

GROSSER MOTOREN-CHECK: Die 30 populärsten Antriebe

Elektro Rad

PREISKRACHER VON STADT BIS TREKKING

**7 Budgetbikes im
Test: Was kann
günstig wirklich?**

WENIGER POWER, MEHR FAHR-FEELING

**9 Light-E-MTBs im
schweren Trail**

E-BIKE-SCHLARAFFENLAND SÜDTIROL

**Reschensee: Berge,
Radwege und Genuss**



**07
2025**

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

4 191506 008204



Die volle Bandbreite

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

vor Ihnen liegt im wahrsten Wortsinn eine Ausgabe, die es in sich hat. Und deren inhaltlicher Gedankenursprung im Grunde über viele Jahre gereift ist. Denn: als führendes E-Bike-Fachmagazin im deutschsprachigen Raum stellen wir seit jeher Ausgabe für Ausgabe möglichst attraktive Testfelder neuster von E-Motoren angetriebener Fahrräder spezifischer Gattungen zusammen. Selbstredend markieren darin auch die zum Einsatz kommenden Aggregate Kategorie-Leitplanken. Beispielsweise Mittel- oder Heckmotoren. Oder von sanft-harmonischem Schub bis brachialer Kraftentfaltung.

Doch spätestens nach der diesjährigen Eurobike im Juni kamen wir mit klarem Redaktionsauftrag im Notizbuch stehend aus der Maimetropole zurück. Während die über Jahre rasant vorangeschrittene Ausdifferenzierung einzelner Radgattungen, durchaus begrüßenswert, etwas an Fahrt verloren hat, ist im Bereich der E-Antriebe, abermals im wahrsten Wortsinn, mehr Musik denn je drin!

Neue, sehr ernstzunehmende Hersteller drängen auf den Markt. Einstige Zulieferer bieten ihre Aggregate nun unter eigenem Branding der Branche direkt an. Wir begrüßen diese Entwicklung aus vielerlei Hinsicht. Allen voran, denn wie heißt es so schön, weil Konkurrenz das Geschäft belebt. Und wir alle davon profitieren können. Wenn wir den Überblick behalten. Womit wir wieder bei der vor Ihnen liegenden drittgrößten ElektroRad-Ausgabe des Jahres wären.

In einer Mischung aus intensiver Recherchearbeit sowie dem Einfließen über Jahre (aus)gereiftem E-Bike-Knowhows liefern wir Ihnen in unserem größten jemals durchgeführten Motoren-Check fundierte Erfahrungswerte der 30 populärsten Aggregate für das Modelljahr 2026. Und haben einige davon in 18 ausgiebig getesteten Rädern in dieser Ausgabe auch konkret „zum Drehen“ gebracht. Aufgesplittet in zwei Testfelder, die im größeren Kontrast kaum zueinander stehen könnten: Während wir Low-Budget-Bikes mit preisattraktiven Anschaffungspreisen um 2000 Euro genau unter die Lupe genommen haben, liefern wir in unserem Light-E-MTB-Test die Speerspitze aktuellem Technikstandes mit Kaufpreisen bis 12.500 Euro. Mehr Test-Spannbreite geht kaum!

Darüber hinaus zahlt ein Kettenöl-Test auf die (noch viel zu) oft vernachlässigte Bike-Pflege ein – und eine Marktübersicht zu smarten Fahrradschlössern auf das heikle Thema Diebstahlsicherheit. Wie gewohnt lassen wir zum Abschluss unseren Blick in die Ferne schweifen. Wenn unsere Reiseredaktion mit detaillierten Eindrücken aus dem österreichischen Murtal, vom Reschensee in Südtirol oder dem fernen Patagonien als (mögliche) Inspiration für den nächsten Radurlaub liefert.

Egal wo wir also hinschauen: die Bandbreite ist groß!



