

Rad *fahren*

DIE KAUFBERATUNG FÜR 2021

41 Fahrräder im Test

Räder ohne Motor für
Alltag, Tour und Sport

SICHER IST SICHER

Neue Tipps zum Diebstahlschutz

OSTSEE-KÜSTENRADWEG

Frische Brise,
große Freiheit



ZU GEWINNEN
Ca Go Bike im Wert
von 8150 Euro!



Editorial



FOTO: GIDEON HEDE

Kette rechts!

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

einige von Ihnen werden es bemerkt haben. Ihr Lieblingsmagazin heißt – analog zu unserem Webauftritt – nun „Radfahren“. Der kleine Zusatz „aktiv“ entfällt ab sofort, aktiv ist das Radfahren ja sowieso,

Rad
fahren

das braucht man nicht zu betonen. Diese Priorität auf das Wesentliche lässt mich als Heftmacher schmunzeln. Vor 25 Jahren hieß das Magazin schon so. „Radfahren“ war damals eine Gemeinschaftsproduktion des Bielefelder Verlags und des jungen Fahrradclubs ADFC. Als die ADFCler dann in den Heftinhalten mehr Politik sehen wollten, der Verlagsleiter der BVA aber mehr in Richtung Emotion, Kaufberatung und Tests tendierte, mussten beide Partner eigene Wege gehen. Radfahren beschleunigte mit aktiv Radfahren rasant. Der Fahrradclub kurbelte sein Mitgliederheft „Radwelt“ an.

Nicht ganz so lange zurück liegt die Taufe des „Megatests“: vor 15 Jahren war hier Premiere. Das Konzept dahinter: Schon im Winter bieten wir mit taufrischen Rädern unseren Lesern einen umfassenden Ausblick in die kommende Saison. Aber nicht bloß mit einer schnöden Neuheitenshow wie bei manch Mitbewerber. Sondern mit knallharten Tests aus verschiedenen Fahrradwelten: Stadt-, Touren- und Sporträder. Jeweils unterteilt in spannende Unterkategorien wie beispielsweise Urbanbikes, mal Falt-, Kompakt- oder Lastenräder, mal Reiseräder, Fitnessbikes, Mountain- oder Gravelbikes.

Um die Räder intensiv und tiefscrifend zu testen, gehen wir mit ihnen nicht auf den Prüfstand, sondern raus in die Praxis. Bei umfangreichen Testfahrten arbeiten die Mitglieder der City/Urban-Crew, des Touren- und Sport-Teams einen umfangreichen Fragen-Katalog ab, der eine belastbare Endnote ergibt. Läuft der Test für ein Rad in seiner Kategorie herausragend ab, vergibt die Redaktion Wertesiegel wie „Preis-Leistung“ oder „Kauftipp“.

Mein Tipp: Nutzen Sie die ruhige Zeit zwischen den Jahren und studieren Sie die Testbriefe. Oft muss nicht unbedingt der vermeintliche Testsieger das richtige Rad für Sie sein – mein Favorit im diesjährigen Urban-Test konnte zwar nur ein Gut abräumen, aber dieses Rad passt optimal zu meinen Einsatz-Bedingungen. Besser geht's kaum.

Kurz vor Jahresende ist uns wichtig: Die „Radfahren“-Redaktion wünscht Ihnen ein Frohes Weihnachtsfest, einen guten Rutsch in ein tolles Radler-Jahr 2021 und vor allem Gesundheit.



