

aktiv
Rad
fahren
11-12
2019

aktiv **Rad** fahren



TEST & KAUFBERATUNG

Sorglos-Räder für jeden Tag

Robuste Technik,
wenig Aufwand

VOR- UND NACHTEILE

Radkauf online oder beim Händler?

DR. ECKART VON HIRSCHHAUSEN



„Radfahren:
besser als
jede Tablette“

40 Seiten
Räder, Zubehör,
Komponenten

DIE BESTEN
NEUHEITEN 2020





TEST Sorglos-Räder

ab Seite 56

FOTO: GIDEON HEEDE

Seite 14 SERVICE
Neuheiten 2020



FOTOS: HERSTELLER



Seite 76 SERVICE
Alles rund um Schutzbleche

FOTO: SKS GERMANY



Seite 102 SERVICE
Räder online bestellen

FOTO: RALF GLASER

Inhalt

Test & Technik

MEHR FREUDE AM FAHRRAD

Wartungsarme Räder für die Stadt im Test.....56

SPASSMASCHINE

Das Bergamont Grandurance RD 7 im Dauertest 90

SICHER, PREISWERT, VIELSEITIG

Der Kinderanhänger Qeridoo Kidgoo 1 im Test94

THEORIE & PRAXIS

Empfehlenswerte Produkte für Radfahrer96

Reportage

LEIDENSCHAFT UND ESPRESSO

Zu Besuch bei Dainese in Italien.....68

DER HUMOROLOGE

Im Gespräch mit Dr. Eckart von Hirschhausen86

Service

NEUHEITEN FÜR 2020

Neuheiten: Räder, Zubehör, Bekleidung..... 14

ALLES RUND UM SCHUTZBLECHE

Kaufberatung, Übersicht, Wissenswertes..... 76

HILFE GEGEN WINTER-BLUES

Serie fit & gesund 100

BIKE AUS DER BOX

Fahrräder online bestellen: Tipps, Vorteile, Risiken102

Reise

DAS UNBEKANNTE RADPARADIES

Radtouren im Taunus..... 112

SCHÖNSTE SEEN

Neue Serie: Radtouren am Wasser 122

Rubriken

Editorial.....	3
Rund ums Rad.....	6
Leserforum.....	12
Kleinanzeigen.....	110
Impressum.....	110
Reise-News.....	118
Vorschau.....	130

TITELFOTO: GIDEON HEEDE
RÄDER: SCHINDELHAUER FRIEDRICH VIII,
KALKHOFF ENDEAVOUR & BLX



Seite **112** REISE
Taunus

FOTO: TAUNUS TOURISTIK SERVICE

Ein Kommentar von
Redaktionsleiterin
Johanna Nimrich



Ohne Moos nix los!

Der Sommer 2019 wirkte in einigen Momenten wie eine Zeitenwende: Bundesverkehrsminister Scheuer bezeichnete sich als „Fahrradminister“ und versprach, sich für die Belange von Radfahrern einzusetzen. Es tauchten sogar Fotos auf, auf denen der Minister mit Fahrrad zu sehen ist! Im Frühjahr hatte außerdem die von der Bundesregierung eingesetzte Verkehrskommission beschlossen, dass der Radverkehr vom Bund mit 900 Millionen Euro jährlich zu fördern ist, um die Pariser Klimaziele zu erreichen. Doch dann? Im Haushaltsplan fürs nächste Jahr, die der Bundestag kürzlich vorgestellt hat, ist die Rede von 130 Millionen Euro für den Radverkehr. Dies bedeutet: Es gibt statt der angekündigten Erhöhung sogar eine Kürzung des Etats. Es stehen nämlich 20 Millionen Euro weniger zur Verfügung als noch im Vorjahr. Burkhard Stork vom Fahrradclub ADFC ist wütend und erklärt, dass die Kommunen mit der Verkehrswende allein gelassen werden, sie bekämen diese nicht ohne tatkräftige Unterstützung des Bundes gestemmt. Der ADFC wird dabei konkret, er fordert eine Investitions-Offensive des Bundes von jährlich 900 Millionen Euro in den Radverkehr.

