

ROADBIKE



**HERZ-
MUSKEL-
ENTZÜNDUNG**

Die unterschätzte Gefahr – So erkennst du die Symptome

FITNESS

Profi-Tipps fürs Indoor-Training: Basics, Ernährung & Workouts

Kaffee & Radsport

Warum beides so gut zusammenpasst

NEUHEITEN

von Assos, Factor, Garmin, Rotor, Standert, Specialized u. v. m.

Mehr Spaß bei jedem Wetter

GÜNSTIGE GRAVEL- BIKES

IM TEST: Starke Alu-Allrounder ab 1700 Euro von Bombtrack, Cube, Canyon, Rose, Giant und Megamo



Sonne satt

Algarve – das perfekte Winterziel für Radsportler

Bekleidung

Warm bleiben: Darauf kommt's an

Deutschland: 8,50 €
Österreich: 9,40 € / Schweiz: 13,60 CHF,
Belgien: 9,80 € / Luxemburg: 9,80 €,
Niederlande: 9,80 € / Italien: 11,50 €,
Finnland: 11,90 € / Slowenien: 11,50 €



TEST:
Cervélo R5
– das leichteste Serienrennrad der Welt?



Create Speed.



Teammachine R 01



Teammachine SLR 01



Roadmachine 01

BMC

BMC-Switzerland.com



Alexander Walz,
Chefredakteur

Alles Gravel?

Die Erkenntnis ist nicht neu: Gravelbikes haben dem Fahrradmarkt einen ordentlichen Schub verpasst.

Ob als schicke Alltags- und Pendlerräder, als Partner für kleine und große Abenteuer oder als Rennräder für alles – Schotter-Renner sind schwer beliebt. Auch unter ROADBIKE-Leserinnen und -Lesern: 50 Prozent gaben bei unserer letzten Befragung an, ein Gravelbike zu besitzen, weitere 25 Prozent denken über dessen Anschaffung nach. So überrascht es kaum, dass im Jahr 2024 mehr Gravelbikes als Rennräder in Deutschland verkauft wurden. Klar, dass auch wir diese Radkategorie nicht aus den Augen verlieren, zumal viele Rennrad-Neueinsteiger den Weg über das etwas zugänglichere Gravelbike gewählt haben. Ob als Einstiegsdroge in die Welt des sportlichen Radfahrens, ob als Erst- oder Zweitrad. Gravelbikes sind überall. Auch in dieser Ausgabe: in den Neuheiten, im großen Vergleich ab S. 32 oder als Einzeltest auf S. 66. Wie seht ihr das? Gut so? Oder interessiert euch das Thema weniger? Lasst es uns wissen, damit wir ROADBIKE künftig noch besser auf eure Wünsche abstimmen können. Schreibt uns eure Meinung an: leserservice@roadbike.de



Hinter den Kulissen: zur aktuellen Ausgabe



Ganz nah dran

Bei Profiradrennen kommt man nah heran an die Stars – keine Eintrittsgelder, wenig Barrieren, selten Berührungängste. Beim Frauenprofirennen in Stuttgart schaute sich Redakteur Moritz Pfeiffer die Rennmaschinen genauer an (siehe Seite 12), Sohn Mattis bestaunte Kasia Niewiadoma, Liane Lippert und Co.



Ganz schön platt

Tubeless und TPU waren gestern! Die Zukunft in Sachen Reifenfüllung gehört nachwachsenden Rohstoffen. Das haben wir jüngst auf einer Gravelbike-Runde bei Girona erlebt. Als die Dichtmilch nicht dichtete und der Notfallschlauch nicht rettete, brachte eine satte Portion Moos die Carbon-Felge heile nach Hause.

ROADBIKE

aufs Tablet oder Smartphone: Die Einzelausgabe gibt's für 5,99 €, das Jahresabo (zehn Ausgaben) für 49,99 €. Print-Abonnenten bekommen eine Ausgabe schon für 1,19 €, im zusätzlichen digitalen Abo kosten zehn Ausgaben nur 11,90 €. Eine Leseprobe im Abo-Shop gibt's gratis. ►► www.roadbike.de/digital

Besucht uns auch online auf bike-x.de und folgt uns unter:



bike-x.de/rb-podcast



@roadbike.magazin



@roadbike-faszinationrennrad



@RoadBIKE.magazin

Code scannen und Abo-Shop besuchen:



Inhalt

11-12/2025



52



42



60



32

Für alles zu haben:
erschwingliche Gravelbikes mit
Alu-Rahmen – zuverlässige Be-
gleiter im Alltag, auf Reisen und
bei schnellen Schottertouren.

Räder & Teile im Test

Teststrecke

94

Intro

12 | Tech-Check

Räder und Material der Profi-Frauen beim Women's Cycling Grand Prix.

14 | Top Ten

Die besten Upgrades für den Trainingskeller beim Rollefahren.

16 | Proteste bei der Vuelta

Ausschreitungen bei der Spanien-Rundfahrt gefährden Fans und Fahrer.

18 | Sea Otter Europe

ROADBIKE hat sich auf dem Bike-Festival in Spanien umgesehen.

Test & Technik

24 | Neuheiten

Garmin komplettiert sein Radcomputer-Angebot. Plus: neue Rennräder, Zubehör und Bekleidung.

32 | Allround-Gravelbikes

Sechs Alu-Graveller zu Preisen von 1700 bis 2100 Euro im Vergleichstest: robust, vielseitig und für alles zu haben.

60 | Räder im Einzeltest

Cervélo R5, Haro Rivette Carbon und Storck Grix.3 im ROADBIKE-Test.

74 | Im Test: 10 Druckreiniger

Die reinigen mit Nachdruck: 10 Modelle für weniger als 100 Euro im Vergleich.

94 | Teststrecke

Radcomputer von iGPSPORT im Praxistest. Dazu Bekleidung, Schuhe und jede Menge Zubehör im ROADBIKE-Check.

Ratgeber & Fitness

42 | Bekleidung für Herbst und Winter

So bleibst du warm und trocken. Plus: Unterhemden und Socken für die kalte Jahreszeit im Test.

52 | Indoor-Training

Der Formaufbau für 2026 beginnt jetzt. Worauf du beim Rollentraining achten musst, erklärt ein Coach vom Radlabor.

68 | Herzmuskelentzündung

Die unterschätzte Gefahr. Wie du Vorzeichen richtig erkennen und Risiken minimieren kannst.

80 | Kaffee und Radsport

Heiße Liebe: Warum Rennrad und Kaffee untrennbar zusammengehören. Und: Kaffee-Mythen auf dem Prüfstand.

88 | Werkstatt

Für Selberschrauber: Wir zeigen wichtiges Werkzeug, das in keiner Hobby-Fahrradwerkstatt fehlen sollte.

Reise & Reportage

48 | Reise zum Nordkap

Bikepacking-Abenteuer in den hohen Norden. Am Start beim Northcape4000.

100 | Portugal

Im Frühling, Herbst und Winter ein Paradies für Rennradfahrer: die Algarve im Süden Portugals.

ALU-GRAVELBIKES Seite 32

Bombtrack	Hook AL
Canyon	Grizl AL 7
Cube	Nuroad SLX
Giant	Revolt 0
Megamo	Jakar 20
Rose	Backroad AL

WINTERBEKLEIDUNG Seite 42

Assos	Skin Layer P1 / Fugu Socks
Cube	Baselayer Race Be Warm / Be Warm Socks
Gonso	Base Shirt LS M
Gorewear	WS Basel. Thermo / Shield WS Socks
Löffler	Shirt Transtex Light / Transtex Mid Socks
Q36.5	Baselayer 4 Plus / Super Termico Socks
Santini	Next 2 Skin Baselayer / Wool Socks
Specialized	Seamless Roll Neck / Merino Socks

EINZELTEST Seite 60

Cervélo	R5
Haro	Rivette Carbon EP Edition
Storck	Grix.3

DRUCKREINIGER Seite 74

Black + Decker	BXPW1400E
Bosch	EasyAquatak 120
Einhell	Hochdruckreiniger TC-HP 130
Fuxtec	FX-HDR1400
Ixes	IX-PRC1400
Kärcher	K 2 Power Control
Nilfisk	Core 125
Parkside	PHDS 110 B2 Silent
Scheppach	HPC 1400
Yard Force	EW U11B

TESTSTRECKE Seite 94

iGPSPORT	BiNavi (GPS-Computer)
Q36.5	Unique Pro (Rennradschuh)
Look	X-Track Power Dual (Leistungsmesspedale)
Shimano	RX6 (Gravel-Schuh)
Vredestein	Aventura Grezzo (Gravel-Reifen)
Novatec	R5 Pro Disc (Laufradsatz)
Decathlon	Energy Date Bars (Riegel)
Silca	Super Secret Chain Lube (Kettenwachs)
Evil Eye	TrailSense LST Vario (Radbrille)

Szene

6 | Rennradmomente

Bilder aus der Welt der Profis, die in Erinnerung bleiben.

22 | Community

RB-Leser Tobias Geißler war beim knüppelharten Race Across Germany am Start. Und erzählt, was er erlebt hat.

In jedem Heft

Pinboard	86
Leserpost	112
Vorschau/Impressum	113
Meinung	114

Titelfoto: Björn Hänszler Fahrer: Stephan Bareiß

T

Trotz verschärfter Sicherheitsmaßnahmen in Madrid geriet die Schlussetappe der Vuelta a España 2025 zu einer sportlichen Farce. Bei der Einfahrt auf die Schlussrunde in Spaniens Hauptstadt musste das Rennen wie auf den Etappen 11 und 16 einmal mehr aufgrund von propalästinensischen Protesten abgebrochen werden (siehe auch Kommentar auf S. 16). Selbst die obligatorische Siegerehrung im Anschluss musste entfallen. Und so improvisierten die Teams auf einem Hotelparkplatz in Madrid kurzerhand ihre eigene Podiumszeremonie: Auf Kühlboxen mit der Aufschrift „1, 2, 3“ und vor einer offiziellen Sponsorenwand wurden der Gesamtsieger Jonas Vingegaard (Mitte), der zweitplatzierte João Almeida und der Dritte Tom Pidcock wie auch die Sieger der Wertungstrikot gebührend gefeiert.





O

„Okay, das Montagefett für Linksgewinde – das muss doch hier irgendwo sein...“ Ob sich die Mechaniker von UAE Team Emirates-XRG einen klassischen Werkstatt-Lehrlingsscherz mit Tadej Pogacar erlaubt haben? Zumindest wirkt der Slowene hier etwas ratlos in Vorbereitung auf seine Trainingsausfahrt im kanadischen Québec. Auch sportlich lief es für den Superstar bei den beiden kanadischen Eintagesrennen in Québec und Montréal eher durchwachsen. Zunächst verpuffte seine Attacke im Finale von Québec, der Slowene kam nur auf Rang 29. Zwei Tage später überließ der 27-Jährige seinem Edelhelfer Brandon McNulty den Sieg. Falls es tatsächlich die Nachwirkungen eines schlechten Scherzes waren: Macht nix, Tadej – jeder Schrauber hat mal klein angefangen. Tipps zum Umgang mit Werkzeug & Co. findest du bei uns ab Seite 88 ...



