

Elektro Rad

E-BIKE-KAUFBERATUNG, TEIL 2

39 von 103
Neuheiten
im Test

BETRIEBSKOSTEN-ANALYSE

**Das kostet Ihr
E-Bike wirklich**

9 ALLROUNDER IM TEST

**Diese Schuhe
machen alles mit!**

PREMIUM-BIKE VON QWIC

Zu gewinnen: 3700 €-Bike

Vorfahrt für Radverkehr

Foto: ADFC, Gerhard Westrich

Liebe Leserinnen und Leser,

Das freut mich: Dank der intensiven Mitarbeit von Radlobbyisten (u.a. des ADFC) wird künftig die StVO fahrradfreundlicher ausgelegt.

Das ändert sich: Autos und LKW müssen beim Überholen von Radfahrern einen Mindestabstand von 1,5 Metern innerorts und zwei Metern außerorts einhalten. Für das Parken auf Geh- und Radwegen sowie für das Halten in zweiter Reihe werden die Bußgelder auf bis zu 100 Euro erhöht. Kommt Gefährdung dazu, gibt es einen Punkt in Flensburg. Werden Radfahrende durch Kfz-Fahrende beim Abbiegen gefährdet, wird das Bußgeld verdoppelt auf 140 Euro – plus ein Monat Fahrverbot. Gefährdung durch plötzlich aufgerissene Autotüren: 40 statt 20 Euro. Weil das Halten auf Radschutzstreifen künftig verboten ist, entfällt das bisher erlaubte Halten von bis zu drei Minuten. Das Parkverbot vor Kreuzungen und Einmündungen neben Radwegen: auf acht Meter ausgeweitet. Um Abbiegeunfälle zu vermeiden, dürfen Kfz über 3,5 Tonnen nur mit Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen, schneller nur dann, „wenn nicht mit Radverkehr zu rechnen ist“, so die Ergänzung vom Bundesrat. Aus dem Blickwinkel der Radfahrer

ändert sich dies: Das Nebeneinanderfahren ist erlaubt! Einschränkung: Sofern anderer Verkehr nicht behindert wird. Ein Grünpfel für den Radverkehr ermöglicht das Rechtsabbiegen bei roter Ampel – nach vorherigem Anhalten. Das Bußgeld fürs Radfahren auf Gehwegen: erhöht auf 55 bis 100 Euro, zum Schutz von Fußgängern. Es gibt neue Verkehrszeichen für den Radverkehr. Fahrradzone, Radschnellweg, Überholverbot von Radfahrenden, Zusatzzeichen Lastenrad etwa für Parkflächen, „Haifischzähne“ zur Markierung der Vorfahrt von Radwegen sind neu im Straßenbild.

Zwar stimmt der Bundesrat generell zu, aber leider sind da noch „Experten“ des Innenausschusses, die grünes Licht für die StVO-Novellierung geben müssen. Diese machten zusätzliche Vorschläge, wie die erweiterte Mitnahmemöglichkeit von Personen auf geeigneten Fahrrädern. Die von Insidern aber als fachfremd Angesehenen formulierten aber auch fatale Änderungsvorschläge: So wollen sie den Mindestüberholabstand von 1,50 Metern nicht in der StVO verankert wissen. Begründung: Schwierigkeiten bei der Überwachung. Auch die Neuregelung zum Nebeneinanderfahren torpediert der Innenausschuss:

Bereits ein einzelner Radfahrender führe zu einer Behinderung im Verkehrsfluss. Außerdem unterstellen sie den Radfahrenden „mangelnde geistige Reife und das Fehlen rechtlicher Kenntnisse“, so der ADAC in einer Pressemitteilung.

Das alles zeigt, dass das Fahrrad als Teil der Mobilität noch nicht angekommen ist ... in den Köpfen der Entscheider. Mitte März solle die neue StVO im Bundesgesetzblatt verkündet sein. Bei Redaktionsschluss standen Entscheidungen noch aus.