Daniel O. Fikuart, Chefredakteur



Vorbeiklicken & liken: www.facebook.com/RadfahrenMagazin

Radfahren auf der Website: www.radfahren.de

Newsletter bestellen: www.radfahren.de/newsletter



TITELGRAFIK
Alexandra Struve

Megatest 2021

Seite 20



FOTO: GIDEON HEDE

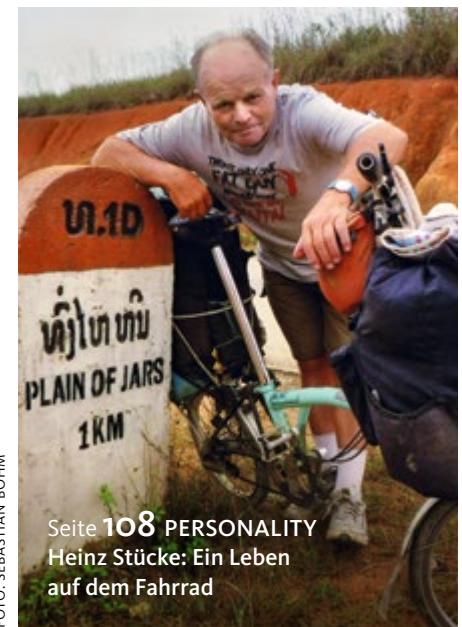


FOTO: PRIVAT

Seite 90 TEST RADBRILLEN
Auf dem Rad den Durchblick wahren

Seite 68 KAUFBERATUNG
SCHLÖSSER
Sicher abgestellt

Seite 108 PERSONALITY
Heinz Stücke: Ein Leben
auf dem Fahrrad

FOTO: SEBASTIAN BOHM

FOTO: SEBASTIAN BOHM

Inhalt

Megatest 2021

SO HABEN WIR GETESTET

Einführung, Test-Team, Bewertungsschema 20

AKTIV UNTERWEGS

Zwölf Trekkingräder für Alltag, Touren, Reise 26

ALLROUNDER FÜR DEN ALLTAG

Fünf Stadträder für alle Fälle 52

STILVOLL DURCH DIE STADT

Sieben Urbanbikes, ein Lastenfahrrad 76

FIT UND LUSTVOLL UNTERWEGS

13 Sportbikes, drei sportliche Kinderräder 112

AUF EINEN BLICK

Alle Ergebnisse des Megatests 2021 134

Neuheiten

BIKES

Gerade erst enthüllte Fahrräder für 2021 16

KOMPONENTEN & BEKLEIDUNG

Brandheiße Parts und coole Outfits 18



Test & Technik

TACHOS UND RADCOMPUTER

Smarte Helfer weisen den richtigen Weg 48

PRAXIS-WORKSHOP

Gabel und Dämpfer: Fahrwerk selbst einstellen 64

TEST: RADBRILLEN

Alleskönnen mit selbstdönenden Scheiben 90

PRODUKTE: AUSPROBIERT

Lenkerhörnchen, Regenjacke und vieles mehr 100

DAUERTEST

Neu: Hase Pino; Fazit fürs Stevens Courier 104

Service & Reportage

GEWINNSPIEL

Lastenrad im Wert von 8000 Euro zu gewinnen 14

SPORTKLEIDUNG WASCHEN

So pflegen Sie Radklamotten richtig 44

SICHER ABSTELLEN

Kaufberatung Schlösser – klassisch und smart 68

FIT & GESUND

Trainieren mit einem Personal Coach 98

AUF ZWEI RÄDERN UM DIE WELT

Heinz Stücke ist seit 50 Jahren Radnomade 108

Reise

WASSERTOUREN NORD UND SÜD

Unterwegs an Ostsee und Bodensee 140

Rubriken

Editorial 4

Rund ums Rad 8

Leserforum 12

Bezugsadressen 136

Kleinanzeigen/Impressum 138

Reise-News 146

Vorschau 162

MEINE MEINUNG

Ein Kommentar von
Redakteur
Stephan Kümmel



Kennzeichen sind nicht die Lösung

Geht es um Verkehrsvergehen von Radfahrern, kommt irgendwann die Forderung nach Fahrrad-Kennzeichen. Damit ließen sich Verkehrssünder leichter belangen, das disziplinierter Radfahrer. Ich halte diesen Ansatz für falsch. Kennzeichen sind nicht das Problem und schon gar nicht die Lösung. Beides liegt ganz woanders.

Ich ärgere mich maßlos, wenn ich mit dem Rad an der roten Ampel stehe, und ein anderer Radfahrer fährt einfach darüber. Jeder Verkehrssünder trägt mit dazu bei, dass der Leumund von uns Radfahrern bescheiden ist. Die Folge: Die anderen Verkehrsteilnehmer werden trotzig: Keiner ist bereit, Sicherheit in Form von teuren baulichen Veränderungen für diejenigen zu schaffen, die sich nicht an die Regeln halten. Die aber sind nötig, um sicher und sorgenfrei unterwegs zu sein. Wenn das möglich ist, müssen wir Radfahrer nicht dauernd am Rande der Legalität fahren. Schauen wir uns Situationen an, in denen Radfahrer „über die Stränge schlagen“. Beispiel eins: Für einen Radfahrer dauert es an belebten Kreuzungen in Innenstädten oft drei Ampelphasen, bis er regulär links abgebogen ist. Für Autofahrer undenkbar. Eine Gleichberechtigung zwischen den Verkehrsteilnehmern kann ich hier nicht erkennen. Ich verstehe jeden, der sich da dann lieber bei den Autos einreibt, um in einem Rutsch nach links zu gelangen. Beispiel zwei: Auch ich weiche beim Rechtsabbiegen – wenn frei ist – schon mal auf den Bürgersteig aus, vor allem dann, wenn mit mir zusammen auch Autos abbiegen. Denn allein in den vergangenen zwölf Monaten haben mich fünf Autos „übersehen“ – zum Glück mit glimpflichem Ausgang. Ich werde also gezwungen, mir eine sichere, womöglich illegale Spur zu suchen, um zu überleben. Was aber sieht die Allgemeinheit? Einen Radfahrer, der mal wieder die Kurve über den Bürgersteig schneidet. Ich würde das auch tun, wenn hinten am Schutzblech eine Zulassung hängen würde. Abhilfe schafft hier ausschließlich eine sichere Infrastruktur, kein Kennzeichen. Deutsche Verkehrswege sind für Autos gemacht. Darum sehe ich als Autofahrer alle anderen Verkehrsteilnehmer als Gäste meiner Party, auf der ich die Regeln bestimme. Ein Kennzeichen für Fahrräder folgt diesem Denkmuster. Eine neue Infrastruktur verändert diese Denke. Und da müssen wir hin. Nicht zur Nummerntafel.