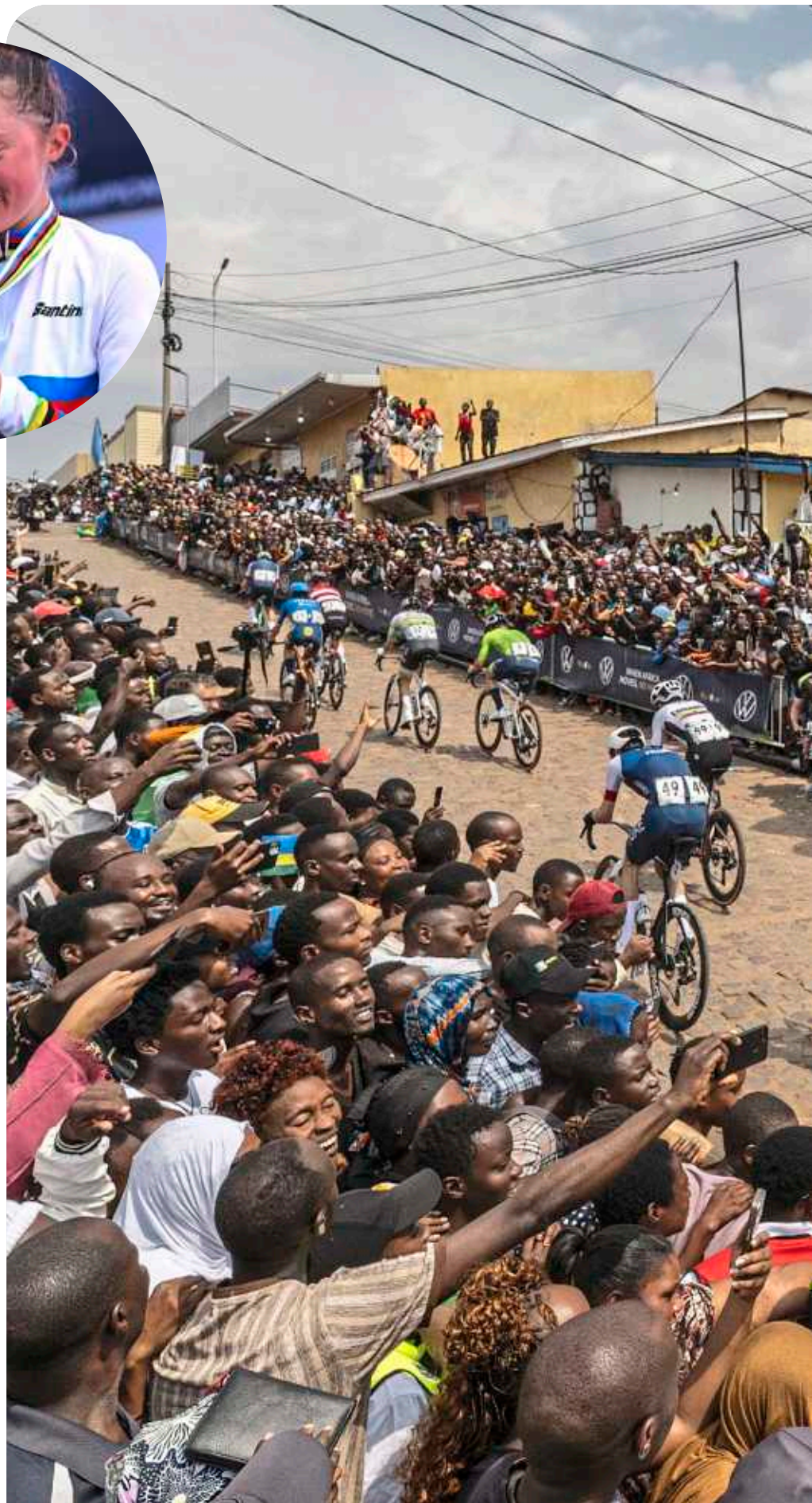
📷 Getty Images: Szymon Gruchalski
📍 Québec, Kanada





E

Erstmals fand 2025 eine Straßen-WM in Afrika statt. Angesichts der Menschenmassen, der Begeisterung, der fröhlichen Atmosphäre stellt sich die Frage: Warum erst so spät? Solche Events außerhalb der europäischen Bubble sind wichtig, wenn der Radsport noch internationaler, vielfältiger, erfolgreicher werden will. Denn aktuell, das muss man konstatieren, dominiert nach wie vor der Geburtskontinent des Radsports: 31 von 39 vergebenen WM-Medaillen gingen an Sportlerinnen und Sportler aus Europa. Eine Ausnahme war die Kanadierin Magdeleine Vallieres, die sensationell das Frauenrennen gewann und dabei Stars wie Vollering, Niewiadoma, Reusser, Ferrand-Prévo und Co. keine Chance ließ. Auf dem Podium schaute sich die 24-Jährige ihre Goldmedaille erst mal ganz genau an, um das Erreichte zu realisieren.



📍 Kigali, Ruanda
 📷 Getty Images: David Ramos,
 Dario Belingheri





Caroline Andersson

Liv Enviliv

Giant-Tochter Liv ist nach wie vor die einzige Radmarke ausschließlich für Frauen. Und natürlich sponsert die ein Frauen-Profitteam: Liv Alula Jayco. Die Schwedin Caroline Andersson sprintete in Stuttgart auf dem Aero-Renner Enviliv auf Platz neun. Ab 2999 Euro gibt's die Maschine auch für Fahrerinnen ohne Profivertrag zu kaufen.

Tech-Check



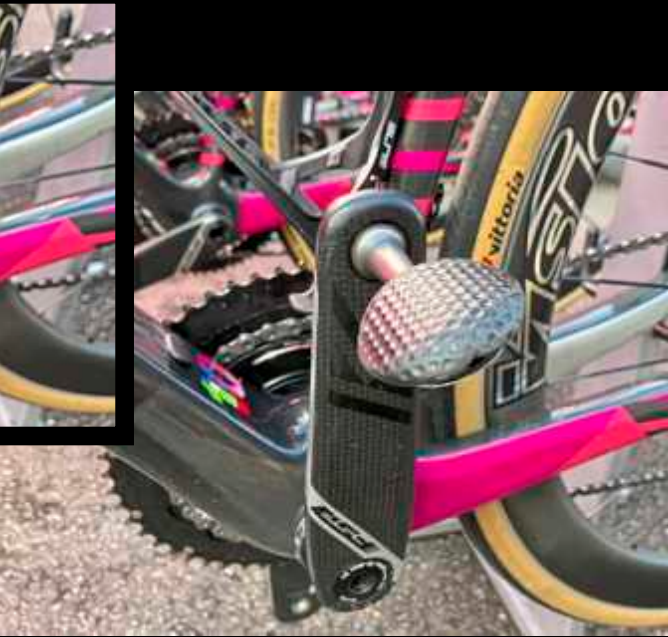
Sram Kettenblatt

Ex-Weltmeisterin Elisa Balsamo (Team Lidl-Trek) setzt auf eine Kettenblattabstufung von 52/39, am Ersatzrad von Kasia Niewiadoma (Canyon-Sram-Zondacrypto) erspähten wir „nur“ 50/37. Zulässig ist bald womöglich keins von beidem mehr – wenn die UCI Ernst macht und die maximale Entfaltung auf 10,46 Meter festlegt (siehe Seite 14).

Welches Material fahren die Frauen? Wir haben uns beim Women's Cycling Grand Prix in Stuttgart umgesehen.



*Noch mehr Bilder und technische Details der Frauen-Profierräder findet ihr unter www.bike-x.de/materialcheck



Wahoo Speedplay Aero

Einen beidseitigen Einstieg bietet bei Rennradpedalen nur die 2019 von Wahoo aufgekaufte Marke Speedplay. Eigentlich. Denn beim Team EF Education-Oatly verzichtet frau auf diese Möglichkeit und nutzt lieber die Aero-Ausführung. Die kommt mit einer Verkleidung im Golfball-Look, die nahtlos mit den Pedalplatten abschließt und so wertvolle Sekunden sparen soll. Nachahmer können die Pedale für 280 Euro erwerben.



Titan Racing Valerian

Das britische Team DAS-Hutchinson setzt auf Räder der bei uns kaum bekannten südafrikanischen Marke Titan Racing. Attraktiv: der Preis. Das Valerian Carbon kostet umgerechnet unter 2000 Euro. Klassiker: Teamfahrerin Ruby Oakes notierte sich neuralgische Punkte des Rennens auf dem Vorbau.



FSA K-Force Team

Das Team Lotto Ladies startet mit Rädern von Orbea – Modell Orca Aero, erhältlich ab 3999 Euro. Der Shimano Dura-Ace Di2-Antrieb wird modifiziert mit einer FSA K-Force-Team-Kurbel mit Power2Max-Leistungsmesser (1449 Euro).



30 mm Tubeless

Die Zeiten von schmalen, aufgeklebten Schlauchreifen sind auch im Profiradsport vorbei. Tubeless-Pneus in 30 Millimeter Breite sind derzeit der Standard. Das Team Liv Alula Jayco setzt auf die neuen Cadex Aero-Pneus mit Baumwollkarkasse (99,90 Euro/Stück), Lidl-Trek rollt auf Pirellis P Zero Race RS TLR (91,90 Euro/Stück).



Kasia Niewiadoma

Canyon Aeroad CFR

Die Tour de France-Dritte Kasia Niewiadoma fährt ein Canyon Aeroad in Rahmengröße XS – erhältlich ab 4499 Euro. Die MyCanyon-Sonderlackierung gibt's erst ab der teuren CFR-Version. Die Zipp 353 NSW-Laufräder kommen mit neuem AXS-Luftdrucksensor und Schwalbe Klik-Valve-Ventilen.



SRAM

VERSUS

UCI

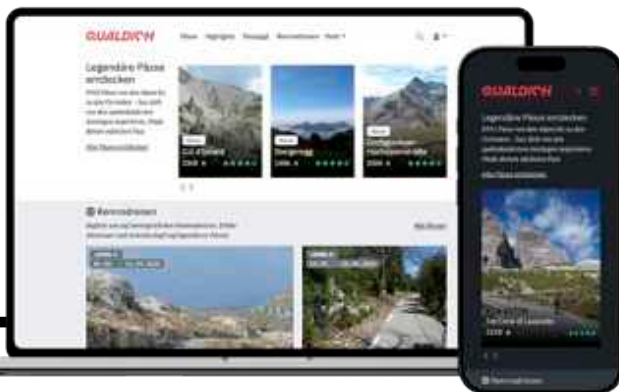
Entfaltung

SRAM GEHT JURISTISCH GEGEN UCI VOR.

Die von der UCI in den Raum gestellten Regeländerungen stoßen in der Radindustrie auf wenig Gegenliebe. Nachdem zunächst Swiss Side in einem offenen Brief gegen die Begrenzung der Laufradfelgenhöhe auf 65 Millimeter protestiert hat, wehrt sich Sram nun juristisch gegen die geplante Begrenzung der Entfaltung auf 10,46 Meter im schwersten Gang. Shimanos 54×11-Übersetzung wäre demzufolge zulässig, Srams 52×10, aber auch 50×10 wären zu groß. Sram sieht sich benachteiligt – schon vor der ersten Testphase der Übersetzungsbeschränkung bei der Tour of Guangxi sei ein erheblicher Imageschaden entstanden, so die US-Amerikaner. Ein konstruktiver Dialog mit der UCI sei nicht möglich gewesen (was auch Swiss Side bemängelte), deshalb bliebe laut Sram nur der Rechtsweg: Ein Antrag auf einstweilige Verfügung soll die Testphase verhindern, zudem reichte die US-Marke eine Beschwerde bei der belgischen Wettbewerbsbehörde BCA ein und schrieb ebenfalls einen offenen Brief. Bei Redaktionsschluss gab es noch keine Entscheidung – bei der ebenfalls kritisierten Regulierung der Lenkerbreiten rüde die UCI zwischenzeitlich aber zurück.

NEUES DESIGN FÜR QUÄLDICH

Pünktlich zu seinem 25-jährigen Jubiläum startet das bekannte Pässelexikon Quäldich nach eigener Darstellung in eine neue Ära: Das Portal – zugleich ein großer Anbieter von internationalen Rennradreisen – bietet ab sofort ein neues Design und eine verbesserte Nutzerführung, responsiv für alle Bildschirmgrößen und Geräte. Der Inhalt wird aufgeräumt und mit großzügigem und bildlastigem Layout präsentiert – für mehr Struktur, Klarheit und Emotionalität. Zudem gibt es einen Dark Mode. Noch für dieses Jahr ist zudem der Launch einer Quäldich-App für iOS und Android geplant. Gründer Jan Sahner verspricht, Quäldich kontinuierlich weiterzuentwickeln.