Daniel O. Fikuart,
Chefredakteur

Großer ElektroRad-Test, Teil 2

Stadt, Land, Sport

39 Räder aller Klassen

22



Foto: Kalf Glaser

Sie vermissen die Test-Ausgabe ElektroRad 1/20, in der die Redaktion 64 E-Räder der Saison 2020 intensiv testete. Das 200 Seiten starke Magazin können Sie ganz einfach online bestellen. Hier: www.radfahren.de/elektro-rad-1-2020



34



74



136

Großer ElektroRad-Test

Fotostrecke

Tester in Action 22

Test-Einführung

So kommen unsere Ergebnisse zustande 28

City / Urban / S-Pedelec / Cargo

Alle Räder für die Stadt 34

Tour / Trekking

Pedelecs für die große Fahrt 74

Sport / Performance

Elektrisch off- und onroad unterwegs 136

Übersicht: Großer ElektroRad-Test 1 & 2

Alle Ergebnisse auf einen Blick 148

Test & Technik

Standpumpen im Test

Alles – aber keine heiße Luft 104

Radschuhe mit Membran im Test

Trockenen Fußes auf dem Bike 110

Ergänzend zum Großen ElektroRad-Test

Präsentation: 20 Räder im Kurz-Check 116

Duo mit vier Pfoten

E-Biken mit Hundeanhänger 124

Dauertest: Die Pedelecs

Ein neues Cargo-Bike, ein Fazit 132

Dauertest: Kleidung und Zubehör

Praktisches und Kleidendes 134



124

Mit E-Bike und Hund im Urlaub unterwegs – das geht nicht? Weit gefehlt: Mit der passenden „rollenden Hundehütte“ ist das gar kein Problem!



Foto: Gideon Heide

Elektro Rad

Ein Pedelec ist eine meist teure Anschaffung. Aber welche Folgekosten kommen auf? Wir haben nachgerechnet!

20



66

Das Qwic Performance MD11 war im Großen Elektro-Rad-Test 2019 die positive Überraschung. Wir verlosen das hervorragende Tourenrad im Wert von 3700 Euro!

Foto: Bernd Laufmann

Interview

Mit Sonnenkraft um die Welt
Solartriker David Brandenberger 58

Report

Das kostet das E-Biken
Alles zu Fahrradservice und Folgekosten..... 66

Service

Serie: Besser E-Biken
Sattel einstellen 56

Serie: Jetzt helfe ich mir selbst
Die erste Fahrradwerkstatt 100

Reise

Lofoten
Wildromantische Inseln im eisigen Meer 156

Allgäu
Bayerns bergiger Südwesten 166

Oberes Ruhrtal
Natur jenseits der Industriekultur 172

Rubriken

Editorial 3
Im Display 6
Forum 18
Kleinanzeigen 152
Vorschau und Impressum 178

VERLOSUNG

Alleskönner-Tourer für Sie!

„Das Qwic MD11 ist ein stimmiges Tourenrad: Rahmen, Komponenten, Antrieb und Fahrverhalten passen zusammen wie aus einem Guss.“

Fazit ElektroRad Redaktionsleiter
Stephan Kümmel

E-Bike im Wert von
3700 Euro abräumen



Kategorie Tourenräder

Qwic Performance MD11
www.qwic.de

Wert: 3699 Euro



Top bewertet im großen ElektroRad-Test Teil 2/2019, seitdem Verkaufsschlager in vielen Qwic-Geschäften, für die Nutzer selbst ein Genuss-Tourer der Kategorie „empfehlenswert“. Und jetzt im Gewinnspiel: das Qwic Performance MD11. Mit etwas Glück können Sie es abräumen. Auf unserem ständig aktualisierten Fahrradportal www.radfahren.de!



Darauf können Sie sich freuen: Das Qwic Performance MD11 zählt zu den wenigen mit Prädikat ausgezeichneten Tourenrädern im ElektroRad-Test 2/2019 (Testbrief dort auf S. 87*).

