

Rad
fahren
5
2021

Rad fahren

TEST: TREKKINGRÄDER FÜR 1000 €

**Fahrspaß muss
nicht teuer sein**

24 SÄTTEL IM GROSSEN TEST

**Weniger Autsch,
mehr Ausdauer**

KAUFBERATUNG

**Für jeden Typ
der richtige Schuh**

SCHLECHTE NOTEN FÜR DEN RADVERKEHR

**Bürgermeister stehen
Rede und Antwort**

FERNRADWEGE IN DEUTSCHLAND

12 Tour-Ideen für den Sommer



5/2021 DEUTSCHLAND € 5,80 · ÖSTERREICH € 6,70 · BENELUX € 6,90 · ITALIEN € 7,90 · SPANIEN € 7,90 · SCHWEIZ/SFR 9,80 · ISSN 0940-4929 · H 06768



4 190676 805804 05



Es muss nicht sexy sein

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

fahren Sie gerne Rad in Ihrer Stadt oder Ihrem Dorf? Es sind viele Faktoren, die einen Ort fahrradfreundlich machen, genauso wie es vieles gibt, was uns das Radfahren vermiesen kann. Als der Fahrradclub ADFC Ende letzten Jahres mal wieder Bürger befragt hat, wie es in ihrer Stadt um den Radverkehr steht, kamen ernüchternde Zahlen zurück. Es wurden dann zwar im Frühjahr die 25 fahrradfreundlichsten Städte ausgezeichnet, doch die durchschnittliche Note von 3,9 spricht Bände. Wir sind weit entfernt von einem „Prima, weiter so!“.

Klar klingt es gut, Klassenbester zu sein, aber irgendwie zählt die Note dann halt doch. Es ist zu hoffen, dass sich keine der Städte auf ihrer guten Note ausruhen wird, sondern weiter in eine Verbesserung der Radinfrastruktur investiert – denn bessere Wege sorgen für mehr Verkehr darauf. Und zur Infrastruktur zählen auch solche Einrichtungen wie Fahrradparkhäuser – wie das aus Münster im obigen Bild. Sexy wirkt das nicht im Vergleich zum gigantischen Parkhaus in Utrecht, das stolze 12.500 Räder packt und dessen freundliche Architektur begeistert. Trotzdem dient die Radstation in Münster mit rund 3300 Stellplätzen als Vorbild für viele deutsche Städte. Es kommt auch drauf an, mit wem man sich vergleicht! In unserer Ausgabe kommen einige der

Gewinner- und Verliererstädte des Fahrradklima-Tests zu Wort. Denn jede Stadt hat mit eigenen Herausforderungen zu kämpfen und individuelle Ideen entwickelt. Spannend!

Wenn die Infrastruktur stimmt, ist Radfahren sicher und macht riesigen Spaß – egal ob beim täglichen Pendeln oder auf Tour. Gut, wenn man dann auch ein zuverlässiges Fahrrad als Gefährten hat. Wir haben für diese Ausgabe aktuelle Trekkingräder um 1000 Euro getestet und stellen fest: Für diesen Betrag bekommt man schon richtig gute Räder! Schauen Sie mal rein.

Viele Sonnenstunden auf dem Rad wünscht Ihnen



J. Nimrich

Johanna Nimrich, Redaktionsleitung



www.radfahren.de
www.facebook.com/radfahremmagazin
www.instagram.com/radfahremmagazin
www.radfahren.de/newsletter



TITELFOTO
Gideon Heede
RAD
Stevens Primera



TEST
**Trekkingräder
um 999 Euro**

Seite 22

FOTO: GIDEON HEEDE



Seite 52 TEST
Liegeräder

FOTO: HP VELOTECHNIK



Seite 84 TEST
Sättel

FOTO: GIDEON HEEDE



Seite 44 SERVICE
Fahrradschuhe

FOTO: VAUDE

Inhalt

Test & Technik

K(L)EINE KOMPROMISSE! 8 Trekkingräder um 999 Euro im Test.....	22
TIEFES VERGNÜGEN 5 Liegeräder im Test.....	52
VOM WALD DIREKT IN DEN ALLTAG Ausprobiert: Merida Big.Trail 600.....	74
RÄDER IM DAUERTEST Stadtrad startet, Tandem endet.....	76
PRODUKTE AUSPROBIERT Reifenheber, Griff, Klingel und mehr	80
SITZ-P(R)OBLEME? 24 sportive Sättel im Test.....	84