TJochims

Tobias Jochims, Leitender Redakteur

Inhalt

ElektroRad 7/2025

12 DURCHBLICK

- 14 **TEST: Low-Budget-Bikes**
7 Räder um 2000 Euro Anschaffungspreis
- 28 **TEST: Kettenöle**
18 Schmiermittel im Vergleich
- 36 **Ausprobiert: Waldbike Carpinus**
Flottes E-Gravelbike mit Komfort
- 38 **Ausprobiert: Canyon Pathlite:ON SUV 9**
Geländerad mit modernsten E-Bike-Systemen
- 40 **Produkte ausprobiert**
Satteltasche, MTB-Helm, Regenjacke & mehr
- 42 **XXL-Motoren-Übersicht für 2026**
30 populäre Antriebssysteme im Check
- 56 **Smarte Fahrradschlösser**
Marktübersicht über aktuelle Modelle & Technik



TITELFOTO
Gideon Heede,
Prophete



FOTO: GIDEON HEDE

14

TEST: LOW-BUDGET-BIKES

7 Räder um 2000 Euro Anschaffungspreis



FOTO: BOSCH EBIKE SYSTEMS

42

SERVICE: XXL-MOTOREN-ÜBERSICHT FÜR 2026

30 populäre Antriebssysteme im großen Check



FOTO: SEBASTIAN MADEJ

64

INTERVIEW: „TIMSEN“
Der Musiker im Gespräch



FOTO: VELONTOUR.INFO/HEIKO MANDL

88

REISE: RESCHENSEE
Auf Tour im E-Bike-Paradies Südtirol



FOTO: YETI BIKES

104

TEST: LIGHT-E-MTBs
Auf Diät

62 EINBLICK

- 64 **Interview: „Timsen“ Hinrichsen**
Der Musiker liebt Radfahren seit der Kindheit
- 68 **Service: So geht Fahrradfreundlichkeit**
Der Fahrradklima-Test 2024
- 74 **Reportage: Faltrad-WM in London**
Style und Speed auf dem Brompton

80 AUSBLICK

- 82 **Reise-News**
Radurlaubsidéen in nah und fern
- 88 **Radeln am Reschensee**
E-Bike-Paradies im Dreiländereck
- 94 **Genusstour an der Mur**
Österreich von seiner schönsten Seite

100 E-MTB

- 102 **E-MTB-News**
Neue Bikes und Infos aus der Szene
- 104 **Auf Diät**
9 Light-E-MTBs im Trail-Test
- 120 **Kurz schlägt lang**
Die Vorteile kurzer Kurbeln am E-MTB
- 122 **Auf den Spuren der Gauchos**
Mit dem E-MTB im wilden Patagonien

RUBRIKEN

- 3 Editorial
- 6 Display
- 10 Leserforum
- 128 Rudi Rambo
- 130 Vorschau, Impressum

DARF'S AUCH ETWAS WENIGER SEIN?

Im Test: Sieben Low-Budget E-Bikes von 1599 bis 2299 Euro





Während Kaufpreise für E-Bikes und Komponenten namhafter Qualitäts-hersteller seit Jahren stetig steigen, sind potentielle Käufer Inflationen und daraus resultierenden immer höheren Lebenshaltungskosten ausgesetzt. Wo also Geld (ein)sparen? Vielleicht bei der nächsten Pedelec-Anschaffung? Wir haben sieben Low-Budget-Bikes für Tour und Alltag einem kritisch-intensiven Preis-Leistungs-Test unterzogen.

Ein Blick auf die im Frühjahr veröffentlichten Marktdaten des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV) zeigten, dass Käufer eines neuen E-Bikes im zurückliegenden Jahr im Schnitt 2650 Euro zu zahlen bereit waren. Ein Wert, der seit 2020 konstant leicht anwuchs – von 2023 auf 2024 allerdings um 300 Euro zurück sank, was laut ZIV auf zahlreiche Rabattaktionen zum Reduzieren hoher Lagerbestände zurückzuführen ist. Denn: Die Anzahl verkaufter Neu-Pedelets blieb gleich. Stattliche 2,1 Millionen neue E-Bikes rollten im Vorjahr über die Ladentheke. Zum Vergleich: 2018 waren es mit einer Millionen noch weniger als die Hälfte. Wir erzählen Ihnen also nichts Neues, wenn wir das E-Bike einmal mehr als DIE Mobilitätslösung der (ganz nahen) Zukunft ausrufen und nicht zuletzt über die zahlreichen technischen Fortschritte, die das motorisierte Fahrrad in jüngerer Vergangenheit durchlaufen hat, als smartes, innovatives und topmodernes Fortbewegungsmittel Magazinausgabe für Magazinausgabe beschreiben. Aber: Damit einhergehend stieg das E-Bikedurchschnittspreis hinweg mehr und mehr zum Luxusgut auf. Als jüngstes Beispiel taugt unser E-SUV-Test der vergangenen Ausgabe, deren zehn Testbikes einen Durchschnittskaufpreis von knapp über 6000 Euro erzielten. Auch, wenn sich vergleichsweise hohe Anschaffungssummen über entsprechende Antriebs- oder Komponentenzusammensetzung erklären und (meist) rechtfertigen lassen, so kann das E-Bike als flächendeckendes Transportmittel nur eine erfolgsversprechende Zukunft haben, wenn Qualität auch mit Erschwinglichkeit überzeugt.

