

URLAUBS-TRENDS 2025: Hier geht die Radreise hin!

Rad
fahren

Rad fahren

02
2025



TEST & KAUFBERATUNG FÜR 2025

33 Räder für Tour, Alltag und Sport

KLEIN & LEICHT, ABER AUCH DRUCKVOLL?

15 Tourenpumpen im Praxistest

ENDLICH WOHLFÜHLEN AUF DEM SATTEL

Radhosen: Darauf sollte jeder achten



DEUTSCHLAND € 8,20 • ÖSTERREICH € 9,00
BENELUX € 9,40 • ITALIEN € 11,00
SPANIEN € 11,00 • SCHWEIZ SFR 13,20
ISSN 0940-4929 • H 06768





Allein und frustriert im Auto?

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

43 Stunden lang stand ein durchschnittlicher Pendler in Deutschland im vergangenen Jahr im Stau. Dies hatte der Verkehrsdaten-Dienstleister Inrix in einer Auswertung festgestellt.

Diese Zahl musste ich erst mal sacken lassen, als ich sie Anfang des neuen Jahres las. Das ist mehr als eine Arbeitswoche! Das sind 43 Stunden verlorene Zeit, die man nicht für Familie hat, für Freunde, für „Me-Time“. Im besten Fall hat dieser durchschnittliche Pendler immerhin einen guten Podcast oder schöne Musik auf den Ohren. Im schlimmsten Fall ärgert er sich ständig über kurz vor ihm auf Rot springende Ampeln, nicht-funktionierende Reißverschlussverfahren, über rücksichtslose Verkehrsteilnehmer. Studien belegen, dass Pendeln unserer Gesundheit schadet.

Klar ist: Teurer bis unbezahlbarer Wohnraum, prekäre Arbeitsbedingungen und Co. sorgen nicht gerade dafür, dass man seinen Job direkt um die Ecke hat. Klar ist aber auch, dass nicht jede der gefahrenen Strecken mit dem Auto zurückgelegt werden müsste. Insbesondere nicht mit einer Person pro Auto. Denn der durchschnittliche Besetzungsgrad im Berufsverkehr liegt bei rund 1,1 Personen pro Pkw. Das typische Auto ist unverhältnismäßig groß für diese Personenzahl. Logisch, dass es sich dann überall staut.

Aber mit erhobenem Zeigefinger auf andere zu zeigen, hilft ja auch nichts. Wir alle sind der Verkehr. Vielmehr kann man sich nur selbst an die eigene Nase packen. Das Auto stehen lassen und das Rad nehmen, denn Fahrradpendeln tut so gut. Bei weiten Distanzen lohnt es sich, über eine Kombination aus Fahrrad und Auto oder ÖPNV nachzudenken. Und wenn es ohne Auto tatsächlich nicht geht, dann eben in der Fahrgemeinschaft. Wäre das nicht was?

In dieser Ausgabe gibt es einige Argumente fürs Radfahren. Nämlich 33 spannende Räder fürs Pendeln, für den Alltag, aber auch für sportliche Ausfahrten. Radfahren tut gut, hilft beim Stress-Abbau, ist gesund, leise, umweltfreundlich und vor allem: nie verlorene Zeit.

Viel Freude beim Entdecken!



J Nimrich

Johanna Nimrich, Redaktionsleitung

Inhalt

Radfahren 2/2025

14 DURCHBLICK

- 16 **TEST: Großer Fahrradtest 2025**
Alles Wissenswerte rund um unseren Test
- 20 **TEST: Trekkingräder**
Räder für Alltags- und Tourenfreude
- 36 **TEST: Stadträder**
Räder für den urbanen Einsatz
- 50 **Test: Sporträder**
Räder für Off- und Onroadspaß
- 68 **Top 10: Fahrradkauf**
10 Tipps, damit nichts schief geht
- 72 **TEST: Minipumpen**
15 kleine Helfer für unterwegs
- 78 **TEST: Rückspiegel**
11 Sehhilfen nach hinten
- 84 **Produkte ausprobiert**
Jacke, Schutzhülle, Schloss und mehr