Reportage

WEGWEISEND VORAN RADELN Fotoreportage: Radinfrastruktur	14
BEFRIEDIGENDER ZUSTAND Was tun deutsche Städte für den Radverkehr?	38
LIEBER IM LIEGEN Liegeradfahrer im Porträt.....	64
AUF GEMEINSAMEN WEGEN? Streit um Regelungen für Radfahrer im Wald.....	70

Interview

ANDRÉ WIERSIG Der Extremschwimmer ist Fahrradfan	94
--	----

Service

GUTER KONTAKT Kaufberatung Fahrradschuhe	44
SERIE FIT & GESUND Was tun bei Rückenproblemen?.....	98

Reise

AUF FERNRADWEGEN ZUHAUSE Das D-Routen-Netz.....	104
SILBERREGION KARWENDEL Vielseitiges Fahrradparadies.....	108
SCHWEDISCH LAPPLAND Mit dem Fatbike von Hütte zu Hütte.....	116
RADFAHREN IM SAUERLAND Im Land der 1000 Berge	122

Rubriken

Editorial.....	3
Rund ums Rad/Leserforum	6
Bezugsadressen	100
Kleinanzeigen/Impressum.....	102
Reise-News	112
Glosse: Rudi Rambo & Lisa Lässig	128
Vorschau	130

