DAS E-BIKE-MAGAZIN

Elektro Rad

07
2020

TEST: SUV VS. TREKKING-LIGHT

Konzeptstreit: Leichtbau oder Leistungsreserven?

28 SEITEN AUSGEWÄHLTE NEUHEITEN

2021: Jetzt fängt der Spaß erst richtig an

REGENKLEIDUNG, LICHT & SCHLÖSSER

Souverän und sicher durch den Herbst

520 KILOMETER WESER-RADWEG

Unterwegs auf Deutschlands beliebtester Radroute

07/2020 • Deutschland 5,80 € • Österreich 6,70 € • Benelux 6,90 € • Italien 7,90 € • Spanien 7,90 € • Schweiz 9,80 sFr. • ISSN 2193-9160

JUBILÄUMS-GEWINNSPIEL

Wir feiern, Sie gewinnen! Zwei Räder für 9000 €

10 Jahre Elektro Rad

4 191506 005807 07

Foto: Flyer/Thomas Knecht

Liebe Leserinnen und Leser,

Wir feiern, Sie gewinnen! Das gilt aber nicht allein für unser Gewinnspiel, bei dem Sie zwei E-Bikes im Wert von 9000 Euro abräumen können (S. 46). Vielmehr gewinnen Sie, liebe Leser, mit Ihrer ElektroRad einen unverstellten Blick auf die E-Bike-Szene, wissenswerte Hintergründe zu Antrieben, Rädern und Zubehör, können Sie aus Ihrer ElektroRad nützliche Kauftipps ziehen. Und Tipps für tolle Touren, denen Sie das Prädikat „unvergesslich" verleihen werden.

Die E-Bike-Pionierzeit begann vor 25 Jahren. Den Markt dominierten ambitionierte Entwicklungen, die oft Bastellösungen ähnelten. Industrieller Wegbereiter war die Motorradmarke Yamaha. Ihre E-Bikes besaßen schon damals einen integrierten Akku, waren aber mehr Moped als Fahrrad. Dem war die Schweizer Marke Flyer deutlich näher, die mit Panasonic einen ersten standfesten Antrieb entwickelte, gepaart mit smoother Motorsteuerung.

ElektroRad als Magazin entfaltete sich vorsichtig. Das Thema „Fahrrad mit elektrischem Rückenwind" wurde den Lesern zunächst in unserem Fahrrad-Magazin aktiv Radfahren präsentiert – in „E-Motion" und ersten „ElektroRad"-Beilegern, die uns auf Messen aus den Händen gerissen wurden. aktiv Radfahren und die vor zehn Jahren ausgekoppelte ElektroRad berichteten als erste begeistert, konstruktiv kritisch und vor allem fortlaufend über Pedelecs und E-Bikes. Für Branchenkenner ist ElektroRad deshalb der Auslöser des E-Bike-Booms.

Auch weil ElektroRad als Botschafter engagiert für das neue Rad ein- und auftritt: Unsere Redakteure sind Ansprechpartner zahlreicher TV- und Radiosender, stehen bei Messen auf der Bühne, sind Trendscouts der Eurobike. Auf Leserreisen erlebten die Teilnehmer, was für einen riesigen Spaß das E-Biken macht.

Auch wir erlebten viel: Wir berichteten investigativ über die unglaublich holprige Motoren-Entwicklung vom inzwischen Marktführer Bosch – die fast gescheitert wäre. Wir prangerten Billig-Modelle aus Fernost an. Kritisierten gefährliches „Rahmenflattern" und Akkus auf dem Gepäckträger. Mit dem Resultat, dass dominierende Marktteilnehmer mit massiven Anzeigen-Stornos reagierten, dann aber über eine neue Art von Rahmenbau und Akkuintegration nachdenken mussten. Der Kampf für bessere Qualität und die Sicherheit unserer Leser hat sich gelohnt.

Mittlerweile ist ElektroRad mit rund 150 Rad-Tests und acht Ausgaben pro Jahr das führende Medium im deutschsprachigen Raum. Auch künftig wird ElektroRad Anschieber, Trendscout und Schrittmacher sein. So bauen wir unsere Online-Präsenzen und den neu definierten RadClub weiter aus. Schon jetzt spricht unsere Internetseite „radfahren.de" monatlich über eine halbe Million Fahrrad-Begeisterte an.

Für Sie, liebe Leser, dieses Medium weiter zu entwickeln, ist Ansporn und Ehre zugleich. Dafür, dass ElektroRad zu Ihrer Familie gehört, möchten der Verlag und die gesamte Redaktion herzlich Danke sagen.