FOTO: GIDEON HEEDE



16 TEST

Fahrradtest quer durch alle Gattungen



TITEL

Jörg Gleichmar

Person durch KI
erstellt (Midjourney)

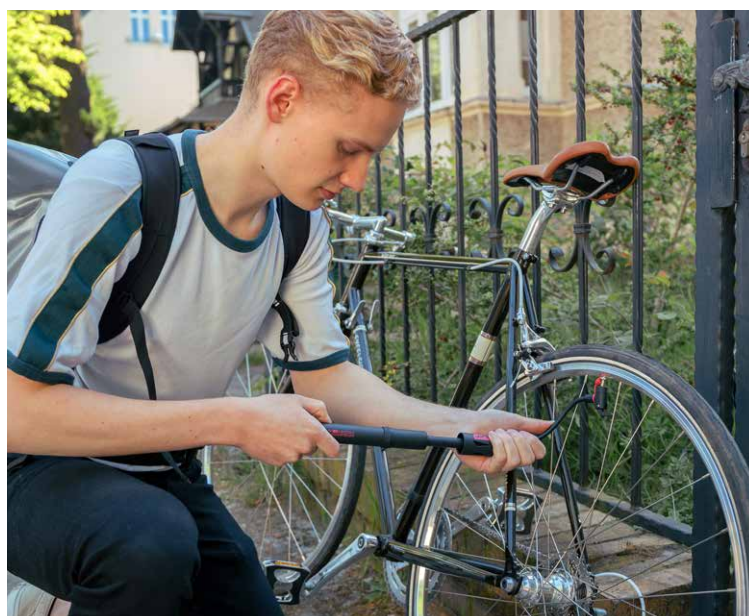


FOTO: CONTEC

72 TEST

Minipumpen



90 INTERVIEW

Gunnar Fehlau



94 SERVICE

Radhosen



122 REISE

Thüringer Wald

88 EINBLICK

- 90 **Interview: Gunnar Fehlau**
Ein Jahr Workpacking mit dem Cargobike
- 94 **Kaufberatung: Radhosen mit Polster**
Wie eine zweite Haut
- 100 **Reportage: Long Way Home**
Mit dem Rad von Alaska nach Österreich

106 AUSBLICK

- 108 **Reise-News**
Radreise-Inspirationen von nah bis fern
- 114 **Panorama und Genuss garantiert**
Das Heidiland in der Schweiz entdecken
- 116 **Da geht die Reise hin!**
Radreise-Trends 2025
- 122 **Thüringer Wald: Der Gipfel**
Sportlich und entspannt graveln

RUBRIKEN

- 3 Editorial
- 6 Rund ums Rad
- 128 Lisa Lässig
- 130 Vorschau, Impressum



mehr ab Seite 10

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



Kreidler Vitality E-Urban
3.999 €*



Yuba Fastrack
3.999 €*



Victoria Tresalo 6
3.399 €*

PIEL

VSF FAHRRADMANUFAKTUR
GX 1200
5.999 €*



*UVP; Gewinn kann von der Abbildung abweichen



Konrad Urban Singlespeed
4.390 €*



Waldbike Tilia
5.747 €*



Baldiso B1
14.900 €*



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



SO TESTET RADFAHREN



Die die Alfine-Nabe ist in Brompton-Rädern eine echte Neuheit. Unten: Ein Trekkinglenker für mehr Tourencharakter.



14



BIS 3000 €

3

1

2

FALTRÄDER

BROMPTON G-Line

Ausgewachsener Falter

8

PREIS	2969 €
Gewicht	15,14 kg
Gesamtgewicht	130 kg
Größen	Diamant: S, M, L*

9

AUSSTATTUNG	
Rahmen	Stahl
Gabel	Aluminium
Schaltung	Nabenschaltung, Shimano Alfine, 8-Gang
Entfaltung	2,31–7,06 m
Lauftrad	Naben: Alu/ Shimano Alfine S7001-8; Felgen: Alu-Hohlkammer, 24-Loch
Reifen	Schwalbe G-One All-round 20", 54 mm
Bremsen	hydr. Disc TRP, 140/140 mm
Cockpit	Brompton Alu: Griffe; Flügelgriffe
Sattelstütze	Brompton Teleskopstütze
Sattel	Brompton Sport
Lichtanlage	-
Sonstiges	Gepäckträger, Front-Taschenadapter