Auch ich bin wütend. Ich frage mich, wer Minister Scheuer berät, denn sein Ministerium hat bereits im ersten Halbjahr 2019 einen Betrag von 47,7 Millionen Euro für externe Berater ausgegeben. Und die höchst fragwürdige Fahrradhelm-Kampagne „Looks like shit. But saves my life“, bei der mit Germanys Next Topmodel kooperiert wurde, hat zusätzlich rund 400.000 Euro gekostet. Der Verkehrsminister hätte also besser weniger Geld für Berater, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ausgegeben und stattdessen wirklich etwas für Radfahrer getan. Zum Beispiel in gute Radwege, in Modellprojekte wie Fahrradparkhäuser und Radschnellwege investiert. Oder wenigstens in bessere Berater, denn diese würden Herrn Scheuer das hier berichten können: Laut zahlreichen Studien steigt die Masse der Menschen nicht dann aufs Fahrrad um, wenn sie von ökologischen oder gesundheitlichen Aspekten überzeugt ist. Sondern wenn eine gute Infrastruktur sie zum Radfahren einlädt, wenn Radfahren die sinnvollste, weil effektivste Fortbewegung in ihrer Stadt ist. So wie in Städten wie Kopenhagen und Amsterdam längst geschehen. Ähnlich massiven Radverkehr wird man nicht durch Lippenbekenntnisse erreichen, nicht durch Kampagnen und schicke Fotos. Stattdessen ist konkretes Handeln nötig und ja, auch der Einsatz von ausreichend Geld.



NEUHEITEN 2020 – TEIL 2 V 2

ALLES FÜR 2020

Weltneuheit, Europa- oder Deutschland-Premiere – immer im Spätjahr zeigen Macher und Marken starke Räder, clevere Komponenten und ergänzendes Zubehör für die kommende Saison – auch auf der Leitmesse Eurobike, die im September in Friedrichshafen ein Feuerwerk der Innovationen präsentierte. Die wichtigsten Neuheiten, auf den Punkt gebracht, auf 41 Seiten.

REDAKTION NEUHEITENSTRECKE: JOHANNA NIMRICH, DANIEL O. FIKUART, SEBASTIAN BÖHM, BURCHARD FORTH, JENS KOCKERBECK, GEORG ZEPPIN, WOLFGANG PRESS. FOTOS: RALF GLASER, REDAKTION, HERSTELLER, EUROBIKE FRIEDRICHSHAFEN



TRENDS

Gravelbikes & Co

Der Trend im „Bio-Bike“-Bereich! Das Segment weitet sich sogar aus Richtung Offroad. Gravelbikes sind äußerst vielseitig: Hobbyrennen, RTF, Training, Alpenüberquerung, Radreise, Alltag. Das Angebot an „Bikepacking“-Taschen wächst. Gravel goes Bekleidung: Verstärkt sind Hosen und Trikots mit zusätzlichen Taschen ausgestattet, sodass man vieles direkt am Körper trägt.

Nabengetriebe, Tretlagerschaltungen

Rohloff und Pinion freuen sich über volle Auftragsbücher. Der Grund: Hochwertige Premium-Trekking- und -Reiseräder sind zunehmend gefragt.

Nachhaltigkeit

Die Bike-Industrie wird immer grüner. Mit Jerseys aus Recycling-Kunststoff und spannenden Konzepten zur Verkehrswende.

Smart Cycling

Helme, Taschen, Gepäckträger – immer mehr Produkte lassen sich mit dem Smartphone koppeln. Apps setzen sich durch für Tourenplanung, Fitness, Ernährung, Wetter.

Elektronik kommt

Elektronik kurbelt vielfältig das Fahrrad an: Elektronische Fahrwerke (Fox), Reifen-Luftdruckmesser (SKS), Schaltungen von Shimano, Campagnolo, Sram und FSA. Leistungsmesser in Kurbeln und Pedalen, Herzfrequenzmessung, Tachos und GPS. Sensorik in Bremslichtern oder Sicherheits-Produkten.

