht das neue Eventgelände mehr Raum und mehr Flexibilität.

Damit wollen die Verantwortlichen nicht nur beiden Rennen zur UCI Gran Fondo World Series und UCI Gravel World Series auf ein neues Niveau heben.

„Wir haben uns viele Gedanken gemacht, wie wir 3RIDES noch besser machen können“, so Björn Müller, der Kopf hinter dem Event. „Dabei lag unser Fokus klar auf der Streckenführung, der Rest hat sich dann daraus entwickelt.“ Auf dem Programm stehen für die Großveranstaltung vom 30. Mai bis 1. Juni 2025 neben den zwei Qualifikationsrennen der UCI Gran Fondo World Series und der UCI Gravel World Series für die Weltmeisterschaften in Australien und Nizza noch verschiedene Rides, Ausfahrten ohne Zeitmessung, eine große Expo sowie verschiedenste Angebote für Kinder auf dem Programm. „Damit wird sich die DNA von 3RIDES Aachen auch im vierten Jahr nicht ändern“, erklärt Müller. „Aber unser Fokus gilt noch klarer dem Sport.“



Die Besten des 3RIDES qualifizieren sich für die UCI-Weltmeisterschaften in Australien und Nizza.

Die Online-Anmeldungen für die Rennen und die Rides laufen bereits seit November und Dezember. „Und die Nachfrage ist groß, alle Angebote sind bereits in den ersten Tagen der Registrierung stark gebucht worden.“ Auch als Qualifikation für die Weltmeisterschaften sind die Rennen offen für alle – es gilt lediglich ein Mindestalter von 19 Jahren, außerdem wird nur ein ärztliches Attest oder die Lizenz eines Radsportverbandes benötigt.

Die neuen Strecken nutzen die Vorteile des veränderten Starts und Ziels voll aus und versprechen schnell, abwechslungsreich und anspruchsvoll zu werden. „Die Streckenführung steht fest und auch der Genehmigungsprozess ist fast durch“, erklärt Björn Müller. Mit dem neuen Eventgelände entfällt beim Gran Fondo ab diesem Jahr die Fahrt durch Aachen. „Das sehen wir mit einem lachenden und einem weinenden Auge“, so Müller. „Organisatorisch war es natürlich ein Kraftakt – und durch zum Beispiel das Kopfsteinpflaster für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch eine Herausforderung. Aber es war natürlich auch speziell.“ Dafür versprechen die neuen Strecken durch die Eifel in diesem Jahr ganz neue Herausforderungen, noch mehr Landschaft und ein großes Plus an Sicherheit. Die Optimierungen an Eventgelände und Strecke sollen sich auch in den Teilnehmerzahlen abbilden. Waren zuletzt rund 5000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer und knapp 30.000 Besucher beim 3RIDES Aachen, peilt man für dieses Jahr 7500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer an.



STEFAN SCHWENKE

Die Online-Anmeldung für die zwei Rennen zur UCI Gravel World Series und zur UCI Gravel World Series beim 3RIDES Aachen wird über Datasport abgewickelt:
www.datasport.de/anmeldeservice/424/2905/9933



64+

E-Bikes aller Klassen im Test

Der Große ElektroRad-Test 2025 (Teil 1)

Großer ElektroRad-Test 2025

So testet ElektroRad

Mehr als 120 Testparameter umfasst unser komplett überarbeitetes Bewertungsschema. Die Ergebnisse fassen wir auf einer Seite pro Rad zusammen. Hier erfahren Sie, wie Sie unsere Testbriefe lesen, sodass Sie keine Information verpassen.