* Testgröße

10

CHARAKTER	
FAHRVERHALTEN	
Laufruhig	Agil
SITZPOSITION	
Aufrecht	Sport
EINSATZBEREICH	
Stadt	Tour

FOTOS: GIDEON HEED

Die Falträder aus London sind bekannt für ihren eleganten, eingängigen Faltrahmen auf ein unvergleichlich kompaktes Faltrahmaß. Nicht nur unter Fans sind Brompton-Fahrräder kultige Ikonen. Dass die Bikes auf ihren schlanken 16-Zoll-Rädern etwas wackelig zu fahren sind, schreckt die Einen nicht, steht Anderen bei der Kaufentscheidung aber vielleicht im Weg. Nun haben die Briten mit dem G-Line so etwas wie den großen Bruder entwickelt. Die Laufäder messen nun 20 Zoll und sind ganze 54 Millimeter breit. Der stählerne Rahmen ist entsprechend mitgewachsen, im Kern und damit optisch wie beim Faltmechanismus ist er aber optisch geblieben. Für Tourencharakter gibt es nun einen klassischen Trekkinglenker, dazu Scheibenbremsen und erstmals auch eine Alfine-Nabenschaltung in dieser Nicht-E-Version. Obendrein steht ein Brompton erstmals in drei echten Rahmengrößen zur Verfügung.

Vertrautes Fahren

Der Größenzuwachs hat, das ist klar, Auswirkungen auf das Faltrahmaß: das G-Line passt nicht mehr in jede Nische. Abgesehen davon, profitiert man nur davon. Der Lenker ist sinnvoll breit und passt auch ergonomisch ohne Kompromisse. Das Steuer ist nach wie vor sehr direkt und das Rad immer noch lebendig. Insgesamt ist das spielerische Verhalten aber deutlich ruhiger geworden und das G-Line läuft ziemlich stracks geradeaus. Die Reifenbreite wirkt sich unbedingt auf den Komfort aus. Zwar ist der Rahmen eher straff, Schläge werden aber im Ent stehen gut abgefangen. Der typische Heck-Elastomer unterstützt dabei. Über die Breite rollen die Pneu auch angenehm leicht und sorgen so für entspannt effizientes Fahren und flüssig sportive Beschleunigung. Nebenbei eignen sie sich perfekt für ein breites Wege-Spektrum. Die zuverlässige Nabenschaltung offeriert dazu ein gutes Gang-Angebot.

FAZIT

Ausgewachsene Fahreigenschaften mit Allroad-Eignung. Außer beim Faltrahmaß und etwas beim Gewicht gibt es keine Abstriche, nur Pluspunkte.

7

11

12

13

Ausstattung	● ● ● ● ●
Verarbeitung/Details	● ● ● ● ●
Alltagstauglichkeit	● ● ● ● ●
Wartungsaufwand	● ● ● ● ●
Sicherheit	● ● ● ● ●
Ergonomie/Komfort	● ● ● ● ●
Fahreigenschaften	● ● ● ● ●
+ Faltmechanismus, Fahreigenschaften, 3 Rahmengrößen	
- Höheres Gewicht	
Preis-Leistung	● ● ● ● ●
Note	1,5 Sehr gut

Auf die lockere Tour – unterwegs auf dem Trekkingrad.





4 Trekkingräder von 899 bis 5553 Euro

VERLÄSSLICHE GEFÄHRTEN

Schulweg, Arbeitsweg, Einkaufen, Urlaub, Wochenendtrip, Sonntagsausflug, Weltreise, Feierabendrunde. Die Liste ließe sich leicht fortsetzen. Es gibt wenige Räder, die so vielseitig nutzbar sind wie die Trekkingräder. Es gibt sie als Generalisten und als Spezialisten. Unser kompakter Test stellt in jedem Fall ganz typische Vertreter vor.