Cargobikes mit Motor

Der Antrieb beflügelt – und macht das Lastenrad so auch für breitere Zielgruppen nutzbarer. Der Markt teilt sich: in stabile Räder mit XXL-Trägern, Familien-Cargobikes und Schwerlast-Räder. Es gibt Zubehör für jeden Einsatzbereich.

Urbanbikes im Trend

Dem Trend zum Urbanität folgt das Urbanbike – als Alternative zu Stadträdern. Das Angebot wächst rasant.

Politische Lobby

Der Weg ist noch weit. Aber die Szene vernetzt sich immer stärker. Ziel: Politische Lobbyarbeit. Für bessere Radwege und mehr Gehör in Berlin.





... UND AUSSICHTEN



ALLE FOTOS: EUROBIKE FRIEDRICHSHAFEN

BIKES AB S. 30 +++ KOMPONENTEN AB S. 34 +++ ZUBEHÖR AB S. 40 +++ BEKLEIDUNG AB S. 48

Sportliche Räder

Vor allem Gravelbikes sind nach wie vor der Trend im Sport-Segment. Zudem stehen sportliche Kids im Fokus und 1×12-Schaltungen gibt es nun auch an Einstiegs-MTBs.



TREK Supercaliber

Straffes Rennpferd

Ist das ein starres oder gefedertes Rad, könnte man von weitem beim Anblick des neuen Supercaliber fragen. Trek sagt: quasi beides! Durch den im Oberrohr angebrachten IsoStrut Dämpfer bietet das Rad im Heck maximal 60 Millimeter Federweg, was für den Rennsport für die meisten Strecken wohl vollkommen ausreicht. Zusammen mit der speziellen Carbon-Hinterbaukonstruktion werden zudem bis auf das Hauptlager (im Tretlagerbereich) alle Lagerpunkte eingespart, was Gewicht spart und Steifigkeit wie Wartungsarmut verbessert. Zusätzlich kann der Rahmen mit KnockBlock Steuersatzanschlag und bewährter OCLV-Carbontechnik aufwarten, was ihn aktuell zu einem der heißesten Eisen im Weltcup macht. Das Topmodell Supercaliber 9.9 ist mit Fox Factory Fahrwerk, Sram XX1 Eagle Schaltung, Sram Level Ultimate Bremse sowie superleichtem Bontrager Kovee XXX 30 Laufradsatz ausgestattet. Der Preis: harte 9499 Euro.

RIDLEY Kanzo Adventure C

Echter Abenteurer

Die neue Kanzo-Linie umfasst drei Modelle: Speed für sportlich orientierte Fahrer, Adventure C für Allrounder und Abenteurer und A (für Aluminium) für Einsteiger und Preisbewusste. Das Adventure C gefällt uns mit seinem durchdachten Carbonrahmen besonders gut, denn es nimmt neben 700C auch 650B Laufräder auf und bietet dank unzähliger Montagepunkte an Rahmen und Gabel vielfältige Möglichkeiten des Radaufbaus vom RTF Sportgerät über einen vollausgestatteten Randonneur bis hin zum formidablen Adventurebike. Alle Modelle gibt es als Rahmenset oder Komplettbike in mehreren Ausstattungsvarianten. Über das Dreambuilder-Programm können die Räder zudem in Ausstattung und Farbe individualisiert werden. Die Komplettpreise starten mit dem Kanzo A ab 1499 Euro.





JULIANA Quincy

Schotter für Mädels

Juliana ist die Damen-Marke der Mountainbike-Spezialisten von Santa Cruz. Seit 2015 haben die Kalifornier auch das Herren-Gravelbike Stigmata im Programm. Das Quincy ist nun die neue Frauen-Version, mit Rahmengrößen bereits ab 49 cm. Zudem gibt es nun, wie auch am Stigmata neu, Gewindeösen für Schutzbleche. Der Rahmen erlaubt das Verbauen von sowohl 28-Zoll-Rennrad- als auch 27,5-Zoll-MTB-Laufrädern. Erhältlich sind fünf Ausstattungs-Versionen, alle mit Sram-Komponenten, ab 3999 Euro (Rival) bis 10.499 Euro (Red AXS).