**TOP 10**

DER

WIRKLICH SINNVOLLEN PAIN-CAVE-UPGRADES

1. Riesig: Egal ob Zwift, MyWhoosh oder Rouvy – es geht doch nichts über einen 120-Zoll-Ultra-HD-Fernseher.

2. Underground:

Fliesenboden, was sonst? Mit integriertem Abfluss inkl. Rohrleitung zur großen Blut-, Schweiß- und Tränenzisterne.



3. Beat: Für die Motivations-Mucke braucht es raumhohe Super-Bass-Boxen. Nebeneffekt: übertönt nerviges Kindergeschrei.

4. Flüssignahrung: Rollentraining erfordert ständige Flüssigkeitszufuhr – kein Problem dank der gekühlten Iso-Zapfanlage mit angeschlossenen 50-Liter-Fässchen.

5. Stürmisch: Als Fahrtwind-Ersatz empfehlen wir den Zwei-Meter-Standventilator Modell „Orkan 3001“.

6. Zugriff: Auf jeden Fall in Reichweite zu platzieren: ein Handtuchspender. Gleich daneben öffnet sich ein Schacht direkt in die Waschküche.

7. Podest: Falls du wider Erwarten doch mal ein Zwift-Rennen gewinnst, solltest du natürlich ein Siegerpodest griffbereit haben. Und kalten Sekt.

8. Alles Gute kommt von oben: Mit der Sprinkleranlage „Monsun 4000“ simulierst du auch die härtesten Wetterbedingungen.

9. Knete: Ein Massageautomat wälkt die ermatteten Muskeln ordentlich durch, das Laktat muss ja schließlich irgendwie wieder raus.

10. Regeneration: Nach der Rolle ist vor der Rolle – und dank der Eistonne bist du schnell wieder startklar für die nächsten Intervalle.

1. Universelles Schmier- und Pflegemittel auch für unterwegs: Bike LM 40 Multifunktionspray.
2. Glänzendes Wellnessprogramm: mit LIQUI MOLYs Bike Cleaner ein Kinderspiel.
3. Ein echter Spezialist gegen Reibung und Verschleiß: Bike Keramik-Kettenspray.



1.

Optimal gepflegt über
den Asphalt gleiten:
mit den speziellen BIKE-
Produkten von LIQUI MOLY.

2.

3.

HÄTTE, HÄTTE, FAHRRADKETTE? LIQUI MOLY WEISS RAD!

Spaß macht eine Rennradausfahrt nur, wenn man sich zu 100 Prozent aufs Material verlassen kann und die Technik jederzeit funktioniert, wie sie soll. LIQUI MOLY zeigt, wie sich das durch regelmäßige Pflege und Schmierung sicherstellen lässt.

Straßenschmutz, Schlamm, Staub und Blätter lassen sich schnell und einfach mit dem **Bike Cleaner** entfernen. Das Fahrrad einfach einsprühen und nach kurzer Einwirkzeit gründlich mit Wasser abspülen, fertig. Danach mit einem sauberen Tuch gut abtrocknen und Scheibenbremsen und Fahrradkette noch ein paar Sprüher **Bike Bremsen- und Kettenreiniger** gönnen, um ölige und fettige Verschmutzungen zu entfernen.

Wenn das Fahrrad sauber und trocken ist, kann der Rahmen mit dem **Bike Detailer** verwöhnt werden. Er entfernt etwaigen Restschmutz sowie Wasserflecken und verleiht dem Rad einen schönen Glanz. Zusätzlich versiegelt er den Lack über mehrere Wochen, reduziert die Neuanhaftung von Schmutz und bietet ausgezeichneten Wasserabperleffekt sowie Schutz vor Umwelteinflüssen. Um leichte Kratzer im Lack auszugleichen, empfiehlt sich das **Bike Glanzsprühwachs**.

Zu guter Letzt muss die entfettete Fahrradkette geschmiert werden, damit sie optimal läuft und vor Verschleiß und Rost geschützt ist. Welches Mittel sich hier am besten eignet, hängt vom Einsatzzweck und den persönlichen Präferenzen ab: Das **Bike Kettenöl Wet Lube** eignet sich besonders für feuchtes, schmutziges Terrain, das **Bike Kettenöl Dry Lube** für trockene, staubige Bedingungen.

Das **Bike Kettenspray** hat sich als universelle Langzeitschmierung für alle Witterungsverhältnisse bewährt. Ein Spezialist ist das **Bike Keramik-Kettenspray**, das aufgrund seiner keramischen Hochleistungsadditive Reibung und Verschleiß an Kette und Kassette besonders gut verhindert. Auch andere bewegliche Teile müssen immer wieder geschmiert werden. Als universelles Schmier- und Pflegemittel sorgt hier das **Bike LM 40 Multifunktionspray** dafür, dass alles optimal gepflegt ist und quietschfrei funktioniert.

Und geht dem Fahrrad trotz optimaler Pflege unterwegs mal die Luft aus, hat LIQUI MOLY auch hier den passenden Problemlöser parat: Das **Bike Tyre Fix** ist die praktische Ersthilfe, um platte Reifen ohne Ausbau abdichten zu können und sicher nach Hause zu kommen.

Mit dieser speziell entwickelten, hochwertigen BIKE-Linie beweist der schwäbische Hersteller von Motorölen, Additiven, Service- und Pflegeprodukten eindrucksvoll, dass er auch Zweirad aus dem Effeff beherrscht. Lust, ebenfalls bestens gepflegt in die Pedale zu treten? Die LIQUI MOLY-Fahrradprodukte erhalten Sie online und nahezu flächendeckend im gut sortierten Zweiradfachhandel.

Mehr Infos unter
liqui-moly.com





Keine Politik?

Schwere Proteste prägten die Spanienrundfahrt. Und werfen Fragen auf.

TEXT | MORITZ PFEIFFER

Eigentlich haben wir in der Redaktion einen Konsens: keine politischen Themen im Heft. Wir sind kein Nachrichtenmagazin, sondern behandeln ein spitzes Thema für eine spitze Zielgruppe. Und die sucht bei uns womöglich gerade Ablenkung von den großen Fragen der Weltpolitik. Ausnahmen bilden Themen rund um Mobilität, Verkehrsinfrastruktur, Lieferketten und Preisentwicklung, über die wir immer wieder berichten.

Wie aber damit umgehen, wenn das Politische mit Macht in den Radsport drängt und nach einer Positionierung verlangt? Es ist nicht grundsätzlich neu, dass die Bühne des Radsports für die Verbreitung politischer Botschaften ausgenutzt wird. Gerade bei der Tour de France wurde schon häufig medienwirksam demonstriert. Die Pro-Palästina-Proteste bei der Spanien-Rundfahrt 2025 erreichten jedoch eine neue Dimension. Entzündet hatten sie sich an der Präsenz des Teams Israel-Premier-Tech, das stellvertretend für die israelische Kriegsführung in Gaza kritisiert wurde.

Ob es sinnvoll ist, ein international besetztes Radsportteam wegen seines Namens und seiner Herkunft pauschal zur Zielscheibe zu machen, sei dahingestellt. Die Erscheinungsformen des Protests schossen aber zweifellos über das Ziel hinaus: Drei Wochen lang steigerten sich die

Proteste, beeinflussten massiv das sportliche Geschehen und gefährdeten vor allem die Sicherheit der Fahrer, der Fans und des gesamten Vuelta-Trosses. Trauriger Tiefpunkt: Die Schlussetappe wurde nach Straßenschlachten zwischen Polizisten und Demonstranten abgebrochen, die finale Siegerehrung gleich ganz abgesagt.

Zurück bleiben Fragen: Ist es angemessen, Menschen an der Ausübung ihres Berufs zu hindern? Rechtfertigt ein Zweck – egal wie nobel er sein mag – alle Mittel?

Nutzen die Proteste dem jeweiligen Anliegen? Müsste der Protest, der einen Genozid in Gaza anprangert, nicht ebenso deutlich vernehmbar den Genozid verurteilen, den Hamas und Co. an Jüdinnen und Juden verüben wollen, was sie immer wieder versuchen – nicht zuletzt beim Terrorangriff der Hamas vom 7. Oktober 2023, dem Auslöser des aktuellen Gaza-Krieges?

Bleibt die Frage, wie wir bei ROADBIKE mit Politik im Radsport umgehen? Auch auf die Gefahr hin, als naiv zu gelten: Wir würden uns gerne auf unsere Kernthemen – rund um den Radsport – beschränken.



Israelkritik oder Antisemitismus? Bei der Spanien-Rundfahrt waren die Übergänge fließend.



Straßenschlacht: Für Vuelta-Sieger Jonas Vingegaard gab es keine Siegerehrung.



SALZBURGER
LAND

DAFÜR
LEBEN WIR.

FÜR DIE MAGIE DES AUGENBLICKS.

WWW.SALZBURGERLAND.COM | #SALZBURGERLAND



AUFGESPÜRT

Variable Laufradtasche Aus eins mach zwei: In Kooperation mit Polartec präsentiert Fulcrum eine neue, wasserdichte Laufradtasche, die sich mit wenigen Handgriffen zum Duffle Bag umfunktionieren lässt. **Schickes Gravelbike** Pünktlich zum Start des Festivals stellte die spanische Marke BH Bikes das neue GravelX Alu vor. Wir konnten das Gravelbike bereits testen: bike-x.de/bh-gravelx **Farbenfrohe Radhemden** Die Marke Pamera zeigte auf dem Festival bunte, in Barcelona genähte Radsportheimden. Die legeren Shirts aus Funktionsstoff mit Knopfleiste und Rückentaschen gibt's im Webshop für 84 Euro. pameraclottingshop.com

SEA OTTER EUROPE

Neuheiten, Promis und jede Menge Action: Wir haben das Radsport-Festival in Girona besucht.

Großes Stelldichein in Europas Radsport-Hauptstadt: Bereits zum 8. Mal fand im September das Sea Otter Europe Festival statt. Mit mehr als 70000 Besucher:innen stellte das stetig wachsende Event dabei einen neuen Rekord auf. Interessant: Von Canyon und Cube über Focus und Supernova bis Vaude waren auch viele deutsche Marken in Spanien dabei. Besondere Highlights waren die vielen Rides und Rennen im Rahmenprogramm. Und natürlich das ganz besondere Flair Gironas.

„EINE SPANNENDE SHOW MIT VIELEN MARKEN UND PRALLEM PROGRAMM. DIE REISE LOHNT SICH, VOR ALLEM IN KOMBINATION MIT EINER RADSPORT-WOCHE IN GIRONA.“

Felix Krakow, Redakteur



TREFFEN DER STARS

Unter die zahllosen Gäste des Fahrradfestivals mischten sich auch so manche Promis und Profis aus der Welt des Radsports. Etwa der vom Motorradrennfahrer zum Radprofi umgeschulte Aleix Espargaró vom Team Lidl-Trek oder Ex-Rennradprofi Romain Bardet, der im UCI-Gravel-Rennen den 5. Platz belegte. Auch der spanische Volksheld und fünffache Tour-Sieger Miguel Indurain war vor Ort.



VON FRAUEN FÜR FRAUEN Apropos Spanien: Dort steigt im Frühjahr auch wieder das beliebte MyCyclingCamp Women only. Vom 25. April bis 2. Mai 2026 flitzen die Teilnehmerinnen auf ihren Rennrädern über die traumhaften Küstenstraßen Andalusiens. Schnell sein lohnt sich: Wer bis Ende Oktober bucht, kann sich den Super-Early-Bird-Rabatt sichern.

Wo? Novo Sancti Petri, Andalusien
Anmeldung: mycyclingcamp.com

GRAVEL BIKE

SCHOTTER X STRASSE

21 SEITEN

Know-how

Laufräder, Reifen, Schaltungen, E-Gravelbikes – alles, was du dazu wissen musst

JETZT NEU!

| Staub & Schotter Szene-News | Schotter-Check, Ausrüstung im Praxistest | Neuheiten Bikes & Zubehör

Test 12 Bikes für jeden Geschmack ■ 13 Tubeless-Dichtmittel ■ 10 Sport-BHs
Reise Dolomiten ■ Nordspanien **Community** Tuscany Trail ■ Wörthersee Gravel
■ Porträt Sebastian Breuer **Events** Evertve Graveltour ■ Veranstaltungstipps

Jetzt online bestellen:

www.bike-x.de/gravelbike-bestellen



ICH FRAGE FÜR EINEN FREUND ...