Recherche im Vorfeld: Serviceleistungen der Hersteller

So lag der Fokus unseres Test- und Technikleiters Georg Zeppin bei der Testfeld-Zusammenstellung für diese Ausgabe auf E-Bikes um 2.000 Euro. Geeignet für klassische Stadt- und Pendelfahrten sowie Tourenpotential in sich tragend. Schlussendlich markieren Prophete Urbanicer



DAS LÄUFT JA WIE GESCHMIERT

18 Kettenöle für alle Bedingungen im Test



Fast jeder passionierte Radfahrer und E-Biker kennt den Phantomschmerz: An einem sonnigen Sonntag auf Tour treffen wir auf andere Radfahrer, die eine fies quietschende Kette mit sich herumschleppen. Ja, schleppen, denn eine rostige, trockene Kette klingt nicht nur, als würde sie vor Schmerzen weinen. Sie kostet dem Fahrer auch viel Kraft.

Nur eine gut geschmierte, saubere Kette surrt leise und geschmeidig über die Ritzel. Nicht jeder aber will nach jeder Ausfahrt zu Bürste, Putzlappen und Ölfläschchen greifen. Klar, das wäre das Optimum. Seien wir aber ehrlich: Fast alle wünschen sich nach einer langen, schönen Tour aufs Sofa statt in den Fahrradkeller. Wir freuen uns also, wenn das Kettenöl möglichst lange und zuverlässig seinen Dienst tut. Das Angebot im Fachhandel, im Baumarkt um die Ecke und – natürlich – im Internet ist riesig. Es gibt Öle für trockene Bedingungen, für feuchtes und nasskaltes Wetter und Allround-Schmiermittel für alle Bedingungen. Wir haben 18 Kettenöle für alle Bedingungen ins Testlabor geschickt. Gekostet haben die Öle zwischen 6,72 Euro und 19,90 Euro pro 100 ml. Drei Öle haben Bio-Siegel.

Die Testverfahren

Wir haben die 18 Kettenöle vier verschiedenen Prüfstandtests unterzogen. Unterstützt hat uns dabei das Labor von Tunap in Wolfenbüttel. Die Experten des Schmierstoffherstellers haben ihr Know-how und ihre Prüfstände zur Verfügung gestellt. Wir haben den Ablauf überwacht und beaufsichtigt. Die ermittelten Testergebnisse ausgewertet und benotet hat die Radfahren-Redaktion selbstständig und unabhängig. Wir danken dem Tunap-Team für die transparente und offene Zusammenarbeit.

Den Verschleiß haben wir nach DIN 51347 auf einem Brugger-Prüfgerät getestet. Ein Metallzylinder wird dabei 30 Sekunden lang mit 400 Newton auf einen sich mit 960 U/min drehenden Ring gedrückt, der mit einer genau bemessenen Menge Schmierstoff benetzt ist. Das Ergebnis ist der so genannte Belastbarkeitskennwert in N/mm². Je höher der Wert, desto belastbarer das Kettenöl. Atlantic schneidet hier mit 186,4 N/mm² mit

Abstand am besten ab. Die Schlusslichter sind Muc-Off, Pedro's, WD-40 und Zefal mit jeweils unter 30 N/mm².

