

**Rad**  
fahren  
9-10  
2022

# Rad fahren

TEST: PERFEKT FÜR ALLTAG & TOUR

## Die Golf-Klasse: Trekkingräder bis 1399 Euro

EUROBIKE: RÄDER, TRENDS UND ZUBEHÖR

## Von wegen nix Neues: Neuheiten ohne E!

TEST & SERVICE: CITY- UND TREKKINGSÄTTEL

## 23 Sättel: Der weiche ist selten der beste

WIRRE KREUZUNGS-REGELN

## Löst endlich das Ampel-Chaos!

VON SPORT BIS GENUSS: GENIALES KONZEPT FÜR WIRKLICH ALLE RADFAHRER

## Der Hunsrück zeigt, wie's geht!



# 9-10/2022 · DEUTSCHLAND € 6,80 · ÖSTERREICH € 7,50 · BENELUX € 8,00 · ITALIEN € 9,40 · SPANIEN € 9,40 · SCHWEIZ SFR 10,90 · ISSN 0940-4929 · H 06768



# GRATIS-UMARMUNG FÜR RADFAHRER!



## Cool bleiben

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wie ist es Ihnen während der heftigen Hitzewellen in diesem Jahr ergangen? Ich kam relativ gut klar, weiß aber um meine Privilegien: Ich bin jung und gesund, arbeite vom Schreibtisch aus und nach Feierabend kann ich auf einem tollen Testrad ein paar Runden Fahrtwind auskosten.

Vielen ging es diesen Sommer nicht so gut. Dafür muss man nicht nach Südeuropa schauen. Es reicht schon der Blick in die Nachbarschaft, wo Ältere und Kranke leben, denen die hohen Temperaturen deutlich mehr zusetzen. Dazu körperlich und/oder im Freien arbeitende Menschen und all jene, die in einer engen und stickigen Dachgeschosswohnung wohnen. Auch in Deutschland spüren wir jetzt, dass der Klimawandel da ist – aber natürlich geht es uns hierzulande noch verhältnismäßig gut: In anderen Gegenden der Welt ist die Hitze nicht nur belastend, sondern existenzbedrohend, ja, sie tötet indirekt und direkt.

Fakt ist, es wird noch viel zu wenig dagegen gesteuert. Drastische Maßnahmen in der Politik sind nötig, um die Klimaziele wirklich zu erreichen. Eine Abkühlung wird uns nicht mehr gelingen, aber zumindest sollte eine weitere Erhitzung unseres Planeten eingebremst werden, zum Wohle aller. Und was können wir selbst tun?

Ich finde, jeder kann sich selbst ein wenig an die (verschwitzte) Nase packen. Dazu gehört auch: Das Auto öfter stehen lassen, Bus und Bahn, aber auch das Fahrrad nutzen. Das Schöne daran: Radfahren macht sowieso viel mehr Spaß und hat neben dem Umweltschutz auch weitere positive Effekte zu bieten, denn es ist günstig und gesund.

Wir setzen im Radfahren-Magazin weiterhin aufs Fahrrad ohne Motor, denn es bleibt die ökologischste Variante von allen. Doch wie viel davon hat die Fahrradbranche überhaupt noch ohne „E“ zu bieten? Es wird weniger, aber in unserer Neuheiten-Übersicht wird deutlich: Es gibt sie noch, die klassischen Fahrräder.

Bewahren Sie einen kühlen Kopf!