2


BIS 5000 €

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13

MUSTER


TREKKING LIGHT

PREIS 3899 € 8

Rad-Gewicht 19 kg

Zul. Gesamtgewicht 120 kg

Rahmenarten & Größen Diamant: 46, 50*, 54, 58 cm; Trapez: 43, 46, 50 cm

AUSSTATTUNG 9

Rahmen	Aluminium
Gabel	Moustache Dimanche 29 Carbon
Bremsen	hydr. Scheibenbr., Shimano MT200, 160 mm
Spritzschützer	Moustache Aluminium
Sattelstütze	EXA 860L gefederte Sattelstütze mit Remote-Hebel, 75mm
Sattel	Selle Royal Vivo
Schaltung	Kettenschaltung: Shimano Cues, 10 Gänge
Lichtanlage	v.Trelock Lighthammer / h.Spanninga PrestoGuard
Bereifung	Maxxis Ramble, 28", 50mm
Sonstiges	Gepäckträger mit QL 3.1 bis 27 kg, Kindersitzzulassung

ANTRIEB

Antriebskonzept	Mittelmotor: Bosch Performance Line SX, 55 Nm, Display: Bosch Purion 200 Smart System
Akkukapazität	400 Wh
Reichweite	>75 km
*Testgröße	

CHARAKTER 11

FAHRVERHALTEN	Laufruhig → Agil
SITZPOSITION	Aufrecht → Sport
EINSATZBEREICH	Stadt → Reise

MOUSTACHE Dimanche 29.2 EQ

Immer wieder sonntags

Moustache aus den Vorgängen haben im vergangenen Jahr die Dimanche (= Sonntag)-Familie vorgestellt. **4** umfasst E-Rad-, E-Mountain- und E-Rennräder, aber auch eine Reihe an vollausgestatteten Bikes mit geradem Lenker wie das Dimanche 29.2 EQ, unser Testrad. Es präsentiert sich als sportlich-leichtes Trekkingrad mit einigen Details, die es zu einem klasse Pendlerbike machen. So sind die Spritzschützer breit und lang, halten Schmutzwasser effektiv von den Schuhen fern. Der filigrane Gepäckträger ist laut Hersteller für Kindersitzmontage geeignet, schultert also bis zu 27 kg und hat zudem abschraubbare Quick-Lock-3,1-Pins. Der leider fest verbauter 400-Wh-Akku ist wie der Motor sehr schön ins Gesamtdesign des Bikes integriert. Die Lebendigkeit sitzt schwer zugänglich unter einer Abdeckung am Tretlager des Bikes. Darüber lässt sich aber der optionale Zusatzakku sauber und sicher verbinden.

Sport und Komfort

Das Gesäß ruht auf einem tourenfreudlichen Sattel mit gefederter Sattelstütze, die Hände greifen auf ergonomische Flossengriffe. Weiterer Komfort kommt durch den elastomer gefederten Vorbau, die 50 mm breiten Maxxis-Gravelreifen und den nicht zu harten Alu-Rahmen. Trotzdem ist er sehr verwundungssteif, sodass auch Fahrten mit viel Gepäck nicht zur Zitterpartie werden. Die Zuladung ist aber leider arg beschränkt. Die Sitzposition ist sportlich, aber immer noch komfortabel genug für entspannte Touren. Das Dimanche fährt auch ohne Motorunterstützung angenehm leichtfüßig, ist wendig und verwundungssteif. Der Motor unterstützt sanft bis kraftvoll, selbst Bergtouren sind damit kein Problem. Dank des geringen Verbrauchs reicht der 400-Wh-Akku für ausgedehnte Tages Touren. Wer mehr will, nutzt den Zusatzakku. Die Bremsanlage passt super zum Rad und lässt sich präzise dosieren.

FAZIT

Das Moustache Dimanche 29.2 EQ ist ein sportliches Touren- und Pendlerrad mit cleveren Detaillösungen und einem attraktiven Preis.