The advertisement features a dynamic photograph of a mountain biker in mid-air, performing a jump. The rider is wearing a red and white 'Micanda' cycling suit and helmet. The background shows a blurred landscape, suggesting speed and action. Overlaid on the image is the 'Micanda' brand logo, which includes the word 'Micanda' in a stylized script font above the word 'Xmod' in large, bold, white letters. Below 'Xmod', the tagline 'The European Bike Fundamentals.' is written in a smaller, italicized font. In the lower right foreground, there is a close-up of a bicycle's drivetrain, specifically the chainring and sprocket, both of which are engraved with the 'Micanda Xmod' logo. The overall composition is energetic and modern, emphasizing performance and quality.

Große Verlosung! Wert: 8150€

Gewinnen Sie den ... Überflieger bei Cargo-Bikes



Die Süddeutsche tituliert das Ca Go als „Der Volvo unter den Lastenrädern“. Setzen sich erfahrende Radfahren-Tester drauf, zeigt sich, dass das FS 200 zu den besten Lastenrädern Deutschlands zählt*. Cleveres Fahrwerk, leistungsstarkes Bosch-Antriebssystem mit Dual-Akku, Personen- & Lastenbox mit Knowhow aus dem Automotive-Bereich, richtungsweisende Details, selbst bei hoher Beladung kinderleicht zu fahren, enger Wendekreis, sichere Bremsen.

Das Beste aber: Mit etwas Glück gehört dieses Premium-Cargo-Bike bald Ihnen!



FOTO: RALF GLÄSER

So kommen Sie an Ihr Traumrad

Kleine Mühe – großer Gewinn! Das Ca Go FS 200 ist nur einen Mausklick entfernt, die Verlosung findet auf unserer Homepage statt.

Besuchen Sie einfach radfahren.de/cago-gewinnspiel, füllen Sie dort Ihre Adressdaten aus, schicken Sie das Anmeldeformular ab, schon sind Sie dabei. Ihr Traumrad zu gewinnen, könnte nicht einfacher sein!

Die Radübergabe Ihres neuen Ca Go FS 200-E-Lastenrads (inklusive der neuen Transportbox-Abdeckung/ noch nicht im Bild!) findet bei einem Händler in Ihrer Nähe statt – alternativ am Firmensitz von Ca Go in Koblenz, mit Führung durch den Showroom und die Ca Go Bike Factory.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mehrmalige Einsendungen werden aussortiert. Teilnehmen können alle natürlichen und geschäftsfähigen Personen mit einem Mindestalter von 18 Jahren. Ausgeschlossen wird, wer falsche Angaben zu seiner Person macht oder maschinell an dem Gewinnspiel teilnimmt.

Teilnahmeschluss: 09. April 2021.

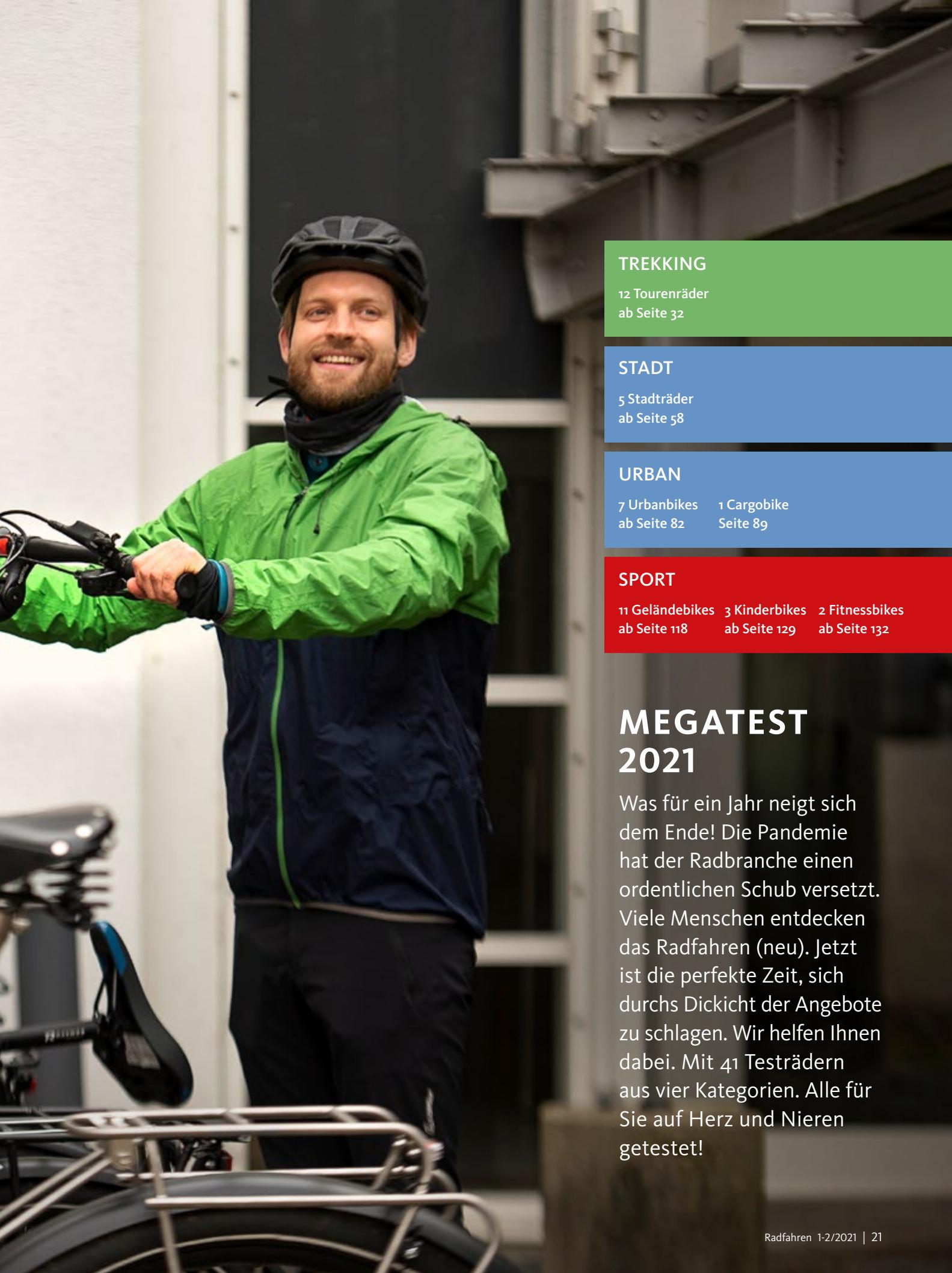
*Den Testbrief des Ca Go FS 200 finden Sie in dieser Ausgabe, Seite 89. Mehr zum Rad: www.cagobike.com