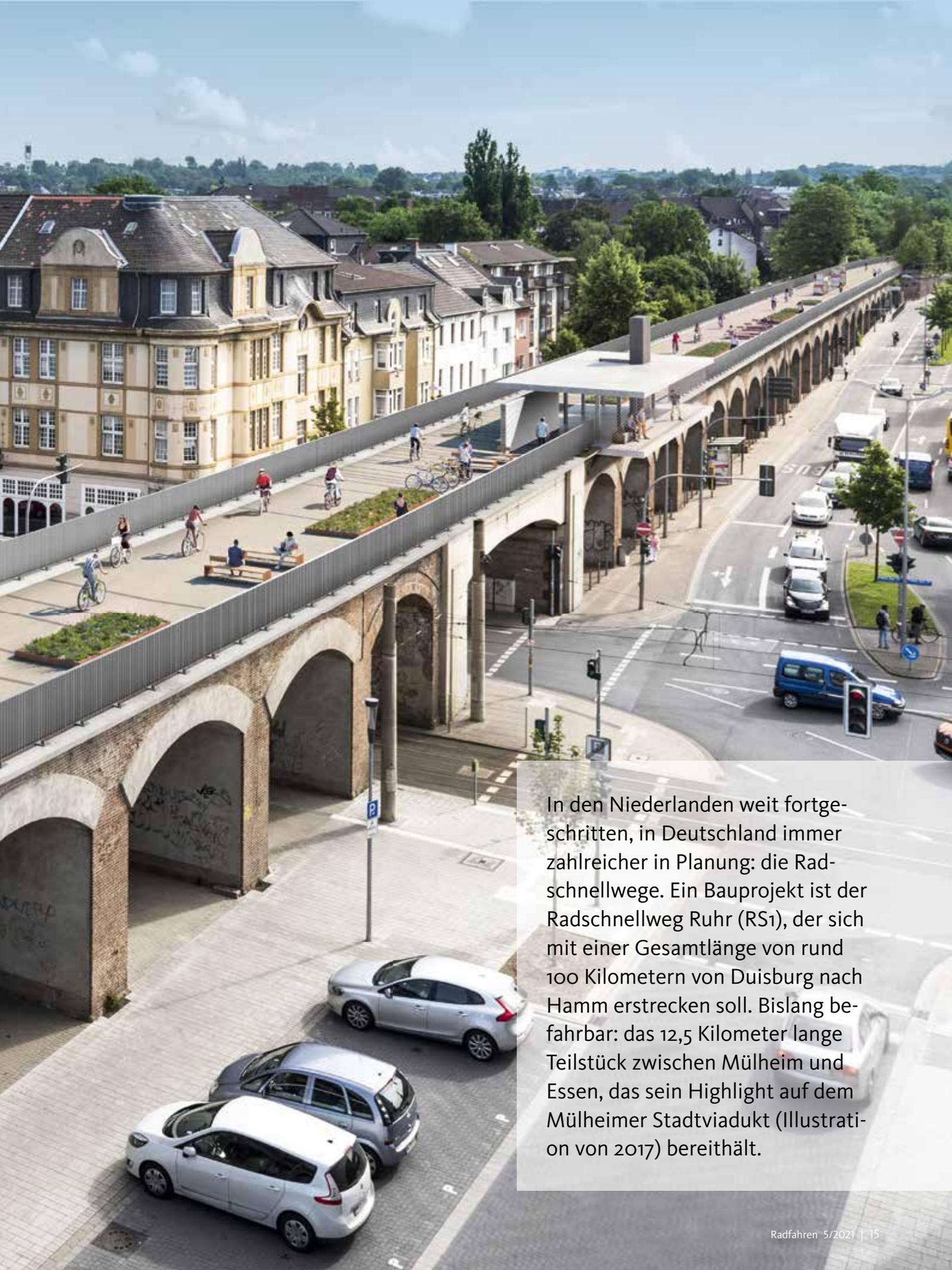


Seite 122 REISE
Sauerland

FOTO: DENNIS STRATMANN / RADWERKSTATT

WEGWEISEND VORAN RADELN





In den Niederlanden weit fortgeschritten, in Deutschland immer zahlreicher in Planung: die Radschnellwege. Ein Bauprojekt ist der Radschnellweg Ruhr (RS1), der sich mit einer Gesamtlänge von rund 100 Kilometern von Duisburg nach Hamm erstrecken soll. Bislang befahrbar: das 12,5 Kilometer lange Teilstück zwischen Mülheim und Essen, das sein Highlight auf dem Mülheimer Stadtviadukt (Illustration von 2017) bereithält.



K(l)eine Kompromisse!

Acht Trekkingräder von 999 bis 1079 Euro



1000 Euro sind für viele Radfahrer eine Schwelle, die sie beim Kauf eines neuen Begleiters nicht gerne überschreiten. Das wissen auch die Hersteller und positionieren um diese Schallmauer herum recht attraktive Modelle. Sie gehen dabei unterschiedliche Wege: Die einen setzen auf teils namhafte Komponenten, sparen dafür bei anderen Parts. Andere wählen den Komponenten-Mittelweg.

Die 1000-Euro-Summe unterschreiten genau genommen nur vier der acht Testräder. Bei den anderen vier ist der Preissprung darüber aber nicht sonderlich hoch. Es lohnt sich, das gesamte Testfeld zu vergleichen, um zu entscheiden, ob sich 20, 50 oder 80 Euro mehr vielleicht doch lohnen. Denn das Testfeld ist im Rahmen der Trekkingräder recht unterschiedlich. Jeder Hersteller setzt eigene Akzente. Für 999 Euro setzt Raleigh beim Rushhour XXL zum Beispiel auf ein enormes zulässiges Gesamtgewicht von 170 Kilogramm. Dafür machen die Niedersachsen leichte Abstriche bei Komponenten. Contoura geht einen für Trekkingräder recht eigenwilligen Weg und verbaut eine Nabenschaltung mit Gates-Carbonriemen. Alle anderen setzen auf die bewährte Kombination einer 3x10-Gänge-Kettenschaltung – R Raymon und Winora sogar auf Shimano XT.

Bei den Bremsen dominieren hydraulische Discs. Als einziges Rad im Test fällt auch hier das Contoura aus dem Rahmen: Mit seiner V-Brake setzt es den schon bei der Gangschaltung eingeschlagenen Weg der einfachen Wartung fort. Zwar fehlt der Bremse der sensible Druckpunkt einer hydraulischen Disc, die Verzögerungswerte sind aber äh-

FOTO: GIDEON HEEDE



Der ADFC Fahrradklima-Test: Gewinner und Verlierer

Befriedigender Zustand



Im März verkündete der ADFC die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2020. Bundesweit hatten 230.000 Radfahrende über die Fahrradfreundlichkeit von 1024 Städten abgestimmt – und Deutschland ein bescheidenes Zeugnis ausgestellt. Auf Stimmenfang bei Erstplatzierten und Schlusslichtern.