Ausstattung	● ● ● ● ●
Nutzungstauglichkeit	● ● ● ● ●
Wartungsindex	● ● ● ● ●
Sicherheit	● ● ● ● ●
Ergonomie/Komfort	● ● ● ● ●
Fahreigenschaften	● ● ● ● ●
E-Antrieb	● ● ● ● ●

Preis-Leistung 13

Note 1,6 **Sehr gut**

1 Vier farblich gegliederte Kategorien:

TOUR/TREKKING

Räder für kleine und große Touren. Neu ist die Aufteilung in die Unterkategorien Trekking-Standard, Trekking-Light und SUV.

CITY/URBAN

Pedelecs für die Stadt, zum Pendeln oder einfach puristisch lässig.

CARGO/FAMILIE

Lastenräder als möglicher Auto-Ersatz. Zu finden am Ende der City-Strecke.

SPORT/PERFORMANCE

Sportive Offroad-Bikes.

2 Zur gerechten Einschätzung gliedern wir in **drei Preisgruppen**:

Budgeträder bis 3000,- €

Mittel- und Oberklasse bis 5000,- €

Premiumklasse ab 5000,- €

Die Bewertung der einzelnen Räder erfolgt immer nur innerhalb der jeweiligen Preisgruppe einer Kategorie und ist auf den Preispunkt bezogen. So kann die Note etwa eines Budgetrades nicht mit der Benotung eines Premiumrades in Bezug gesetzt werden.

3 **Klassische Radtypen** teilen wir innerhalb der Preis- und der Kategoriegruppen ein.

4 **Einstieg ins Thema.** Erster Prozess: Noch vor der ersten Ausfahrt begutachten und fotografieren wir die Testräder im Detail. Im Testbrief stellen wir die Rad-Marke und den Einsatz-Charakter des Rades vor.

20 | ElektroRad 1/2025

UNTERWEGS AUF ALLEN WEGEN

*Im Test: 34 Touren- und Trekkingbikes
von 2599 bis 10.909 Euro*





Das Trekkingrad ist immer noch das vielseitigste und meistverkaufte Fahrrad in Deutschland. Aber gibt es überhaupt *das* Trekkingrad?

Der Blick aufs Testfeld zeigt: Die Bandbreite reicht inzwischen vom 18,5-kg-Leichgewicht bis zum 31,4-kg-Kaventsmann und von ungefedert bis vollgefedert. Es gibt sie mit Diamantrahmen und tiefem Einstieg, mit leichtem Motor und Full-Power-Aggregat, mit Ketten-, Riemen- und Automatikschaltung. Einiges aber verbindet alle 34 Räder im Test: Sie sind voll ausgestattet mit Lichtanlage, Spritzschützern und Gepäckträgern, sie sind alltags- und tourentauglich. Damit sind sie tolle Begleiter für Pendler ebenso wie für Tourenfahrer und Radreisende.

Mit mehr als 1,3 Millionen Einheiten war das Trekkingrad 2023 die meistverkaufte Radgattung in Deutschland. 525.000 davon hatten einen Motor mit an Bord. Bei den E-Bikes dominiert zwar das E-Mountainbike deutlich. Schaut man sich aber um, wie diese Räder genutzt werden, zeigt sich: Viele E-Mountainbikes könnte man getrost der Tourenkategorie zuschlagen, sind sie doch als Hardtails mit Steckschutzblechen und klemmbaren Gepäckträgern ausgestattet und werden von Pendlern und Tourenfahrern genutzt. Fragt man diese Fahrer, wieso sie aufs Mountainbike setzen, statt ein klassisches Trekkingrad zu fahren, ist die Antwort oft: das Gewicht, die Optik und das bessere Fahrverhalten auf Wald- und Feldwegen. Die Industrie hat darauf reagiert und bringt immer mehr voll ausgestattete Tourenräder auf Basis ihrer E-Mountainbike-Modelle auf den Markt – die so genannten SUV-Bikes. Sie haben mindestens etwas mehr Federweg als klassische Tourenräder, manchmal sogar eine Vollfederung. Fast immer wählen die Hersteller für diese Modelle Stollenreifen, die auch abseits befestigter Wege viel Grip und Seitenhalt versprechen. Und auch die Motoren stammen fast immer im SUV aus dem Mountainbike-Regal. Wobei – die so genannten Full-Power-Aggregate

KLEINE HELFER

A photograph of two young boys in a park. The boy on the left, wearing a blue helmet and a blue vest over a grey hoodie, is holding a small hand pump and inflating the front tire of a yellow bicycle. The boy on the right, wearing a yellow and black helmet, is smiling and looking at the camera. They are standing on a grassy area with fallen leaves.