Viel Glück!

41 Räder im Test – die Kaufberatung des Jahres

DIESE RÄDER MACHEN GLÜCKLICH

FOTO: GIDEON HEDE



TREKKING

12 Tourenräder
ab Seite 32

STADT

5 Stadträder
ab Seite 58

URBAN

7 Urbanbikes 1 Cargobike
ab Seite 82 Seite 89

SPORT

11 Geländebikes 3 Kinderbikes 2 Fitnessbikes
ab Seite 118 ab Seite 129 ab Seite 132

MEGATEST 2021

Was für ein Jahr neigt sich dem Ende! Die Pandemie hat der Radbranche einen ordentlichen Schub versetzt. Viele Menschen entdecken das Radfahren (neu). Jetzt ist die perfekte Zeit, sich durchs Dickicht der Angebote zu schlängeln. Wir helfen Ihnen dabei. Mit 41 Testräder aus vier Kategorien. Alle für Sie auf Herz und Nieren getestet!



Freiheit erfahren

Zwölf Trekkingräder von 744 bis 8765 Euro



FOTO: GIDEON HEDE

Wie Nebel die Konturen verschleiert, blieb und bleibt auch in diesem Jahr einiges im Unklaren. Wie es im Jahr 2021 mit den Trekkingrädern weitergeht, das lässt sich allgemein aber ganz gut absehen. Treten wir also aus der Nebelwand und werfen einen klaren Blick auf das spannende Angebot an Rädern, die die Freiheit garantieren.

Darauf freut man sich doch schon lange. Mit jedem Tag nimmt die Spannung ein kleines Stückchen zu. Was bringt der Tag an Neuem, was bringt das nächste Jahr? So geht es uns jedes Mal, wenn die Eurobike startet und einem endlich alles Neue für die nächste Saison offenlegt. So geht es einem mit dem Geburtstag oder dem bevorstehenden Weihnachtsfest und auch mit Silvester. Vielleicht geht es Ihnen ja sogar so mit dem Megatest-Heft. Uns würde es freuen!

Und wie jedes Jahr weiß man auch immer schon vorher so ein bisschen, was einen erwartet. Einige Geschenke, die man bekommt, oder die eine oder andere Veränderung, die im nächsten Jahr ansteht. Und auch wir – Sie als aufmerksame Leser auch – wissen schon zu großen Teilen, was uns in 2021 erwartet. Das liegt natürlich daran, dass das Jahr nicht mehr ganz so jung ist. Und deswegen, trotz ausgefallener Eurobike, die Neuheiten schon weitestgehend durch sind. Digital zumindest. Denn mit diesem Megatest erfahren wir die neuen Räder zum ersten Mal im wörtlichen Sinne, können sie echt ausprobieren.

Fokussierter Ausschnitt

Auch der Trekking-Teil ist ein guter Ausblick auf das Angebot, ein fokussierter Ausschnitt. Und darum ist für jeden etwas dabei. Vom Einsteiger und weniger solventen Kunden bis zum Oberklasse-Rad für gut gefüllte Konten oder Sparstrümpfe. Der Unterschied ist insofern wichtig, als dass, wenn einem



Radbekleidung richtig waschen und pflegen

Dreck, lass nach!



FOTOS: RALF GLÄSER

Wie viel Tacho braucht der Mensch?

Bestens im Bilde

Von „auf das Wesentliche reduziert“ bis „multimedial vernetzt“ – heutige „Tachos“ stillen mühelos auch den größten Informationshunger. Doch wer braucht was?