So kommen Sie an Ihr Traumrad:
www.radfahren.de

Ihr Traumrad ist nur einen Mausklick entfernt: Denn die Verlosung findet auf unserer Homepage statt.

Rüberklicken auf www.radfahren.de/qwic-gewinnspiel Adressdaten eingeben, schon sind Sie dabei. Alles neu macht der Mai: Wenn alles klappt, sind Sie vielleicht Ende Mai stolzer Besitzer des Genuss-Tourers Qwic Performance MD11. **Viel Glück!**

Wie immer gilt:
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.
Gewinnspiel-Ende: 22. April 2020


Bitte beachten: Barauszahlung nicht möglich. Das Gewinnspiel-Rad auch mit Trapezrahmen erhältlich – Sie haben die Wahl. Die Radübergabe findet bei einem Fachhändler in Ihrer Nähe statt. Die Gewinnerin/der Gewinner wird von der Redaktion gleich nach Gewinnspiel-Ende informiert und in der ElektroRad-Ausgabe 4/20 (erscheint am 15.5.) sowie online auf radfahren.de bekannt gegeben.

* Kurzauszug Testbrief **Qwic Performance MD11**, für uns ein „Holländischer Hügel-Hüpfer“: Moderne Technik ins Alltagsrad transferiert, 525-Wh- oder 735-Wh-Akku (+ 400 €), integrierte Kabel-/Zugführung. Motor: sportlicher Brose Drive S, Qwic App zur Navigation, umfangreiche Touren-Übersetzung, bergtauglich. Komfortable Sitzposition, überzeugend agiles Fahrverhalten, sichere Bremsen, helle Lichtanlage. Weitere Infos: **Qwic, Tel.: 03222-1096657, verkauf@qwic.de**

Großer ElektroRad-Test 2020 (Teil 2)

39

E-Bikes
aller
Klassen
im Test

An aerial photograph showing a variety of bicycles parked on a paved surface. The bicycles are in different colors: blue, black, orange, teal, pink, and white. They are arranged in a somewhat circular pattern around a central point. The pavement has a decorative grid pattern with small plants growing in the squares. A semi-transparent teal box with white text is overlaid on the bottom right of the image.

Nach den 64 Testrädern aus dem ersten Großen ElektroRad-Test umfasst das Testfeld weitere 39 Räder aller Gattungen. Aus unseren drei Kategorien City-/Urbanbikes, Touren- und Sporträder gibt es Spannendes zu berichten: Neue Antriebssysteme, Renaissance des Hecknabenmotors, Robustes für den Alltag, Erstvorstellungen (!), die noch nirgendwo veröffentlicht wurden, schnelle Sporträder.

Foto: Gideon Heide

Mit Solar-Power um die Welt

Immer der Sonne entgegen



Kampf mit der Monotonie: Australiens längste gerade Straße führt fast 147 Kilometer durch die Wüste.



Den Verkehr stets im Blick: David Brandenberger vertraut auf seinen Rückspiegel.

Drei Reifen, zwei Motoren, ein vier Meter langer Solar-Anhänger. So fährt der Schweizer David Brandenberger um die Welt. Angetrieben nur von Bein- und Sonnenkraft. Wir haben mit dem Abenteurer gesprochen.