15 Minipumpen von 12,95 bis 49,99 Euro im Vergleichstest

EINFACH DEN ALLTAG MEISTERN

*Im Test: 23 Stadträder
aller Klassen von 1599
bis 6500 Euro*





Als extrem vielfältig stellen sich unsere eher für die Stadt entwickelten E-Bikes im Großen ElektroRad-Test 2025 heraus. Denn sie umfassen Cargobikes, klassische Stadträder, leichte Urbanbikes, eigenwillige Falträder und tourentaugliche Kompakträder. Fünf ganz unterschiedliche Unterkategorien also, die wir unter dem Sammelbegriff Stadträder vereinen. Gut für Sie, denn so findet jeder Alltagsfahrer ein passendes, urbanes Konzept. Und wenn doch nicht? Der Übergang zu den Trekkingräder (ab Seite 22 in diesem Heft) ist fließend.

FOTO: GIDEON HEDE

Was war die Fahrradwelt doch so schön in Ordnung, bevor die E-Bike-Vielfalt kam. Ein Hollandrad mit tiefem Einstieg und Nabenschaltung war ein Stadtrad, ein Rad mit Gepäckträger, Schutzblech, Licht und Kettenschaltung ein Tourenrad. Dann gab es noch Rennräder und Mountainbikes. Das war's. Grob gesprochen zumindest. Und heute? Urbanbikes, Cityräder, Kompakträder, Trekking- und SUV-Bikes, Falträder, Lastenräder, Fitness- und Gravelbikes. Um nur einige zu nennen. Dazu kommt: Nabenschaltungen sind in Zeiten einer Enviolo Trekking, Shimanos Inter 5E oder – natürlich – der Speedhub E14 von Rohloff voll tourentauglich. Mehr noch: Immer mehr Radreisende und Tourenfans setzen auf die wartungsarmen, gekapselten Schaltungen, die heute ohnehin eine Bandbreite bieten, die nichts mehr mit der klassischen Torpedo-3-Gang-Nabe zu tun hat. Die elektronische Rohloff etwa hat mit einer Spreizung von mehr als 500 Prozent ein Gangspektrum, das viele Kettenschaltungen alt aussehen lässt. Gleichzeitig gibt es aber auch Stadträder, die ganz bewusst auf Kettenschaltungen setzen. Weil sie günstiger sind als Nabenschaltungen, und weil sie leichter sind. Gerade bei E-Bikes für den urbanen Raum spielt Gewicht für viele Käu-

ZU GEWINNEN

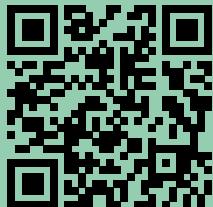
JETZT ABO ABSCHLIESSEN UND GEWINNEN!

Lass dir diese einmalige Chance nicht entgehen! Werde jetzt Abonnent eines unserer Magazine und bleib nicht nur top informiert über Aktuelles und Nützliches – sondern sichere dir auch die Chance auf das Fahrrad deiner Träume!

Einfach QR-Code scannen oder dem Link folgen und alle Details zur Teilnahme entdecken.

Du bist bereits Abonnent?
Auch du kannst teilnehmen!

WORAUF WARTEST DU?