Die Zeiten, in denen sich „Tachos“ darauf beschränkten, die aktuelle Geschwindigkeit und die zurückgelegte Strecke anzugeben, sind wohl endgültig vorbei. Mikrochips und gedruckte Leiterplatten erlauben es den Herstellern, Funktionen geradezu beliebiger Zahl auch noch in das kleinste Gehäuse zu packen. Als Radfahrer ist man so über jeden Aspekt seiner Ausfahrt jederzeit bestens informiert.

Oft genug dient eine große Anzahl an Funktionen auch als (vermeintliches) Kaufargument. Doch was genau können moderne „Tachos“ besser als frühere Geräte? Welche Funktionen machen Sinn – wo beginnt die „Spielerei“? Diese Fragen lassen sich nicht generell beantworten. Wie so oft kommt es auf den konkreten Einsatzzweck an – und der ist nun einmal individuell. Stellvertretend für alle Geräte auf dem Markt haben wir uns sieben konkrete Tachos namhafter Hersteller näher angesehen. Die Preise hierfür rangieren von 29,99 Euro bis 349 Euro.

Für den Einstieg

Schon die beiden günstigsten Geräte dieser Übersicht, der VDO M2.1 WL und der Ciclo Protos 213, stillen mühelos den kleinen Informationshunger zwischendurch. Beide zeigen jederzeit die aktuelle Geschwindigkeit an – zudem

lassen sich zusätzlich das durchschnittliche und das maximal gefahrene Tempo ablesen. Auch was Zeiten und Distanzen angeht, geben die beiden Kandidaten ausführlich Auskunft: Beides lässt sich sowohl bezogen auf die aktuelle Strecke anzeigen, wie auch kumuliert auf die komplette Laufleistung des Rades.

Über diese objektiv messbaren Grundgrößen hinaus erlauben sich aber beide Geräte auch einen Ausflug ins Spekulative – sie zeigen auch die bei der Fahrt verbrannten Kalorien an. Für eine seriöse Berechnung des Energieverbrauchs müssten natürlich auch Faktoren wie Steigung, Rollwiderstand, Gewicht oder Wind mit berücksichtigt werden. Somit lässt sich die Kalorienmessung doch eher als Richtwert verstehen. Sozusagen als kleine Motivationshilfe, um die Fahrt in den Biergarten gegebenenfalls doch noch etwas zu verlängern.



Stadt-Spaß-Macher

Fünf Stadträder von 599 bis 1199 Euro

Fünf klassische Stadträder der Saison 2021 wählten wir für den diesjährigen Megatest aus. Alle ausgestattet mit einer wartungsarmen Nabenschaltung. Teilweise sogar mit integrierter Rücktrittbremse, die noch immer ihre Fans hat. Spannend: Mit einigen Modellen im Testfeld sind sogar Genuss Touren möglich.

Worauf soll ich achten? Diese Frage stellt sich wohl jeder potentielle Käufer eines Stadtrads. Spätestens wenn der Händler auf ein Modell mit spannender sportlicher Optik, aber mit Ketten schaltung und ohne Radschützer zeigt, sollten Sie den Rücktritt antreten. Denn Räder für die Stadt müssen hochgradig alltagstauglich sein, ab Werk, ohne dass Sie etwas nachrüsten müssen, um eben diese Alltagstauglichkeit zu erreichen.

Ein gutes Stadtrad erkennt man bereits am Rahmen. Da man im urbanen Umfeld auf dem Weg zur Arbeit oft – etwa an der Ampel – stoppen und vom Sattel rutschen muss, empfehlen wir – auch den Herren – einen sogenannten Tiefeinsteiger-Rahmen, der das Ein- und Aussteigen, also das Übersteigen des Rahmenrohrs, leichter möglich macht als eine hohe Stange. Das zweite ...

Prio: Nabenschaltung am Stadtrad
... Erkennungszeichen für ein stadttaugliches Fahrrad ist die Schaltung. Und zwar

FOTO: DANIEL O. FIKUART



Stylische Städter

Sieben Urbanbikes und ein Lastenrad von 699 bis 8150 Euro



FOTO: DANIEL O. FIKUART

Den Anfang machen Urbanbikes unterschiedlicher Charakteristik: Im lässigen Retro-Style, solche, die rassige Renner sind, andere, die Pendler begeistern können. Das Finale furioso markiert aber ein Lastenrad mit Überflieger-Qualitäten.

Neu in der Kategorie Urbanbikes, also der modernen Variante des klassischen Stadtrads, ist, dass wir auf ein Testfeld blicken, das unterschiedlicher nicht sein könnte. Den Einstieg in die diesjährige Megatest-Urbanbike-Strecke, die wir wie immer nach dem aufsteigenden Preis geordnet haben, bilden Modelle von Prophete und Raleigh.

Der Rahmen beim Prophete Genießer 20.BTC.10 zeigt eine moderne, flächige Linienführung ähnlich einer Autokarosserie, überzogen in angesagter Matt-Lackierung, kombiniert mit dem in der Stadt so praktischen Tiefeinstieg, der das Aussteigen und Aufsatteln leicht macht, weil das Oberrohr fehlt. Auf der anderen Seite das Raleigh im ewig jungen Retro-Style, der beim jungen und jung gebliebenen Publikum beliebt ist.