Alle zwei Jahre führt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums die weltweit größte Umfrage zur Zufriedenheit von Radfahrenden durch. Bei der neunten Auflage konnten interessierte Bürger von September bis November 2020 online an der Umfrage teilnehmen. Als Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer Mitte März die 25 fahrradfreundlichsten Städte auszeichnete, hielt sich der Jubel vielerorts in überschaubaren Grenzen. In Anbetracht einer durchschnittlichen Gesamtnote von 3,9 für das Radfahren in Deutschlands Städten durchaus berechtigt und mit angemessener Demut begleitet. Weiter bewerteten 80 Prozent der Befragten die Radwege als zu schmal, für 75 Prozent sind mangelnde Falschparker-Kontrollen auf Radwegen ein Problem und 69 Prozent fühlen sich beim Radfahren generell nicht sicher genug.

Verkehrsminister mit klarem Appell

Auch deshalb nutzten der ADFC sowie das Bundesverkehrsministerium die Ergebnisbekanntgabe vor allem dafür, um einen Aufruf an die Länder und Kommunen zu starten. Für den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, sei das Fahrrad weitaus mehr als nur ein Fortbewegungsmittel. Er wolle, dass Radfahren wieder viel öfter Energie, Genuss, Lebensfreude werde. „Deutschland Fahrradland ist keine Phantasie, sondern wird immer mehr zur Realität“, so der 46-Jährige in seiner Rede im Rahmen der Auszeichnung. Mit der Radverkehrsoffensive unterstütze sein Ministerium die Länder und Kommunen dabei, den Radverkehr in naher Zukunft spürbar zu verbessern.