Daniel O. Fikuart, Herausgeber und Chefredakteur

Gegensätze ziehen sich an

Alltagsfullys und leichte Trekkingräder

74

Fotos: Ralf Glaser, Gideon Heede, Stephan Kümmel

Sie sind DER Trend der Saison 2021: vollgefederte Tourenräder mit hohem Alltagswert, sogenannte SUV-Bikes. Gleichzeitig fragen viele E-Biker nach leichten Rädern, handlichen Bikes mit kleinem Akku und dezenter Motorkraft, die trotzdem tourentauglich sind. Wir stellen die beiden Klassen gegenüber.

80

84

10 Jahre ElektroRad

Auf ein Wort ... zum 10-Jährigen
Lob und Kritik von Lesern und Experten 44

Gewinnspiel
Sichern Sie sich ein brandneues E-Bike.....46

Die Zukunft des Radfahrens
Guido Golling präsentiert Fahrrad-Visionen...50

Megatrend Personentransport
Endlich dürfen auch Erwachsene mitfahren...58

Service Fahrsicherheit
So bleiben Sie mit Sozius sicher in der Spur .. 66

Halb Fahrrad, halb Auto
Canyon zeigt Studie zur Zukunftsmobilität ... 73

Test & Technik

Tourenräder im Vergleichs-Test
SUVs treffen leichte Trekking-Räder.....74

Kaufberatung Fahrradschlösser
Gib Diebstahl keine Chance..... 96

Test: Regenbekleidung
Trocken bleiben! Durch Jacken und Hosen ...104

Dauertest
Bikes und Parts im Langzeitcheck 114

Service

Radfahren in der dunklen Jahreszeit
Licht einstellen, sicher fahren 88

Da spritzt nichts
So werten Sie Ihre Schutzbleche auf.....94

INHALT

Seit zehn Jahren ist ElektroRad die führende Zeitschrift für Pedelecs und E-Mobilität im deutschsprachigen Raum. In unserer Jubiläumsstrecke ruhen wir uns darauf aber nicht aus – sondern blicken nach vorn!

Fotos: Mobility Holdings, Ralf Glaser, G.Heede, Maximilian Schwan

In Lenzerheide – einem der Top-Bikereviere der Schweiz – kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Bikern und Wanderern. Jetzt will die Gemeinde das Wegenetz entzerren. Ziel: Miteinander statt Gegeneinander.

Elektro Rad

Herbst-Wetter voraus: Unser Test Regenbekleidung sagt, in welchen Hosen und Jacken Sie trocken bleiben.

Neuheiten: Das bringt 2021

E-Bikes
Der große SUV-Trend – und vieles mehr 16

Motoren
Neue Hersteller drängen auf den Markt 20

Komponenten
Auf dem Teile-Markt tut sich einiges 28

Zubehör
Taschen, Rucksäcke, Ladestationen 31

Bekleidung
Oberteile, Hosen, Helme, Handschuhe.....37

... und vieles mehr
Schmiermittel, Sport-Kopfkissen 42

Reise

Reisereportagen
Weser-Radweg, Dolomiten, E-Bike-Weltreise. 124

Reisenews
Oberschwaben, Lenzerheide 134

Rubriken

Editorial 3
News. 6
Forum. 12
Bezugsadressen. 118
Kleinanzeigen 120
Glosse: Rudi Rambo 144
Vorschau und Impressum 146

TITELFOTO: Bernd Jaufmann / RAD: Kettler Quadriga Duo CX12 SUV FS

Stephan Kümmel
Redaktionsleiter
ElektroRad

KOMMENTAR

Autoarme Innenstädte: Keine Halbwahrheiten verbreiten!

Neulich auf Spiegel.de: Das Verkehrsressort informiert über sieben Schritte, den Autoverkehr in Innenstädten zu verringern. Was darunter in den Kommentarspalten abging, hat mich gelinde gesagt sehr irritiert. Geballtes Halbwissen traf dort auf Ressentiments und sogar blanken Hass. Zeit, dem mit ein paar Fakten entgegenzutreten.

Erstes „Argument", sobald von weniger Autoverkehr die Rede ist: „Dann veröden die Innenstädte noch mehr!" Fakt ist: Fußgänger und Radfahrer kaufen weniger als Kunden, die mit dem Auto kommen. Aber sie kommen dafür öfter und sind die treueren Kunden. Einer französischen Studie zufolge geben Fußgänger fast doppelt so viel Geld pro Woche im lokalen Einzelhandel aus als Autofahrer. Ähnliche Zahlen gibt es aus Österreich. Solche Beispiele finden sich in ganz Europa – und sogar im Autoland Deutschland. Nahezu alle wissenschaftlichen Arbeiten zeigen: Weniger Autoverkehr war noch nie der Grund für verödende Innenstädte.

Foto: Christoph Schrattbauer / Pixabay

Ein friedliches Nebeneinander von Fahrrad und Auto in der Stadt ist möglich!