[www.radfahren.de/
gewinnspiel2025](http://www.radfahren.de/gewinnspiel2025)

VICTORIA
TRESALO 6
3.399 €*



GEWINNE EINES VON SIEBEN FAHRRÄDERN
IM GESAMTWERT VON ÜBER **40.000 €**



Kreidler
Vitality E-Urban
3.999 €*



Yuba
Fastrack
3.999 €*



Baldiso
B1
14.900 €*



Konrad
Urban Singlespeed
4.390 €*



Waldbike
Tilia
5.747 €*



vsf Fahrradmanufaktur
GX 1200
5.999 €*

DURCHBLICK | Akku lagern und laden

mit Auto
with p
mito du

E-Bike-Akkus sicher lagern und laden / Das sagt der Gesetzgeber

KEINE ANGST VORM INFERNO



ELEKTRISIERENDE OFFROAD-FREUDEN

Im Test: sieben Offroad-E-Bikes von 4726 bis 8799 Euro

In rasanter Geschwindigkeit hat der E-Motor den Mountainbike-Markt erobert. Waren 2015 rund zehn Prozent aller verkauften Mountainbikes in Deutschland mit E-Unterstützung unterwegs, hat sich dieses Verhältnis zehn Jahre später gedreht: Heute haben 90 Prozent aller Mountainbikes einen E-Antrieb an Bord. Das E-MTB ist die meistverkaufte E-Bike-Gattung in Deutschland. Sie ist aber auch eine der vielseitigsten. Vom hochgezüchteten Downhill-Boliden bis zum alltagstauglichen Touren-Offroader ist alles dabei. Wir meinen: gut so!

Ich erinnere mich noch gut an meinen Alpen-cross mit dem E-Mountainbike. 2019 war es, damals nahm der E-MTB-Boom so richtig Fahrt auf. Bei eingefleischten Mountainbikern aber war der Offroader mit E-Unterstützung noch weitgehend verpönt. Am Pass da Costainas, nach einem langen, auch mit E-Bike anstrengenden Anstieg, trafen wir eine Gruppe Mountainbiker. Unseren Gruß erwiderten sie nicht. Wir spürten blanke Verachtung. Nun, diese Zeiten sind zumindest beim E-Mountainbike vorbei. Die Szene ist viel entspannter geworden. Leben und leben lassen statt Elitedenken. Warum aufregen? Platz ist schließlich genug für alle da.

Verhaltensregeln sind wichtig

Eins hat sich in der Zwischenzeit sowieso herausgestellt: Nicht jeder E-Mountainbiker ist in extremem Gelände unterwegs. Die allermeisten fahren ihre Feierabendrunde auf heimischen Wald- und Wiesenwegen oder nutzen ihre Bikes gar als Alltagsfahrzeuge. Das ist kein Problem, denn viele Hersteller rüsten die Räder inzwischen mit vorbereiteten Kabeln für Lichtanlagen aus und versehen die Rahmen mit Ösen, um Schutzbleche, Gepäckträger oder Bikepacking-Taschen anbringen zu können.

Gleichzeitig hat die Akzeptanz bei vielen sehr sportlich fahrenden Mountainbikern zugenommen, insbesondere im Enduro- und Downhill-Bereich. Wo früher die Räder geshuttelt, also die schweren, vollgefederten Sportbikes mit einem Transporter auf den Berg gefahren wurden, nehmen die Fahrer nun den E-Motor zur Hilfe.