Auch wir staunen: Das in brillant-strahlendem Blau lackierte Halifax 9 besitzt einen traditionellen Mixte-Rahmen, der sich an den berühmten Anglaise-Rahmen legendärer Radmarken wie Peugeot oder Motobecane orientiert. Ein klares Statement, dass die britische Marke Raleigh zu seiner Tradition steht. Aber auch für seinen Besitzer. Dieses Rad mit seinem filigranen Doppelrohr-Rahmen, seinem kecken Frontkorb und den eleganten Weißwandreifen macht die Straßen der Stadt zum Laufsteg. Applaus von Passanten eingebaut. Lächeln inbegriffen.

Alles dabei ... für Sportive bis Tourer
Eine ungewöhnliche Interpretation des Themas Urbanbikes zeigt auch die Hamburger Marke Bergamont. Aus der Großstädtersicht macht ein schnelles Geschoss, das für

*15 Radbrillen mit selbsttönenden Gläsern
von 54,99 bis 298 Euro im Vergleichstest*

**PASST
SICH AN!**



Abenteuer, Spiel

Acht Gravelbikes, fünf Mountainbikes, ein Crossrad und zwei Fitnessräder von



Die, tendenziell, leichten Räder der Sportkategorie sind unverändert stark beliebt – das zeigen aktuell insbesondere das Gravelbike sowie Kids-Mountainbikes. Groß ist sie, die Vielfalt der Sportrad-Typen, die vom asphaltorientierten Fitnessrad bis zum grobstolligen MTB reicht. Ihr gemeinsamer Nenner? Bevorzugt schnell sein. Zeit für einen Test!

Sich regelmäßig räumlich, und damit freilich auch geistig, vom Schreibtisch (oder wie auch immer sonst der eigene Arbeitsplatz beschaffen sein mag) zu lösen und verbrauchte gegen frische Luft zu tauschen, ist in Zeiten von Corona nicht minder wichtig geworden. Sich, mit der gebotenen Umsicht, hinter dem Lenker eines sportlichen Rads draußen auszutoben, hält fit – körperlich wie mental. Und: Eine schöne, knackige Tour macht einfach verflixt viel Spaß und stattet einen also mit einem essentiellen Lebenselixier aus.

Ob man sich dieses nun auf dem Fitnessrad, lustvoll pedalierend, oder nun auf einem Gravel-, Mountain- oder ebenfalls stollenbeireiften Crossbike erarbeitet, bleibt dabei eine Entscheidung zugunsten der eigenen Bedürfnisse und radfahrerischen Vorlieben. So heißt es, am Volant eines spritzigen Fitnessrads dank flinker, vortriebsstarker 28"-Bereifung überwiegend auf asphaltierten Strecken pfeilschnell unterwegs zu sein, ohne dazu einen klassischen Rennlenker greifen zu müssen, der seinen Fahrer gern in eine ursportliche Sitzhaltung bringt. Das clever gedachte Fitnessbike nämlich räumt per flachem Lenker sowie kürzerem Vorbau eine tendenziell etwas aufrechtere Sitzposition ein, die dem Pedaleur bei der morgendlichen Pendlerfahrt einen guten Rundumblick im hektischen Straßenverkehr verschafft. Zugleich sind die optisch freilich ans Rennrad angelehnten Fitnessbikes locker sportiv und leicht genug für lange Wochenendausfahrten, auf denen

& Spaß

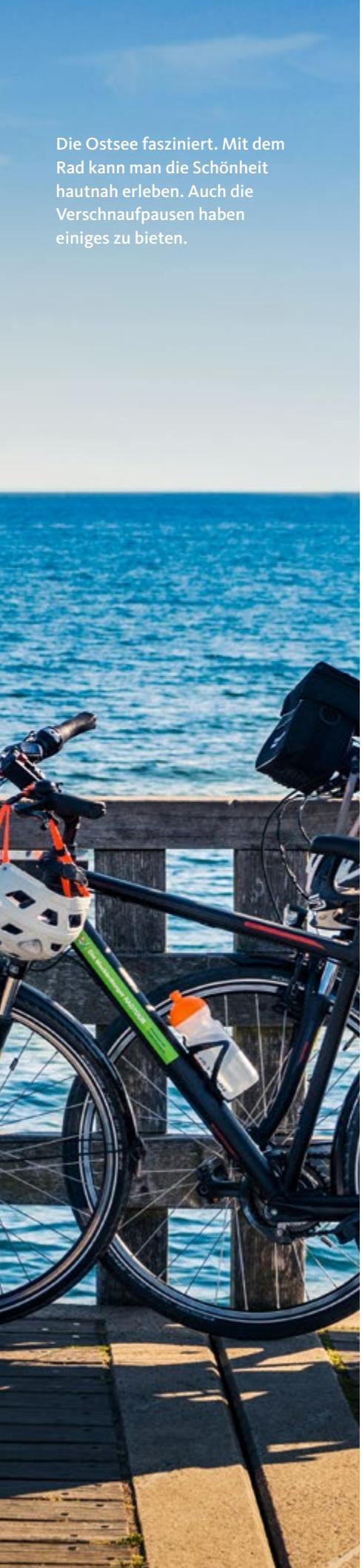
299 bis 5959 Euro im Test

FOTO: GIDEON HEDE

Ostsee-Küstenradweg

Garantiert mit Meer-Blick





Die Ostsee fasziniert. Mit dem Rad kann man die Schönheit hautnah erleben. Auch die Verschnaufpausen haben einiges zu bieten.