„Argument" zwei: „Und was machen die, die auf das Auto angewiesen sind?" Antwort: Sie freuen sich! Warum? Weil sie weniger im Stau stehen. Kritiker der autofreien – oder besser autoarmen – Innenstadt verweisen gerne auf Feuerwehr, Rettungsdienst, Pflegedienste und Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen. Selbstverständlich wird kein seriöser Stadtplaner diesen die Zufahrt zur Innenstadt untersagen. Dieses Argument wird vorgeschoben, um die eigene Bequemlichkeit auf die Rücken derer abzuwälzen, die wirklich auf motorisierte Fahrzeuge angewiesen sind. Dabei wird im Umkehrschluss ein Schuh draus: Sobald alle, die rein aus Bequemlichkeit Auto fahren, die Straßen nicht mehr verstopfen, haben Rettungsdienst, Feuerwehr und Menschen mit Behinderung freie Fahrt. Für sie verbessert sich die Situation erheblich. Selbst wenn statt bisher drei dann nur noch eine Fahrspur da ist.

Apropos Bequemlichkeit: Niemand will Autofahrer gegen ihren Willen „aufs Fahrrad prügeln". Zwar müssen manchmal Menschen zu ihrem Glück gezwungen werden. Bestenfalls aber steigt ein jeder freiwillig um. Dann nämlich, wenn unsere Städte so gestaltet sind, dass Rad- und ÖPNV-fahren sowie Zufußgehen viel bequemer und schneller sind als Auto zu fahren. Das bedarf des Bohrens dicker Bretter und wird eine Weile dauern. Darum wird es Zeit, damit anzufangen. Echte Fahrradgesellschaften wie Dänemark und die Niederlande haben Jahrzehnte Vorsprung; niemand bezeichnet das Fahrrad als unpraktisch. Das Auto ist dort übrigens trotzdem nicht ausgestorben.

Bundesregierung unterstützt Bau von Ladestationen

Planlose Förderung

Im Rahmen des Programms Klimaschutz durch Radverkehr hat die Bundesregierung deutschlandweit bislang 1358 Ladestationen für E-Bikes gefördert. Laut der FDP geschieht dies jedoch planlos und ohne Gesamtüberblick.

Der Bund unterstützt Modellprojekte für einen besseren Fahrradverkehr. Die meisten der bewilligten Anträge kommen mit 574 aus Baden-Württemberg und 527 aus Nordrhein-Westfalen. Aus Bayern kamen dagegen lediglich 45 Anträge. Weitere 193 Stationen sind in Planung. Die FDP-Bundestagsfraktion kritisiert allerdings, dass die Bundesregierung „keine Informationen" über die bisherige Aufstellung hätte, wie aus einer Antwort von Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU) hervorgeht. **TJ**

Foto: Thomas Rathay

Verbesserung der E-Bike-Infrastruktur: Die Bundesregierung fördert den deutschlandweiten Ausbau von Ladestationen.

ElektroRad – Trendsetter und Wegbereiter der Elektromobilität

Foto: Gideon Heck

Zehn Jahre ElektroRad – und eine noch viel längere journalistische Geschichte. Denn schon in den 1990er Jahren waren es der heutige ElektroRad-Chefredakteur Daniel O. Fikuart und E-Bike-Pionier Hannes Neupert, die zuerst in unserem Schwestermagazin aktiv Radfahren erstmals über „Räder mit elektrischem Rückenwind“ berichteten – und so den Trend zum E-Bike maßgeblich ins Rollen brachten. 2010 entstand daraus die erste eigenständige ElektroRad. Heute erscheinen wir achtmal im Jahr – eine Erfolgsgeschichte wie das Pedelec selbst!

Revolution der Fahrradbranche

Vor zehn Jahren begann der Siegeszug des E-Bikes in Deutschland – begleitet und unterstützt von ElektroRad. Damals war nicht abzusehen, welchen Schub das Pedelec der ganzen Branche gibt – und welche Herausforderungen es mit sich bringt. Fahrradhersteller mussten plötzlich mit CE-Konformitäten und Maschinenrichtlinien hantieren. ElektroRad hat diese Entwicklungen verständlich an die Endverbraucher kommuniziert und somit maßgeblich zum Durchbruch des Pedelecs mit beigetragen.

Ernst Brust, Geschäftsführer des Zweirad-Industrie-Verbands ZIV

Foto: ZIV

Die drei E-Bike-Phasen erfolgreich mitgestaltet

In der Anfangsphase waren es aktiv Radfahren und ElektroRad, die der Branche einen enormen Schub mitgegeben haben. Auch Phase zwei – ich nenne es die Phase der Aufklärung – hat das dann neue Heft ElektroRad maßgeblich mitgestaltet und viel zum Pedelec-Boom beigetragen. Jetzt müssen sich die Fachmagazine wandeln und sich in der Tiefe aufstellen. Dafür sehe ich die ElektroRad gerüstet und auf einem guten Weg.

