

aktiv
Rad
fahren
5
2019

aktiv **Rad** fahren

TEST TREKKINGRÄDER

8 leichte Sporttourer

MEIN TÄGLICHER LICHTBLICK

So macht Pendeln wirklich glücklich

OUTDOOR-SMARTPHONES

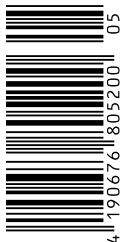
Die können echt was ab!

AM EISERNEN VORHANG

9 Etappen mit Gänsehaut-Feeling

Service: Gewicht sparen am Rad

5/2019 DEUTSCHLAND € 5,20 · ÖSTERREICH € 5,90 · BENELUX € 6,20 ·
ITALIEN € 6,90 · SPANIEN € 6,90 · SCHWEIZ SFR 9,80 · ISSN 0940-4929 · H 06768





Stadt-Land-Fluss

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Eigentlich muss ein Fahrrad ein Alleskönner sein. Morgens tauglich für den Ritt ins Büro, mit Hänger muss es als Papa- oder Mama-Taxi ran, nach Feierabend dient es als Lasten-Esel, mit Milch-Tüten und wehenden Lauchstangen in der Packtasche. Das Beste aber: Am Wochenende bekommt mein Radel Auslauf. Raus in die Region, oder auf dem Donauradweg Richtung Wien, immer am Fluss entlang.

Um das zu leisten, muss mein Speichenrenner ein Tausend-sassa sein. Auf Tour und im Verkehr braucht er einen höheren Lenker für gute Übersicht und angenehmes Sitzen. Vor allem gute Bremsen. Deren Leistung aber vor allem bei Billigrädern nicht berauschend ist. Denn angesichts der Kosten wählt der Hersteller oftmals bei den Felgen und Bremsen/Bremsgummis lieber die günstigen Produkte aus, ohne auf die funktionelle Reibungs-Partnerschaft zu achten. Deshalb präferiere ich als Stadtrad ein hochwertiges Trekkingrad mit Scheibenbremsen. Hier sind Bremsattel und die Scheibe als „geschlossenes System“ perfekt aufeinander abgestimmt. Am Rad meiner Frau sind tolle Alternativen dazu installiert: hydraulische Magura Felgenbremsen. Die bauen bei leichtem Zug am Bremsgriff einen so hohen Zangen-Druck auf die Felgen auf, sodass sie stets brems-sicher unterwegs ist.

Die Schaltung braucht sie weniger. Zwei bis drei Gänge reichen in der Stadt aus. Vorzugsweise aus einer Nabenschal-

tung heraus. Mein Trekkingrad hat diesbezüglich schlechtere Karten, da die Ritzel offen und damit weitaus weniger geschützt sind. Dennoch priorisiere ich sie: Viele Gänge sorgen in der Freizeit, bei Touren und Radreisen für beste Effizienz beim Kurbeln. Wichtig in jedem Einsatzbereich ist eine gute Lichtanlage. Diesbezüglich hat sich in den vergangenen Jahren eine wahre Revolution vollzogen und es lohnt sich allein deshalb schon ein neues Rad. Nabendynamo, LED-Technik, klasse Kabel – das Licht funktioniert immer. Nach wie vor Kritikpunkt bei Stadt-Land-Fluss-Rädern sind zu kurze Schutzbleche, sprich Radschützer. Zu kurz, schlecht überdeckend. Da müssen die Hersteller flächendeckend nacharbeiten. Mein Tipp: Der Händler kann helfen. Der schraubt Ihnen auch einen besseren Gepäckträger ans Rad. Für besseres Einkaufen, bessere Touren, bestes Reisen.



Daniel O. Fikuart, Chefredakteur



Vorbeiklicken & liken: www.facebook.com/aktivRadfahren
aktiv Radfahren auf der Website: www.radfahren.de
Newsletter bestellen: www.radfahren.de/newsletter

TEST Leichte Trekkingräder

ab Seite 22

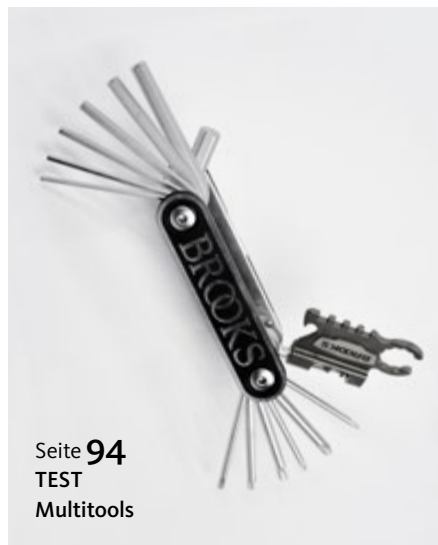


FOTO: URS GOLLING



Seite **82** SERVICE
Fahrradpendeln

FOTO: ORTLIEB



Seite **94**
TEST
Multitools



Seite **54** TEST
Rennräder für Einsteiger

FOTO: JÜRGEN AMANN

Inhalt

Test & Technik

LEICHTE TREKKINGRÄDER 8 sportliche Tourer im Test.....	22
MACH'S DIR LEICHT! Gewichtstuning fürs Trekkingrad.....	38
SPORTLICHER WELTENWANDLER Das Canyon Grail CF SL 8.0 SL im Einzeltest.....	42
HOLZ-HEIZER Das My Esel Tour im Einzeltest	44
VIELSEITIGER LASTENTRÄGER Der Burley-Anhänger Coho XC im Test	46
THEORIE & PRAXIS Produkte für Radfahrer – für Sie ausprobiert.....	48
RENNRAD-SPASS FÜR EINSTEIGER 9 Rennräder um 1500 Euro im Test.....	54
HALTESYSTEME FÜR TRINKFLASCHEN Halt ohne klassische Halterung.....	70
MULTIFUNKTION IM VERGLEICH 15 Minitools von 16 bis 70 Euro im Test.....	94