Das Schmierverhalten haben wir mithilfe eines SRV-Prüfstands nach DIN 51834 untersucht. Eine Stahlkugel wird dabei mit 200 Newton auf eine mit Schmiermittel benetzte Stahlscheibe gedrückt und mit einem Millimeter Schwingweite für zwei Stunden hin und her bewegt. Anschließend wird nanometergenau gemessen, wie tief und breit sich die Stahlkugel in die Stahlscheibe „gefressen“ hat. Je geringer der Durchmesser und die Tiefe, desto besser das Reibverhalten. Auch hier gehen die Ergebnisse weit auseinander. Beispiel Verschleißtiefe: Die mit dem Contec-Öl geschützte Kugel reibt sich gerade einmal 0,08 Mikrometer in die Stahlscheibe, die Kugeln benetzt mit F100, Liqui Moly, Pedro's, Stan's und WD-40 arbeiten sich teils deutlich mehr als einen Mikrometer tief in die Scheibe.

Verlustleistung auf Tour

An einem speziell für Tunap entwickelten Prüfstand ermittelten wir die Verlustleistung der Öle auf einer simulierten Fahrradtour über gut 180 Kilometer. Über die gesamte Distanz wird sechsmal ermittelt, welcher Tretwiderstand in Watt von der Kette ausgeht – nach 30, 60, 90, 120, 150 und 180 Kilometern. Der Durchschnitt aller sechs Prüfungen ergibt die Verlustleistung in Watt (siehe Diagramm auf Seite 30). Die mit Atlantic geschmierte Kette verursacht im Test einen Tretwiderstand von im Schnitt 1,84 Watt. Mehr als vier Watt verursachen Ketten geschmiert mit Bruno, Contec, Hanseline, Liqui Moly, Stan's und Finish Line. Eins ist dabei klar: Diese Werte spielen bei Alltagsfahrern kaum eine Rolle. Eine schlecht geschmierte Kette oder zu niedriger Luftdruck in den Reifen sorgen für merklich größere Reibungsverluste.



FOTO: GIDEON HEDE

Waldbike Carpinus

Komfort-Schotterflitzer

Vor knapp drei Jahren gegründet stehen bei Waldbike Nachhaltigkeit und Regionalität von Beginn an im Zentrum der Firmenphilosophie. Dabei setzen die Schwarzwälder auch bei ihrem E-Gravelbike Carpinus verstärkt auf Komponenten regionaler Zulieferer – und zeigen eindrucksvoll, wie zügiges Waldautobahn-Flitzen mit viel Komfort einhergeht.

Begonnen hat alles im Dezember 2022, als der Chef einer Autohausgruppe und ein Bankberater eine neue E-Bike-Marke im Nordschwarzwald aus der Taufe hoben. Genauer gesagt im Calwer

Autohaus Weeber, wo auch heute noch der Waldbike-Flagshipstore zu finden ist, den bereits im ersten Jahr über 500 Bike-Bestellungen ereilten. Der andere Mitbegründer neben Andreas Weeber ist Jan Jochens, der uns erläutert, damals ebenso viele neue Bäume angepflanzt zu haben. Teil der Firmen-DNA starker lokaler Verwurzelung war es nämlich damals und ist es heute noch, den Calwer Stadtwald nach jedem Radverkauf um einen neuen Baum zu erweitern.

Waldbike: Modellnamen nach Baumarten

Passend dazu „hören“ die E-Bikes auf Namen heimischer Baumarten – beziehungsweise deren lateinische Bezeichnungen. Waren es anfänglich Sorbus, Tilia und Quercus, zu deutsch: Eberesche, Linde und Eiche, so gesellten sich mit Ulmus (Ulme) sowie Carpinus (Hainbuche) zuletzt zwei weitere Modelle hinzu. Beide Letztgenannten decken das sportive Leichtbau-Spektrum im Portfolio der Schwarzwälder ab und werden – im Gegensatz zu den Trekking- und Mountainbikes – mit einem Hecknaben- statt Mittelmotor angetrieben. Genauer