Hannes Neupert, E-Bike-Pionier und Vorsitzender des Vereins ExtraEnergy

Foto: ExtraEnergy

Von Anbeginn ein lesenswerter Begleiter

Mein erstes Pedelec habe ich mir Anfang 2008 gekauft. Damals als Zweitrad und aufgrund einer Kaufempfehlung der aktiv Radfahren. Fast fünf Jahre lang und weit über 28.000 Kilometer blieb mir das Rad treu, ich habe den Kauf nie bereut. Als dann 2010 die erste eigenständige ElektroRad auf den Markt kam, habe ich das Heft sogleich abonniert. Auch das habe ich bis dato nicht bereut. Die Zeitschrift ist mit den E-Bikes im Markt gewachsen. War es am Anfang noch das Neue, das grundlegend erklärt werden musste, sind es heute Hintergrundberichte und Informationen, die tiefer greifen. Auch die speziell auf Pedelecs abgestimmten Reiseberichte finde ich immer wieder inspirierend. Etwas zu kurz kommen mir noch Frauen-Themen. Denn die Zahl Pedelec-fahrender Frauen steigt!

Maria Herrmann
ER-Abonnentin seit der ersten Ausgabe 2010

Große Verlosung. Mitmachen!

Premium-E-Bikes für Sie!

Gesamtwert ca. 9000 €

Wir feiern ... und Sie bekommen die Geschenke. Anlässlich unseres 10-jährigen Bestehens verlosen wir zwei geniale Traum-E-Bikes, die technisch und optisch begeistern: Den vollgefederten SUV-Allrounder eOne-Forty EQ von Merida im Wert von 4700 Euro sowie das fantastische Preston Premium von Raleigh. Wert: 4200 Euro. Beide beflügelt vom neuen Shimano EP8-Motor.

Wir drücken die Daumen – mit etwas Glück sind Sie unter den Gewinnern!

MERIDA eOne-Forty EQ

Wert: 4700 €

Nur Downhill-Spaß war gestern. Für alle, die nach einer Top-Abfahrperformance suchen, ist das neue eOne-Forty mit Shimano EP8-Antrieb, integriertem Akku und gefedertem Carbon-Hauptrahmen das perfekte E-Fully. Seine moderne Mountainbike-Geometrie ermöglicht eine niedrigere Überstandshöhe, einen steileren Sitz- und einen etwas steileren Lenkwinkel und ein abgesenktes Tretlager – für maximale Agilität und hervorragende Klettereigenschaften. Dazu kommen Details, die das eOne-Forty zu einem genialen Allrounder machen: An Bord für den täglichen Einsatz und faszinierende Rad-Touren sind Lichtanlage, Radschützer, Ständer und ein stabiler Träger für die Officebag oder Packtaschen.

Mehr Infos zum Rad unter
www.merida-bikes.com

RALEIGH Preston Premium

Wert: 4200 €

Für höchste Ansprüche: Mit dem Raleigh Preston Premium ist man stets schnell und sportlich unterwegs – egal ob auf dem Weg zur Arbeit oder auf einer ausgiebigen Tour abseits der Straße. Lange Fahrten und steile Anstiege sind dank des neuesten Shimano-Steps-EP8-Mittelmotors ein Vergnügen. Der leistungsstarke Motor stellt – bei jedem Tritt in die Pedale – intuitiv genau das richtige Maß an Unterstützung bereit. Zudem ist die wartungsarme 5-Gang-Getriebenabe optimal dafür gebaut, das volle Leistungspotenzial des Motors von 85 Nm problemlos aufzunehmen. Der Premium-Scheinwerfer Herrmans H-Black Pro bietet eine sehr hohe Lichtleistung und einen fokussierten Lichtstrahl mit scharfen Lichtgrenzen – ohne unerwünschtes Streulicht. Das bedeutet mehr Licht direkt auf der Strecke und sorgt so für sichere Fahrt – ebenso wie die hochwertigen Shimano-Deore-Scheibenbremsen.

Mehr Infos zum Rad unter
www.raleigh-bikes.de

So kommen Sie an Ihr Traum-E-Bike

Ihr Traum-E-Bike zu gewinnen, könnte nicht einfacher sein! Die Verlosung ist nur einen Mausklick entfernt, sie findet auf unserer Homepage statt.

Besuchen Sie einfach ...
www.radfahren.de/merida-gewinnspiel oder
www.radfahren.de/raleigh-gewinnspiel

Füllen Sie dort das Anmeldeformular aus und schicken Sie es ab. Schon sind Sie dabei. **Einsendeschluss: 21. Dezember 2020***

Wissen sollten Sie: Da beide Räder bereits Modelle der Saison 2021 sind und beide sich zum Gewinnspiel-Ende hin noch in Produktion befinden, kann es bei der Auslieferung zu Verzögerungen kommen. Aber Ihre Geduld wird sich lohnen: Jedes ist Premiumklasse!