BIONICON Bogan

Bunter Vogel

Mit drei in der Optik sehr auffälligen wie farbenfrohen Gravelbikes tritt Bionicon im sportiven Straßen- und Schottersegment an. Basis ist jeweils ein robuster Aluminiumrahmen mit schlanker Carbongabel, der wahlweise auch in einer dezenteren Farbvariante erhältlich ist. Schönes Detail für Bike-Packer: Das Sitzrohr ist nicht ganz so extrem geslopted, wodurch im Rahmendreieck auch große Taschen samt Trinkflaschen ihren Platz finden. Wahlweise kann auch ein Gepäckträger montiert werden. Die jeweils lupenreinen Ausstattungsvarianten Shimano Tiagra 2x10, Shimano GRX 1x11 oder Srams Apex 1x11 werden durch hochwertige Anbauteile von Schwalbe, Ergotec, Alexrims und KindShock ergänzt. Das Bogan ist in vier Rahmengrößen und drei Farbschemata für 1799 bzw. 2199 Euro erhältlich.



NALOO Hill Bill

Wie die Großen

Die junge Schweizer Kinderfahrrad-Marke Naloo stellt ihr erstes reinrassiges Kinder-Mountainbike vor: Das Hill Bill ermöglicht Heranwachsenden ab etwa sechs Jahren die ersten Fahrten im Gelände durch eine klug gewählte Geometrie, geringes Gewicht und kinderfreundliche Komponenten auf dem neuesten Stand der Technik. Technisch bewegt sich das trailtaugliche Modell auf Augenhöhe mit Mountainbikes für Erwachsene: Luftfedergabel, hydraulische Scheibenbremsen, breit abgestufte Kettenschaltung und Steckachse am Hinterrad sowie Newmen-Felgen. Erhältlich als 9- und 11-Gang-Version. Gewichte: 10,4 / 9,5 kg, Preise: 759 / 1199 Euro. Ab 6 Jahren oder 115 cm Körpergröße.





Mehr Freude am Fahrrad

3 wartungsarme Urbanbikes von 1299 bis 2395 Euro



Kette ölen, Reifen flicken, Bremse richten – jetzt mal losfahren. Licht vergessen! ... Man kann das stoisch ertragen oder dem Alptraum ein Ende machen. Mit einem Rad, das diese Probleme gar nicht erst hat. Wie die Urbanbikes in unserem Test.

REDAKTION: JENS KOCKERBECK

FOTOS: GIDEON HEEDE

Mal wieder muss ich einen Blick zurückwerfen. Und mich an meine Fahrradgeschichte erinnern. Da war natürlich die Freiheit, die mir die zwei Räder gebracht haben. Aber hängen geblieben ist putzen, putzen, putzen, und zwar Rahmen, Felgen, Speichen – jede einzeln. Zum Schluss noch einmal alles mit Waffenöl fein versiegeln. Den Rest hat mein Vater übernommen, ähäm ... Später habe ich das Putzen auch eingestellt. So sahen die Räder dann auch aus. Mit Wartung hatte ich also noch nie viel am Hut. Das hatte einen entscheidenden Vorteil. Nämlich, dass meine Räder ganz sicher nicht attraktiv für lange Finger waren. In Münster am Bahnhof haben sie sich gut versteckt. Heutzutage mache ich mehr am Fahrrad, aber auf Ketteputzen, Ölen und all das andere lästige Zeug habe ich immer noch wenig Lust.

Räder mit Zukunft

Da kommen mir die Sorglos-Räder in unserem Test gerade recht. Auch, wenn es nur drei Stück sind, sie stehen doch ganz stellvertretend für eine Gattung mit Zukunft angesichts wachsenden Umweltbewusstseins und Fahrradverkehrs. Dass es allerdings nur drei sind – mehr waren zurzeit einfach nicht zu bekommen – zeigt auch, dass das Thema in der Stadt gar nicht so ernst genommen wird. Gerade schicke Urbanbikes gehen eher auf Reduktion. Da ist Optik, leider, wichtiger als Funktion und Zuverlässigkeit. Oder die Menschen ticken wie ich früher und begnügen sich damit, dass das Rad wenigstens fährt.