Service

GUT GESCHMIERT Workshop: Ölwechsel bei der Rohloffnabe.....	74
PENDELN MIT DEM RAD Tipps, Tricks und die richtige Ausstattung.....	82
OUTDOOR-SMARTPHONES Robust, stoßsicher, wasserfest	100

Reportage

ALLES NEU MACHT DER MAI Fotostrecke	16
MEHR PLATZ FÜRS RAD Flächenverteilung in unseren Städten.....	76
DREI GÄNGE GEGEN DEN WIND Moderatorin Heike Götz im Interview.....	90

Reise

DER MULDERADWEG Drei Routen, zwei Quellen, ein Ziel	116
IRON CURTAIN TRAIL Alte Grenzen neu erfahren	118
DIE YORKSHIRE DALES Radfahren in England.....	122
RUND UM ZWEI GIGANTEN Tour mit Blick auf Watzmann und Hochkönig.....	124

Rubriken

Editorial.....	3
Rund ums Rad.....	6
Leserforum.....	14
Kleinanzeigen	106
Impressum.....	106
Reise-News	108
Vorschau.....	130



Seite **122** REISE
England

Dreh-Momente

REDAKTION: JOHANNA NIMRICH



Kruschhausen Fiiz

Faltbares Urbanbike

Multifunktion ist in, auch beim Fahrrad. Auf der ISPO in München wurde das Stuttgarter Start-up Kruschhausen Cycles mit dem Brandnew Award ausgezeichnet. Die Macher

haben ein Fahrrad entwickelt, das Urbanbike und Faltrad in einem ist.

Das Fiiz vereint die klassische Optik eines Diamantrahmens und die praktische Mitnahmemöglichkeit eines Faltrades. Denn in nur wenigen Sekunden lässt sich das stylische Urbanbike in zwei Teile zerlegen, Werkzeug wird nicht benötigt. Im Transportmodus schiebt oder zieht man es easy auf den beiden

parallel rollenden Rädern. Mit knapp 13 kg ist das Rad nicht so leicht wie ein Faltrad, dafür ist auch die Rahmensteifigkeit höher und unterscheidet sich nicht von einem guten Standardrahmen. Weitere Features des Fiiz: Riemenantrieb, klappbare Pedale, hydraulische Scheibenbremsen. Derzeit plant das Unternehmen die Produktion der ersten Serienbikes. Noch in diesem Jahr sollen die Räder ausgeliefert werden.



Rose Bikes

CPTL: neues Carbon-Urbanbike

Rose Bikes stellt ein neues Urbanbike mit Carbon-Rahmen vor. Das CPTL (gesprochen: kæpitl) wird als limitiertes Edelrose-Kollektionsmodell herausgebracht und ist ein echtes Premiumrad.

Auffällig am Bike ist das Thema Integration: Technik und Design verschmelzen miteinander, alle Schalt- und Bremszüge sind im Inneren des Rahmens untergebracht. Auch die Anbauteile wie Frontlicht, Vorbau und Radschützer sind entweder direkt im Carbon-

Rahmen eingelassen oder aber optimal in der Form angepasst. Der eigenwillige Rahmen des CPTL ist die Grundlage für drei verschiedene Modelle des Urbanbikes. Zur Ausstattung des Klassikers gehören ein Gates-Riemenantrieb, eine Shimano Alfine 11-fach Getriebenabe, Shimano Metrea-Scheibenbremsen sowie eine Radschützer-Gepäckträger-Kombination von Wingee. Es gibt des weiteren auch die Variante CPTL Retro sowie CPTL Speedbike. Alle drei Bikes kosten zwischen 2599 Euro und 2999 Euro.

Jubiläum

25 Jahre Hase Bikes

Seit 25 Jahren baut Hase Bikes Spezialräder. Sie werden aus unterschiedlichen Gründen gefahren: Für die Weltreise, als Auto-Ersatz oder Therapierad.

Alles begann mit einem Tandem-Dreirad, welches Marec Hase erfand und baute, um mit seinem blinden Freund Fahrrad zu fahren. Mit diesem Tandem gewann er kurz darauf den Wettbewerb „Jugend forscht“. Ein paar Jahre später, nämlich 1994, gründete der junge Mann das Unternehmen „Hase Bikes“, Firmensitz war zunächst die Garage seiner Eltern. Heute gehören 60 Personen zum Team und das Unternehmen wächst weiter. Zum Hase-Sortiment zählen Liegeräder, Trikes und Tandems – das Besondere der Bikes ist der hohe Grad an Individualisierung. „Zu erleben, wie ein Kind, das nicht einmal gehen kann, sich auf einem unserer Räder auf einmal ganz allein fortbewegen kann, macht mir immer noch Gänsehaut. Das sind unsere ganz eigenen Hase-Momente“, berichtet Hase. Am 28. Juni 2019 ist übrigens Tag der offenen Tür bei Hase in Waltrop, um vorherige Anmeldung wird gebeten.