Werbekampagnen und Produkt-Präsentationen sowie Testzusammenstellungen vermitteln den Eindruck, dass fast ausschließlich E-Bikes ver- und gekauft werden. Tatsächlich lagen laut der aktuellsten Marktdaten des Zweirad Industrie Verbandes (ZIV) aus 2023 E-Bikes in den Verkaufszahlen aber erstmals nur knapp über den Fahrrädern. Sie teilen sich den Markt also knapp hälftig auf. Wenn laut der ZIV-Daten die Trekkingräder unter allen verkauften Fahrrädern 42 Prozent ausmachen, liegen sie absolut nur knapp hinter den E-MTBs mit 39 Prozent aller E-Bikes. Dennoch erzeugt die Marketinggewichtung ein anderes Bild. In gewisser Weise zu Recht, weil gerade im E-Bike-Sektor und unter den Fahrrädern im Gravelbereich aktuell die meisten Innovationen stattfinden. Aber natürlich sind auch moderne Trekkingräder oder die dafür nutzbare Technik innovativ oder sie profitieren von den anderen Fokus-Bereichen. Das unterstreichen die Testräder durchaus, auch, wenn Produkte wie Tretlagegetriebe oder Riemens schon eine Weile im Markt sind.

Die Essenz

Dennoch lastet der Marketingschwerpunkt auch auf diesem Trekkingradvergleich und reduziert ihn so auf aktuell vier Modelle. Diese können in ihrer Verschiedenheit aber auch als eine Art Essenz des Trekkingangebotes verstanden werden. Das gilt für die Preise, die Formen, die Schaltungen, die Materialien.

Große Preisspanne

Die Preisspanne reicht von 899 für das sportive KTM bis zu gut 5500 Euro für das Premium-Titanrad von Falkenjagd. Mit Blick darauf, dass neben dem Rahmen auch Gabel, Lenker, Vorbau und Sattelstütze aus Titan gefertigt sind, erscheint der Preis fast günstig. Selbst wenn wie im Test die Lichtanlage aus Preis- und Gewichts-Gründen außen vor gelassen wurde und die Wahl aus den beiden rechtlich möglichen Optionen Batterie- oder Dynamo-Beleuchtung den Käufern überlassen wird. Ähnlich gibt KTM seinen Käufern die Entscheidung über einen Gepäckträger in die Hand. Ösen dafür besitzt das Rad bereits.



ANPACKEN, LADEN, PENDELN

Alles Cargo oder was?

Unsere City-Kategorie verdeutlicht exemplarisch den gesamten Wandel der Fahrradwelt in den vergangenen Jahren. Der klassische Alltagshelfer hat heute zum Großteil einen Motor. Bequeme, robuste, einfache Stadträder ohne Hilfsantrieb gibt es immer weniger. Das Cargosegment hingegen boomt weiter.

Wir alle kennen die Bilder aus Asien mit Horden von Fahrradfahrern, die sich in großem Pulk über mehrspurige Straßen bewegen. Auf einfachen Rädern ohne viel Schnickschnack. Das Fahrrad als treuer Begleiter und Rückgrat des mobilen Alltags. Solche Bilder gibt es auch aus Deutschland. Für Asien wie Europa gilt: Das war einmal. Mofas, Motorräder und Autos ließen die Masse an Fahrrädern immer weiter schrumpfen, fast verschwinden. Heute aber gewinnt das Fahrrad Marktanteile zurück. Es ist leiser, günstiger, umweltfreundlicher als Autos und Mopeds. Auf einen gewissen Komfort aber wollen die Radfahrer von heute nicht mehr verzichten. Darum ist der Großteil der Alltags- und Stadträder mit einem E-Motor ausgestattet. Nur noch 40 Prozent (296.000) aller verkaufter Cityräder waren 2023 klassische Fahrräder – Tendenz sinkend. Beim Cargobike wird das noch deutlicher: Hier haben E-Bikes einen Anteil von fast 80 Prozent. Zumal gerade in diesem Bereich der Hilfsmotor besonders sinnvoll ist. Bemerkenswert aber ist, dass die Zahl der verkauften Cargobikes ohne Motor nicht etwa sinkt. Sie verdoppelte sich von 2019 bis 2021, bleibt mit rund 50.000 pro Jahr seitdem konstant. Die Zahl der E-Cargos hingegen explodierte förmlich – von 54.000 (2019) auf 189.000 (2023).