Zu Besuch bei Dainese

LEIDENSCHAFT UND ESPRE



Heilig's Bleche: Ein intensiver Blick auf Radschützer

Wasser? Matsch fun!



Sie sind an jedem Trekking- und Cityrad zu finden, fristen meist ein unbeachtetes Leben. Für Radpendler und Alltagsradler sind sie unerlässlich und auch Sportler nutzen sie bei schlechtem Wetter gerne. Tauchen Sie ein in die Welt der Schutzbleche.

REDAKTION: SEBASTIAN BÖHM

FOTOS: GIDEON HEEDE, RALF GLASER, SEBASTIAN BÖHM, HERSTELLER

Radfahrer fahren meist auf der sonnigen Seite im Leben. Frischluft, Bewegung und Sonne halten frisch, fromm, fröhlich und frei. Doch wenn Petrus schlechte Laune hat, wird es ernst. Ohne Schutzbleche ist das Radfahren dann gar nicht mehr so attraktiv. Die Unbilden des schlechten Wetters, allen voran Wasser, Dreck und auch Kälte, setzen dann Rad und vor allem dem Fahrer ordentlich zu. Schutzbleche sind dann die Bodyguards des Radfahrers und halten den größten Schaden fern.

Schutzbleche: Die Begriffsklärung

In der Technik ist ein Schutzblech eine Blechvorrichtung, die Nutzer, Umwelt oder Maschine selbst aktiv oder passiv schützt. Bezieht man dies auf das Fahrrad, findet man Schutzbleche über dem Vorder- und Hinterrad. Die Aufgabe ist, Wasser und Dreck möglichst effektiv vom Radfahrer, Rad und auch den Hinterherfahrenden abzuhalten. Sucht man nach Synonymen, gibt es überraschenderweise eher wenige: Schutzbleche werden meist als Radschützer tituliert. Im Sportbereich hört man auch die englischen Begriffe Fender, Mudguards oder selten Splatter.

Was bringen Schutzbleche?

Der Reifen sammelt Wasser und Dreck auf. Durch die Rotation der Laufräder werden beide dann durch die Gravitationskraft in alle Richtungen abgeschleudert und landen dann an jeder erdenklichen Stelle am Rad und Körper. Am Drahtesel führen die Verschmutzungen schnell zu Kratzern im Lack, höherem Verschleiß an Lagern, Schalt- und Bremskomponenten,

Korrosion und Funktionseinbußen, etwa in mechanischen Schalt- und Bremszügen. Beim Fahrer kann es zur Störung der Sicht sowie Augenreizungen kommen. Scheuerstellen zwischen Haut und Bekleidung führen zu Blasen oder aufgeriebenen Hautstellen. Mit Reibung zwischen Bekleidung und Komponenten, etwa bei Sattel und Hose oder Rucksack und Jacke, kommt es

schnell zu Materialschäden an den Oberflächen und an der Bekleidung selbst zu Funktionseinbußen. Nicht gerade tolle Aussichten, wenn das Wetter eh schon die Stimmung vermiest. Und auch mit Blick auf die Radpflege und Instandhaltung erleichtern Schutzbleche die Arbeit und sparen bares Geld: Die Maschine bleibt insgesamt deutlich sauberer, was die Reinigung bezüglich Zeit und

Aufwand effektiver gestaltet. Der Verschleiß ist im Vergleich mit Rädern ohne Schutzbleche deutlich geringer, was die Service-Intervalle ausdehnen lässt und den Geldbeutel bezüglich der Instandhaltungskosten schont.

Wer braucht's?