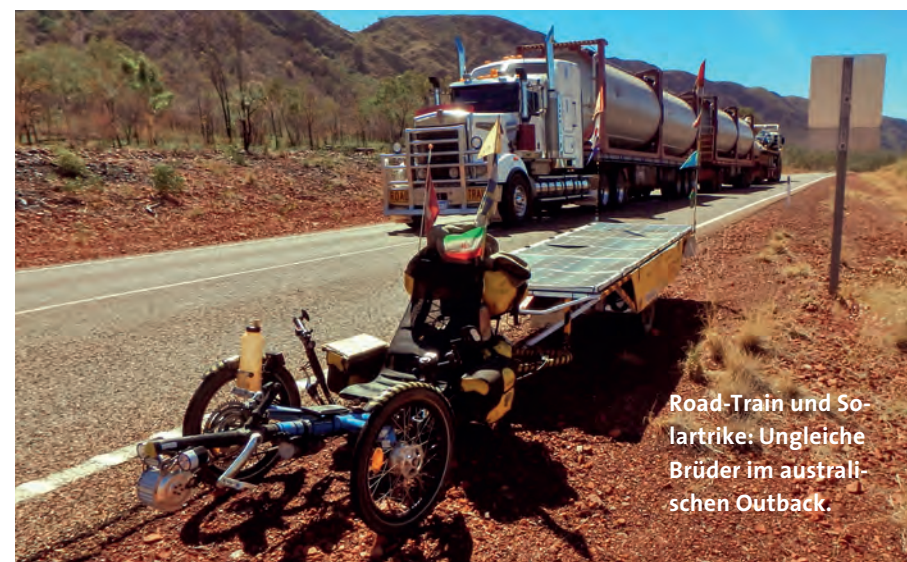
David Brandenberger ist seit mehr als fünf Jahren mit einem Liegedreirad unterwegs. Nicht nur ab und zu in seiner Freizeit, sondern am Stück. Von Europa aus ist er durch Zentralasien, China und Südkorea bis Australien geradelt. Den kleinsten aller Kontinente hat er umrundet, inzwischen ist er in Neuseeland angekommen. Nächstes Ziel: Nordamerika. Die Energie für seinen E-Antrieb bezieht er nicht aus der Steckdose. Sein Trike zieht einen fast vier Meter langen Anhänger. Darauf sind Solarpaneele montiert, die für den nötigen Saft sorgen. Ohne große Sponsoren, von Etappe planend, will er vor allem eins: zeigen, dass alternative Energiequellen ohne direkten CO₂-Ausstoß einen Mann und sein Bike bis ans andere Ende der Welt bringen können. ER-Redakteur Stephan Kümmel hat mit „Dave the Beaver“, wie er sich selbst nennt, gesprochen.

ElektroRad: David, wie kommst Du auf die Idee, mit einem E-Bike mit reiner Sonnenkraft um die Welt zu fahren?

David Brandenberger: Nach einem Jahr Südamerika als Backpacker war mir klar: Auf der nächsten Reise will ich nicht mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern mit meinem eigenen Transportmittel fahren. Das Fahrrad liegt mir am nächsten, da kann ich halten, wo ich will und bin nicht zu schnell unterwegs. Doch ich habe mittlerweile mehr Gepäck dabei, etwa eine große Kameraausrüstung und meine Gitarre. Also musste ein E-Bike her. Das Nachladen vor allem in entlegenen Gegenden ist aber nicht immer möglich. So kam ich auf Solarzellen.

Bei der Vorbereitung hast Du in vielerlei Hinsicht Neuland betreten. Wie bist Du das angegangen?

Zuerst hatte ich mir eine Rikscha vorgestellt mit einer Transportbox statt der Gastesitze und Solarzellen auf dem Dach. Ein solches Gefährt habe ich mir bauen



Road-Train und Solatrike: Ungleiche Brüder im australischen Outback.

Alle Fotos: David Brandenberger

Betriebskosten eines E-Bikes

Jetzt wird abgerechnet!

Fotos: Bernd Jaufmann

„Wer sein Fahrrad liebt – der schiebt!“ ... heißt es so schön im Volksmund. Gilt das auch für E-Bikes? Wohl kaum! Denn mit Zuneigung hat es weniger zu tun, wenn der Radfahrer sein Zweirad nicht nutzen kann. Sondern eher mit mangelnder Wartung. Doch wie wartungsintensiv und wie teuer ist eigentlich ein E-Bike? Wir haben mal genauer hingesehen.