Was du schon immer wissen wolltest, dich aber nie getraut hast zu fragen.

„Welches Junkfood schadet mir am wenigsten?“



Vermutlich haben wir alle schon mal so argumentiert: Ich bin viel Rennrad gefahren, also darf ich mich auch mit Pizza, Burger, Pommes, Döner und Co. belohnen. Ernährungswissenschaftlerin Julia Zichner sagt dazu: „Grundsätzlich sollte die Kalorienaufnahme quantitativ und qualitativ zu dem passen, was der Körper geleistet hat: Zwei Stunden lockeres GA1-Training rechtfertigen nicht per se ein XXL-Fastfood-Menü. Ich empfehle, in längeren Zeiträumen zu denken und ein Bewusstsein für die eigene Ernährung im Kontext des Trainings zu entwickeln. Sprich: Was habe ich im Verlauf einer Woche trainiert, was habe ich gegessen, wann fahre ich das nächste Mal? In größerem Kontext gedacht, spricht nichts gegen gelegentliches Junkfood – auch für den Kopf!“ Ein pauschales Junkfood-Ranking gibt es nicht, so Zichner: „Man kann nicht sagen, Burger ist immer schlechter als Döner oder andersherum. Es kommt immer auf die Zutaten und die Zubereitung an – eine frisch zubereitete Pizza ist etwas anderes als ein Tiefkühlprodukt mit Analogkäse. Wichtig: Man regeneriert besser, wenn schnell nach dem Sport Nährstoffe zugeführt werden. Fettiges Essen bleibt jedoch lange im Magen und fungiert folglich wie eine Bremse. Steht am Folgetag die nächste Einheit an, Fettreiches also besser vermeiden! Tipp: Hühnchenfleisch ist an sich für Sportler zu empfehlen (wenn man Fleisch isst) – der Hühnchen-/Geflügel-Spieß, etwa für den Döner, ist jedoch sehr fetthaltig, weil das Fleisch bei der Zubereitung sonst austrocknen würde. Hier also lieber zum Kalbs- oder vegetarischen Döner greifen.“



Ernährungswissenschaftlerin Julia Zichner fährt selbst Rennrad. Sie arbeitet am Olympiastützpunkt Sachsen und als selbstständige Beraterin. www.fooducation.de

TIPP 1: JUNKFOOD AUFPEPPEN

Klar gönnt man sich mal eine kleine kulinarische Sünde. Dann aber nicht noch Eis und Zupfkuchen obendrauf, sondern lieber Obst, Gemüse oder Salat.

TIPP 2: AUF QUALITÄT ACHTEN

Junkfood ist nicht gleich Junkfood: Sind naturbelassene, hochwertige Zutaten im Spiel, ist der negative Effekt von vermeintlichem Junkfood erheblich geringer – oder gar nicht mehr gegeben.

TIPP 3: DEM KÖRPERGEFÜHL VERTRAUEN

Der Körper entwickelt intuitiv Appetit auf die Dinge, die er am stärksten verbraucht hat. Die wenigsten haben nach einer langen Rennradtour Heißhunger auf fetttriefende Pommes...

Dich treibt ein anderes Thema um? Schreib uns unter: leserservice@roadbike.de, dein Name wird natürlich nicht veröffentlicht ...



Mehr Gravel

Unser Schwesternmagazin GRAVEL-BIKE erscheint ab 2026 4-mal pro Jahr! Die Verdoppelung der Frequenz trägt dem anhaltenden Gravel-Boom Rechnung – und versorgt Schotterfans mit noch mehr Reportagen, Szenereportagen, Tests und Technik. Auch im Abo. Die aktuelle Ausgabe gibt's unter www.bike-x.de/gravelbike-shop

x4

BALD SCHON IST WEIHNACHTEN

Und unser Weihnachtsgewinnspiel steht vor der Tür. Mitmachen lohnt sich, wie immer gibt es wertvolle Preise zu gewinnen. Ab 1. Dezember ist es so weit:

www.bike-x.de/weihnachtsgewinnspiel



ROADBIKE

Faszination Rennrad

Für alle, die
mehr wollen



2 Hefte

ROADBIKE LESEN

Nur

12,20 EURO ZAHLEN*

Extra

ABOPRÄMIE ZUR WAHL

Ideal

GRÖßERE PRÄMIEN-
AUSWAHL ONLINE



€ 5 Amazon.de-
Gutschein

1 3 4 9

oder

ROADBIKE

Sonderheft 01/24

»TEST-SPECIAL«

Kioskpreis 7,90 €

Ohne Zuzahlung

1 8 9 6



ROADBIKE E-PAPER UPGRADE

Jetzt zum Heftabo die E-Paper-Ausgabe schon
für nur 1,19 € (inkl. MwSt.) vergünstigt mitbestellen.
Mehr Infos unter www.roadbike.de/digital



Jetzt ROADBIKE abonnieren:

ROADBIKE.DE/TESTEN

oder telefonisch: 07816396654



Bestell-Nr. RB1PRM – 2 Ausgaben ROADBIKE
für zzt. nur 12,20 €* inkl. Versand – ggf. zzgl. des
jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer
Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG

Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

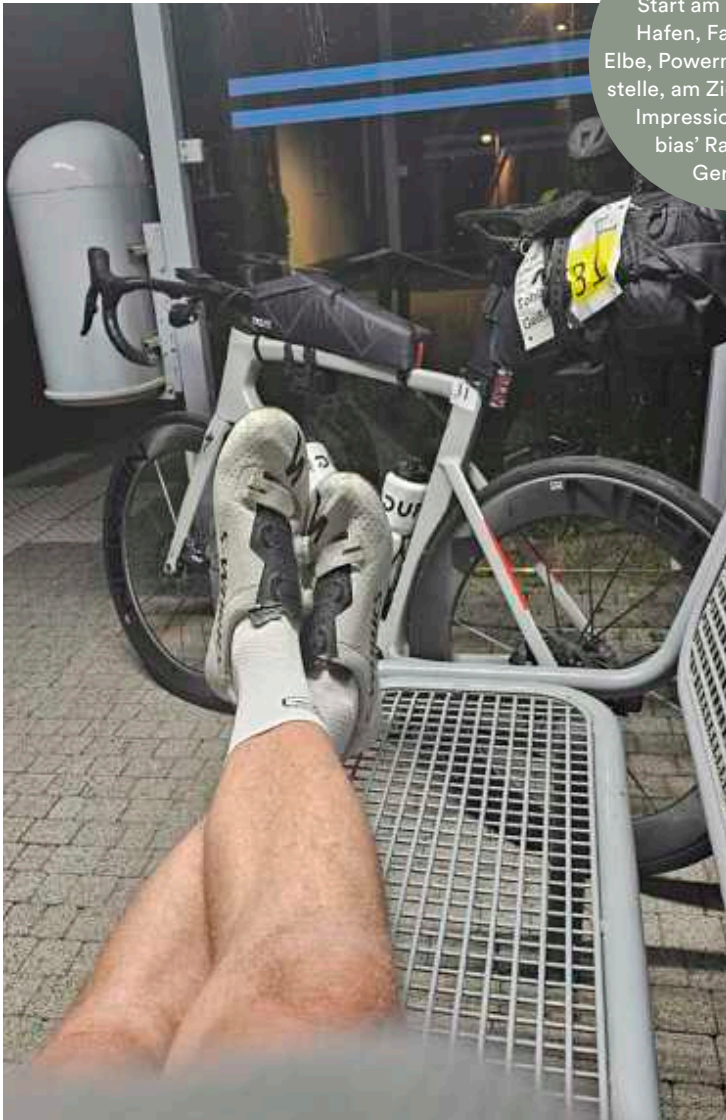
Community

RENNRAD ERLEBEN

Liebe Leserinnen und Leser, das hier ist eure Seite!
Schickt uns eure Geschichten, eure Fotos, eure Geheimtipps
rund ums Rennrad – alles, was auch die ROADBIKE-Community
interessieren könnte. Wir sind gespannt auf euer Feedback!
Zusendungen bitte an info@roadbike.de
Betreff: Community



Jeweils von links nach rechts:
Start am Flensburger Hafen, Fahrt über die Elbe, Powernap in Bushaltestelle, am Ziel in Garmisch. Impressionen von Tobias' Race Across Germany.



Mitgefahren: Race Across Germany

1100 Kilometer, 7500 Höhenmeter – das Race Across Germany bezeichnet sich als der „längste Radmarathon durch Deutschland“. ROADBIKE-Leser Tobias Geißler war im Juli 2025 dabei – und strampelte solo und unsupported von Flensburg nach Garmisch-Partenkirchen.



Instagram:
tobi_the_cyclist

Name: Tobias Geißler Alter: 48

Wohnort: Ichttershausen/Thüringen

Beruf: Mitarbeiter im Vertrieb

Räder: Specialized S-Works Venge

Flensburger Hafen, ein Julimorgen. Die Temperaturen sind angenehm, die Stimmung ruhig, fast ehrfürchtig. In meinem Kopf drehen sich die Gedanken im Kreis: Sind meine 7000 Trainingskilometer genug? Ist meine Ausrüstung vollständig? Bin ich wirklich bereit für 1100 Kilometer quer durch Deutschland – ohne Unterstützung? Punkt 7:30 Uhr schicken mich die Organisatoren unter dem Applaus einiger Schaulustiger auf die Reise. Das Abenteuer Race Across Germany beginnt! Mein Ziel: Ankommen innerhalb des Zeitlimits von 60 Stunden.

Die Strecke ist von Anfang an hügelig, führt meist über ruhige Nebenstraßen. Ich finde schnell meinen Rhythmus, lasse den Blick über die Felder im hohen Norden schweifen. Es läuft gut, der Wind schiebt von hinten, sodass ich mit durchschnittlich 35 km/h Richtung Süden fahre. Nach 249 Kilometern erreiche ich die erste Timestation in Lauenburg an der Elbe.

Weiter geht's durch die Lüneburger Heide. Die Landschaft ist abwechslungsreich, die Straßen sind ruhig. Ein traumhafter Sonnenuntergang schickt mich in die erste Nacht. Gegen 1:30 Uhr komme ich nach weiteren 220 Kilometern an der zweiten Station in Bilderlahe an. Dort haben Anwohner eine kleine Verpflegungsstation eingerichtet. Es wird gelacht, geplaudert, ich fülle meine Flaschen – was für ein wunderbarer, heutzutage leider viel zu seltener Moment.

Jetzt wird es ernst: Die Strecke von Bilderlahe nach Berka an der Werra ist der mit Abstand anspruchsvollste Abschnitt. 146 Kilometer, 20 Anstiege, insgesamt 1900 Höhenmeter. Es ist Nacht. Ich habe seit über 24 Stunden nicht geschlafen, sitze seit über 400 Kilometern im Rennradsattel. In den schnell-

len Abfahrten ist bei Nieselregen höchste Konzentration gefragt. Nur nicht stürzen!

Riegel und Gels kann ich nicht mehr sehen – ich verpflege mich an Tankstellen und Bäckereien. Weiter entlang der Werra, hinein in die Ausläufer der Rhön, über Fladungen bis nach Kitzingen. Dort befindet sich die vierte Timestation – nach weiteren 167 Kilometern. Ich bin müde, leer. In einer Bushaltestelle gönne ich mir nach 782 Kilometern am Stück den ersten Powernap: 20 Minuten Schlaf. Sie wirken Wunder, weswegen ich in der Folge bei Bedarf weitere kurze Schlafpausen einlege – insgesamt werden es vier.

Der nächste Abschnitt zur fünften Timestation in Mauren ist hart: 142 Kilometer, drückende Hitze, Gegenwind. Die Sonne brennt, die Beine werden immer schwerer, längeres Sitzen auf dem Rad ist kaum noch auszuhalten. Ich fahre viel im Wiegetritt, jeder Kilometer verlangt Willenskraft. Es ist wichtig, sich die lange Distanz in „kleinere“ Etappen aufzuteilen. Auch die vielen Nachrichten, die ich bei den Pausen lese und höre, motivieren mich – vielen Dank, vor allem an meine Eltern, meine Partnerin mit Alfred, meine Freunde sowie die Zweirad Böttner Radgruppe! Nach Mauren folgen 100 Kilometer zur Station in Moorenweis – leichter wird es nicht, die Müdigkeit ist ständiger Begleiter.