Stets weht eine frische Brise um die Nase. Der Blick schweift permanent in die Ferne, die große Freiheit ist greifbar. Und die kreischenden Möwen liefern die passende Geräuschkulisse dazu. Immer dem Meer entlang: Radeln auf dem Ostsee-Küstenradweg. Eine Tour, die bleibende Eindrücke hinterlässt.

Imposante Backsteinkirchen, schön restaurierte Giebelhäuser und ein herausgeputzter Hafen, in dem Ausflugsboote, Fischkutter und Yachten festmachen – so präsentiert sich die UNESCO-Welterbestadt Wismar. Zur Hansezeit wurden im Alten Hafen Salz, Getreide, Wolle, Fische und vieles mehr umgeschlagen. Bis heute hat sich die Form des historischen Hafens kaum verändert, allerdings ist er nicht mehr von so wirtschaftlicher Bedeutung, sondern der Treffpunkt für Einheimische und Touristen. Und nicht selten auch Filmkulisse.

Mit etwas Glück liegt im Hafen auch die Kogge „Wissemara“ vor Anker, ein Nachbau der sogenannten Poeler Kogge aus dem 14. Jahrhundert, einem Schiffswrack, das 1997 vor der Insel Poel entdeckt wurde. Interessenten können auch mitsegeln. Es lohnt sich! Der Verein Poeler Kogge bietet regelmäßig Törns auf die Ostsee an (www.poeler-kogge.de).

Wismar ist der wunderschöne Ausgangspunkt unserer Tour auf dem Ostsee-Küstenradweg, die nach Rerik und Kühlungsborn und weiter entlang der Küste Richtung Warnemünde führt.

Das erste Etappenziel heißt Rerik, direkt an der Ostsee gelegen. Um dort hinzugelangen, radeln wir entlang der Landstraße mit dem sog. „Salzhaff“ zu unserer linken Hand. Salzhaff heißt diese, zwischen dem Festland und der Halbinsel Wustrow gelegene, Bucht, die vom offenen Meer fast abgetrennt ist. An

den Rändern gibt es fruchtbare, artenreiche Salzwiesen und unterschiedliche Wasservogelarten sind hier ständige Gäste.

Ein paar wenige Kilometer weiter und wir erreichen das Ostseebad Rerik, das Tor zur Halbinsel Wustrow. Der Ort ist vergleichsweise klein, nicht extrem trubelig und deshalb bietet sich an der dortigen Hafenpromenade eine ausgedehnte Rast an.

Zahlreiche Restaurants und Imbisse bieten frischen Fisch oder Fischbrötchen auf die Hand an, während des Verzehrs man den Blick über den kleinen Hafen und das Salzhaff schweifen lassen kann. Rerik hat viele Gesichter: Egal ob man das morgendliche Treiben der Fischer am Fischereianleger, die Stille im Reich der Natur am Salzhaffufer oder die klassischen Klänge der Orgel in der St. Johannes Kirche bevorzugt, ein Streifzug durch den Ort ist immer ein Erlebnis.

Weiter geht es nordostwärts Richtung Kühlungsborn. An der trubeligen Promenade, die gesäumt ist von großen Hotels und Apartmentanlagen, lernen wir den „Massentourismus“ kennen. Den Höhepunkt findet der Trubel bei der Seebrücke, dem Zentrum des Ostseebades.

Etwas gemütlicher ist da schon die Begegnung mit „Molli“, der alten Dampflok, die noch heute zwischen Kühlungsborn, Heiligendamm und Bad Doberan verkehrt. Um den einzigartigen Nostalgie-Charakter zu bewahren, wurden sechs Molli-Wagen mit Liebe zum Detail aufwändig rekonstruiert. So entstand in den letzten Jahren das Schmuckstück der Mecklenburgischen Bäderbahn – der „Hundertjährige Zug“. Die originalgetreu aufgearbeitete Innenausstattung der Wagen schafft ein Flair von Dampfzug-Nostalgie.

Weiter östlich treffen wir kurz darauf auf einen Küstenwald und erreichen anschließend das mondäne Ostseebad Heiligendamm, mit seinen unzähligen, weißen Prunkvillen. Zentrum bildet das prächtige 5-Sterne-Grandhotel Heiligendamm.

In dieser imposanten Kulisse fand 2007 der G8-Gipfel mit Bundeskanzlerin Angela Merkel als Gastgeberin statt. Ein Großaufgebot aus Polizei- und Sicherheitskräften isolierte damals diesen Ort von seiner Außenwelt. Heiligendamm ist der älteste Seebadeort

In sieben Tagen vom Bodensee zum Königssee. Teil 1 von 2

Der Königs-Weg





Allgäu, bei Schwangau:
Vorbei an der barocken
Kirche St. Coloman aus dem
17. Jahrhundert. Bald ist
Neuschwanstein erreicht:
Märchenschloss des Bayeri-
schen Königs Ludwig II.