Die Übergabe Ihres Wunschrades – das Merida gibt es in fünf Diamant-Rahmen-Größen (XS bis XXL; in Anthrazit oder Dunkelgrün), das Raleigh mit Diamant-, Trapez- oder Wave-Rahmen, in mehreren Farben und jeweils in vier Größen (S, M, L, XL) – findet bei einem Merida- bzw. Raleigh-Händler in Ihrer Nähe statt.

Viel Glück!

* Bitte beachten Sie: Eine Barauszahlung ist nicht möglich. Beide Gewinner werden von der Redaktion Anfang Januar gezogen und in der ElektroRad-Ausgabe 1/21 bekanntgegeben. Schon im Januar setzt sich der Hersteller mit Ihnen bezüglich der weiteren Abwicklung (Rahmengröße, Rahmenform, Wunschfarbe) in Verbindung. Und teilt Ihnen mit, wann Ihr Traumrad voraussichtlich übergabebereit ist.

Sicher mit Sozius

Fahrtipps vom Profi – für sicheres Radfahren mit Passagier

Foto: Ralf Glaser

SUV trifft leichtes Trekking-Bike

Gegensätze ziehen sich an

An den Rändern wird's extrem. Das ist in der Politik so – und beim E-Trekking-Rad. Denn auf der einen Seite warten Fullsuspension-Bikes, näher am MTB denn am Tourenrad. Auf der anderen fahren wir schon fast ein Rennrad. Eine Gegenüberstellung.

Fotos: Ralf Glaser

Sobald es ins Extreme rutscht, wird es hässlich. So ist's in der Politik. Gut, dass wir Radfahrer sind. Denn wir profitieren von den Extremen: Sie erweitern unsere Auswahl, unsere Möglichkeiten, unseren Horizont. Klar: Auch extreme Fahrräder polarisieren, sind nicht für jeden was. Sie werden manchmal sogar komplett abgelehnt. Wer sich aber entspannt zurücklehnt und sich an den unzählbaren Möglichkeiten erfreut statt daran herumzunörgeln, findet das perfekte Rad. Garantiert.

FEDERWEG VS. FEDERLEICHT

Die Extreme im Trekkingrad-Segment bilden vollgefederte SUV mit kernigen Motoren und Reichweite satt auf der einen, auf geringes Gewicht getrimmte sportliche Fitness-Räder mit leichten Motoren und weniger Akkukapazität auf der anderen Seite. Alltagstauglich wollen sie beide sein. Das erreichen sie aber auf unterschiedlichen Wegen. Interessant sind diese zwei Klassen allemal. Wenn auch nicht für jeden. Wir stellen die Trekkingrad-Extreme gegenüber und beleuchten Vor- wie Nachteile. Im Anschluss stellen wir drei SUV und vier leichte Trekkingräder vor. Denn auch innerhalb der Gruppe gibt es noch himmelweite Unterschiede.

Mit Sicherheit dem Herbst entgegen

Keine Angst im Dunkeln

Foto: Supernova

Vorbereitung ist alles. Das gilt auch für die nun bevorstehende Jahreszeit, wenn Dunkelheit und Nässe ein regelmäßiger Begleiter sind. Umso wichtiger also, Sicherheit und Komfort auf dem Fahrrad den äußeren Umständen anzupassen.

Es gibt Geräusche, deren Ruf zumeist im untersten Bereich der Beliebtheitsskala verortet wird. Das morgendliche Weckerklingeln zum Beispiel, das einen aus dem Schlaf reißt und den nächsten Arbeitstag einläutet. Oder das Regenprasseln gegen Fenster und Rolladen, kurz bevor die Fahrradfahrt ins Büro ansteht. Nicht selten betreten im Herbst beide Töne im Duett die frühmorgendliche Bühne – mit der immer wiederkehrenden Frage an den wenig begeistert zuhörenden Zweiradliebhaber im Schlepptau: Willst Du heute wirklich mit dem E-Bike fahren?

Das stetige Abwägen kann zermürbend sein. Ist es zu nass, zu kalt, zu dunkel? Deutlich mehr genießen lässt sich der frisch aufgebrühte Kaffee am Morgen doch mit einer klaren Haltung der bevorstehenden Jahreszeit gegenüber. Und vor allem: der richtigen Vorbereitung, damit das Pendeln auf zwei Rädern weiterhin die unangefochtene Nummer eins aller Mobilitätsoptionen bleibt.