Die Zahl der Orte steigt also, die nun mit dem Fahrrad erreicht werden können. Wie der Pass da Costainas. Der ist über eine sehr grobe Schotterstraße erreichbar. Wer hier mit dem E-Mountainbike statt mit reiner Muskelkraft herauftritt, nimmt recht wenig Einfluss auf die Natur dort oben. Und doch gilt es, als (E-) Mountainbiker gewisse Verhaltensregeln zu beachten. Nicht jeder Trail, jeder Pass, muss „erfahren“ werden. Die Tourismus- und Naturschutzverantwortlichen in den Alpen haben das inzwischen erkannt und versuchen, den Bike-Tourismus zu kanalisieren. So, wie es Skigebiete gibt, werden Bikezonen ausgewiesen. Das kommt auch den Radfahrern zugute, denn dort ist die Infrastruktur gut, es gibt Radverleihe, Service- und Einkehrmöglichkeiten. Trotzdem liegt es an jedem von uns, mit dem eigenen Verhalten klar zu machen, dass E-Mountainbiker nicht die Rüpel sind, für die sie von manch Wanderer gehalten werden. Wer sich informieren will, wie er sich am besten auf dem E-Mountainbike verhält, dem seien die Trail-Rules der Deutschen Initiative Mountainbike (DIMB) ans Herz gelegt.

Schotterspaß mit Rückenwind

Das alles gilt natürlich auch für Gravelbiker. Die aber sind seltener abseits befestigter Wege unterwegs, nutzen in der Regel Wald- und Feldwege und trittfeste Pfade. Das E-Gravelbike hat heute in etwa den Stellenwert wie das E-Mountainbike anno 2015. Ob es einen ebenso rasanten Aufstieg erfährt? Möglich. Denn auch das E-Gravelbike ist ein tolles Rad für Pendler, insbesondere im ländlichen Raum. Vom Dorf in die nächste Stadt, durch Wald und übers Feld – dafür sind die E-Kisten mit schmalen Stollenreifen und Rennradlenker sehr gut geeignet. Auch sie haben manchmal schon eine Lichtanlage an Bord, auch sie haben Ösen für Anbauteile. Die Räder sind zudem meistens angenehm leicht, lassen sich fast wie klassische Fahrräder ohne Motor fahren. Morgens mit E-Unterstützung und schweißfrei zur Arbeit, abends schnell, ohne Motor, dafür mit großem Trainingseffekt wieder nach Hause. Dafür sind E-Gravelbikes ideal. Und anders als