Da, wie vorher schon beschrieben, Maschine und Fahrer trocken, sauber und funktionstüchtig bleiben sollen, braucht Schutzbleche quasi jeder, der bei schlechtem Wetter unterwegs ist. Ob dann auf dem Weg zur Schule, Uni, Arbeit, Einkauf, bei der Trainingsausfahrt oder auf Radtouren spielt nicht wirklich eine Rolle. Mit Blick auf die Jahreszeiten ist es ratsam, vor allem im Herbst, Winter und Frühjahr auf Schutzbleche zu setzen. In dieser Zeit lassen die Straßenverhältnisse nämlich oft zu wünschen übrig und machen uns Radlern das Leben schwer. Mit

„Für beste Funktion lautet die Devise in der Praxis: lang, breit, rund und je ein Spritzlappen – vorne wie hinten!“

Jens Kockerbeck, Redakteur



Das Bergamont Grandurance RD 7 im Dauertest

aktiv
Rad
fahren

EMPFEHLUNG

11-12/2019

Spaß- Maschine

„Am Ende steht immer ein Produkt mit viel Charakter und echtem Gefühl, ein Bike mit klarer Kante eben.“ Mit diesem Versprechen von Bergamont im Kopf stieg ich voller Vorfreude auf das Grandurance RD 7, um ihm innerhalb eines halben Jahres und 2000 Testkilometern genau diesen Charakter, aber auch die Ecken und Kanten zu entlocken.

REDAKTION: MARCUS PREIS

FOTOS: GIDEON HEEDE

Seine Hauptaufgabe: als Pendlerfahrrad auf dem 14 Kilometer langen Arbeitsweg Tag für Tag treue Dienste zu erweisen und dabei einen guten Kompromiss zwischen Geschwindigkeit und Funktionalität zu liefern. Zusätzlich kam das Grandurance RD 7 als Randonneur für längere Wochenendausfahrten zum Einsatz. Die StVZO-Tauglich-

keit sorgte dafür, dass ich des Öfteren mein Rennrad stehen ließ und mit dem Grandurance dankbar stadtauswärts und über Land über die Asphaltpiste jagte.

„Designed auf St. Pauli“ heißt in diesem Fall: schnörkellos puristisches Design, hochwertige Verarbeitung und Liebe zum Detail, wie beispielsweise im Rahmeninneren verlegte Kabel. Zu Gunsten der Gewichtsreduktion wurde auf Extras wie einen Ständer oder Kettenschutz verzichtet. Damit kommt das Testrad auf lässige 12,2 kg. Weitere Befestigungsösen für Träger (jedoch keine Lowrider-Ösen an der Vordergabel) und Schutzbleche sind vorhanden und ermöglichen ein Nachrüsten. Nach den ersten Metern signalisiert das Grandurance sofort, dass es schnell und sportlich gefahren werden will. Nicht nur die sportive Sitzposition, sondern auch der Rennradlenker inklusive Rennradschalthebeln und das präzise und schnell arbeitende 105er Schaltwerk aus dem Hause Shimano runden die sportlichen Ambitionen ab.

Sportlich unterwegs im Alltag

Das Grandurance RD 7 soll Pendeltauglichkeit und sportliches Graveln meistern. Ein relativ steifer, ultraleichter Alu-Rahmen und eine starre Vordergabel bilden die Basis für seine sportliche Gangart. Hinaufbeschleunigt wird mit Hilfe der 2×11-fach Kurbelgarnitur und einer Abstufung von 50–34 Zähnen. Das Shimano 105-Schaltwerk



Fahrrad online kaufen

BIKE AUS



DER BOX

Mittagspause im Büro.
Ein neues Fahrrad soll her.
Ein Klick im Internet –
und das neue Traumbike ist
im Handumdrehen da. Diese
Vorstellung ist verlockend:
Offenbar spielen 29% der
Käufer mit dem Gedanken,
ein Fahrrad online zu kaufen.
Doch ein Online-Kauf kann
auch seine Tücken haben.
Wir klären auf.