Florian Rebel kennt sich mit E-Bikes aus. Der sympathische Schrauber-Profi betreibt ein Fahrradgeschäft im bayrischen Schliersee. Wie sehr E-Bikes einem Verschleiß unterliegen, wollen wir von ihm wissen. Er verrät uns, dass die klassischen Verschleißteile am E-Bike im Prinzip die gleichen wie beim motorlosen Fahrrad sind: Bremsen bzw. Bremsbeläge, Kette, Ritzel bzw. Kettenblätter, Reifen. Daher kann jeder E-Biker auch die grundsätzlichen Pflegearbeiten selbst durchführen: „Also die Kette nach jeder Ausfahrt säubern und ölen, den Luftdruck prüfen und die Bremsbeläge regelmäßig kontrollieren – das ist nicht schwer!“

Und kostet auch nicht viel. Ein Fläschchen Kettenöl ist für ca. acht Euro zu haben und eine gute Investition, wie der ruhige Schlierseer weiß: „Pflege ist wichtig! Die Komponenten an einem E-Bike unterliegen einer höheren Abnutzung.“ So zerren an der Kette eines modernen Mittelmotors schon mal bis zu 800 Watt Spitzenleistung eines Pedelec mit 250 Watt Nenndauerleistung. Dazu kommt die Tretkraft des Fahrers. „Da wirken Kräfte wie bei einem olympischen Bahnradfahrer auf das Material!“ Ein gezielter Tropfen Öl mindert die Abnutzung. „Wer gut schmiert, der gut fährt!“, ist ein Spruch, der von einem E-Biker stammen könnte. Aber ist es mit den Kosten für Kettenöl schon getan?

Zu dem normalen Pflege- und Wartungsaufwand fallen beim E-Bike noch ein paar zusätzliche Arbeiten an. Systemabhängig gibt es regelmäßige Software-Updates,

meistens einmal im Jahr. Außerdem gehört das Auslesen des Fehlerspeichers mit einem Diagnose-Tool zum Standard-Repertoire, zusätzlich prüft der Händler die Batterie beziehungsweise Motorbefestigung, die Batteriespannung, Anschlüsse und Steckverbindungen. Das fällt aber weniger ins Gewicht als ein ganz anderer Umstand: das geänderte Fahrprofil eines typischen E-Bikers. Einer europäischen Studie zufolge*, welche die Nutzung von E-Bike und Fahrrad in sieben Städten miteinander verglich, absolviert der typische E-Biker deutlich mehr Kilometer als der herkömmliche Radfahrer: Die Fahrt auf einem E-Bike be-

trägt durchschnittlich 9,4 Kilometer. Die mittlere Strecke auf einem konventionellen Fahrrad beträgt 4,8 Kilometer.

Das E-Bike wird zudem nahezu 1,5-mal so oft eingesetzt wie ein unmotorisiertes Bike. Diese Mehrnutzung des E-Bikes wirkt sich natürlich auf den Verschleiß und damit auf seine Betriebskosten aus. Dem Bundesamt für Statistik zufolge rollt das E-Bike mit einer um acht km/h höheren Durchschnittsgeschwindigkeit über innerstädtische Fahrradwege. Das heißt, dass auf gleicher Strecke öfter und stärker beschleunigt wird – und auch üblicherweise öfter und stärker



Foto: Georg Zeppin

Florian Rebel wechselt die Kette an einem E-Bike. Sie ist eines der typischen Verschleißteile, die an einem E-Bike einer höheren Abnutzung unterliegen.

**So helfe
ich mir
SELBST**


Serie, Workshop Teil 3

Werkstatt- Grundausstattung



9 Schuhe für fast alle Tage rund ums Jahr

Alle Wetter



Frühling, Sommer, Herbst und Winter. Wer zu allen Jahreszeiten Rad fahren will, benötigt vielseitiges Equipment. Zum Beispiel robuste und allwettertaugliche, wasser- und winddichte Schuhe. Sie helfen sogar über milde Winter.