Dann sind es „nur“ noch 91 Kilometer bis zum Ziel in Garmisch-Partenkirchen. Ich habe Schmerzen in den Beinen, in Schultern, im Rücken – nichts tut nicht weh. Und doch: Ich will nicht aufgeben. Ich kann nicht mehr viel, aber ich kann noch weiterfahren! Kurz vor dem Ziel geht es noch einmal knapp 10 Kilometer über einen geschotterten Radweg.

Ich habe Angst, mir jetzt noch einen Platten zu holen, den ich vor lauter Müdigkeit nicht mehr flicken kann. Aber alles geht gut...

Nach 58 Stunden und 37 Minuten inklusive der vier Schlafpausen à 20 Minuten erreiche ich das Ziel. Ich bin völlig erschöpft, aber zugleich überwältigt vor Freude und Stolz.

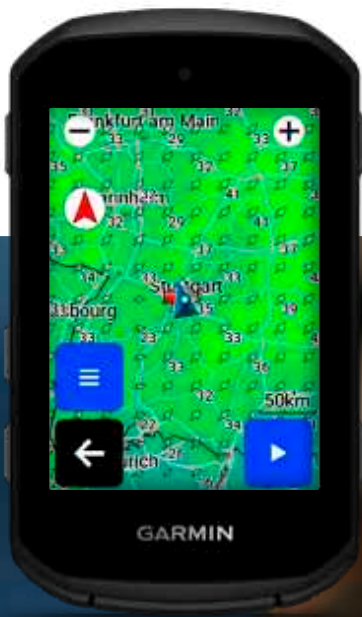
Im Ziel wartet bereits meine Partnerin mit Kind auf mich – sie in die Arme zu schließen, ist ein unvergesslicher Moment, den ich mir unterwegs immer wieder vorgestellt habe und der all die Strapazen fast vergessen lässt. Ich nehme die Finisher-Medaille und das begehrte Race Across Germany-Trikot aus den Händen des Orga-Teams entgegen. Gänsehaut. Erleichterung. Dankbarkeit.

Das Fazit ist positiv: Die Organisation war hervorragend, die vorgegebene Strecke wunderschön, das Wetter meist sehr gut. Es bleiben unvergessliche Eindrücke: die immer wieder wechselnde Landschaft, die kurzen Gespräche mit anderen Teilnehmern beim Überholen oder Überholtwerden, die Stille auf den leeren, einsamen Landstraßen in der Nacht, in denen man mit seinen Gedanken und dem leisen Surren des Rennrads allein war. Die Zwei-Liter-Trinkblase und manch anderen Ballast hätte ich nicht mitschleppen müssen, ein Lenkerauflieger für die Arme wäre dagegen sinnvoll gewesen. Das habe ich gelernt für meine nächste Teilnahme. Denn ich will wieder dabei sein. Entweder erneut auf der langen Nord-Süd-Variante – oder aber der Vollständigkeit halber auf der West-Ost-Strecke von Aachen nach Görlitz. Bis 2026!

Termin 2026: 3.-5. Juli www.raceacrossgermany.de

Neuheiten

RÄDER & ZUBEHÖR



Wetter in Echtzeit:

Die neuen Geräte erlauben, Infos zu Wind oder Regen direkt auf dem Gerät zu haben.



Heller und klarer:
Sprichwörtliches Highlight der neuen Edges: Das 2,7-Zoll große LCD-Display.

ROADBIKE meint:

Funktional lassen sie keine Wünsche offen, die Akku-Laufzeit der Edges könnte besser sein.

Innovation: **R R R R R**

Funktionen: **R R R R R**

Garmin

Edge 550 und Edge 850

Preis: ab 449 Euro verfügbar ab: sofort

Lange erwarteter Nachschub für Garmins GPS-Line-up: Nach dem 2024 vorgestellten Topmodell Edge 1050 hat Garmin nun die deutlich kompakteren Versionen Edge 850 (549,99 Euro) und Edge 550 (449,99 Euro) präsentiert. Das Konzept bleibt identisch: Beide Geräte bieten nahezu den gleichen Funktionsumfang in einem kleineren Gehäuse (Edge 550 und Edge 850 sind gleich groß) und zu einem günstigeren Preis. Die wesentliche Neuerung: Sowohl Edge 550 als auch 850 kommen mit dem neuen, 2,7 Zoll großen LCD-Display, das deutlich heller und klarer ist als bei den Vorgängermodellen. Wie der Edge 1050 bietet der Edge 850 ein Touchdisplay sowie Sprachausgabe und integrierte Klingel, der Edge 550 muss ohne diese Features auskommen.

Auch softwareseitig hat Garmin nachgelegt: So lassen sich nun (bei gekoppeltem Smartphone) Wetterinfos in Echtzeit anzeigen, also beispielsweise die Windrichtung und -stärke oder ein Regenradar. Ebenfalls neu sind die „intelligenten“ Ernährungsalarme, die laut Garmin den jeweiligen aktuellen Fitnessstand, die Anforderungen der Strecke sowie die Temperatur und Luftfeuchtigkeit mit einbeziehen. Außerdem zeichnen die neuen Edge-Computer nun bei gekoppelten elektronischen Schaltgruppen die jeweiligen Gangkombinationen auf, sodass sich im Anschluss analysieren lässt, welche Gänge wie häufig genutzt wurden. Ebenfalls verbessert sind die Garmin-Fitnesspläne: Hat man ein Event samt Strecke in seinem Garmin-Connect-Kalender hinter-



Neue Powermeter:

Mit den neuen Computern hat Garmin den Nachfolger seiner Rally-Pedale vorgestellt. Infos gibt's hier: bike-x.de

Assos FW25-Kollektion

Preis: ab 115 Euro verfügbar ab: sofort



Die Schweizer Bekleidungs-Marke Assos will mit neuen Layern für jede Jahreszeit die passende Lösung bieten.

Die neuen GT Spring Fall Bib Tights C2 (210 Euro) sollen mit Wärme und Sitzkomfort punkten und bestehen zu 50 Prozent aus recycelten Fasern. Das Mille Spring Fall Jersey C2 (180 Euro) ist in drei Farben erhältlich und verspricht trotz bester Atmungsaktivität mollig warm zu halten. In Kombination mit einer Weste oder Jacke auch bei sehr tiefen Temperaturen. Die GT Wind Vest C2 (115 Euro) soll sich winzig klein zusammenpacken lassen, verschwindet dann in jeder Trikottasche und verspricht im Einsatz dennoch soliden Schutz gegen Windböen oder bei kalten Abfahrten. Assos bietet zudem weitere Accessoires für den Herbst und Winter an: Socken und Handschuhe gehören ebenfalls zur FW25-Kollektion.

ROADBIKE meint:

Eine hochwertige Kollektion für sämtliche Wetterlagen – in zeitgemäß-schlichtem Look.

Innovation: **RRRRR**

Nutzwert: **RRRRR**



legt, soll der Garmin Coach darauf zugeschnittene Trainingspläne liefern. Weiteres praktisches Feature: Mit dem Edge 850 lässt sich per GarminPay der Tankstellen-Einkauf bezahlen.

Auf den ersten ROADBIKE-Testfahrten mit den Edge 850 überzeugte das helle und klare Display durch seine sehr gute Ablesbarkeit, außerdem reagiert es dank des schnelleren Prozessors viel direkter. Ein nicht zu leugnender Nachteil des Displays ist allerdings dessen höherer Energiebedarf. So gibt Garmin die Akku-Laufzeit von 550 und 850 mit rund 12 Stunden bei intensiver Nutzung an, also mit gekoppeltem Smartphone und weiteren Sensoren sowie aktiver Navigation. Für den alltäglichen Bedarf sicherlich ausreichend, für längere Events wie einen Radmarathon aber eher knapp bemessen. Immerhin lässt sich über eine konfigurierbare Stromspar-Funktion etwas an Akku-Kapazität herausholen. Dann soll der Lithium-Ionen-Akku bis zu 36 Stunden durchhalten.





Specialized Aethos 2

Preis: ab 6299 Euro verfügbar ab: sofort

Gerade mal 5,9 Kilogramm soll die zweite Generation des Specialized Aethos in Top-Ausstattung wiegen. Wie das Ur-Aethos verspricht es, zeitlose Eleganz und Leichtbau zu vereinen und darüber hinaus mit einigen technischen Upgrades aufzuwarten. So wandern die bis dato außenliegenden Bremsleitungen ins Rahmeninnere, die Reifenfreiheit wächst auf 35 Millimeter und das Schaltwerk dockt an einem UDH-kompatiblen Hinterbau an. Die Geometrie wurde behutsam angepasst: Entsprach die bis dato dem Wettkampffrenner Tarmac SL8, positioniert sich das Aethos nun als sportlicher Endurance-Renner – das Steuerrohr wurde etwas länger, das Oberrohr kürzer, die Sitzposition folglich etwas entspannter. Im Vergleich zum reinen Endurance-Modell Roubaix sind aber Gabelnachlauf, Kettenstreben und Radstand kürzer – das Handling des Aethos dürfte also weiterhin dezidiert sportlich ausfallen.

Zwei Varianten des Rahmens werden verfügbar sein: Die Topversion S-Works kommt mit Fact 12r Carbon-Fasern und wiegt laut Specialized zarte 595 Gramm, bei der „normalen“ Variante aus Fact 10r Carbon soll der Rahmen 705 Gramm wiegen. Ebenfalls neu, allerdings den vier teureren Ausstattungsvarianten des Aethos vorbehalten, sind das Alpinist Cockpit II – eine neue, nur 270 Gramm leichte Lenker-Vorbau-Einheit – und die Roval Alpinist CLX III-Laufräder, die dank Carbon-Speichen nur 1131 Gramm wiegen sollen. Die S-Works-Versionen gibt's wahlweise mit Shimano Dura-Ace Di2 oder Sram Red AXS für 13499 Euro. Los geht's mit klassischem Lenker und einfacheren Laufrädern ab 6299 Euro. Das Rahmen-Set kostet 5499 Euro (S-Works) bzw. 3799 Euro.

Zeitlos elegant

will das Aethos sein, technisch up to date ist es trotzdem. Und laut Hersteller nur 5,9 Kilo schwer.

Die Reifenfreiheit

wächst auf 35 Millimeter, die Bremsleitungen laufen nun direkt im Rahmeninneren.



ROADBIKE meint:

Leicht, sportlich, etwas entspannter: Die Kombi dürfte viele ansprechen, die Preise weniger.

Innovation: **RRRRR**

Leichtbau: **RRRRR**

Huawei Watch GT 6 Pro

Preis: ab 249 Euro verfügbar ab: sofort

Mit der Watch GT 6 Pro präsentiert Huawei eine robuste Smartwatch, die speziell für Radfahrerinnen und Radfahrer entwickelt wurde. Sie soll durch präzises Dual-Band-GPS, innovative Trainingsfunktionen und eine beeindruckende Akkulaufzeit von bis zu 21 Tagen überzeugen. Möglich macht das ein neu entwickelter High-Silicon-Stacked-Akku, der die Energiedichte um 37% steigern und 65% mehr Kapazität gegenüber der Vorgängergeneration bieten soll. Das Gehäuse besteht aus Titan, das Display aus kratzfestem Saphirglas. Die GT 6 Pro misst die Herzfrequenz per TruSense-Sensor und analysiert Trainingsbelastung, VO2max und Erholung in Echtzeit. Ein virtueller Powermeter berechnet zudem Wattwerte – laut Hersteller basierend auf Echtzeitdaten wie Geschwindigkeit, Steigung, Fahrer- und Radgewicht sowie des per Sensor ermittelten Windwiderstands. Auf dieser Datenbasis erstellt die GT 6 Pro zudem individuelle Trainingspläne, die sich automatisch anpassen. Dies soll laut Huawei auch helfen, Überbelastungen zu vermeiden und die Trainingsintensität optimal zu steuern. Darüber hinaus bietet die Uhr Navigationsfunktionen mit integrierten Offlinekarten und Abbiegehinweisen. Die Huawei Watch GT 6 Pro gibt es mit verschiedenen Armbandoptionen (Fluorelastomer, Nylon oder Titan) zu Preisen zwischen 249 und 379 Euro.