FOTO: HASE BIKES

Zahlen, bitte!

27

Anzahl der Deutschen, denen schon mindestens ein Fahrrad gestohlen wurde, in Prozent.

Quelle: Forsa



FOTO: HEINZ-DIETER WURM

Ausstellung

Rauf aufs Rad!

Eine Sonderausstellung zum Thema Fahrrad lädt derzeit in die Museen des Märkischen Kreises auf Burg Altena und ins Deutsche Drahtmuseum ein. Hier dreht sich alles um Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des geliebten Zweirads.

Die Ausstellung zeigt 49 Fahrräder aus den Jahren 1817 bis heute. Darüber hinaus sind zahlreiche Fotos, Kurzfilme, Plakate, Briefköpfe, Siegestrophäen, Textilien, Kunstwerke und Kunstgewerbezeugnisse zu sehen. Jeden Sonntag gibt es kostenlose Führungen durch die Fahrrad-Ausstellung, sie beginnen bei den Museen Burg Altena und enden im Deutschen Drahtmuseum. Besonders nett: Alle, die mit dem Fahrrad zur Burg Altena kommen und sich an der Kasse melden, müssen für die Ausstellung keinen Eintritt bezahlen. Die Ausstellung „Rauf aufs Rad! Von der Laufmaschine zum E-Bike“ läuft bis zum 6. Oktober 2019. Vorträge, Konzerte und Workshops rund ums Fahrrad gehören zum abwechslungsreichen Rahmenprogramm.

Leichte Freude

Im Test: leichte Trekkingräder von 1699 bis 4405 Euro





Das beste Mittel, um ein Rad effektiv zu beschleunigen, ist ein geringes Gewicht. Davon profitieren sportliche Alltagsradler, Pendler und Reiseradler. Wir testen 8 Tourenräder, die sich mit Leichtigkeit zügig fahren lassen.

REDAKTION: JENS KOCKERBECK

FOTOS: URS GOLLING (ACTION), RALF GLASER, GIDEON HEEDE

Leichte Trekkingräder für anspruchsvolle, sportliche Touren- und Alltagsfahrer, die sich nicht von schwerem Material den Spaß verderben lassen wollen. Das ist unsere Idee für diesen Test – auch wenn das Wort leicht hier etwas gedehnt ist. Aber die Ansprüche sind es ja auch. Die einen freuen sich, wenn ein vollausgestattetes Trekkingrad mal nicht 18 Kilogramm wiegt. Andere haben gerade ihr Rennrad bewegt und sind mit 12 Kilogramm noch nicht zufrieden. Dabei ist das für ein vollausgestattetes Tourenrad, also mit Lichtanlage, Schutzblech, Gepäckträger, Ständer, schon eine Herausforderung. Zweimal schaffen es die Hersteller in unserem Test, eine 12 vor das Komma zu bekommen, müssen dafür aber auch schon in die Trickkiste greifen. So verzichtet TrengaDe auf den Ständer. Und Poison agiert mit Carbon bei Lenker und Sattelstütze und reduziert die Kettenschaltung auf eine moderne 1x11-Variante. Damit immerhin schaffen sie den Spitzenwert von 12,1 Kilogramm.

Mehr als nur Leichtigkeit

Wir wären aber nicht aktiv Radfahren, wenn uns die Touren- und Alltagsauglichkeit nicht mindestens genauso wichtig wäre. Bei alledem muss sich das Rad auch noch mit seinen Fahreigenschaften beweisen. So bringt ein spitzenmäßiges Gewicht nicht automatisch den Testsieg. Erst in der Summe aller Aspekte ergibt sich ein tauglicher leichter Sport-Tourer. Am Ende darf so ein Rad dann auch mal fast 15 Kilogramm wiegen, um uns voll zu überzeugen.

Leichtigkeit heißt in der Konsequenz immer auch Sportlichkeit. So überrascht es nicht, dass alle Räder einen athletischen Charakter besitzen und man mit ihnen schön schnell fahren kann. So

MACH'S DIR LEICHT

17 bis 19 Kilogramm Gewicht für ein Trekkingrad? Ist echt heftig! Mit ein paar neuen Teilen kann das Gewicht aber schnell purzeln. aktiv Radfahren zeigt Ihnen, was wo Sinn macht und welche Vorteile durch ein Tuning noch entstehen können.

REDAKTION: SEBASTIAN BÖHM
FOTOS: RALF GLASER

Im Antritt oder bergauf wirkt es wie ein Gummiband, das einen gnadenlos nach hinten zieht. Und auch bei der Fahrdynamik kommt dem Gewicht eine essenzielle Bedeutung zu. Verständlich, dass gerade sportive Fahrer auf der Straße und im Gelände darauf achten. Aber auch beim Trekkingrad macht sich ein geringes Gewicht bemerkbar.