REDAKTION: MARC BURGER
FOTOS: RALF GLASER, DANIEL O. FIKUART,
HERSTELLER, INTERVIEWTE ONLINE-KÄUFER

Gründe für einen Fahrradkauf im Internet gibt es viele. Wenn man nicht gerade in einer Großstadt wohnt, hat man es oft schwer, eine genügend große Auswahl verschiedener Fahrradmarken zu finden. Aber auch ein voller Terminkalender oder ein verregneter Abend können gute Gründe sein, im Web zu surfen. Gibt man auf Google den Begriff „Fahrrad Online kaufen“ ein, erhält man 52 Millionen Suchergebnisse. Das passende Rad zu finden, liegt also nicht am mangelnden Angebot – sondern an der schwierigen Orientierung in dem Dickicht an Angeboten.

„Natürlich ist der Preis ein wichtiger Kaufgrund“, meint Sven Rocksloh, Leiter E-Commerce und & Kundenservice von B.O.C im Gespräch mit uns. „Aber es sollte auch darauf geachtet werden, dass es sich um seriöse Anbieter handelt, die auch nach dem Kauf als guter Partner auftreten. Insbesondere bei Schadens- und Garantiefällen ist ein guter Kundenservice und eine gute Abdeckung an Werkstätten enorm wichtig.“

Welcher Internet-Shop ist seriös?

Fahrradkauf ist Vertrauenssache. Immer wieder hört man jedoch von Fake-Shops, die bestellte und per Vorkasse bezahlte Ware niemals verschicken. Wer auf Nummer sicher gehen will, sollte misstrauisch werden, wenn die marktüblichen Preise deutlich unterschritten werden.

Taunus

Ein Mittelgebirge mit Großstadt-Flair



Der Taunus ist ein echtes Juwel im Herzen Deutschlands. Von den Wolkenkratzern und Bankentürmen in Frankfurt am Main kann man ihn direkt mit der S-Bahn ansteuern, um dann durch Wälder oder traumhafte Täler zu radeln. Absoluter Höhepunkt ist der „Große Feldberg“ mit seinen 881 Metern. Der Taunus hat also für jeden Radler etwas im Angebot: anspruchsvolle Trails, entspannte Touren, kraftraubende Anstiege und natürlich tolle Ausblicke.

REDAKTION: BURCHARD FORTH
FOTOS: TAUNUS TOURISTIK SERVICE E.V.



Der Taunus besitzt ein Alleinstellungsmerkmal: Er ist das einzige deutsche Mittelgebirge, das direkt an eine Metropole grenzt. Denn in Sichtweite liegt das pulsierende Frankfurt am Main. Als exklusives Naherholungsgebiet hat der Taunus natürlich auch für Radler eine ganze Menge im Angebot. Doch dazu später – erst einmal einen kurzen Blick zurück in die Historie. Mit dem Rückzug der Römer aus dem Taunus verschwand auch sein ursprünglich keltischer Name. Erst Jahrhunderte später wurde „Taunus“ wiederentdeckt. In der Zwischenzeit nannten die Menschen, die hier

lebten, das Mittelgebirge schlicht „die Höhe“. Damals bezog es sich auf die drei weithin sichtbaren Gipfel und den Höhenzug, der sich von Main, Rhein, Lahn und Wetterau aus erhebt. Tiefe Wälder und weitläufige Täler sind die natürlichen Charakteristika. Dazu gesellen sich ganz viele Spuren vergangener Kulturen sowie Heilbäder, Heilquellen und charmante Ortschaften. Der Glanz einstiger Adelshäuser liegt noch immer auf dem Taunus und ist noch deutlich spürbar.

Heute lässt es sich durch historische Altstädte schlendern, in einer der zahlreichen Straßen-

Links: Eppstein mit Burg und Fachwerkkulisse eignet sich ideal, um einen Stopp einzulegen.

Rechts: Burg Eppstein ist mit ihren imposanten Befestigungsanlagen als gut erhaltenes Verteidigungssystem des 14. und 15. Jahrhunderts erlebbar. Im Museum auf der Burg ist die 1000-jährige Geschichte dieses Kulturdenkmals anschaulich aufbereitet.