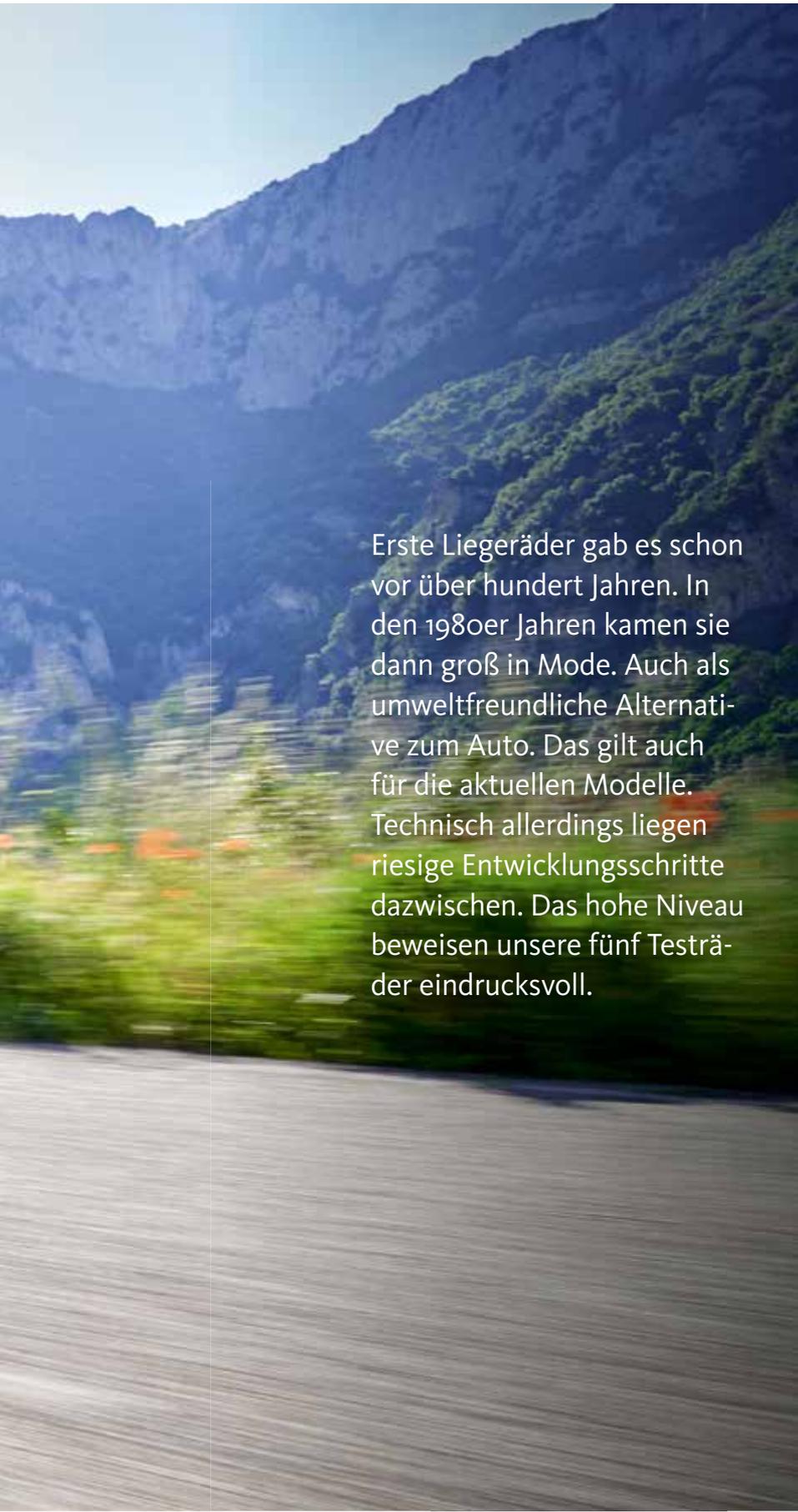
GUTER KONTAKT

Radschuhe: Wer braucht was?

Tiefes Vergnügen



Fünf Liegeräder von 4190 bis 7423 Euro



Erste Liegeräder gab es schon vor über hundert Jahren. In den 1980er Jahren kamen sie dann groß in Mode. Auch als umweltfreundliche Alternative zum Auto. Das gilt auch für die aktuellen Modelle. Technisch allerdings liegen riesige Entwicklungsschritte dazwischen. Das hohe Niveau beweisen unsere fünf Testräder eindrucksvoll.

Das ist echt erstaunlich! Und ich bin jedes Mal wieder aufs Neue überrascht. Wie stark dieser Reflex ist, wenn ich mich in ein Liegerad setze: Wenn ich es mir im Sitz schön bequem gemacht habe, die Füße an den Pedalen, die Hände am Lenker, dann greift mein rechter Arm unwillkürlich nach links oben. Ja, richtig, ich will mich anschnallen! Unglaublich. Vor allem, weil ich kaum Auto fahre. Ich habe lange nicht mal eines besessen. Wo das also herkommt, ist mir echt ein Rätsel.

Für mich spricht das aber unbedingt für den Komfort, für die Fahreigenschaften, für die Sicherheit der Liegeräder und für die erledigten Hausaufgaben der Liegeradbauer – für die Vertrautheit mit diesen Fahrzeugen und das Vertrauen in sie.

Vertrautes Gefühl

Diesen Reflex habe ich übrigens auf Ein- und Mehrspurern. Also im Test sowohl auf dem Einspur-Liegerad von Toxy als auch auf den Trikes von Azub, ICE, Hase Bikes und HP Velotechnik. Bei Trikes ist er allerdings leicht stärker ausgeprägt. Auch wieder kein Wunder. Denn mit ihren drei Rädern stehen sie fest auf dem Boden. Man muss sich nicht mit Balance beschäftigen.

Ich führe das aber auch auf den liegeradtypischen Sitz zurück, in dem man es sich halb geschützt zwischen den Rädern rücken- und gesäßschonend bequem machen kann und von dem aus man mit entspannt aufrechtem Kopf eine hervorragend freie Sicht nach vorne hat. Die Sitze sind entweder Sportwagen-ähnlich als Schalensitze aus Carbon gebaut – dann meist wenig belüftet – oder als Netzsitz.