Johanna Nimrich, Redaktionsleitung

# Inhalt

Radfahren 9-10/2022

## TEST & TECHNIK

- 46 **Der Golf unter den Tourenbikes**  
Mittelklasse-Trekkingräder im Test
- 58 **Täglich edel Graveln**  
Ausprobiert: Das Cannondale Topstone
- 60 **Bikepacking mit Mountainbike**  
Ausprobiert: Das Ritchey Ascent
- 62 **Mit dem Fahrrad auf den See**  
Ausprobiert: Das Manta 5
- 64 **Trekking- und Citysättel**  
Im Test: 23 Sitzgelegenheiten fürs Rad
- 104 **Dauertest 2022**  
Randonneur endet, Lastenrad neu
- 108 **Theorie & Praxis**  
Werkzeug, Helm, Schuhe, Shorts & mehr

## MESSE + NEUHEITEN

- 20 **Zwispältige Premiere**  
Leitartikel zur Eurobike in Frankfurt
- 26 **Neuheiten 2023: Fahrräder**  
Trekkingräder, Gravelbikes, Lastenräder
- 32 **Neuheiten 2023: Teile**  
Pedale, Licht, Schaltungen
- 38 **Neuheiten 2023: Zubehör**  
Taschen, Werkzeug, Schlösser
- 42 **Neuheiten 2023: Bekleidung**  
Trikots, Handschuhe und Helme



FOTO: GIDEON HEEDE

**46** TEST  
Trekkingräder um 1000 Euro



FOTO: EUROBIKE FRANKFURT

**20** REPORT  
Eurobike 2022: Rückschau, Neuheiten



96

**FAIRNESS IM TRAIL**

Höflichkeit und Rücksicht auf dem Mountainbike



112

**INTERVIEW**

David Zimmerschied braucht gar kein Auto



124

**REISE**

Der Hunsrück lockt mit großer Vielfalt

**INTERVIEW**

- 112 **Auto? Habe ich noch nie gebraucht!**  
Schauspieler David Zimmerschied fährt gerne Rad

**SERVICE**

- 74 **Smart unterwegs**  
10 Tipps rund um Smartcycling
- 78 **Achtung, Kamera!**  
Dashcams fürs Rad: Was ist erlaubt?
- 84 **ListNRide**  
Einfach mal ein Fahrrad leihen
- 88 **Ampel-Wirrwarr**  
So verrückt geht's an der Kreuzung zu
- 96 **Nimm Rücksicht im Wald!**  
Wie sich Mountainbiker benehmen sollten
- 116 **So gesund ist Reisen mit dem Rad**  
Serie fit & gesund

**REISE**

- 124 **Hunsrück**  
Fahrradspaß für wirklich alle
- 130 **Portugal**  
Sanfter Tourismus in historischen Wehrdörfern

**RUBRIKEN**

- 3 Editorial
- 6 Rund ums Rad
- 12 Leserforum
- 14 Meldung + Geschichte
- 16 Fotostrecke: Eurobike Frankfurt
- 118 Bezugsadressen, Kleinanzeigen
- 120 Reise-News
- 136 Lisa Lässig
- 138 Vorschau, Impressum



**TITELFOTO**  
Gideon Heede



*Eurobike erstmals am Main*

# Willkommen in Frankfurt



FOTOS: FAIRNOMIC



FOTOS: FAIRNOMIC



TEST | Trekkingräder

# GUTES MITTEL FÜR ALLE TOUREN

*Trekkingräder  
von 949 bis  
1399 Euro*



# Starke Integration

*Cannondale Topstone Carbon 2L*



FOTO: JENS KOCKERBECK

Cannondale ist eine der großen Marken im Radsport auf der Straße und im Gelände. Das neue, edle Gravelbike Topstone Carbon verbindet beides und integriert zudem den Alltagsnutzen.

**C**annondale geht die Dinge oft etwas anders an. Das belegt schon die ikonische Einarm-Federgabel, genannt „Lefty“. Es wundert auch nicht, dass es das Topstone Carbon ebenfalls mit dieser Federgabel gibt. Das 2L allerdings kommt mit starrer, fast schlichter, Carbon-Gabel. Es ist auch so für den harten Offroad-Einsatz ausgelegt.