SICHERHEIT STEHT ÜBER ALLEM

Der wichtigste Aspekt dabei ist zweifelsfrei die Sicherheit. Sowohl für den Fahrer selbst als auch alle anderen Verkehrsteilnehmer. Nebel, Regen und Dunkelheit werden in den kommenden Monaten für schlechtere Sichtverhältnisse sorgen. Neben der Grundausstattung von Vorder- und Rücklicht sowie Reflektoren an Rad und Fahrer, gibt es bei der wirksamen und verkehrssicheren Ausrichtung einiges zu beachten (Seite 92 bis 93). Denn das oberste Credo lautet: Das Licht soll allen helfen – und niemanden blenden, störend beeinflussen oder gar ein Sicherheitsrisiko darstellen.

FAHRVERHALTEN ANPASSEN

Feuchtes Laub auf den Radwegen stellt im Herbst eine besondere Herausforderung dar. Zum einen können Schlaglöcher oder Unebenheiten auf dem Asphalt nur schwer erkennbar sein. Zum anderen erhöht sich die Rutschgefahr. Es empfiehlt sich also grundsätzlich etwas langsamer unterwegs zu sein – und mehr Wegzeit einzuplanen. Bei E-Bikes mit Felgenbremsen ist außerdem der etwas längere Bremsweg bei Nässe zu beachten.

Es muss also keinesfalls auf das Pendeln oder die Ausfahrten nach Feierabend auf zwei Rädern verzichtet werden. Nur weil die Sonne ein Dasein als Kurzarbeiter fristet und Petrus zeitgleich zur Höchstform aufläuft. Denn neben der richtigen Regenbekleidung halten vor allem Schutzbleche an Vorder- und Hinterrad unliebsamen Schmutz und Nässe vom Fahrer fern. Hierbei spielt eine optimale Ausrichtung die entscheidende Rolle (Seite 94 bis 95).

DER HERBST KANN KOMMEN

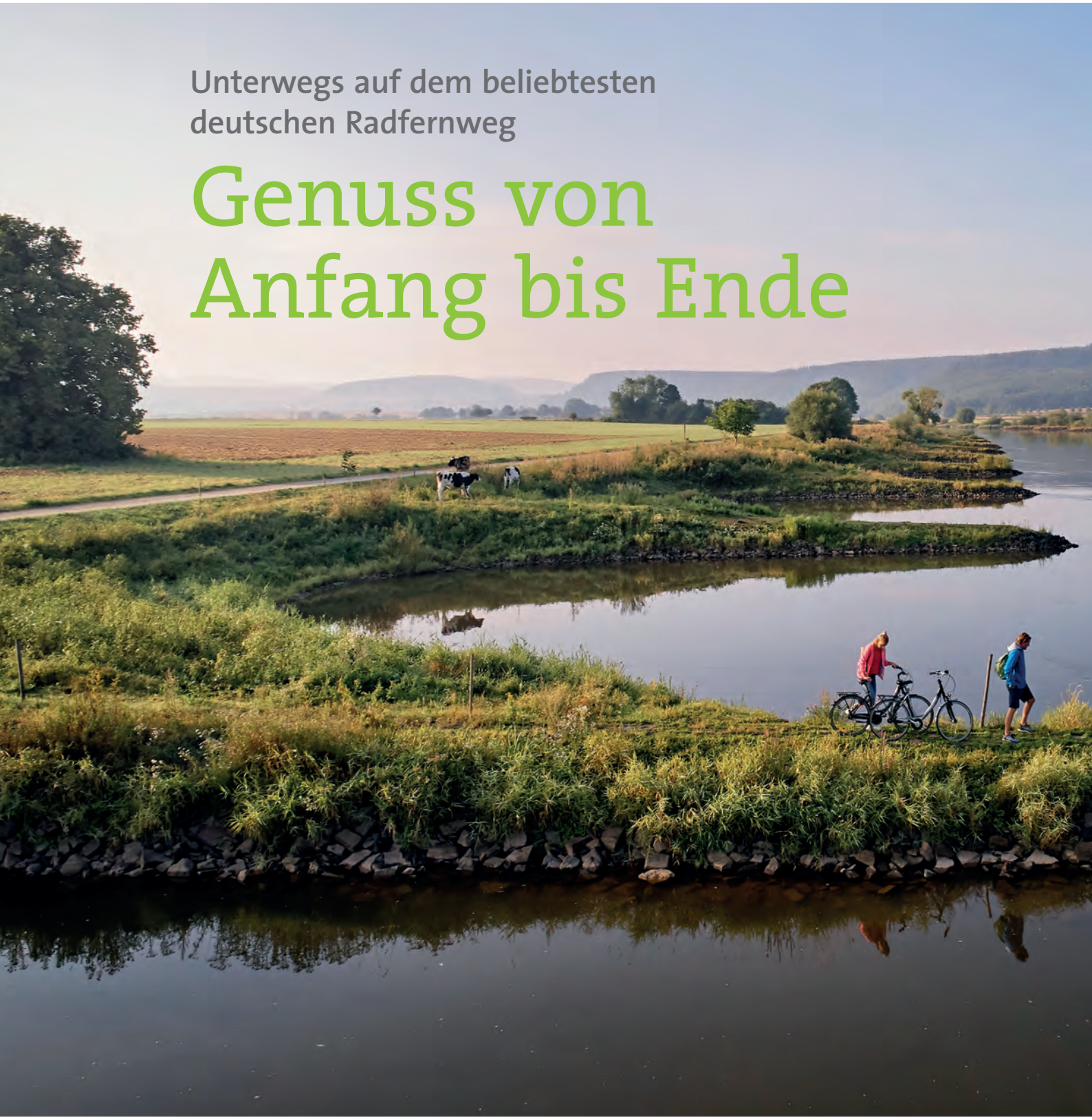
Außer Frage steht, dass der Wetterumschwung im Herbst uns allen zu schaffen macht. Bleiben wir jedoch an der frischen Luft in Bewegung, bieten wir dem Herbstblues gut gerüstet die Stirn. Weiterhin mit dem E-Bike unterwegs zu sein bringt nicht nur Kreislauf und Immunsystem in Schwung, sondern beugt auch Müdigkeit und Erkältungen vor. Unsere Tipps zum Fahren in der Dunkelheit, dem Einstellen der Scheinwerfer sowie der Schutzblechoptimierung auf den folgenden sechs Seiten helfen dabei, dass das morgendliche Weckerklingeln eine sichere und komfortable Fahrt zur Arbeit einläutet.