Liegen lernen leicht gemacht

Sehr gute Sitze sind hochwertig gepolstert und bieten sicheren Seitenhalt für rasante Kurvenfahrten. Denn das ist einer der Punkte, an die man sich erst gewöhnen muss: dass man sich in die Kurven legen muss. Beim Trike aktiv im Sitz, beim Einspurer mit dem Rad – das ist ähnlicher zum Aufrechtrad.

Gewöhnungsbedürftig ist auch das Losfahren auf Einspurliegern. Den Stützfuß an das recht hohe Pedal zu heben, kostet zunächst Überwindung wegen der Angst, das Gleichgewicht zu verlieren. Wer einen etwas größeren Gang einlegt und mit dem anderen Fuß gleich Schwung erzeugt (Pedal am Druckpunkt),

Liegeradfahrer im Porträt

Lieber im Liegen



Liegeradfahrer gelten oft als Exoten, wenn nicht gar Sonderlinge. Dabei ist die Szene der Liegeradfans eine sehr durchmischte. Bei uns kommen Menschen zu Wort, die mit dem Liegerad reisen oder ihren Alltag meistern.

SITZ PROBLEME?



*24 sportive Sättel von
22 bis 149,95 Euro im
Vergleichstext*



Wohlgefühl jenseits der Komfortzone

Extremschwimmer und Radfahrer
André Wiersig im Interview

Die D-Routen

AUF FERN- RADWEGEN ZUHAUSE



Elchtest

Mann, sind die dick, Mann!



Holiday on Ice mal anders: Mit dem Fatbike von Hütte zu Hütte in Schwedisch Lapland

Powder! Feinster Pulverschnee! Beinahe knietief und so staubtrocken, wie wir ihn in den Alpen den ganzen Winter über herbeigesehnt hatten! Mit fetten Latten unter den Sohlen würden wir jetzt schreien vor Glück. Doch wir bleiben stumm. Starren auf die endlose Schneewüste und die Bergketten vor uns. Umklammern mit unseren dicken Handschuhen die Lenkergriffe. Versuchen in den klobigen Bergschuhen die kalten Zehen zu bewegen.

Ziehen die Mütze unter dem Helm noch weiter über die Ohren, um diese vor dem schneidenden Wind zu schützen. Gefühlte zehn Minuten stehen wir so da. Classe versucht, auf der Karte zu erkennen, an welchem Joch wir gestrandet sind. Dann durchbricht ausgerechnet Jaakko die Stille, unser Kumpel aus Finnland, dem Land der Schweiger: „Wir taufen die Tour Pain in the Ass“, schlägt er vor, ohne eine Miene zu verziehen. Weder

Classe noch ich widersprechen. Dann geben wir unseren Fatbikes einen Ruck und stoßen sie nach vorn. Weiter, immer weiter.

Erst vorgestern war ich in Kiruna, der größten Stadt im schwedischen Teil Lapplands, aufgeschlagen. Claes-Jörgen Pohl, den alle nur Classe nennen, hatte mich am Flughafen aufgelesen. Die Falten im Gesicht des Wildnis-Guides und Outdoor-Trainers waren beinahe so tief wie die Spalten der Gletscher, von denen es hier reichlich gibt. Während wir zuerst an der monströsen Eisenerz-Mine vorbeifuhren, für die Kiruna bekannt ist, und später an zugefrorenen Seen, auf denen Fischer vor ihren Eislöchern hockten, erklärte mir Classe seinen Plan: Drei Tage und zwei Nächte mit dem Fatbike von Hütte zu Hütte ziehen. Dabei die „Pisten“ der Schneemobil-Piloten und Querfeldein-Langläufer als Track nutzen. Auf einem Rundkurs, der im kleinen Skigebiet von Björkliden beginnt und in Abisko, dem Startpunkt des berühmten Kungleden-Treks, endet. Tief hinein in die Berge, ins Backcountry der letzten großen Wildnis Europas. Alle Ausrüstung am Mann, inklusive Schlafsack, Essen, Thermoskanne, Ersatzschlauch und Werkzeug. Kilometer: unbekannt. Höhenmeter: unbekannt.



FOTOS: GÜNTER KAST

Oh, wie schön wäre es, wenn wir jetzt Hunde hätten, die statt des Schlittens unsere Fatbikes zögen!