Am Anfang steht der Radkauf

Die Basis für ein später sinnvolles Tuning wird schon beim Fahrradkauf gelegt. Das Herz eines jeden Rades ist der Rahmen. Er bestimmt maßgeblich die Geometrie, Sitzposition und Fahrereigenschaften. Deshalb sollte sich jeder schon

beim Kauf klar sein, wohin die Reise später geht, denn das Tuningpotential mit Blick aufs Gewicht fällt, rein auf das Material bezogen, in folgender Reihenfolge: Carbon, Aluminium, Titan und Stahl. Alles andere kann später über die Anbauteile mehr oder weniger kostengünstig ausgetauscht werden.

Systemfragen

Neben dem Rahmen sollte auch auf die Schaltung und Bremsanlage geachtet werden, denn dort schlummert kaum beachtetes Potential. Mechanische Felgenbremsen und Kettenschaltungen sind meist deutlich leichter als Scheibenbremsen und Getriebeschaltungen (Rohloff, Shimano Nexus und Alfine, Pinion). Beim Fahrkomfort muss man sich die Frage stellen: Brauche ich wirklich Federelemente an Rahmen, Gabel und Sattelstütze? Meist sind Trekkingradfahrer auf guten Teer- und Schotterstraßen unterwegs und können getrost auf Federelemente und damit viel Gewicht verzichten.

Nicht nur Vorteile

Alles hat zwei Seiten, auch das Gewichtstuning. Wechselt man etwa die schweren, aber extrem pannensicheren Reifen gegen deutlich leichtere Modelle, so erhält man neben einem geringeren Rollwiderstand und einer besseren Fahrdynamik aber auch eine schlechtere Pannensicherheit. Bei ergonomischen Schraubgriffen ist es ähnlich: Wer auf die bequemen Eigenschaften einer Flosse und die Sicherheit von Schraubschellen

verzichten kann, spart bis zu 75 Prozent Gewicht. Daher sollte sehr genau abgewogen werden, wo der Rotstift angesetzt wird.

Wo finde ich passende Produkte?

Am besten bedient man sich beim Gewichtstuning aus der Teilekiste der Rennrad- und Mountainbike-Ecke. Hier spielt geringes Gewicht bei bestmöglicher Sicherheit immer eine große Rolle. Zudem sind Tuningteile hier auch in Farbe zu bekommen – ein angenehmer Nebeneffekt, um gleich auch noch die Optik zu tunen.

Resümee

Gewichtstuning macht immer Sinn – solange es mit Bedacht gewählt und sinnvoll umgesetzt wird. Ergonomie, Komfort und Haltbarkeit sind elementare Punkte, die in der Praxis eine weitaus größere Rolle spielen als ein geringeres Gewicht. Gerade im Trekkingbereich. Trotzdem ist der Spaß an einem fahrdynamischen und leichten Rad nicht zu unterschätzen! Idealerweise lässt sich am Ende aber alles unter einen Hut bringen.

Auf den folgenden Seiten zeigen wir Ihnen exemplarisch, wie viel Gewicht sich an einem eher schweren Trekkingrad sinnvoll einsparen lässt. Das Ergebnis ist überraschend: Ganze 6600 Gramm werden eingespart. Bei einem Kapital von knapp 2400 Euro ist ein Wert von 0,37 Euro pro Gramm wirklich traumhaft. Gewichtsfuchser im Sportbereich landen hier bei Tuningexzessen gerne bei 10 bis 30 Euro pro Gramm.

Abspeck-Kur: Wie viel Gramm lassen sich an einem Trekkingrad sparen?

910

SATTEL/ STÜTZE Geht man von einem Tourensattel (z.B. SQ-Lab 604) und einer Parallelogrammfederstütze (Suntour NCX) aus, so spart der Tausch mit einem sportivem SQ-Lab 611 und leichter Ritchey Carbonstütze fast ein Kilo ein. Ergonomisch top und für eine starre Stütze immer noch komfortabel beläuft sich das Tuning auf 410 Euro.

480

GEPÄCKTRÄGER Sieht schlank aus, wiegt aber viel. Gegenüber einem Pletscher Systemträger oder einem Tubus Logo Classic spart ein Tubus Airy aus Titan ganze 480 Gramm bei 190 Euro. Allerdings geht der variable Systemgedanke oder eine zweite Einhängeebene flöten.

730

LAUFRAD Ein Laufradwechsel ist mit das aufwendigste (Anbauteile müssen mit gewechselt werden) und teuerste Tuning. Gegenüber einem normalen Standardlaufradsatz mit Shimano Nabendynamo, Hinterradnabe und Ryde Felgen erleichtert der Tune Dreckschleuder Laufradsatz mit SON Nabendynamo das Rad um ganze 730 Gramm bei etwa 850 Euro. Allerdings spart man hier an der rotierenden Masse, wodurch das Tuning neben den Reifen und Schläuchen mit am effektivsten ausfällt.

1130

REIFEN/ SCHLAUCH Wechselt man Schwalbes Marathon Plus mit SV 17 Standardschlauch gegen einen Schwalbe Marathon Supreme und Tubolito Gravel Schlauch, beträgt die Gewichtersparnis ganze 1130 Gramm. Da zudem die Agilität deutlich steigt und der Rollwiderstand sinkt, sind die 165 Euro hier bestens angelegt!