gesagt: dem für seine kompakte Bauart und natürlich-kraftvolle Unterstützung bekannten Mahle X30, der auch das eines Mittags in unsere Redaktion angelieferte Carpinus antreibt. Und sich, genau wie die fest im Unterrohr verbaute Batterie, erst bei genauerem Hinsehen als Pedelec-Komponente „enttarnt“ lässt. Wesentlich schneller ersichtlich ist der Konzeptionsgedanke, der dem E-Gravelbike zu Grunde liegt: schlanker Alu-Rahmen und Starrgabel aus selbigem Werkstoff, gemäßigte Lenker-Sattel-Überhöhung für eine nicht zu sportliche Sitzposition sowie breit gewählter Lenker mit volumig-weichem SQLab-Lenkerband versprechen komfortgeprägtes Schotterflitzen. Auch, weil die Reifenbreite von Schwalbes feinstolligen G-One Overland mit 45 Millimeter verhältnismäßig groß ausfällt.

Testfahrt: Antriebsharmonie & Komfort

Also reichlich Dämpfungspotential auf Kosten der Geschwindigkeit und Fahrperformance? Auch das galt es auf unserer Testfahrt über Isarradweg-Kies und moderate

Digitale Technik am Fahrradschloss

SMARTER ABSCHLIESSEN?





FOTO: SEBASTIAN MADEJ

„Größte Entspannung erlebt man, wenn man ziellos losfährt“

Im Gespräch mit Musiker Hans-Timm „Timsen“ Hinrichsen
über seine Fahrrad-Begeisterung



Fahrradklima-Test und die Arbeit an der Infrastruktur

Wie geht Fahrrad-freundlichkeit?



Neu, aber schon bekannt für schöne und funktionale Fahrrad-Infrastruktur: Ann Arbor Bridge in Tübingen.

Johannes Schaal, Verkehrsplaner bei der Stadt Tübingen.

FOTOS: STADT TÜBINGEN, ANNE FÄDEN



Der ADFC-Fahrradklima-Test 2024 zeigt aufgrund der meist eher mauen Ergebnisse: Er ist immer noch notwendig. Wir schauen uns Hintergründe des Testes an und zeigen an Beispielen, wie die Arbeit der Städte und Gemeinden an der Rad-Infrastruktur funktionieren kann.



Keine rein rhetorische Frage: Wie zufrieden sind Radfahrende in Deutschland mit den Bedingungen vor Ort? Das fragt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) alle zwei Jahre im Fahrradklima-Test. Die Auswertung für 2024 ist gerade erschienen. Ergebnis: Begeistert ist man nur an wenigen Orten von deren Fahrradfreundlichkeit, trotzdem gab es schöne Überraschungen und Neues. Wer mitmachte, musste 27 Fragen zur Fahrradfreundlichkeit seines Wohnorts beantworten, von der subjektiven Zufriedenheit über die Qualität der Rad-Infrastruktur, der Sicherheit und des Komforts beim Radfahren bis hin zur Förderung ging die Fragenpalette. Zusatzfragen zum Miteinander im Verkehr – etwa, wie sicher man sich beim Überholzwerden fühlt – kamen 2024 hinzu. Fahrradhochburgen wie Freiburg, Münster oder Karlsruhe schneiden dabei übrigens oft nicht besser ab als manche Fahrrad-Diaspora. Insgesamt wurde das Miteinander 2024 mit Note 4,05 bewertet, schlechter als der Schnitt

Aufwendiger, aber für viele konsequenter: Tübingen setzt bei der Fahrrad-Infrastruktur stark auf vom Autoverkehr abgetrennte eigene Flächen fürs Rad.



Radeln am Reschensee

Ein Kirchturm mit vielen Legenden

Der Reschensee mit seinem halb versunkenen Kirchturm ist nicht nur wahrscheinlich ein weltbekanntes Fotomotiv, sondern auch ein Top-Radrevier im Dreiländereck von Italien, Österreich und der Schweiz. Von entspannten Touren am Wasser bis zu herausfordernden Passstraßen – für Radfahrer gibt es hier Angebote in allen Variationen. Wir haben sie getestet.



Radeln an der Mur

Österreich von seiner schönsten Seite



← Kulinarische Köstlichkeiten gibt es viele an der Mur.