Wenn wir nun zudem auf die Preise schauen, wird deutlich, warum in unserem Testfeld klassische Cityräder kaum vorkommen. So kostete ein Fahrrad ohne Motor im Schnitt 470 Euro – die oft hochpreisigen 250.000

FOTO: GIDEON HEEDE



Nicht nur Gravelbikes haben die
möglichen Wege neu definiert.



9 Sporträder von 2499 bis 13.971 Euro

GANZ SCHÖN SPORTLICH

Schon die ersten Hochradfahrer nahmen die neuen Fortbewegungsmittel sportlich. Seitdem hat sich viel getan. Die Fahrradlandschaft ist, nicht nur bei Sporträdern, so vielfältig wie nie zu vor. Was aber Sport ist, definiert auch jeder für sich.

Nun kann man mit Fug und Recht festhalten, dass jedes Fahrrad eine Art Sportrad ist. Selbst gemütlichste Oma-Stadt-Räder sorgen für Bewegung und bewirken damit im sportlichen Sinne Positives. Klar gibt es einen deutlichen Unterschied zu den eigentlichen sogenannten Sporträdern. Bei denen, und damit diesen neun auch ganz verschiedenen Testrädern, geht es primär um die reine sportliche Betätigung, um Hobby und Freizeit, ganz oder nahezu ohne Alltagsgebrauch.

Wie breit das sportliche Angebot an Fahrrädern ist, greift dieser Test in Ausschnitten auf, umreißt das Spektrum gerade ansatzweise. Rennräder, Gravelbikes und Mountainbikes, wie bei den folgenden Testrädern auf einer Linie von der Straße bis ins grobe Gelände aufgeführt, sind die grob skizzierten Hauptgattungen des sportlichen Radfahrens.

Angriff auf Asphalt

Rennräder sind nicht nur die klassischen Sporträder schlechthin, sie sind auch so etwas wie die Vorfahren der Gravelbikes und der Reiseräder. Nun haben moderne Straßenrenner nicht mehr viel mit den Randonneuren von einst gemeinsam. Anstelle von Stahl dominiert Carbon als Werkstoff. Die Möglichkeiten Leichtbau, Straffheit und Komfort zu vereinen, bietet so kein anderes Material. So sind zwei der drei Räder im Test auch Car-

bon-Renner: KTM Revelator Alto und Parapera Atmos² Masterpiece. Preislich unterscheiden sich beide deutlich: 4000 Euro gegenüber mehr als 9000 Euro, verkörpert auch durch die Schaltgruppen. KTM setzt auf Shimanos Mittelklasse 105, allerdings in elektronischer Ausführung. Parapera bedient sich der sogar per Funk agierenden Profi-Gruppe Shimano Dura-Ace. Abgesehen von zahlreichen technischen Details im Rahmenbau, bei den Anbauteilen und Komponenten, rechtfertigt das allein schon den Klassenunterschied. In der sportlichen Gangart unterscheiden sich die beiden dagegen gar nicht so sehr. Sie sind schnell, wendig, dabei durchaus ausdauerfreundlich. Preislich werden sie aber noch einmal mindestens um eine Dimension vom fast 14000 Euro teuren Falkenjagd Aristos SLS getoppt. Dessen Titan-Gewerk ist im Rennsport eher selten, dafür hier umso exklusiver. Dabei hält es gewichtlich mit den Carbon-Rädern mit und bietet noch mehr Komfort, mithin Ausdauerleistung, bei großer Antrittsfreude. Ein Rad, das alles in allem auch wegen der übrigen Ausstattung seinen Preis tatsächlich wert ist.