Der Carbonrahmen ist in Teilen deutlich kräftig und durchaus kantig ausgeführt, etwa beim Steuer- und Unterrohr. Das verspricht Steuer- und Fahrpräzision. An anderen Stellen, wie etwa den Sitz- und Kettenstreben,

glänzt der Rahmen mit fast federleichter Eleganz. Das deutlich tiefe Sitzdreieck wartet mit einer einzigartigen „Kingpin-Federung“ auf: die Sitzstreben sind nicht fest an den Rahmen laminiert, sondern rotationsfähig per Bolzen, dem Kingpin, in das Sitzrohr gehängt. Das soll dem flexibel konstruierten Rahmen zusätzliche 10 Millimeter Federweg geben. Zusammen mit der ebenfalls sehr flexiblen Sattelstütze – nominell 30 mm Federweg – will das Rad die Stöße ruppiger Pisten abdämpfen und durchweg mehr Traktion bieten.

### Schlaues System

Ihre typische Systemintegration treiben die Amerikaner auch beim Topstone unter dem Stichwort SmartSense auf die Spitze: eine komplette, vormontierte und im Rahmen verkabelte sowie selbstgesteuerte, ergo smarte Batterielichtanlage. Der zentrale Batterieblock dirigiert zudem eine optionale Radar-einheit und den ebenfalls vorinstallierten Fahrsensor im Vorderrad. Eine eigene App führt alle Fahrdaten und -funktionen zusammen. Die SmartSense-Anlage bietet eine hochwertige, intuitive Sicherheit im Straßen-

verkehr und starke technische Kontrolle. Ihre komplette Integration bedeutet aber auch, dass sie als Gewicht – allein der Akku wiegt 180 Gramm – stets mitfährt. Abbauen lässt sie sich realistisch nicht. Allerdings bleibt die Gesamtmasse trotzdem unter der Zehn-Kilogramm-Schwelle.

### Beschleunigungsstreifen

Auch das trägt dazu bei, dass sich das Rad sehr aktiv fahren lässt. Der Rahmen hat einen spürbar starken Vorwärtsdrang, die Kraft will auf den Boden und sich in spurtiger Spritzigkeit entwickeln. Mit der GRX 810 steht nicht nur ein breites, 22-stufiges Antriebsset zur Verfügung. Die Schaltung zeigt sich auch knackig sportlich und lässt die Gänge zackig über die Ritzel laufen.

Am stabilen, breiten und sehr komfortablen Steuer behält man auch in herausfordernden Fahrsituationen die volle Kontrolle. Mit großer Lebendigkeit dirigiert man das Topstone durchs Gelände. Alles in allem zahlt sich, vornehmlich auf trockenen Böden, spürbar die hohe Traktion aus.

# SÄTTEL- FEST?

*23 City- und Trekkingsättel  
von 29,90 bis 159,95 Euro  
im Vergleichstest*



*Dashcams – die digitalen Unfallzeugen*

# Vorsicht, Kamera!

*Ja, sind wir denn in Schilda?*

# AUGEN ZU UND DURCH?





Ampel ist Ampel. Was soll man da schon falsch verstehen? – Viel, glauben Sie uns! Denn für Radfahrer wechselt fast an jeder Kreuzung die Regelung. Wir nehmen Sie mit auf die 4,4 Kilometer von der Lerchenauer Straße bis zur Ungererstraße auf dem Frankfurter Ring in München.

Sie wollen links abbiegen. Also fahren Sie langsam auf die Kreuzung zu, ordnen sich links ein, warten auf Grün und biegen ab. So einfach haben es Autofahrer. Manchmal müssen sie noch den Gegenverkehr im Blick behalten. Meistens aber signalisiert ein grün leuchtender Pfeil auf der Ampel: Keine Sorge, außer dir fährt jetzt keiner. So leicht, so unkompliziert, so praktisch. Jetzt versuchen Sie aber mal an selber Kreuzung mit dem Fahrrad nach links abzubiegen. Entweder, es gibt gar keinen Fahrradweg, dann ordnen Sie sich wie ein Auto ein. Gibt es aber eine Radspur, sieht das Linksabbiegen nicht selten so aus: Langsam an die Kreuzung herantreiben, um überhaupt erst einmal zu erkennen, welche Ampel denn nun für Radfahrer gilt. Ist diese grün, geht es erst mal geradeaus. Dabei muss man auf die rechts abbiegenden Autos achten. Mit etwas Pech reicht die Grünphase nicht, der Radfahrer steht auf der Mittelinsel und wartet erneut auf Grün. An der anderen Straßenseite angekommen, wiederholt sich dieses Spiel nach der Wende nach links. Zwei bis vier Grünphasen dauert es also, bis der Radfahrer den rechtlich korrekten Schwenk nach links vollzogen hat.