Von Tobias Jochims

SOLL DER REGEN DOCH KOMMEN

Regenjacken und -hosen für Alltagsfahrer

Foto: Gideon Heede



Unterwegs auf dem beliebtesten deutschen Radfernweg

Genuss von Anfang bis Ende

Foto: Jens Wegener

Wo Werra sich und Fulda küssen, Sie ihre Namen büssen müssen. Und hier entsteht durch diesen Kuss Deutsch bis zum Meer der Weser Fluss." Diese in Stein gemeißelte Weisheit war meine Eselsbrücke im Erdkunde-Unterricht vergangener Schulzeiten. Und so steht es geschrieben auf dem Hannoversch Mündener Weserstein, der den Zusammenfluss von Fulda und Werra zur Weser markiert. Die Stadt im Süden Niedersachsens ist fast vollständig von den drei Flüssen umgeben. Das Thema Wasser ist somit das prägende Element. Man sollte man es auf keinen Fall versäumen, die sehenswerte Altstadt zu besichtigten. Mit mehr als 700 Fachwerkhäusern – eines schöner als das andere – aus sechs verschiedenen Jahrhunderten bildet die Stadt eine einzigartige Kulisse. Und genau hier startet unsere Radtour entlang der Weser, auf der man stundenlang dem stillen Ufersaum folgt – ein Naturerlebnis, das diesen Namen noch verdient.

Der Weser-Radweg ist 2020 laut ADFC-Radreiseanalyse zum zweiten Mal in Folge als Deutschlands beliebtester Radfernweg erkoren worden. Noch vor dem Elberadweg und dem RuhrtalRadweg. „Wir freuen uns sehr, dass wir in der Beliebtheit der Radfahrer noch weiter zulegen konnten", erklärte Petra Wegener, Geschäftsführerin des Weserbergland Tourismus, nicht ohne Stolz.

Der Weser-Radweg ist also eine Top-Adresse unter Deutschlands Genussradlern. Behäbig schlängelt sich der Fluss durch die meist wunderschöne Landschaft. Hier ist die Natur noch so herrlich intakt geblieben. Ein Idyll, das seinesgleichen sucht. Die Qualitätsradroute (vier von fünf ADFC-Sterne) und die Wahl zu Deutschlands beliebtestem Radfernweg sind vielsagende Kriterien. Gelobt wird unter anderem die flussnahe Routenführung auf autofreien und verkehrsarmen Wegen und das Informationsangebot mit dem Weser-Radweg Serviceheft, der Internetseite

Starke Tipps für Ihre Traumtour

Dolomiten für Einsteiger

AKKU-Abenteu(r)er

Tanja und Denis Katzer wollen 2021 ihre Weltreise fortsetzen

Fotos: Denis und Tanja Katzer

80.000 Höhenmeter, 17.000 Kilometer, elf Länder – die Berufs-Abenteurer Tanja und Denis Katzer haben zwischen 2015 und 2017 die bis dato längste E-Bike-Expedition der Welt unternommen. 2021, wenn der Corona-Spuk hoffentlich vorbei ist, wollen sie ihre XL-Elektrorad-Tour in Südostasien fortsetzen.