Beliebter Spaß auf Schotter

Gravelbikes haben viele Ähnlichkeiten und gemeinsame Gene mit Rennrädern. Es gibt aber klare Unterschiede. Die fangen in der Geometrie an, etwa bei Radständen, höherem Tretlager und enden sicher nicht bei den bestollten, 40 Millimeter und mehr breiten

Die ganze Welt des Radsports in einem Magazin



TESTS, TOUREN, TRAINING & MEHR

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

ANGEBOTE, RABATTE & INFORMATIONEN



www.radsport-rennrad.de/magazin



Foto: Jens Scheibe

KLEINE HELFER

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

Spiegel, Blinker, Schulterblick

Elf Rückspiegel im Test



„Spiegel, Blinker, Schulterblick.“ So lernen es angehende Autofahrer in der Fahrschule. Inzwischen sind auch Blinker am Fahrrad offiziell erlaubt. Trotzdem heißt es beim Fahrrad dann doch eher „Spiegel, Handzeichen, Schulterblick“. Wir haben elf Rückspiegel getestet.

Gleiche Kameraeinstellung, zwei völlig verschiedene Blickfelder: Das obige Spiegelglas sorgt für einen enormen Zoom-Effekt, das untere für einen leichten Weitwinkel.



FOTO: PD-F/GUNNAR FEHLAU

Vanlife ohne Van

Im Interview: Bikefluencer und Fahrrad-Entrepreneur Gunnar Fehlau, der ein Jahr lang mit dem Lastenrad auf Workpacking-Tour war.

Trends 2025

Da geht die Reise hin



FOTO: JENS WEGENER



Sportlich und entspannt graveln in Oberhof im Thüringer Wald

Der Gipfel

Entspannt lasse ich es ausrollen. Vom höchsten Punkt meiner Tour, etwas oberhalb des Biathlonstadions, geht es nur noch lockere zwei Kilometer bergab in die Ortsmitte von Oberhof. Ich rolle an der Langlaufhalle und dem Starthäuschen der Rodelbahn vorbei die Tambacher Straße hinunter, als ich plötzlich überholt werde. Ungläubig schaue ich auf meinen Tacho, der immer noch fast 40 km/h zeigt.

Es ist schon steil hier. Kein Rennrad- oder Motorradfahrer hat mich überholt, sondern ein Rollski-Fahrer, also ein sommerlicher Langläufer.