Foto: Ralf Glaser

Aus drei mach vier: Wenn die Winter so mild bleiben wie zuletzt, dann kann man mit den wetterfesten Schuhen, die wir hier vorstellen und testen, das ganze Jahr über fahren. Vom Konzept her eigentlich ein Drei-Jahreszeiten-Schuh, weil er nicht isoliert ist, wird daraus ein echter Vier-Jahreszeiten-Schuh. Versucht man dem warmen Winter etwas Positives abzugewinnen, dann vielleicht diesen Aspekt. Leider ist das Angebot aktuell noch sehr dünn, weshalb unser Test weitestgehend die mögliche Auswahl abbildet. Selbst wenn man den Terminus „wasser- und winddicht“ auf wasser- und windabweisend ausweitet.

WAS BEDEUTET WASSERDICHT?

Die Schuhe sind im Schaft mit einer Membran ausgelegt, oder besser: Das Obermaterial besteht aus mehreren Lagen, von denen eine der inneren eine atmungsaktive, wind- und wasserdichte Membran ist. Theoretisch können auch Lederschuhe komplett wasserdicht sein oder mit Wachs gemacht werden. Vorausgesetzt die Zunge hat eine hochgeschlossene, ebenfalls dichte Lasche. Sonst tritt das Wasser schon tief unten in den Schuh. Das gilt selbstverständlich auch für Membran-Schuhe. Natürlicher Schwachpunkt aller Schuhe ist ihre begrenzte Höhe. Eine Pfütze, ein Bach darf eben nicht allzu tief sein, wenn das Wasser nicht oben hineinlaufen soll. Gummistiefel wären hier besser, eignen sich aber nur bedingt zum Radfahren. Vielleicht für Bauer, Jäger oder Naturbeobachter auf dem Weg zum Feld oder zum Ansitz. Zunehmend verbreitet ist eine rundum laminierte Membran. Das heißt, dass auch die Sohle damit von innen ausgelegt ist. Gerade für Schuhe mit einer Öffnung für Pedaladapter macht das sehr viel Sinn.

FÜR WEN SIND DIE SCHUHE GEEIGNET?

Alltagsfahrer, Pendler und Tourenfahrer, die sich vom Wetter wenig bis gar nicht abschrecken lassen und die mindestens von Frühjahr bis Herbst radeln – solange es nicht zu kalt ist – sind die ideale Zielgruppe. Allerdings, das zeigt auch die Erfahrung aus dem Test, kann man auch bei knapp über Null Grad noch gut mit den Schuhen fahren. In so einem wie diesem



Fitnessbike, Gravelbikes, Hardtails, Fully

Artenvielfalt

Eine bunte Mischung prägt den zweiten Großen Elektro-Rad-Test: Ein Fitnessrad, ein Gravelbike ein Rennrad, drei Hardtails und ein Fully vermitteln einen Ausblick in die Zukunft. Die könnte dank moderner Antriebssysteme kaum spannender sein.



Foto: Anett Zeppin

Zu viel Gewicht durch das Antriebssystem ist der große Nachteil für sportliche Pedelecs. Bringen doch die bekannt bewährten Systeme von Bosch, Brose, Shimano, Yamaha, Panasonic, Bafang & Co mit 6 bis 8 Kilo Zusatzlast von Antriebssystem und Akku für das leichte Handling eines Sportgerätes ein ordentliches Pfund auf die Waage. Dies könnte sich in Zukunft ändern. Antriebssystemhersteller Fazua und Mahle sind Vorreiter einer neuen Sport-Motorengeneration.

SIEBEN ECHTE SPORTSKANONEN

Pedelecs für den sportlichen Einsatz schlichtweg profan als „E-Fahrräder“ zu bezeichnen, trifft die Sache nicht im Kern. Die Beanspruchung dieser Sportgeräte geht weit über das normale Maß der üblichen Nutzung hinaus. Diejenigen, die das Führen eines MTBs im Trail oder das Spiel mit dem Fahrtwind auf dem Rennrad sicher beherrschen, fahren diese Räder schon mal an ihre Grenzen. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass diese Pedelecs auch mit entsprechend hochfunktionalem Material ausgestattet sein müssen, um eben diese Belastungen auf Dauer auszuhalten.