Das Knotensystem vereinfacht die Orientierung auf einer Radtour und erhöht damit den Spaßfaktor.

Neun Light-E-MTBs von 5799 bis 12.500 Euro im Test

AUF DIÄT





Bewusst gezähmte Motorpower, somit kleinere Akkus und ob geringerem Gewicht plus natürlichem Fahrfeeling näher am klassischen Mountainbike – so sollen Light-E-MTBs der perfekte Gegenentwurf zu häufig wuchtigen Full-Power-Bikes sein. Kann die aktuelle Light-Riege mehr, als nur schlank sein?

Extra sportives Downcountry-Fully, vielseitiges E-All-Mountain oder abfahrtspotentes E-Enduro – der Bike-markt serviert Light-E-MTBs längst in diversen Kategorien. Das hier zu besprechende Testfeld, bestehend aus neun E-All-Mountain- und -Enduro-Bikes mit Leichtantrieb, bildet diese Vielschichtigkeit gut ab. Um einen Vergleichstest handelt es sich ausdrücklich nicht – die Bikes wurden für sich getestet und bewertet, für einen Vergleich wären Preisniveau und Bikekategorie zu unterschiedlich.

Ein „Kann“, kein „Muss“: Elektroschaltungen

Allen gemein ist ein hochwertiges, in allen Fällen gut gearbeitetes Carbonchassis, das hilft, das Gesamtgewicht der Light-Modelle zu drücken, freilich auch den Preis nach oben treibt. Gleiches gilt für die noblen, an den sechs Testbikes von Specialized, Yeti, YT, Merida, Conway und Canyon eingesetzten, funktionssteuerten Elektroschaltungen von Sram. Bemerkenswert: Am mit 5799 Euro mit Abstand günstigsten Canyon Spectral:On Fly arbeitet schon die GX-Eagle-Transmission-Schaltung von Sram. Sie legt, wie ihre (noch) teureren Geschwister, auch unter hoher Last die Kette sicher und flink aufs nächste Ritzel. Ebenso faszinierend: Eine top eingestellte, mechanische 12-Gang-Schaltung wie die Sram GX Eagle am Santa Cruz und Transition schaltet auch schnell. Für leichtgängige Gangwechsel muss man ergo nicht zwingend zur teuren E-Schaltung greifen.

Größere Akkukapazität für mehr Reichhöhe

Im Zuge der in den letzten Jahren bei Leichtantrieben gewachsenen Motorkraft – siehe TQs HPR 60 mit nun 60 Nm Drehmoment, 350 Watt Leistungsspitze – lässt sich die Akkukapazität an Bikes wie dem Yeti, Specialized und Canyon per Range Extender am Unterrohr steigern. Die Spitze markiert Yeti: Am MTe

sind per 160-Wh-Range-Extender plus dem ab Werk verbauten 580-Wh-Akku 740 Wh möglich. Beeindruckend – so sind knackige Tages Touren drin. Eine Besonderheit besteht bei Transition: Das E-Enduro Relay Carbon PNW GX kann per ausgebautem Akku alternativ nur mit Muskelkraft pedaliert werden. Fraglich ist allerdings, wer beim Kauf eines 10.000-Euro-Bikes darauf zurück greift. Die Testcrew jedenfalls vergnügte sich mit dem spaßigen Bike ausschließlich motorisiert, hat das optionale Bio-Bike nicht vermisst.