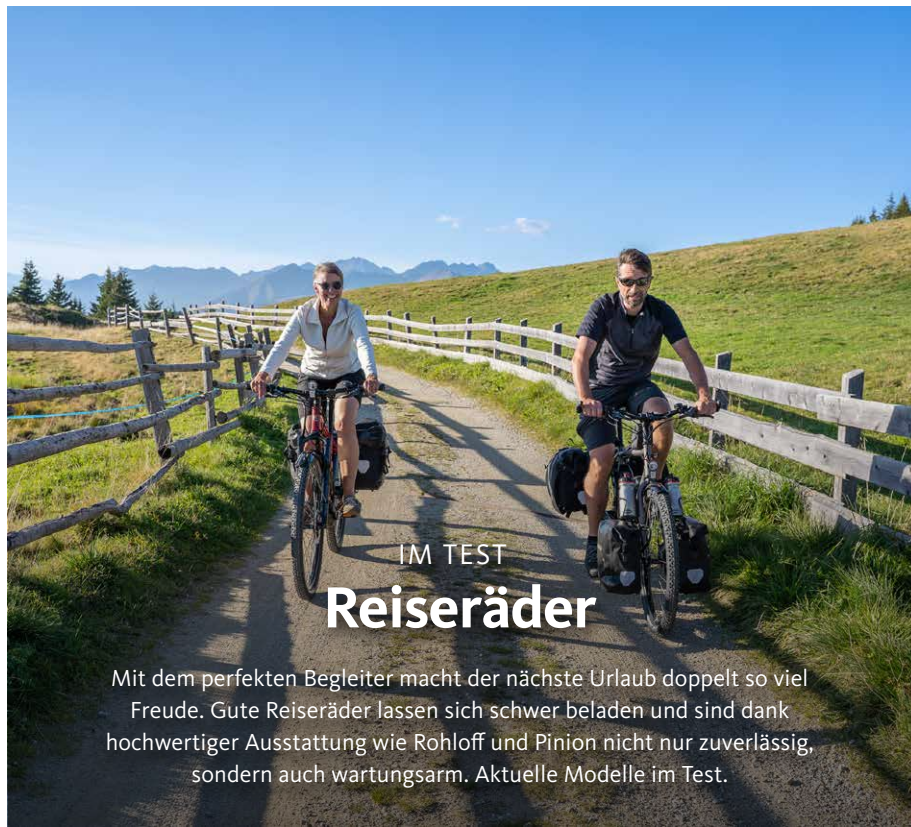
AUSBLICK | Vorschau

Vorschau auf
die nächste

Rad fahren

Ab
29. April
im Handel

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



IM TEST Reiseräder

Mit dem perfekten Begleiter macht der nächste Urlaub doppelt so viel Freude. Gute Reiseräder lassen sich schwer beladen und sind dank hochwertiger Ausstattung wie Rohloff und Pinion nicht nur zuverlässig, sondern auch wartungsarm. Aktuelle Modelle im Test.

FOTO: PATRICK PIECHA/PATRIA

TEST

Vario-Brillen

Sonne oder Schatten: Radbrillen mit photochromen Gläsern passen sich den Lichtbedingungen an. Wie gut und schnell klappt das? Unser Test zeigt die Unterschiede.

REISE

Die schönsten Ziele 2025

Es beginnt wieder die große Radreisesaison. Da locken in Deutschland, aber auch außerhalb interessante Genuss-Orte – wir zeigen besondere Highlights für Radfahrer.

Testen Sie uns!

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



IMPRESSUM

VERLAG

BVA BikeMedia GmbH
Fraunhoferstraße 9-11
85737 Ismaning/München

GESCHÄFTSFÜHRER

Paul von Schubert, Nico Martin, Hartmut Ulrich
HRB 193731 AG München

BVA BikeMedia ist ein Unternehmen der
Gundlach Gruppe Bielefeld.

REDAKTIONSKONTAKT

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

REDAKTIONSLEITUNG

Johanna Nimrich (JN), Stephan Kümmel (SK)

PRODUKTIONSLEITUNG / Cvd

Jörg Gleichmar

LEITUNG TEST & TECHNIK

Georg Zeppin

REDAKTION

Burchard Forth (BF), Tobias Jochims (TJ), leitender Redakteur)
Jens Kockerbeck (JK)

FOTOREDAKTION

Gideon Heede

LEKTORAT

Burchard Forth, Antje Anabtawi

LAYOUT – PRODUKTION

Studio Martin Kaumanns, Cécile von Bock und Polach

DANKE AN DIE MITARBEITER DIESER AUSGABE

Manuela Hiendleder, Michael Eder,
Florian Storch, Thomas Wüderin

MARKETING & VERTRIEB

Jochen Rabe, Musa Sağlam, 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

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

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

INFOS ZUM RADWANDERKARTEN- UND RADBÜCHER-PROGRAMM DER BVA

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

NACHDRUCK

Nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags

DRUCK

Vogel Druck und Medienservice GmbH, 97204 Höchberg



Aus Aktualitätsgründen kann es zu Themenverschiebungen und -streichungen kommen.

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

RennRad **Rad** **Elektro**
RadMarkt **RadSport**

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



**PROVE
YOURSELF**

3RIDES

30 MAY - 1 JUNE 2025

AACHEN



GRAVEL
WORLD SERIES



GRAN FONDO
WORLD SERIES

**VOLUNTEERS
GESUCHT!**

ALLE BENEFITS UND
BEWERBUNG UNTER:
[3RIDES.DE/
VOLUNTEERS](https://www.3rides.de/volunteers)