453 Kilometer, 4800 Höhenmeter. Der berühmte Bodensee-Königssee-Radweg ist eine reizvolle Herausforderung für ambitionierte Radfahrer. Zieht man die Strecke aber über sieben Fahrtage, lassen sich Südbayerns schönste Sehenswürdigkeiten entspannt genießen.

Üblig bei einem Ehepaar, das aus einem Radfahren-Redakteur und einer Rechtsanwältin besteht: Urlaub am Mittelmeer, wandern, schwimmen, relaxen – das Rad ist tabu. Doch die Corona-Reisebeschränkungen im Sommer 2020 machten einen Strich durch die Rechnung. Eine Alternative musste her, die nun in der Rückschau zu einer der schönsten Reisen unseres Lebens wurde: Wir begaben uns auf den legendären Bodensee-Königssee-Radweg. Mit Schleifen für uns 550 Kilometer lang. Anstrengend ja, aber ideal, um aktiv zur Ruhe zu kommen. Erlebnisreich, um die Seele zu beflügeln. Unser Plan: Mit den Rädern und der Bahn von Regensburg nach Lindau. Durchs Allgäu, über die Tölzer Berge zum Chiemsee, dann auf den Spuren des Salzes südlich Richtung Watzmann, in dessen Schoß der idyllische Königssee liegt. Und von Berchtesgaden mit dem Zug zurück. Es sollte anders kommen: Wir hatten so viel Freude und Glück gesammelt, dass wir den 1000er voll machten. Mit dem Rad.

Tag 1: Zuganreise an den Bodensee

Lindau – Eglofs, 27 km

Tolle Blicke, die Hasen passen auf

Weil der Sackbahnhof auf der Insel Lindau die Uferpromenade berührt, stehen wir nun fast direkt am Bodensee. Vor uns der fünf Meter hohe Bayerische Löwe, der die Hafeneinfahrt bewacht. Eisschleckende Menschen überall, die Straßencafés sind trotz Corona gut besucht. Hier in Lindau gäbe es, wie das be-

malte Rathaus, viel Sehenswertes. Doch wir wollen los. Da links, das erste weiße Schild! Mit grüner Welle und Aufschrift Bodensee-Königssee-Radweg leitet es uns über eine lange Brücke zum Festland. Wir folgen kurz dem Bodensee-Rundweg. Insgesamt empfinden wir die Schrift als zu dünn. Außerdem konkurriert unser Wegweiser hier mit einem Wald anderer Hinweisschilder, die auf regionale Touren verweisen. „Fernradweg-Schilder sollten am Anfang oder Ende platziert sein, dann sieht man sie besser“, ruft mir meine Frau zu. Ein Tipp, den wir an Franz Reil weitergeben, der den Bodensee-Königssee-Radweg entwickelt und alle Hinweisschilder einheitlich auf Dunkelblau umstellt, „die coronabedingt noch nicht überall montiert werden konnten“, erklärt Franz uns später.

Nordöstlich von Lindau rollen wir locker durch Apfelplantagen, die sich bald über Wellen hinaufziehen. Dann folgen wir entspannt einem murmelnden Bach – Gelegenheit über die Route nachzudenken. In sieben Tagen wollen wir den Königssee erreichen. Die Anstrengung kommt hier am Anfang: das Dach der Tour ist schon nach 100 Kilometern erreicht, in Oy-Mittelberg, eingebettet zwischen idyllischen Seen vor grandioser Bergkulisse auf ca. 1000 Metern Höhe. Danach durchs Allgäu Richtung Füssen, am Märchenschloss Neuschwanstein vorbei. Wir freuen uns auf das Unesco-Weltkulturerbe Wieskirche in Steingaden im Pfaffenwinkel, auf den Tegern- und Schliersee. Wir wollen im Chiemsee baden und schließlich die Füße in den kristallklaren Königssee stecken.

Die Sitzpositionen auf unseren Rädern: sportlich, aber angenehm. Hochwertige Federgabeln sollen für Komfort, Tourenreifen für Leichtlauf auf längeren Asphaltpassagen sorgen. Wir werden meist auf Nebenstraßen fahren, selten auf Radwegen entlang von Bundesstraßen. Dafür wird es aber auch Naturpisten geben. Und Wege durch Wälder, wo der Untergrund auch im Sommer feucht und deshalb tief sein kann. Deshalb sollten die Reifen für den „Bo-Kö“ Grip bieten. Jetzt, bei den ersten Verschneufern am Wegrad, zeigt sich, dass ein stabiler und gut klappender Hinterbauständer auf Radreisen mit Gepäck Gold wert ist. Meine Frau hat eine kleine KlickFix-Tasche im lustigen Margeriten-Design am Lenker fixiert, die sie auch als Schultertasche nutzt. An ihrem Fahrradheck sind gelbe Thule-Packtaschen eingehängt, die sich rüttelfest