ROADBIKE meint:

Mit eigenständigen, innovativen Funktionen mischt Huawei am Smartwatch-Markt mit.

Innovation: **RRRRR**

Nutzwert: **RRRRR**



Rotor Uno Electronic

Preis: ab 806 Euro verfügbar ab: sofort

Die spanische Marke Rotor unternimmt einen neuen Versuch, den Markt an Schalt- und Bremskomponenten aufzumischen. Bislang firmierte unter dem Namen Uno eine Gruppe mit hydraulischen Komponenten, nun setzen die Spanier auf kabellose Elektronik. Einen Umwerfer gibt es nicht, die Rotor Uno ist – nomen est omen – eine reine 1-by-Gruppe, wahlweise als Ausführung fürs Mountain- oder Gravelbike. Interessant ist, dass das Schaltwerk mit 10 bis 13 Ritzeln gefahren werden kann – die genaue Konfiguration legt man in der Begleit-App fest. Das Gravel-Schaltwerk ist für maximal 46 Zähne am größten Ritzel ausgelegt, die Einfach-Kurbel gibt's optional auch mit Leistungsmesser. Die Carbon-Schalthebel kommen für besseren Grip silikonbeschichtet. Das hydraulische Bremssystem mit Keramik-Kolben soll besonders hitzeresistent sein und erstklassige Bremspower liefern. Als Upgrade-Kit mit Griffen, Schaltwerk und Bremsen kostet die Rotor Uno 806 Euro, als Komplettgruppe 2141 Euro.

ROADBIKE meint:

Die Beharrlichkeit der Spanier ist beeindruckend – ein größeres Angebot erfreut alle.

Innovation: **RRRRR**

Exotik: **RRRRR**



Standert Kreissäge

Preis: ab 3549 Euro verfügbar ab: sofort

Standert bringt eine überarbeitete Version seiner Kreissäge auf den Markt. Neben dem Performance-orientierten Schwestermodell Kreissäge RS setzt die Kreissäge mehr auf Fahrspaß statt auf Wettkampf. Schließlich sei „der wahre Maßstab des Erfolgs das Lächeln während der Fahrt“. Optisch bleibt die Kreissäge ihrer traditionellen Linie treu, technisch setzt sie hingegen auf aktuelle Standards: mit vollständig integrierter Kabelführung, Carbon-Cockpit und -Sattelstütze (27,2 mm), einem T47-Tretlagergehäuse mit innen liegenden Lagern, titanbeschichtetem Steuersatzlager, UDH-Ausfallende und bis zu 35 mm Reifenfreiheit. Der Rahmen besteht aus Aluminium – nicht nur wegen Gewicht, Steifigkeit und Korrosionsbeständigkeit, sondern auch wegen seiner Recyclingfähigkeit. Selbst nach mehreren Lebenszyklen bleibe das Material vollwertig nutzbar, was die Kreissäge zu einem nahezu zirkulären Produkt machen soll. Bei der Ausstattung setzen die Berliner auf hochwertige Komponenten namhafter Partner: Sram, Shimano, DT Swiss, Fizik und Pirelli sind an Bord. Die neue Kreissäge ist ausschließlich als Komplettaufbau erhältlich und kommt in drei Farbvarianten und aktuell zwei Ausstattungspaketen: mit elektronischer Sram Force AXS für 4749 Euro oder Shimanos 105 Di2 für 3549 Euro.

ROADBIKE meint:

Tradition trifft Moderne und Nachhaltigkeit – das Ganze zu einem bezahlbaren Preis.

Zeitgeist: **R R R R R**

Preis/Leistung: **R R R R R**

Vielseitig

Die neue Kreissäge bietet Raum für bis zu 35 Millimeter breite Straßen- und Allroad-Reifen.

Recyclbar

Rohre aus Aluminium sollen in Sachen Nachhaltigkeit punkten.



CASTELLI Perfetto RoS 3 mit AirCore Mit der neuen Perfetto RoS 3 Jacket setzt Castelli auf ein neu entwickeltes Material namens AirCore, das in Zusammenarbeit mit Polartec entwickelt wurde und Radfahrer:innen bei wechselhaftem Wetter von innen trocken halten soll. Die 250 Euro teure Jacke ist für Temperaturen zwischen 4 und 14 Grad Celsius ausgelegt und kommt mit Belüftungsöffnungen, verlängertem Rückenteil und drei Rückentaschen.



Abperleffekt

Dank 5000-mm-Wassersäule schützt die RoS 3 zumindest vor leichtem Regen.



ZWIFT Click-Controller Als praktische Bedieneinheit am Lenker bietet Zwift die zweite Generation des Zwift Click an. Die Controller lassen sich mit Gummibändern überall am Lenker befestigen und erlauben neben virtuellem Schalten auch die Bedienung der Zwift-App, ohne dafür zum Laptop oder Tablet greifen zu müssen. Als Bundle inkl. Zwift Cog erhältlich für 49,99 Euro.



LAZER Velovox Lazer bringt mit Velovox ein Kommunikations- und Audiosystem auf den Markt, das speziell für Radfahrerinnen und -fahrer entwickelt wurde. Es ermöglicht freihändige Gruppenkommunikation mit bis zu 30 Personen, die so auf Straßen, Schotter und Trails in Verbindung bleiben können. Das Open-Ear-Format von Velovox ermöglicht die Wahrnehmung von Umgebungsgeräuschen. Das System ist wasserfest nach IP54, wiegt pro Seite 19 Gramm und kostet 159,95 Euro.



Alles auf aero:

Die Flaschenhalter sind an den Rahmen angepasst, die neue Laufräder sollen den Luftwiderstand an der Gabel minimieren.



Argon 18 Nitrogen Pro

Preis: ab 10995 Euro verfügbar ab: November 25

Aerodynamisches Rahmendesign, moderne Geometrie, flexible Passform und Weltklasse-Komponenten: All das soll das neue Nitrogen Pro von Argon 18 verbinden. Ins Auge springen vor allem der neue Rahmen mit flächigem Steuerrohr, das aerodynamische Cockpit sowie die tief angesetzten, eckigen Sitzstreben und die integrierten Flaschenhalter. Alles dient dem Ziel, das neue Bike zum schnellsten Straßenrenner zu machen. Außerdem sei der neue Laufradsatz „Atten x Scope Artech 6.A+“ gemeinsam mit Scope entwickelt worden. Er ist für 30 mm Reifenbreite optimiert und soll den Luftstrom zwischen Gabel und Laufrad signifikant verbessern. Das neue Nitrogen Pro soll ab November im Handel stehen – zu recht stolzen Preisen: Mit Ultegra Di2 kostet es 10 995 Euro, mit Sram Red AXS sind es 13 995 Euro.

ROADBIKE meint:

Bis ins Detail aero-optimiert: Das Nitrogen Pro zeigt spannende Details, hat aber seinen Preis.

Innovation: **R R R R R**

Preis-Leistung: **R R R R R**

BH Bikes SL1

Preis: ab 2499 Euro verfügbar ab: sofort



32 mm Reifenfreiheit bieten Rahmen und Gabel – für aktuelles Endurance-Bike fast zu wenig.



Der aus einem Stück gefertigte Compact-Stay-Hinterbau sorgt für hohe Reaktionsfreudigkeit.

Komfort, Integration und Geschwindigkeit verspricht die baskische Marke BH für ihr neues Endurance-Rennrad SL1.

Die Geometrie des Carbon-Renners soll laut Hersteller eine bequeme Sitzposition mit der Agilität der Wettkampfräder von BH verbinden, die Toray T400-Carbonfasern sollen eine perfekte Balance zwischen Leichtigkeit, Steifigkeit und Haltbarkeit ermöglichen. Auch die Aerodynamik soll optimiert worden sein, unter anderem durch eine Integration der Bremsleitungen – und je nach Modell der Schaltzüge. Auch die Sattelstützenklemmung ist integriert, ebenso die Schnellspanner der 12-mm-Steckachse. Mit UDH-Ausfallende zeigt sich der Rahmen technisch auf Höhe der Zeit, die Vollcarbon-Endurance-Gabel soll sowohl Aerodynamik wie auch Vibrationsdämpfung verbessern. Drei Ausstattungsvarianten mit Shimano 105 mechanisch, 105 Di2 und Ultegra Di2 bieten die Basken an – jeweils in drei Farben. Das Topmodell wird 3999 Euro kosten.

ROADBIKE meint:

Optisch eigenständig, wirkt der Endurance-Renner aus dem Baskenland auch fair kalkuliert.

Innovation: **R R R R R**

Langstrecke: **R R R R R**



ALÉ CYCLING R-EV1 Warm Race 2.0

Das Langarmtrikot ist eins von vielen neuen Teilen der Herbst-Winter-Kollektion 2025/26 von Alé. Es setzt auf ein leichtes, atmungsaktives und feuchtigkeitsregulierendes Gewebe und soll besonders geeignet sein für die Übergangszeit und mildere Wintertage. Der Schnitt ist sportlich-eng, erhältlich sind Versionen für Damen und Herren in neun Farben und ebenso vielen Größen. Empfohlener Verkaufspreis: ab 125 Euro.



Ein Gewichtslimit gibt es bei Disc-Laufrädern von Scope nicht.

Scope R-Serie

Preis: 1698 Euro verfügbar ab: sofort



Bei Scope Cycling markiert die Race-Series die gehobene Mittelklasse – nun haben die Niederländer diese komplett überarbeitet. R-Laufräder gibt es in drei Ausführungen: für Road (Maulweite 23 mm), Allroad (25 mm) und Gravel (28 mm, hookless). Die Felgen übernehmen die aerodynamisch vorteilhaften Profile der teuren Artech-Laufräder von Scope, verzichten aber auf das „Schuppen“-Muster. Alle Ausführungen sind in 45 Millimetern Felgenhöhe erhältlich, Road und Allroad zudem in 65 Millimetern. Trotz der gewachsenen Felgendimensionen sind alle Laufräder leichter geworden: Das R4 wiegt 1349 Gramm, das R4.G[ravel] 1439 Gramm und selbst das massive R6.A[llroad] nur 1579 Gramm. Für das geringe Gewicht zeichnen auch Sapim CX-Ray-Speichen verantwortlich. Die neuen Naben der R-Serie orientieren sich ebenfalls an den Artech-Modellen, sind aber nicht 3D-gedruckt, sondern bestehen aus CNC-gefertigtem Aluminium. Gegen Aufpreis gibt's die auch mit Keramiklagern, dann kosten alle Ausführungen 2198 Euro.



ROADBIKE meint:

Mit gewohnt starkem Servicepaket schnüren die Niederländer ein attraktives Angebot.

Service: **R R R R R**

Preis/Leistung: **R R R R R**



Factor Aluto

Preis: ab 4699 Euro verfügbar ab: sofort

Das neue Gravelbike von Factor will als Wettkampfer punkten – mit einer Geometrie, die dank kurzen Kettenstreben, steilem Lenkwinkel und kurzem Radstand eine sportliche Sitzposition und agiles Handling verspricht. Das Rahmen-Set bietet vollintegrierte Bremsleitungen, aerodynamisch optimierte Rohrformen, ein Fach im Unterrohr, UDH-Kompatibilität und großzügige Reifenfreiheit. Montiert werden können 1- und 2-fach-Antriebe.

Anschraubpunkte für zusätzliche Flaschenhalter und leichtes Gepäck sollen das Aluto auch zu Renndistanzen um die 300 Kilometer befähigen. Sechs Größen, zwei Farben und drei Ausführungen sind erhältlich – die teureren Ausstattungen mit Sram Red AXS und Force AXS kommen jeweils mit Powermeter.