Wenn jemand weiß, wie Abenteuer geht, dann sind es Denis Katzer und seine Frau Tanja: 1991 wurde ihm ein sicherer Job bei einem Büromaschinenhersteller angeboten. Er lehnte ab – und entschied sich stattdessen für eine ausgedehnte Weltreise. Andere machen das für einige Monate oder ein paar Jahre. Für die Katzers wurde es zum Lebensinhalt. Sie haben in knapp 30 Jahren rund 430.000 Kilometer ohne Flugzeug zurückgelegt: auf den Rücken von Pferden, Kamelen und Elefanten, zu Fuß, mit der Eisenbahn, ab 2005 mit dem Fahrrad. Zwischen 2015 und 2017 unternahmen sie ihre erste E-Bike-Expedition, die sie vom heimischen Behringersdorf in Mittelfranken 17.000 Kilometer durch Sibirien, die Mongolei, China, Vietnam, Kambodscha, Laos und Thailand führte. Schon jetzt ist das ein einsamer Rekord. Genauso wie ihre nunmehr fast drei Jahrzehnte dauernde Reise die längste dokumentierte Expedition der Menschheitsgeschichte ist. Doch darum geht es den beiden nicht. Das ist höchstens für einige Medien und für die Sponsoren wichtig. Die beiden haben ganz einfach immer noch einen Riesenspaß am Reisen – und wollen 2021 ihre Tour in Südostasien fortsetzen.

„Die Idee, eine so gewaltige Reise mit dem E-Bike zu wagen, war ein Glückstreffer“, sagt Denis Katzer (siehe Interview). „Wir wurden mit intensiven Erlebnissen abseits

Das Duo war von den weiten und offenen Landschaften der Mongolei begeistert – obwohl es dort nur selten Steckdosen gab.

GETESTET: E-RENNRÄDER, E-GRAVELBIKES, E-MOTOREN | Oktober 2020

e rennrad

presented by RennRad

16 SEITEN MOTOREN & MEHR

RADTEST – STRASSE & GELÄNDE: CANYON, SPECIALIZED, TREK & CO.

10 E-RENNRÄDER & E-GRAVELBIKES

MOTOR POWER

Höhenmeter überwinden, Leistungsunterschiede minimieren – E-Motoren machen es möglich. Sechs E-Rennräder und vier E-Gravelbikes im Test.

Mittlerweile gibt es in jedem Fahrrad-Segment Modelle mit E-Antrieb: Mountainbikes, City-, Touren- oder Lastenräder sind schon längst elektrifiziert. Inzwischen statten auch immer mehr Hersteller Rennräder und Gravelbikes mit E-Motoren aus. Eine Entwicklung, die polarisiert. Viele Radfahrer stellen sich die simple Frage: Warum? Schließlich ist das Rennrad ein Sportgerät, auf dem man die körperliche Anstrengung sucht. Wen sollen E-Rennräder und E-Gravelbikes also ansprechen?

Rennräder oder Gravelbikes mit einem Motor können für viele Fahrer Sinn ergeben. Zum Beispiel für diejenigen, die sich aus gesundheitlichen Gründen – etwa nach einer Verletzung oder Erkrankung – erst wieder an größere Belastungen herantasten und daran gewöhnen müssen. Mit einem E-Antrieb lässt sich ein schonender und kontrollierter Form-Wiederaufbau unterstützen. E-Rennräder können zudem Leistungsunterschiede zwischen Trainingspartnern oder in Gruppen minimieren beziehungsweise ganz ausgleichen. Gemeinsame Ausfahrten werden entspannter. Und: Ein E-Antrieb kann die Hemmschwelle minimieren, überhaupt mit dem Rennradfahren anzufangen. Wenn es ein technisches Mittel schafft, mehr Menschen für das Rennrad zu begeistern, kann das nur eine positive Entwicklung sein. Wo liegen, neben der Motorisierung, die Unterschiede zwischen einem Rennrad und einem E-Rennrad? Der Wert, der im Vergleich der beiden Kategorien am deutlichsten abweicht, ist das Gewicht. Modelle mit E-Antrieb können um rund fünf bis acht Kilogramm schwerer sein als unmotorisierte Modelle. Der Hauptgrund ist natürlich die Antriebseinheit, daneben müssen aber auch der Rahmen und teils die Komponenten stabiler und damit schwerer konstruiert werden. Das höhere Gewicht wirkt sich auch auf die Fahreigenschaften aus. Das Handling wird teils deutlich beeinflusst.

Straße & Schotter

Für welches Segment – E-Rennrad oder E-Gravelbike – man sich am Ende entscheidet, hängt von seinem bevorzugten Einsatzbereich ab. Möchte man sich die Option offenhalten, auch auf unbefestigten Wegen fahren zu können, ergibt ein E-Gravelbike mehr Sinn. Zum einen wegen den geländegängigeren Ausstattungen und zum anderen wegen den ent-

Text: Redaktion **Fotos:** Scott/Martin Steffen, Jürgen Amann, Marco Hinzer