1000

RAHMEN Bei gleicher Rahmenhöhe wiegt ein leichter Carbonrahmen 1200, ein Alurahmen 1500, ein Titanrahmen 1700 und ein Stahlrahmen 2200 Gramm. Bei gleichem Material sind Diamantrahmen (Bild) einem Trapez- oder gar Tiefeinsteigerrahmen weit überlegen und bieten mit Abstand das beste Steifigkeits-Gewichtsverhältnis.

MEINE MEINUNG

Leichtsinn(ig)?



„Wer Leichtbau mit Bedacht und richtig betreibt, muss bereit sein, ordentlich Geld in die Hand zu nehmen. Das Ergebnis auf Tour fühlt sich dafür aber auch richtig gut an!“

Sebastian Böhm, Redakteur

540

COCKPIT Tauscht man einen komfortablen und ergonomischen Griff (z.B. Ergon GP1), schweren Aluminiumlenker (Ergotec RiserBar) und verstellbaren Vorbau (Ergotec Octopus) gegen einen Contec Zen Silikongriff, Syntace Carbonlenker und Tune Vorbau, spart man 540 Gramm bei 430 Euro Kosten. Beim Griff verliert man allerdings die Sicherheit der Verschraubung und die Ergonomie.

1700

GABEL Die meisten Federgabeln sind richtig schwer. Im Gegensatz zu einer Suntour CR8 spart eine RockShox Paragon Gold RL ganze 420 Gramm bei 280 Euro. Eine starre Kinesis CrossWind Alugabel gewinnt 1510 Gramm bei gerade einmal 140 Euro – ein super Preis-Leistungsverhältnis. Das Maximale holt man aber mit einer Simplon Vollcarbongabel für 350 Euro heraus – 1700 Gramm sind eine Bank!

200

PEDALE Werden Shimanos PD-GR500 durch Moto Reflex Pedale für 55 Euro ersetzt, bewegt man bei 200 Gramm Ersparnis und einer Trittfrequenz von 80 Kurbelumdrehungen pro Minute während einer Stunde Fahrzeit ganze 960 Kilogramm weniger um das Innenlager. Krass, oder?

Rennrad-Spaß für Einsteiger

*Im Test: Günstige Renner
von 1099 bis 1599 Euro*



Mit Unterstützung des
Magazins RennRad,
www.radsport-rennrad.de



Wie viel muss man eigentlich für einen Renner ausgeben, damit man „Rennrad-Feeling“ spürt? Wir haben neun Räder zum Einsteigerpreis um 1500 Euro getestet, darunter zwei Modelle für Damen, die sich auch für kleine Männer eignen. Das Ergebnis überrascht.

REDAKTION: DANIEL GÖTZ, JOHANN FÄHRMANN,
DAVID BINNIG UND GEORG ZEPPIN

FOTOS: JÜRGEN AMANN, RALF GLASER (RÄDER)

autlos mit fliegenden Beinen und 40 km/h über den Asphalt gleiten oder im lockeren Wiegetritt den Pass hinauf – was gibt es Schöneres? Wie viel Rad braucht Frau oder Mann, um dieser Leidenschaft frönen zu können? Muss man wirklich 3000, 4000 oder gar 5000 Euro investieren? Nein. „Einsteigerrennräder“ zwischen 1099 und 1599 Euro zeigen, dass der Spaß bereits in dieser Preisklasse anfängt.

Worauf achten beim Rennradkauf?

Spaß und Frust liegen beim Rennradkauf ganz nah beieinander. Enorm wichtig ist es, dass das Rad insgesamt mit der eigenen Anatomie und dem Fahrverhalten zusammenpasst. Bei der Wahl der richtigen Größe ist grundsätzlich nicht die Höhe des Rahmens, sondern die Länge des Oberrohres ausschlaggebend. Dementsprechend ist eine ausführliche Beratung beim Fachhändler für alle diejenigen empfehlenswert, die noch keine ausreichende Erfahrung im Rennrad-Metier haben. Die richtige Sattelhöhe und Sattelposition, die Vorbaulänge und der Sattelüberstand sind Voraussetzungen, die passen müssen.

Genauso wichtig ist neben dem Rad auch die Wahl der optimalen Bekleidung und, ganz wichtig, die Wahl des passenden Schuhwerks. Stundenlang auf dem Rennrad zu sitzen, erfordert

Diese Renner sind zwar nicht im Test, aber – wie man sieht – beim Rennradfahren ist nicht nur Competition, sondern auch Genuss im Spiel. Daniel Götz fährt ein X-Lite CW von Rose, Johanna Erhart die Damen-Variante des Canyon Ultimate CF SLX.

Vier evolutionäre Haltesysteme für Trinkflaschen im Vergleich

Fehlt hier etwas?



Zahlreiche neue Standards prägten die letzten Jahre Räder und Anbauteile.

Flaschenhalter schienen hier komplett außen vor. Bis jetzt, denn vier neue Ideen rütteln an den Grundfesten.

REDAKTION: SEBASTIAN BÖHM
FOTOS: RALF GLASER, SEBASTIAN BÖHM

Flaschenhalter sind seit Jahrzehnten unverändert. Gebogene Rohre oder laminiertes Carbon bestimmen das Bild. In der Optik sind leichte Variationen zu erkennen und die größten Unterschiede bringt die farbliche Gestaltung mit sich. Ansonsten – nicht viel Neues. Doch jetzt kommen einige Hersteller mit pfiffigen, neuen Lösungen!