Das Fach im Unterrohr lässt unauffällig alle notwendigen Utensilien für unterwegs verschwinden, die Reifenfreiheit beträgt vorne 47 und hinten 52 Millimeter.

ROADBIKE meint:

Ein Angebot für Gravel-Rennen – durchdacht, aber leider etwas teurer als mancher Konkurrent.

Innovation: **R R R R R**

Wettkampf: **R R R R R**

IM TEST: ALU-GRAVELBIKES UM 2000 EURO

Gravel- GENOSSEN

Partner gesucht? Für Abenteuer über Stock und Stein – vielseitig, zuverlässig, unkapriziös? Dann sind Gravelbikes mit Alu-Rahmen die perfekte Wahl. Wir haben sechs aktuelle Modelle verglichen.





TEXT | **CHRISTIAN BRUNKER, FELIX KRAKOW**
FOTOS | **BJÖRN HÄNSSLER, JOSHUA FELTEN**

ust auf Ausflüge abseits befestigter Straßen? Noch Platz im Radkeller und ein bisschen freies Budget für 2025? Oder einfach Interesse, das sportliche Radfahren überhaupt einmal auszuprobieren – ganz ohne Stress im Straßenverkehr und mit fast grenzenloser Freiheit bei der Routenwahl? Aber auch für alle, die ein vergleichsweise günstiges, vielseitiges und dennoch sportliches Rad für den Weg zur Arbeit suchen, kann ein Gravelbike aus Alu eine schlüssige, wenn nicht sogar DIE Lösung sein. Denn genau dafür sind solche Bikes gemacht, sie kommen mit robustem Rahmen und sehr solider Ausstattung zum attraktiven Preis von rund 2000 Euro. Kosten-Fahrspaß-Koeffizient: nahezu unschlagbar.

Für das günstigste Bike in diesem Vergleich, das neue Nuroad SLX von Cube ruft der Hersteller sehr faire 1700 Euro auf. Und selbst das Hook AL von Bombtrack als teuerstes Modell im Vergleich liegt nur knapp über der magischen 2000-Euro-Marke.

Wichtigste Erkenntnis: Nahezu alle Gravelbikes im Test erweisen sich als gut durchdachte Allrounder, die so ziemlich alles mitmachen. Dank vieler Montagepunkte für Taschen und Gepäck sind sie sogar bereit für große und kleine Bikepacking-Abenteuer. Auch Schutzbleche lassen sich problemlos anbringen. Gleichzeitig machen sie aber auch auf der schnellen Feierabendrunde durch Wald und Flur so richtig Spaß. Fehlkauf? Ausgeschlossen! **R**



Der in der Sonne funkelnde Rahmen ist auch dank der verschliffenen Nähte ein echter Hingucker. Die externe Zugführung erleichtert die Wartung, stört allerdings die Optik ein wenig.



Es muss nicht immer Shimano oder Sram sein: Die mechanische 2×10-fach-Schaltung am Hook AL kommt aus dem Hause Microshift. Das spart Geld, geht aber aufs Gewicht. Zudem lässt sie sich nur mit mechanischen Scheibenbremsen kombinieren, in diesem Fall mit der TRP Spyre mit 160-mm-Bremsscheiben.

Bombtrack Hook AL

Fast schon als Klassiker unter den Gravelbikes könnte man das Bombtrack Hook bezeichnen. Ganz frisch haben die Kölner jetzt eine neue Alu-Version des beliebten Modells vorgestellt. Auf den ersten Blick gefällt der hochwertig verarbeitete Rahmen mit schön verschliffenen Schweißnähten und schimmerndem Metallic-Lack. Typisch für Bombtrack ist die funktionale, aber auch etwas unterdurchschnittliche Ausstattung. Im konkreten Fall gibt's für 2200 Euro den Alu-Rahmen mit ebenfalls auf Aluminium basierenden Laufrädern der Schwestermarke Seido und der mechanischen 2x10-fach-Schaltung Microshift Sword. Die wechselt zwar recht knackig die Gänge, ist aber vergleichsweise schwer. Vor allem aber ist sie nur im Zusammenspiel mit mechanischen Scheibenbremsen zu verwenden. Die Bremsleistung geht zwar in Ordnung, kann mit hydraulischen Systemen aber nicht mithalten. Auch beim Gewicht findet sich das Hook AL eher auf der schweren Seite.

Auf ganzer Linie überzeugen kann das Alu-Gravelbike indes mit seinem Fahrverhalten. Trotz seines Gewichts gibt sich das Rad

nie behäbig. Viel mehr fährt es sich, auch typisch Bombtrack, sehr angenehm und geschmeidig. Dank sicherem Handling und ausgewogener Geometrie kommt es mit allen gängigen Gravel-Bedingungen problemlos klar. Speziell auf Asphalt und schönen Schotterwegen macht es dabei gerne auch mal ordentlich Tempo. Selbst steile Anstiege stellen es dank satter Untersetzung nicht vor Probleme. Vor allem aber gibt sich das Hook AL sehr komfortabel – und das obwohl serienmäßig nur 40 Millimeter breite Reifen montiert sind. Platz wäre laut Hersteller auch für 45er-Pneus.



Das gefällt
Der schön gemachte und lackierte Rahmen und das sehr angenehme, geschmeidige Fahrerlebnis auf dem Rad.



Das weniger
Die für den Preis zwar funktionale, aber eher unterdurchschnittliche Ausstattung, kombiniert mit dem hohen Gewicht.

Canyon Grizl AL 7

Das Grizl stellt in Canyons Gravelbike-Line-up das Modell für Abenteuer und Bikepacker – neben dem Race-orientierten Grail. Dabei gibt sich das Grizl erfreulich vielseitig, sodass man auch auf kürzeren, schnelleren Runden durchaus seinen Spaß haben kann. Insbesondere Einsteiger dürften sich problemlos auf dem Grizl zu rechtfinden. Das fängt mit der spürbar entspannteren, aufrechten Sitzposition an, die perfekt für lange Tage im Sattel ist und weniger Haltekraft in der Rückenmuskulatur erfordert. Hinzu kommt die Ausstattung mit einem Shimano GRX-600-/800-Mix, die in der Variante mit 46/30er Kettenblättern und 11-36er-Kassette sowohl eine große Übersetzungsbandbreite als auch eine feine Abstufung zwischen den Gängen bietet. So lässt sich das Grizl mit einem zweiten Satz Laufräder samt schmalere Rennradreifen durchaus als entspannter Endurance-Renner für die Straße nutzen.

Die auf dem Grizl ab Werk aufgezogenen 45er Schwalbe G-One Bite erweisen sich bei unseren Testfahrten als gute Allrounder mit klaren Stärken auf unbefestigten Straßen. Dort dämpfen sie sehr

gut für ein klares Plus an Fahrkomfort. Und sie verzeihen auch mal eine etwas härtere Gangart über Wurzeln oder gröberes Geröll. Gleichzeitig sorgen sie mit ihrem griffigen Profil für gute Traktion und Grip in schnellen Kurven. Maximal erlaubt das Grizl die Montage von 50-mm-Reifen, an der Gabel sind bis 54 mm drin.

Dank zahlreicher Aufnahmen an Gabelscheiden, Ober- und Unterrohr eignet sich das Grizl für ausgiebige Bikepacking-Touren, zusätzlich sind Montagepunkte für Schutzbleche vorhanden – als praktisches Upgrade für den Alltagseinsatz.



Das gefällt

Das Grizl AL erweist sich als sehr gut abgestimmter, vielseitiger Allrounder für nahezu jeden Einsatzzweck.



Das weniger

Außen geführte Züge – nicht mehr ganz Stand der Technik, zumindest eine Führung unterm Vorbau wäre schön.



Der schön verarbeitete Alu-Rahmen des Canyon Grizl AL mutet fast wie ein Carbon-Rahmen an. Praktisch sind die zahlreichen Aufnahmen für Packtaschen.



Die Zweifach-Varianten von Shimanos Gravel-Familie GRX vereinen große Übersetzungsbandbreite mit enger Gangabstufung. Weniger schön: Die Schaltzüge und Bremsleitungen werden noch offen vor dem Steuerrohr geführt. Der Rahmen bietet Platz für bis zu 50 mm breite Reifen.

Cube Nuroad SLX

Mindestens zwei Merkmale des neuen Alu-Gravelbikes von Cube sind kaum zu fassen. Erstens ist es optisch erst beim genaueren Hinsehen von seinem „großen Bruder“ aus Carbon zu unterscheiden. Etwa dank der verschliffenen Schweißnähte an Steuerrohr und Sitzrohr oder der unter dem Vorbau im Rahmen verschwindenden Züge und Bremsleitungen. Und zweitens bietet es eine für den Kampfpriis von 1699 Euro wirklich sehr starke Ausstattung. So ist etwa Shimanos GRX-Schaltgruppe in der 1 x 12-Version mit dem hochwertigsten mechanischen Schaltwerk der Serie an Bord.

Aber was wirklich zählt, ist natürlich nicht die Optik, sondern die Performance auf dem Schotter. Gute Nachricht: Auch da kann das Nuroad SLX überzeugen. Dank einer ausgewogenen Geometrie sitzt der Fahrer oder die Fahrerin angenehm im Sattel. Auch im Lenkverhalten gibt sich Cubes Alu-Graveler ausgeglichen mit auch dank der langen Kettenstreben hoher Spurtreue.

So präsentiert sich das Alu-Nuroad als klassisches Allround-Gravelbike für alle Fälle. Egal ob flotter Einsatz am Wochenende,

entspannte Feierabendrunde oder Bikepacking-Abenteuer: Dieses Rad macht alles mit. Auch dank der zahlreichen Montagepunkte an Rahmen und Gabel. Hier lassen sich zum Upgrade auf ein Commuter-Gravelbike bei Bedarf auch Schutzbleche anbringen. Allerdings bietet Cube unter dem Namenszusatz FE (Fully Equipped) auch ab Werk bereits voll ausgestattete Modelle an.

Perfekt für Gravelbike-Abenteuer ist auch die satte Reifenfreiheit von 50 Millimetern, standardmäßig rollt das Nuroad SLX auf den flotten Schwalbe G-One R in 45 Millimeter Breite.



Das gefällt

Das für Cube fast schon typische, starke Gesamtpaket zum beinahe schon unverschämten günstigen Preis.



Das weniger

Das Nuroad SLX fährt sich zwar insgesamt angenehm, ist trotz 45 mm breiter Reifen aber kein Komfortwunder.



Ziemlich viel Rad fürs Geld: Das Cube Nuroad SLX kommt mit teils verschliffenen Nähten. Schaltzüge und Bremsleitungen verschwinden unterhalb des Vorbaus durchs Steuerrohr im Rahmen.



Gut übersetzt: Dank 40er-Kettenblatt vorn und 51er-Ritzel hinten erklimmt Cubes Alu-Gravelbike selbst steilste Berge. Dabei kommt ihm auch sein speziell für diesen Preis vergleichsweise geringes Gewicht entgegen. Praktisch ist die Aufnahme für ein Schutzblech.



Maximal 53 mm breite Reifen passen in das Revolt, das Profil der 40 mm breiten Crosscut-Reifen von Giant funktioniert gut auf Asphalt und trockenem Schotter.



Die schlanken Rohrformen des Giant Revolt 0 sorgen für eine elegante Silhouette, erfreulich ist das Gewicht von unter zehn Kilogramm. Die GRX-Schaltung mit zweitem Kettenblatt hilft, immer den passenden Gang zu finden. Zahlreiche Montagepunkte machen das Revolt fit für große Bikepacking-Abenteuer.