**PROVE
YOURSELF**

3 RIDES

30 MAY - 1 JUNE 2025
AACHEN



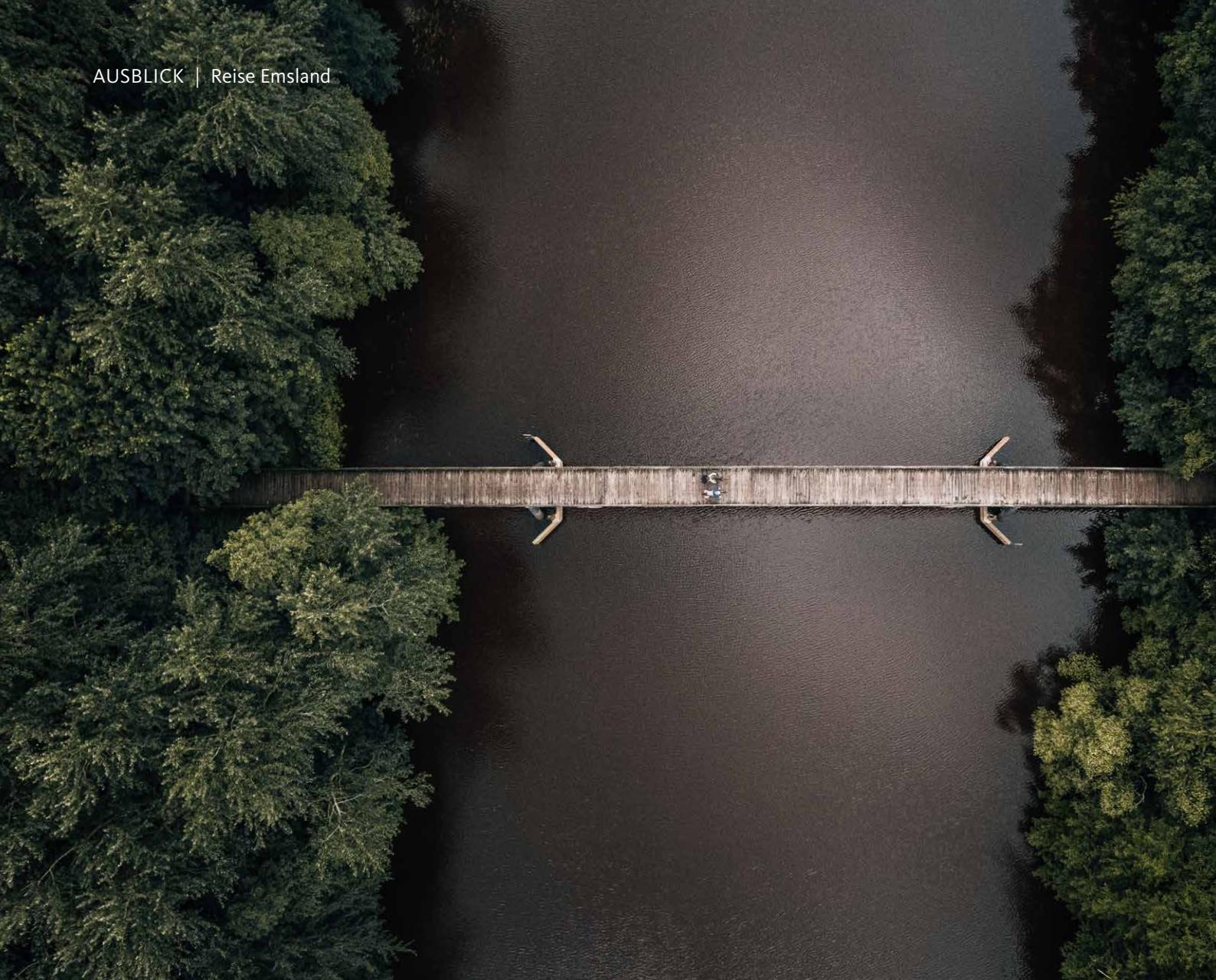
RACE. EXPO. ACTION. REGISTER NOW: WWW.3RIDES.DE [@3rides.aachen](https://www.instagram.com/3rides.aachen) [@3rides](https://www.facebook.com/3rides) [@clubs/3rides](https://www.clubhouse.com/@clubs/3rides)



FOTO: PRIVAT

Langstrecke bevorzugt

Im Interview: Sänger und Metal-Musiker
Christoph von Freydorf



Himmel, Wasser, Moore und Wälder: Fahrradknotenpunktsystem im Emsland

Radeln nach Zahlen

„Na, wo soll's heute hingehen?“, fragt Simone Albers. „Wir starten an der 54, fahren über die 6 und die 21 zur 13. Über die 78 erreichen wir dann die Route der Megalithkultur“, antworten wir pflichtgemäß. Wir werfen noch ein paar andere Zahlen in den Raum, Simone Albers nickt wissend. Was nach Bingo klingt, ist eine detaillierte Routenbeschreibung. Denn im Emsland, wo wir unterwegs sind, heißt es „Radeln nach Zahlen“. Nach niederländischem Vorbild gibt es hier ein Knotenpunktsystem. Das Netz summiert sich auf stolze 2660 Kilometer ausgewiesene Radwege!



Frontlampen zum Nachrüsten

Helle Lampen für den Winter

Vorschau auf
die nächste

Elektro Rad

Ab
18. März
im Handel

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



GROSSER ELEKTRORAD-TEST – TEIL 2

Noch mehr neue Räder im Test

In der Fortsetzung unseres Großen ElektroRad-Tests präsentieren und testen wir weitere Räder aus allen Kategorien. Es kommen diese Modelle zum Zuge, die für die aktuelle Ausgabe noch nicht zur Verfügung standen.

FOTO: GIDEON HEDE

SERVICE

Alles zur E-Bike-Bremse

Bremsen sind das wichtigste Sicherheitselement am Fahrrad. Wir erklären, welche Arten es gibt, worauf beim Radkauf zu achten ist und wie Bremsen gepflegt werden sollen.