### Auf der Schildbürger-Allee

Es geht noch wilder. Wir nehmen Sie mit auf den 4,4 Kilometer langen Abschnitt des Frankfurter Rings in München zwischen der Lerchenauer Straße und der Ungererstraße. Sie werden erstaunt sein, wie viele verschiedene Ampelregelungen es für Radfahrer dort so gibt.



STEPHAN KÜMMEL

FOTO: GIDEON HEEDE

A scenic mountain landscape with snow-capped peaks and a forested valley. The foreground shows a grassy slope with some trees and shrubs. The middle ground features a dense forest of evergreen trees. The background is dominated by large, rugged mountains with significant snow cover under a clear blue sky.

# Vom „Dürfen und Müssen“ auf dem Trail

*Mountainbiking: Rechte, Pflichten und Ordnung im Wald*



*Gravel- und Genussradfahren im Hunsrück*

# Von kleinen und großen Abenteuern

Eingekeilt zwischen Eifel und Pfalz wird der Hunsrück auf der touristischen Landkarte Deutschlands manchmal vergessen. Absolut zu Unrecht, wie wir bei einem Besuch erfahren haben.

**G**erade Gravel-Biker kommen dort voll auf ihre Kosten. Denn nicht nur ist der Hunsrück dafür geradezu prädestiniert. Die Region kann dazu auf ein nahezu unerschöpfliches, zum Großteil bereits bestehendes Streckennetz zurückgreifen. Seit Februar 2021 gibt es die Bike-Region Hunsrück-Nahe. Das LEADER-Projekt der EU ist darauf ausgelegt, vor allem den sanften Rad-Tourismus zwischen Mosel und Nahe, Rhein und Saar zu entwickeln. Die Verantwortlichen gehen dabei sehr bedacht und professionell vor. Hinter den Kulissen wird akribisch an Konzepten und Strecken gefeilt. Was wir Radfahrer davon spüren? Nichts – außer traumhaften Landschaften, bestens



Von offenen Weiten (oben) bis hin zu schattigen Waldwegen (unten) bietet der Hunsrück alles, was das Gravelbiker-Herz begehrt.

FOTOS: JENS SCHEIBE

Vorschau auf  
die nächste

# Rad fahren

Ab  
4. November  
im Handel

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



IM TEST

## Leichte Tourenräder

Ob mit Rennlenker oder ohne: Leichte und sportliche Tourenräder erhöhen den Fahrspaß bei jedem Ausflug. Wir testen Randonneure und Trekkingräder mit geradem Lenker, die sich besonders spritzig fahren sollen.

### TEST & SERVICE

## Schläuche

Noch immer fahren die allermeisten Fahrräder mit Schläuchen in den Mänteln. Zeit, die unterschiedlichen Systeme vorzustellen und intensiv zu testen.



### REISE

## Abenteuer Südafrika

Wer schon einmal einen Nationalpark in Afrika mit wilden Tieren besucht hat, der weiß, dass man unter keinen Umständen sein Auto verlassen darf. Und wir sind dort mit unseren Bikes unterwegs!

## Testen Sie uns!

Mini-Abo (3 Hefte) nur 13,90 €  
Mehr unter Tel.: +49 (0) 89-416 15 40-0  
E-Mail: [service@bva-bikemedia.de](mailto:service@bva-bikemedia.de)

Radfahren 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 193731 AG München

BVA BikeMedia ist ein Unternehmen der  
Grundlach Gruppe Bielefeld.