Motorcharakter: von moderat bis extra stark

Die Wahl des neuen Light-E-MTBs sollte sich unbedingt auch am verbauten Leichtantrieb orientieren – hier bestehen deutliche Unterschiede. Wer eine stärker am klassischen Mountainbike angelehnte Fahrdynamik sucht, sollte den TQ-Antrieb HPR 50 – er arbeitet im Canyon und Stevens – in Erwägung ziehen. Er surrt auch bei höherer Betriebslast ausgesprochen leise, liefert dabei konstant tüchtigen, aber eben nie turboartigen Schub. Somit entsteht ein angenehm natürliches Fahrgefühl. Mit 600 Watt Leistungsspitze besitzt Bosch' SX doppelt soviel Wumms wie der TQ HPR 50 – und ist damit so stark wie einige Full-Power-Motoren. Vom enorm kräftigen Schub des SX profitiert man an fiesen Geländerampen. Vorausgesetzt, man hält eine hohe Trittfrequenz, im Bereich von etwa mindestens 90 rpm. Die damit einhergehende, sportive Fahrweise muss man wollen; sollte über gute Fitness verfügen. Als durchweg harmonisch und zugstark fällt der mittlerweile mit 50 Nm Maximaldrehmoment arbeitende Specialized 2.1 SL-Leichtmotor auf. Seine kernige Motorkraft ist gut zu dosieren, wirkt stets definiert. Ein Aggregat, das Novizen wie Erfahrene schätzen. In steilen Stichen spritziger agieren der neue TQ HPR 60 mit nun 60 Nm Drehmoment und 350 Watt Spitze plus der bekannte Ride 60 von Leichtantrieb-Pionier Fazua. Auch diesen zwei ist ein grundlegend sympa-



Unterwegs mit dem E-MTB

Auf den Spuren der Gauchos im wilden Patagonien

Absolute Wildnis und Ecken, in denen noch kaum ein Biker war – Patagonien reizt mit unbeschreiblicher Natur und bezaubernder Unberührtheit. Der Fotograf Martin Bissig war mit den Extrem-Mountainbikern Tom Öhler und Pato Gocola vor Ort unterwegs.



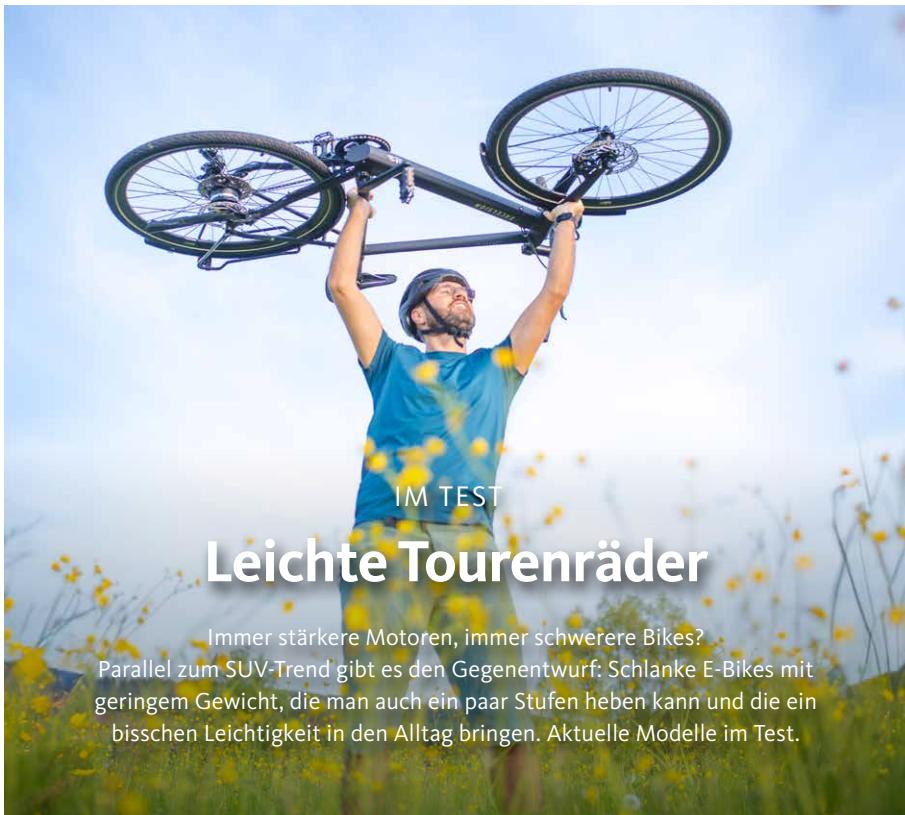
Schnurrbart à la Patagonia: Die Flechten an den Bäumen zeugen nicht nur von außerordentlich guter Luftqualität, sie eignen sich auch ausgezeichnet als Fake-Schnauzer.