REISE

Die Trends 2025

Radreisen 2025 sind maximal vielseitig. Ob am Meer, entlang der Flüsse oder in den Bergen, ob als Genusstour, kombinierte Rad- und Schiffsreise oder Rundtour: alles ist möglich.



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

ElektroRad wird auf umweltschonendem,
chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt und
mit DHL GoGreen versendet.

IMPRESSUM

VERLAG

BVA BikeMedia GmbH
Fraunhoferstraße 9-11
85737 Ismaning / München

GESCHÄFTSFÜHRER

Paul von Schubert, Nico Martin, Hartmut Ulrich
HRB 19373 AG München

BVA BikeMedia ist ein Unternehmen der
Gundlach Gruppe Bielefeld.

REDAKTIONSKONTAKT

www.radfahren.de

Facebook: www.facebook.com/elektorad.magazin

Leserbriefe an: service@bva-bikemedia.de

REDAKTIONSLÉITUNG

Stephan Kümmel (SK), Johanna Nimrich (JN)

PRODUKTIONSLÉITUNG / CvD

Jörg Gleichmar

LEITUNG TEST & TECHNIK

Georg Zeppin (GZ)

REDAKTION DIESER AUSGABE

Burchard Forth (BF), Tobias Jochims (TJ, leitender Redakteur),
Dr. Günter Kast, Jens Kockerbeck (JK),
Florian Storch (FS), Thomas Widerin

FOTOREDAKTION

Gideon Heede

LEKTORAT

Burchard Forth, Antje Anabtawi

LAYOUT / PRODUKTION

Studio Martin Kaumanns, Cécile von Bock und Polach

DANKE AN DIE MITARBEITER DIESES AUSGABE

Michael Hüter, Fredrik Ljungström, Jens Scheibe,
Frank Seeger, Claus Tews

MARKETING & VERTRIEB

Jochen Rabe, Musa Sağılam, Magdalena Weigl

MEDIABERATUNG

Mario Stützer · T +49 (0) 151 - 18 85 05 60
mario.stuetzer@bva-bikemedia.de

Fabian Morlock · T +49 (0) 151 - 18 85 05 59
fabian.morlock@bva-bikemedia.de

Benedikt Sperl · T +49 (0) 151-18 85 05 62
benedikt.sperl@bva-bikemedia.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2025

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

(neu! Preise ab 01.12.2024)
ElektroRad erscheint mit jährlich neuen Ausgaben. Erhältlich an
Kiosken, im Bahnhofskiosk, in ausgewählten Zweiradfachgeschäften,
in unserem Online-Shop unter shop.bva-bikemedia.de/elektorad und
direkt über den Kundenservice (auch Nachbestellungen).

Einzelpreis: **PRINT** 8,20 Euro (bei Versand
ab Kundenservice zzgl. 2,- Versand); **DIGITAL** 6,50 Euro
Minipack: **PRINT** + **DIGITAL** 3 Hefte für faire 20,00 Euro (nur Inland);
Jahres-Abo: **PRINT** + **DIGITAL** 9 Hefte für 70,- Euro (Inland);
70,- Euro zzgl. 30 Euro Porto (Ausland); **DIGITAL** 55,- Euro.
Alle Preise inkl. der gesetzlichen MwSt. Bei Nächterscheinen
(höhere Gewalt) besteht kein Ersatzanspruch.

INFOS ZUM RADWANDERKARTEN- UND RADBUCHER-PROGRAMM DER BVA

www.fahrradbucherkarten.de
oder T +49 (0) 521 - 595-540
ulrike.krummel@bva-bikemedia.de

NACHDRUCK

Nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags

DRUCK

Vogel Druck und Medienservice GmbH, www.vogel-druck.de



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

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

RennRad **Rad**
fahren
RadMarkt **RadSport**