Wie funktionieren die Alternativen?

Alle Hersteller verzichten auf den klassischen Haltekäfig und arbeiten mit einem Haltesystem. Birzman nutzt dabei eine Steck-Drehverbindung, Fabric setzt auf ein Stecksystem, Fidlock bietet ein Magnetsystem und Closca arbeitet mit einem Siliconstrap. Birzman, Fabric und Fidlock nutzen die Flaschenhalterösen am Rad, um die Basisplatte dort anzuschrauben. Das Gegenstück wird dann voll in die Flasche integriert. Und keine Angst: Alle Flaschen können ohne Probleme im Geschirrspüler gereinigt werden.

Der Test im Kurzcheck

Um alle Modelle miteinander vergleichen und Unterschiede herausarbeiten zu können, wurden die Flaschen auf unterschiedliche Touren geschickt. Am Mountainbike lag der Fokus auf sicherem, festem und klapperfreiem Sitz. Dazu wurden grobe Stein-, Wurzelfelder und Treppen

mehrfach abgefahren. Über den Winter wanderten die Testmuster ebenfalls an Mountainbikes und zusätzlich an Cyclocrossrädern, um der Funktion bei Dreck und Kälte auf den Grund zu gehen. Die restliche Zeit verbrachten die Flaschen am Trekkingrad. Hier lag der Fokus auf Bedienbarkeit, Bedienkräften, Trinken und dem Geschmack. Bei den Bedienkräften setzt sich Fidlock vom Rest ab.

Birzman

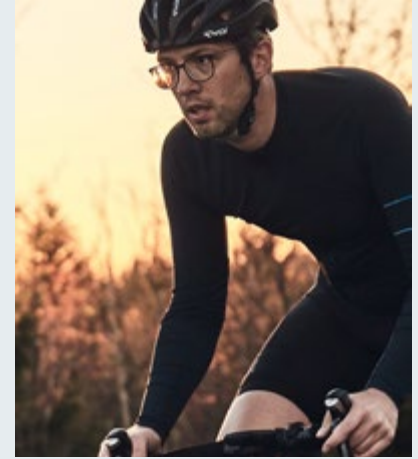
Mit 12 Euro ist die Bottle Cleat das günstigste Modell im Test. Das Haltesystem liegt bei der Bedienung vor Fabric, aber hinter Fidlock. Die Flasche wird zuerst auf einen großen Pin gesetzt, dann eingedreht und fest eingeklickt. In der Praxis funktioniert das ganz gut. Top: Der Halter kann rechts- und linksherum montiert werden, womit die Flasche individuell eingestellt werden kann. Der Halt an sich ist super, solange die Flasche fest in der zweiten Position eingeklickt hat. Am Anfang war zudem ein leichter Plastikgeschmack zu spüren, der sich aber recht schnell gab.

Closca

Als einziger Hersteller nutzt Closca eine Glasflasche und begeistert dadurch mit dem besten Geschmackserlebnis. Zur Reinigung können zudem Boden und Deckel abgeschraubt, das Glas im Geschirrspüler gereinigt werden. Die Siliconhülle schützt vor direktem Kontakt und wird einfach via Strap um den Rahmen oder die Rucksackträger gezogen. Allerdings sind immer zwei Hände nötig, wodurch sich in Verbindung mit dem Glas die Nutzung auf klassische Radtouren oder den Stadteinsatz beschränkt. Durch den Siliconstrap sitzt die Flasche sicher am Rahmen, hat aber Schwächen bei stark ruppigem Untergrund.

Fabric

Die Cageless Bottle ist die mit Abstand leichteste Kombination aus Flasche und Haltesystem auf dem Markt, überzeugt zudem auch durch einen günstigen Preis. Über die zwei kleinen Haltebolzen kann der Einrastvorgang durch die



4 Fragen an Friedemann Richter von Fidlock, Product Development Bike

Unser System ist ausfallsicher!

Wie kommt man auf die Idee den Flaschenhalter quasi neu zu erfinden?

Ursprünglich wollten wir unsere Technologie außerhalb unseres Business für Schnallen und Verschlüsse mittels Trinkflaschen auf Messen demonstrieren, doch daraus ist am Ende das Projekt „Fidlock Aftermarket“ entstanden.

Wo liegen die Vorteile des Fidlock-Systems?

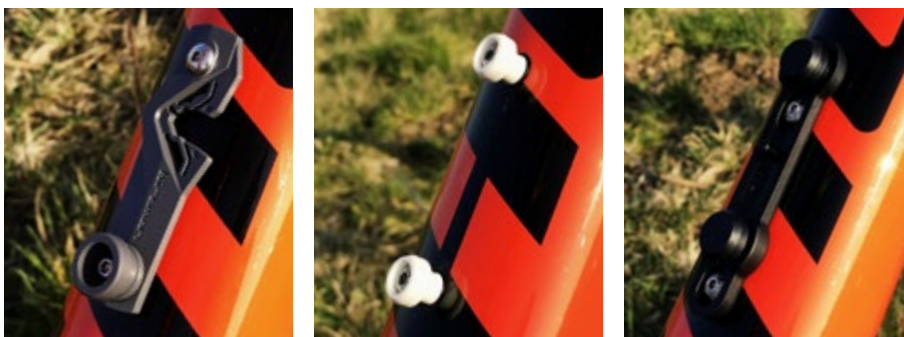
Wir bieten ein automatisches System, das einfach zu bedienen ist, rüttel- und klapperfrei am Rad sitzt und bis hin zu heftigen Offroad-Bedingungen sicher am Rad verbleibt. Zudem bieten wir für viele Rahmenformen an modernen MTBs, E-Bikes und kleinen Größen die einzige Möglichkeit überhaupt eine Flasche unterzubringen, weil unsere Montage nur minimalen Platz benötigt. Und auch beim optischen Gesichtspunkt können wir punkten, weil sich der Halter dezent am Rahmen anschmiegt und Trinkflaschen keine Kratzer beim Einstecken und Herausnehmen bekommen.