Foto: Ralf Glaser

Radtouren auf den Lofoten

Die ungezähmten Inseln






Die Lofoten liegen verstreut auf den turbulenten Gewässern des Nordmeers, weit oberhalb des Polarkreises. An diesem Außenposten der unberührten Wildnis stoßen Sie auf Natur pur: majestätische Berge, tiefe Fjorde, kreischende Seevogelkolonien und weite, von der Brandung umspülte Strände.

Zerklüftete Felsen ragen steil aus dem Meer in den Himmel. Fjorde schneiden sich tief und lautlos in die Landschaft. Feine weiße Sandstrände und türkisblaues Wasser treffen auf wilde Küsten. Und immer wieder gibt es kleine rote Farbtupfer in der sonst so wilden Welt der Lofoten: Rorbuer, die traditionellen roten Holzhäuser, zieren vielerorts das schönste Ende Norwegens.

Die Lofoten sind auf dem Weg zur Zertifizierung als Nachhaltiges Reiseziel (Sustainable Destination) – ein Gütesiegel für Urlaubsorte, die den negativen Auswirkungen des Tourismus auf die Umwelt systematisch entgegenwirken. Zum einen müssen „Nachhaltige Reiseziele“ ihren Besuchern besondere Erlebnisse bieten und wirtschaftlich stabil sein. Zum anderen geht die Zertifizierung auch damit einher, die lokale Natur, Umwelt, Kultur und sozialen Werte zu bewahren. Die lokale Verwaltung und die Reisebranche kooperieren

Foto: Manfred Stromberg



Eine Wochenend-Tour
von Memmingen bis Weilheim
mit dem E-Bike

Genießen im Allgäu

Atmen Sie ein. Atmen Sie aus. Atmen Sie auf. Ganz gleich ob Sie eher der Sommer- oder Wintertyp sind, ob Sie die Natur entdecken oder zu sich selbst finden wollen – im Allgäu findet jeder die passende Erlebniswelt, so wirbt die Allgäu GmbH für ihre Region. Wir waren dort mit dem E-Bike.

Radfahren, das ist bekannt, zählt zu den nachhaltigen Fortbewegungsarten. E-Bike-Fahren kann man auch dazu zählen, denn eine Akku-Ladung, die für eine Tagestour (im Eco-Modus) ausreicht, kostet nur zirka 15 Cent. Gerade für Anfänger auf dem E-Bike eignet sich unsere Wochenendtour im Allgäu ideal, die Distanzen sind mit rund 50 Kilometern am Tag recht überschaubar.

START IN MEMMINGEN

Für ein Selfie mit dem Rad am Beginn der Tour bietet Memmingen die optimale Kulisse. Da ein romantischer Bach den historischen Ort durchschlängelt, versprüht das Foto ein bisschen Venedig-Flair. Praktischerweise ist auch mein Hotel direkt hier,

es nennt sich „Weber am Bach“. Bei einem Rundgang durch die Stadt am Abend zuvor verspürte ich Lust auf ein Bier. Doch obwohl die bayerischen Biere in aller Welt berühmt und beliebt sind, ist es nicht einfach, eine Kneipe zu finden. Ich lande schließlich in einer, wo ich lange Zeit der einzige Gast bin. „Abends in eine Kneipe zu gehen und dort ein Bier zu trinken, das würde einem Einheimischen hier nur sehr selten einfallen“, versucht ein Insider die Sachlage zu erklären. In den Ortschaften gäbe es dermaßen viele Vereine, sodass den Menschen gar keine Zeit bliebe, in der Freizeit abends in eine Kneipe zu gehen. Stattdessen gibt es hier aber auffallend viele Buchläden. Kultur statt Kneipe? Wer sich noch leckeren Proviant für die

Fotos: Dirk Engelhardt



Im Allgäu warten an vielen Stellen schöne Fotomotive. Die Radregion bietet dank sehr gut ausgeschildertem Wege- und Streckennetz zahlreiche Radtouren für Jedermann.