Vorschau auf die nächste

Elektro Rad

Ab
28. Oktober
im Handel

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



IM TEST

Leichte Tourenräder

Immer stärkere Motoren, immer schwerere Bikes?
Parallel zum SUV-Trend gibt es den Gegenentwurf: Schlanke E-Bikes mit
geringem Gewicht, die man auch ein paar Stufen heben kann und die ein
bisschen Leichtigkeit in den Alltag bringen. Aktuelle Modelle im Test.

FOTO: CLAUS TEWS

PORTRÄT

100 Jahre Busch & Müller

Zu den Marken, die wohl jeder Radfahrer kennt, gehört Busch & Müller. Anlässlich ihres 100. Geburtstags haben wir die Licht-Experten in Meinerzhagen besucht.

AUSPROBIERT Cargobikes

Die Vielfalt an Lastenrädern ist enorm. Manche tragen den Nachwuchs, andere schwere Lasten. Ein Check verschiedener Typen von Longtail bis Longjohn.



Testen Sie uns!

Mini-Abo (3 Hefte) nur 20,00 €
Mehr unter Tel.: +49 (0) 89-416 15 40-0
E-Mail: service@bva-bikemedia.de

ElektroRad 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 19373 AG München

BVA BikeMedia ist ein Unternehmen der
Gundlach Gruppe Bielefeld.

REDAKTIONSKONTAKT

www.radfahren.de

Facebook: www.facebook.com/elektorad.magazin

Instagram: www.instagram.com/elektorad_magazin

Leserbriefe an: service@bva-bikemedia.de

CHEFREDAKTION

Johanna Nimirich (JN)

PRODUKTIONSLÉITUNG / CvD

Jörg Gleichmar

LEITUNG TEST & TECHNIK

Georg Zeppin (GZ)

REDAKTION DIESER AUSGABE

Martin Bissig, Georg Bleicher, Burchard Forth,
Tobias Jochims (TJ, leitender Redakteur), Martin Munker,
Florian Storch, Stephan Kümmel

FOTOREDAKTION

Gideon Heede

LEKTORAT

Burchard Forth, Antje Anabtawi

LAYOUT / PRODUKTION

Studio Martin Kaumanns, Cécile von Bock und Polach

DANKE AN DIE MITARBEITER DIESER AUSGABE

Michael Hüter, Erwin Kratzer,
Frank Seeger, Marina Wolf

MARKETING & VERTRIEB

Jochen Rabe, Magdalena Weigl

MEDIABERATUNG

Fabian Morlock · T +49 (0) 151 - 18 85 05 59
fabian.morlock@bva-bikemedia.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2025.

ANZEIGENVERWALTUNG

Jörg Gleichmar · T +49 (0) 152 - 51 59 78 43
sales@bva-bikemedia.de

NATIONALVERTRIEB

PARTNER Medienservices GmbH, Stuttgart

KUNDENSERVICE

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

ERSCHEINUNGSWEISE, ABOINEMENTS UND BEZUGSPREISE (neue Preise ab 01.12.2024)

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

Einzelpreis: **PRINT** 8,20 Euro (bei Versand
ab Kundenservice zzgl. 2,- Versand), **DIGITAL** 6,50 Euro
Minipack: **PRINT** + **DIGITAL** 3 Hefte für faire 20,00 Euro (nur Inland)
Jahres-Abo: **PRINT** + **DIGITAL** 9 Hefte für 70,- Euro (Inland);
70,- Euro zzgl. 30 Euro Porto (Ausland); **DIGITAL** 55,- Euro.

Alle Preise inkl. der gesetzlichen MwSt. Bei Nächterscheinen
(höhere Gewalt) besteht kein Ersatzanspruch.

INFOS ZUM RADWANDERKARTEN- UND RADBUCHER-PROGRAMM DER BVA

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

NACHDRUCK

Nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags

DRUCK

Vogel Druck und Medienservice GmbH, www.vogel-druck.de



Aus Aktualitätsgründen kann es zu Themen-
verschiebungen und -streichungen kommen.

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

RennRad **Rad**
fahren
RadMarkt **RadSport**