Wie solide ist das System?

Unser Fidlock Bikesystem ist absolut auf Dauerhaltbarkeit, Staubverträglichkeit und harte Stöße ausgelegt. Selbst Flaschen aus der ersten Produktcharge tun immer noch zuverlässig ihre Arbeit.

Wie ausfallsicher ist das Produkt?

Da die Mechanik wirkungsvoll verriegelt und nur durch den TWIST wieder gelöst werden kann, ist das System absolut ausfallsicher. Eine Flasche zu verlieren wird dadurch nahezu unmöglich.



Die drei Fahrrad-Haltesysteme von Birzman, Fabric, Fidlock im direkten Vergleich (v.l.n.r.).



Weißes Gold, schwarzes Gold
und alte Pfeffersäcke

Spannende Radreise zwischen Elbe und Geest

Eine historische Altstadt mit gepflegten Fachwerkhäusern, mittelalterliches Flair in verwinkelten Gassen und eine Fernseh-Serie, die all dies als charmante Kulisse nutzt – Lüneburg entwickelt sich immer mehr zum Touristen-Magneten. Die schöne Hansestadt ist Ausgangspunkt und Ziel einer neuen Radreise im Rückenwind-Programm, die durch drei Bundesländer führt: Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein. In der Daily Soap spielen „Rote Rosen“ die Hauptrolle, auf der Radtour unberührte Natur, Städte mit Backsteingotik, Salzsalinen und Pfeffersäcke.

Bevor die Rad-Rundtour beginnt, lohnt sich eine Besichtigungsrunde durch Lüneburg, eine Stadt, die im Mittelalter durch den Handel mit Salz (weißes Gold) zu Reichtum kam, was im Deutschen Salzmuseum anschaulich erzählt wird. Einen reizvollen Kontrast zur Historie bildet das bunte, junge Leben im historischen Ambiente. Denn Lüneburg ist eine Universitätsstadt mit mehreren Tausend Studenten.

Doch nun geht's aufs Rad und Richtung Lauenburg. Heute sind nur 25 Kilometer zu fahren. Da ist Zeit genug, das Schiffshebewerk Scharnebek



mal genauer unter die Lupe zu nehmen. Das technische Wunderwerk, durch das Schiffe eine Höhe von 38 Meter überwinden, verdankt seine Existenz den Investitionen der Pfeffersäcke. So nannte man früher die hanseatischen Kaufleute. Nach der Übernachtung in der alten Schifferstadt Lauenburg geht's auf dem früheren „Weg des Salzes“ vorbei an der ältesten Schleuse der Welt zur Till Eulenspiegel-Stadt Mölln, wo ein Brunnen, ein Museum und ein Gedenkstein an den pfliffigen Narren erinnern.

Auch am nächsten Tag wartet wieder eine Besonderheit. In Geesthacht ist Europas größte Fischtreppe zu besichtigen. Eine Aufstiegsanlage mit 49 Einzelbecken, die bereits über 1,7 Milliarden Tiere genutzt haben. Entlang der Elbe führt die Rundtour nun durch die Vier- und Marschlande. Erdölpumpen am Wegesrand fördern schwarzes Gold. Abends ist Zeit und Gelegenheit, die Hansestadt Hamburg zu entdecken. Vielleicht ein Besuch in der Elbphilharmonie? Ein Elb-Spaziergang? Ein Bummel durch

die neue Hafen-City? Durch den Hamburger Hafen, zwischen Containerschiffen, Motorjachten und Binnenschiffen radeln die Urlauber am anderen Morgen zur Elbfähre und setzen nach Winsen über, von wo die letzte Etappe der Reise durch die stille Natur entlang der Ilmenau zurück nach Lüneburg führt. Wie wär's zum Abschluss mit einer Stadtführung zu den Drehorten der TV-Serie „Rote Rosen“? Echt klasse – nicht nur für Serien-Fans und Floristen ...

Infos: „Lüneburg Rundtour – Eine Radtour zwischen Elbe und Geest“, 8 Tage ÜF in gepflegten 3- und 4-Sterne-Hotels, Gasthöfen und Landhäusern, ab 595,- Euro.