### REDAKTIONSKONTAKT

[www.radfahren.de](http://www.radfahren.de)  
Facebook: [www.facebook.com/RadfahrenMagazin](https://www.facebook.com/RadfahrenMagazin)  
Leserbriefe an: [service@bva-bikemedia.de](mailto:service@bva-bikemedia.de)

### CHEF VOM DIENST

Musa Sağlam

### REDAKTIONSLEITUNG

Stephan Kümmel (SK), Johanna Nimrich (JN)

### TEST- UND TECHNIKLEITUNG

Sebastian Böhm (SB)

### REDAKTION

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

### FOTOREDAKTION

Gideon Heede

### LEKTORAT

Burchard Forth, Antje Anabtwai

### LAYOUT – PRODUKTION

Studio Martin Kaumanns, Cécile von Bock und Polach

### DANKE AN DIE MITARBEITER DIESER AUSGABE

Marco Hinzer (MH), Michael Hüter, Günter Kast,  
Florian Rebel, Frank Seeger, Florian Storch

### MARKETING & VERTRIEB

Jochen Rabe, Stella Gehret, Magdalena Weigl

### MEDIABERATUNG

Mario Stützer · T +49 (0)151-18 85 05 60  
[mario.stuetzer@bva-bikemedia.de](mailto:mario.stuetzer@bva-bikemedia.de)  
Fabian Morlock · T +49 (0)151-18 85 05 59  
[fabian.morlock@bva-bikemedia.de](mailto:fabian.morlock@bva-bikemedia.de)  
Benedikt Sperl · T +49 (0)151-18 85 05 62  
[benedikt.sperl@bva-bikemedia.de](mailto:benedikt.sperl@bva-bikemedia.de)

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2022.

### ANZEIGENVERWALTUNG

Doris Baldwin · T +49 (0)521-595-555  
[doris.baldwin@bva-bielefeld.de](mailto:doris.baldwin@bva-bielefeld.de)

### NATIONALVERTRIEB

PARTNER Medienservices GmbH, Stuttgart

### KUNDENSERVICE

Mo-Fr: 9-13 Uhr · T +49 (0)89-416 15 40-0  
[service@bva-bikemedia.de](mailto:service@bva-bikemedia.de)

### ERSCHEINUNGSWEISE, ABONNEMENTS UND BEZUGSPREISE

Radfahren erscheint mit jährlich acht Ausgaben. Erhältlich an Kiosken, im Bahnhofskiosk, in ausgewählten Zweiradfachgeschäften oder direkt über den Kundenservice (auch Nachbestellungen).

Einzelpreis: 6,80 Euro (bei Versand ab Kundenservice zzgl. 2,- Versand);

Miniabo: 3 aktuelle Hefte für faire 13,90 Euro (nur Inland);

Jahres-Abo: 8 Hefte für 50,- Euro (Inland); 50,- Euro zzgl. 16 Euro

Porto (Ausland). Alle Preise inkl. der gesetzlichen MwSt.

Bei Nichterscheinen (höhere Gewalt) besteht kein Ersatzanspruch.

### NACHDRUCK

Nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags

### DRUCK

NEEF + Stumme GmbH  
Schillerstraße 2, 29378 Wittingen

### INFOS ZUM RADWANDERKARTEN- UND RADBÜCHER-PROGRAMM DER BVA

[www.fahrradbuecherkarten.de](http://www.fahrradbuecherkarten.de)  
oder T +49 (0)521-595-540  
[ulrike.krumme@bva-bikemedia.de](mailto:ulrike.krumme@bva-bikemedia.de)

Aus Aktualitätsgründen kann es zu Themenverschiebungen und -streichungen kommen.

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

**RennRad** **Rad**<sup>Elektro</sup>

**RadMarkt** **RadSport**