ElektroRad, Radclub &
Kannevischer Collection präsentieren

Genuss pur!



Nach der „Bike & Spa“-Premiere in Bad Kissingen steuern wir nun eine zweite Traumregion an: die idyllische Naturlandschaft Spreewald! Freuen Sie sich auf geführte Genuss-Touren kombiniert mit Bade-Spaß in modernen Thermenwelten – Vergnügen garantiert!

Zwölf Teilnehmer waren bei der Premiere der „Bike & Spa“-Events in Bad Kissingen begeistert von dem Konzept: Vormittags geführte Radtouren – Natur erleben. Nachmittags Körper und Seele schwingen lassen – eintauchen in traumhafte Wellness-Welten. Abends kulinarische Genüsse genießen.

Die Rezeptur aus Spaß, schönen Touren mit interessanten Mitfahrern, Entspannung und Genuss-Gastronomie übertragen wir im Juni 2020 auf die wunderschöne Spreewald-Region. Im modernen „Spreewald-Thermenhotel“ (in Burg) genießen wir vier Tage lang herzliche Gastlichkeit und die modernen Wasserwelten der Therme. Direkt vor dem Hotel starten unsere Vormittags-Genusstouren (2 ×

ca. 30 km; entspannt zu fahren; Radkeller für sicheres Parken Ihres Fahrrads; Helmtragen ist obligatorisch bei Leserreisen), geführt von lokalen Guides. Das „Bike & Spa-Event Spreewald“ wird begleitet vom aktiv Radfahren Chefredakteur Daniel O. Fikuart. Ebenfalls im Programm enthalten: eine entdeckungsreiche Kahnfahrt sowie ein „Rund ums Rad“-Seminar. Dank 4-Tages-VIP-Card für die Wasser-Welten der Kannevischer Collection können Sie am An- und Abreisetag die Therme nutzen (Eigenanreise; Verlängerungs-Tag im Hotel ist möglich). Bademantel und Handtücher werden gestellt. Radclub-Mitglieder erhalten einen Willkommens-Sekt sowie die Radkarte „Spreewald“.

Kommen Sie mit. Wir freuen uns auf ... Sie.

**Elektro
Rad**

RADCLUB

**KANNEVISCHER
Collection**

Gratis für Radclub-Mitglieder:
Radkarte und Willkommens-Sekt in der Therapie



BIKE & SPA-EVENT 1

Spreewald erleben!

14.–17. Juni 2020 (So.–Mi.),
4* Spreewald-Thermenhotel, Burg.
Reisepreis: 655 Euro (im Doppelzimmer;
EZ-Zuschlag 110 €), Verlängerung möglich.

► www.spreewald-thermenhotel.de



ANMELDEN: EINFACH MIT EINEM KLIKK

Hier sichern Sie sich Ihren Platz:
Veranstalter: MKN Aktiv Reisen,
Furth bei Landshut

www.mkn-aktivreisen.de

„Bike & SPA-Events“ anklicken



Fotos: Kammwiescher Collection

Termin vormerken!

BIKE & SPA-EVENT 2

Bayerische Rhön um Bad Kissingen

Traum-Touren & KissSalis-Therme,
06.–09. September 2020 (So.–Mi.),
4* Hotel Ullrich, Elfershausen.
Reisepreis: 610 Euro (im Doppelzimmer;
Einzelzimmer-Zuschlag: 45 €)

► www.hotel-ullrich.de

► www.kissalis.de



Ich freue mich, Sie bei
diesen Genießer-Events per-
sönlich kennenzulernen und
begleiten zu dürfen!

Daniel O. Fikuart

Daniel O. Fikuart
aktiv Radfahren Chefredakteur