**Weitere Infos und Buchungen
im Reisebüro oder direkt bei**

Rückenwind Reisen GmbH

Am Patentbusch 14

D-26125 Oldenburg

Tel.: 0441-4 85 97-0

www.rueckenwind.de



Gunzenhausen, der Altmühlsee, das Fränkische Seenland

Ein Eldorado für Radfahrer

Gunzenhausen ist für alle Genussradler der perfekte Ausgangspunkt für zahlreiche Radtouren. Das charmante fränkische Städtchen lädt Sie ein, die abwechslungsreiche Region bequem auf dem Rad oder E-Bike kennen zu lernen. Von Gunzenhausen aus können Sie sich auf machen, die Altmühl flußabwärts auf dem facettenreichen Altmühltalradweg zu erkunden. Für alle, die auf den Spuren der Römer wandeln wollen, bietet sich der Limesradweg an, welcher ebenfalls die Region durchläuft. Aber auch jede Menge Radrundwege, welche großteils sehr gemütlich und flach verlaufen, laden zum Aktivsein ein.

Wunderschöne Natur gepaart mit Seefeeling finden Sie am Altmühlsee vor. Eine Umrundung des Altmühlsees ist, dank des komplett asphaltierten Rundwegs, sowohl auf dem Rad, mit einer Rikscha oder auch auf Inline-Skates möglich. Unterwegs haben Sie die Möglichkeit, dem großen Erlebnisspielplatz zum Thema Römer, Alemannen und Co. einen Besuch abzustatten. Für Naturliebhaber und Vogelkundler bietet sich ein Stopp auf der Vogelinsel, einem Schutzgebiet für seltene und schützenswerte Vogelarten, an. Selbstverständlich kommt auch der Badespaß nicht zu kurz.

Auch das kulinarische Angebot ist bemerkenswert. Gönnen Sie sich doch in einem der umliegenden Gastronomiebetriebe ein kühles fränkisches Bier oder eine leckere Bratwurst, während Sie Ihren (E-Bike)-Akku laden oder Ihre nächste Radtour im Fränkischen Seenland planen.

Radwege-Tipps

Der Altmühlsee ist die fränkische Adria – ein herrlicher See, der zum Baden, Segeln und Surfen einlädt. Ein breiter Rundweg am Seeufer erschließt Radfahrern den See in seiner ganzen Schönheit. In der Sommersaison verbindet das Ausflugsschiff „MS Altmühlsee“ die Freizeitzentren an seinen Ufern: Das Surf- und das Seezentrum Schlungenhof, das Seezentrum Muhr am See und das Seezentrum Wald.

Die abwechslungsreiche Storchenweg-Tour startet an der LBV-Umweltstation Altmühlsee in Muhr am See, die wie wir über den Bahnhof- und Schlossstraße in den Ort hinein erreichen. Hier lädt die interaktive Dauerausstellung „Lebensraum Altmühlsee – Faszination Vogelzug“ zum Besuch ein. Außerdem können Familien oder Schulklassen einen Begleitrucksack mit vielen weiteren Infos, Materialien und Spielen zu Meister Adebar ausleihen.

Der Altmühltal-Radweg zählt zu den beliebtesten Radwegen Deutschlands – und dies zu Recht: Auf 166 Kilometern folgen Sie der gemächlich dahinfließenden Altmühl von Gunzenhausen bis Kelheim durch den Naturpark Altmühltal und entdecken an einem Stück die faszinierende Schönheit der Altmühlregion. Während der Fahrt erleben Sie mächtige Felspartien der Juraalb, beeindruckende Wacholderheiden und saftige Ufer- und Wiesenlandschaften. So macht Radwandern richtig Spaß.

Im Rahmen der Kleinen Landesgartenschau in Wassertrüdingen 2019 wird der Fränkische

WasserRadWeg eröffnet. Der Streckenverlauf sieht derzeit so aus: Von Neumarkt im Nordosten geht es in Richtung Süden nach Greding. Von dort macht sich der „WasserRadWeg“ auf in den Westen zu Brombach- und Altmühlsee. Weiter geht es nach Dennenlohe und Wassertrüdingen sowie nordwärts nach Rothenburg. Gen Osten wird dann über Wolframs-Eschenbach, Windsbach, Abenberg, Roth und Hilpoltstein zurück nach Neumarkt geradelt.

Die Strecke ist mit insgesamt 420 Kilometern nicht gerade kurz, die Zahl der Höhenmeter, die man bewältigen muss, ist mit rund 1500 gut machbar. Der „WasserRadWeg“ ist eher für Genießer gedacht – „Flüsse – Seen – Burgromantik“, lautet deshalb auch das Motto des Rundwegs.

Von Miltenberg kommend folgt der Limes-Radweg der ehemaligen römischen Grenzbefestigung bis nach Gunzenhausen. Die Ausstellung im archäologischen Museum liefert hierzu interessante Einblicke. In Gunzenhausen beginnt der erste Abschnitt, der den Radler auf das Gebiet des Naturparks Altmühltal führt. Zu den Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke zählen die Überreste der Römischen Thermen bei Theilenhofen. Am Ende dieses Abschnitts kündigt Weißenburg von seinen römischen Wurzeln: Zu bestaunen sind das rekonstruierte Nordtor des Kastells Birciana, die außergewöhnlich gut erhaltenen Thermen, sowie das Römermuseum mit seinem berühmten Schatzfund. Informationen bietet auch das Bayerische Limes-Informationszentrum.

Informationen

Tourist Information Gunzenhausen
 Rathausstraße 12
 917610 Gunzenhausen
 Tel.: 09831-508 300
 E-Mail: touristik@gunzenhausen.de
www.gunzenhausen.de