Giant Revolt 0

Noch bevor es auf die Straße geht, hat Giants Revolt 0 bereits einen Bestwert in diesem Vergleich sicher: Das Alu-Gravelbike bleibt als einziges Bike unter der 10-Kilogramm-Marke, wenn auch nur um wenige Gramm. Angesichts der schlanken, eleganten Rohrformen verwundert das nicht weiter. Doch auch im Einsatz erweist sich das Revolt als erfreulich leichtfüßig und fährt sich spürbar agiler und wendiger als die meisten Konkurrenten. So ist es eine helle Freude, das Revolt über verschlungene Waldpfade zu jagen. Es drängt sich der Gedanke auf, dass sich das Revolt – entsprechend bereift – auch auf manchem Cyclocross-Parcours beweisen könnte. Denn die Giant S-X2-Laufräder beschleunigen beherzt und bringen das Revolt problemlos auf Tempo, insbesondere auf feinem Schotter oder Asphalt. Auf nassem oder gar matschigem Untergrund fehlt es an Profil, um die Power zu 100 Prozent abzuliefern. Vor einem Cross-Einsatz müsste man hier nachrüsten.

Noch ein Wort zum Charakter: Giant stattet das Revolt 0 mit einem „Flip-Chip“ am hinteren Ausfallende aus. Dieser Einsatz

kann gedreht werden und ändert so den Radstand um 10 Millimeter – mit entsprechenden Auswirkungen auf das Handling: Mit längerem Radstand wird das Revolt erwartungsgemäß etwas lauffruher, verkürzt man ihn, wird es spürbar agiler. Gut zu wissen: In der längeren Position passen hinten bis zu 53 mm breite Reifen in den Rahmen. Die Sitzposition auf dem Revolt fällt recht kurz und entspannt aus und eignet sich damit gut für lange Tage im Sattel, der recht dünne Lenker dürfte aber etwas voluminöser sein, um mehr Griffkomfort zu bieten.



Das gefällt
Das leichte Giant Revolt kombiniert eine entspannte, komfortable Sitzposition mit recht wendigem Charakter.



Das weniger
Für den Einsatz abseits befestigter Straßen wären Reifen mit stärkerer Profilierung ein sinnvolles Upgrade.



Der Jakar-Rahmen bietet Platz für bis zu 50 mm breite Reifen. Dank klassischer Lenker-Vorbau-Kombination lässt sich das Cockpit einfach an die persönlichen Vorlieben anpassen.



Farblich ist das Megamo Jakar aus dem spanischen Girona ein echter Hingucker. Der Rahmen ist gut verarbeitet. Die mechanische Apex kommt mit weit gespreizter 10–50er-Kassette. Srams Double Tap-Schaltlogik birgt im Geländeeinsatz die Gefahr, sich zu verschalten.

Megamo Jakar 20

Als „ein Rad der unbegrenzten Möglichkeiten“ beschreiben die Spanier von Megamo ihr neues Jakar. Egal ob Bikepacking oder schnelle Feierabendrunde – das robuste Jakar sei für alles gerüstet. Reichlich Montagepunkte an Rahmen und Gabel bieten Raum für Taschen, Gepäck und Schutzbleche.

Auf den ersten Metern im Sattel fällt schnell die recht entspannte Sitzposition auf, die insbesondere Einsteigern entgegenkommen dürfte. Allerdings waren an unserem Testrad auch vier Zentimeter Spacer unterm Vorbau angebracht – Potenzial für eine sportlichere Haltung auf dem Jakar ist also vorhanden. Mit knapp über elf Kilogramm zählt das Jakar nicht unbedingt zu den Leichtgewichten, es weiß das im Einsatz auf Schotter aber sehr gut zu überspielen. Dabei zeichnet sich das Jakar durch seine ausgeprägte Laufruhe aus – so schnell wirft dieses Bike nichts aus der Spur.

Dank der tüppigen 45er-WTB Riddler muss sich der Fahrer auch keine allzu große Gedanken um seine Fahrlinie machen, die Reifen schlucken auch so manche gröbere Passage oder verwurzelte

Bereiche ohne zu murren. Dennoch rollen die Reifen auf allen Untergründen schnell, sorgen für gute Kontrolle und ausreichend Grip in den Kurven. Allerdings zeigen sich auf unseren Testrunden auch leichte Schwächen: der Alu-Lenker ist recht dünn geraten, bietet wenig Komfort. Ein dickerer Bügel würde den Griff am Lenker verbessern, auch etwas dickeres Lenkerband wäre sinnvoll. Zweiter Kritikpunkt: die Double Tap-Schaltlogik an Srams mechanischer Apex mit nur einem Hebel. Auf ruppigem Untergrund passiert es schnell, dass man sich beim Gangwechsel verschaltet.



Das gefällt
Vielseitige Ausrichtung, entspannte Sitzposition und viel Laufruhe – das Jakar gibt sich einsteigerfreundlich.



Das weniger
Die mechanische Apex mit ihrer Double Tap-Schaltlogik birgt im Gelände die Gefahr, sich zu verschalten.

Rose Backroad AL GRX400

Eben erst vorgestellt – jetzt schon bei uns im Test: Pünktlich zum Start in die Herbstsaison hat Rose die neue Generation seines Backroads präsentiert, sowohl in der Carbon- wie auch Alu-Version. Das Backroad AL GRX400 bildet dabei für 2000 Euro das Einstiegsmodell ins Gravel-Line-up aus Bocholt. Zu den wesentlichen Updates gehören das Staufach inklusive Tasche im Unterrohr sowie der neue USB-C-Port unterm Vorbau. So lässt sich eine Powerbank ins Unterrohr packen und an die vorverlegten Kabel anschließen, um beispielsweise Leuchten, Smartphone oder Radcomputer mit zusätzlicher Akku-Power für epische Touren zu versorgen. Auch ein Dynamo lässt sich nachrüsten.

Allerdings ist der sehr schön verarbeitete Alu-Rahmen ohne sichtbare Schweißnähte vor allem im Unterrohr deutlich wuchtiger geworden, und auch auf der Waage machen sich die zusätzlichen Features bemerkbar: Das Backroad AL wiegt knapp 11 Kilo.

Dass das neue Bike auch für große Abenteuer zu haben ist, zeigen die zahlreichen Anschraubpunkte am Rahmen sowie die

Möglichkeit, Schutzbleche und einen Gepäckträger zu montieren. Auffällig: Rose spendiert dem Backroad vorn eine große 180er-Bremsscheibe für mehr Standfestigkeit und Power bei hohem Gesamtgewicht / mit viel Zuladung. Dank Shimanos GRX400 mit 10-fach-Kassette (Abstufung: 10-34) und 46/30er-2-fach-Kurbel kombiniert das Backroad AL eine große Übersetzungsbandbreite mit enger Gangabstufung. Die Terra Adventure Trail-Pneus von Continental bieten mit ausgeprägtem Profil viel Traktion auf Schotter und guten Grip, rollen aber auch auf Asphalt ordentlich.



Das gefällt

Roses Backroad gefällt mit innovativen Details wie dem neuen Staufach samt USB-Port für lange Touren.



Das weniger

Der etwas wuchtigere Rahmen sowie die zusätzlichen Features treiben das Gewicht des Backroad nach oben.



„Soil“ nennt Rose die schiefergraue Farbe des neuen Backroad. Der Rahmen gefällt mit seinen verschliffenen Rohrübergängen. Die Züge verlaufen unterm Vorbau in den Rahmen.



Innovativ: Rose integriert ein Staufach in das recht voluminöse Unterrohr. Eine Tasche für Werkzeug und Schlauch ist inklusive. Außerdem liegen dort Kabel, um eine Powerbank an den USB-C-Port unterm Vorbau anzuschließen, über den sich unterwegs elektrische Geräte aufladen lassen.





Bombtrack
Hook AL Sword

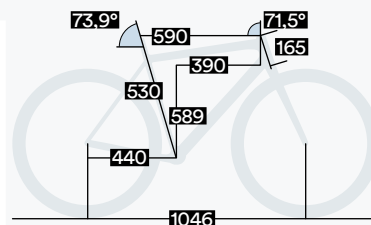
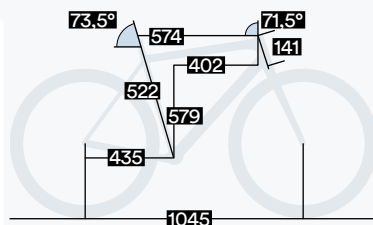
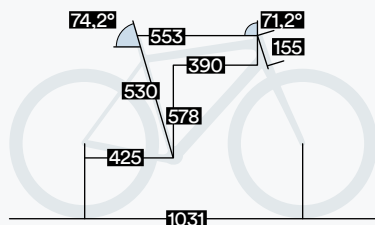


Canyon
Grizl AL 7



Cube
Nuroad SLX

BASICS



Preis/Vertrieb	2100 Euro / Fachhandel	1899 Euro / Direktvertrieb	1699 Euro / Fachhandel
Gewicht*	10,8 kg	10,6 kg	10,3 kg
Rahmenmaterial	Aluminium	Aluminium	Aluminium
Größen	XS/S/M/L/XL	3XS/2XS/XS/S/M/L/XL/2XL	XS/S/M/L/XL/XXL
Reifenfreiheit	max. 45 mm	max. 50 mm	max. 50 mm
Systemgewicht	max. 130 kg	max. 120 kg	max. 130 kg

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Microshift Sword G7000, 11–38	Shimano GRX 820, 11–36	Shimano GRX 822, 10–51
Kurbelsatz	Microshift Sword, 48/31	Shimano GRX 610, 40/36	Shimano GRX 610, 40
Bremse	TRP Spyre C, 160/160	Shimano GRX 410, 160/160	Shimano GRX 820, 160/160
Laufträder	Seido Sinus	DT Swiss Gravel LN	Newmen Performance X.R.25
Reifen	WTB Venture, 40 mm	Schwalbe G-One Bite, 45 mm	Schwalbe G-One R, 45 mm
Vorbau/-länge	Seido Scatter / 90 mm	Canyon ST0035, 80 mm	Cube CIS Stem / 90 mm
Lenker	Bombtrack CX-10	Canyon HB0064 Ergo	Newmen Advanced Gravel Bar 318
Sattel	Seido Comp	Selle Italia Model X	Acid Nuance Lite
Stütze	Bombtrack Beech	Canyon SP0057 VCLS	Newmen Advanced Carbon

CHARAKTER

Sitzposition			
Handling			



Das perfekte Rad für ...

... Menschen mit individuellem Anspruch. In puncto Fahrverhalten ein sehr angenehmes Gravelbike, bei der Ausstattung gilt es, Abstriche in Kauf zu nehmen.



Das perfekte Rad für ...

... alle, die ein schön verarbeitetes, rund abgestimmtes Gravelbike fürs Bikepacking oder auch schnelle Touren durch den Wald suchen.



Das perfekte Rad für ...

... preisbewusste Gravelbiker:innen, denen die Performance und das Ausstattungsniveau ihres Allround-Bikes (noch) wichtiger sind als dessen Sex-Appeal.

*Gesamtgewicht ohne Pedale



„Vernunftentscheidung: Für rund 2000 Euro gibt es Gravelbikes mit optisch ansprechenden Alu-Rahmen, technisch auf der Höhe der Zeit, dazu eine funktionale Ausstattung.“ Felix Krakow, Redakteur



Giant
Revolt 0

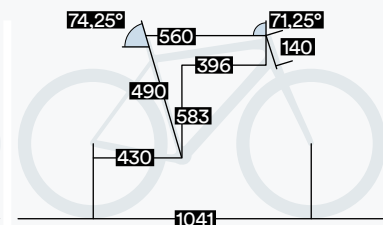
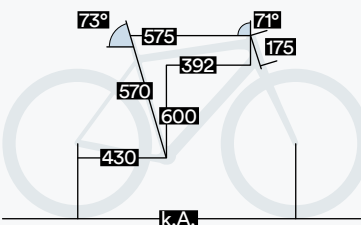
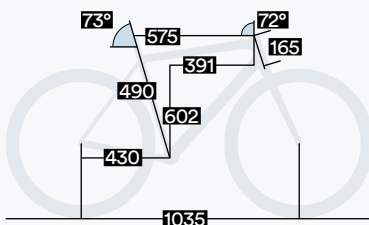


Megamo
Jakar 20



Rose
Backroad AL GRX400

BASICS



Preis/Vertrieb	1999 Euro / Fachhandel	1899 Euro / Direktvertrieb	2000 Euro / Fachhandel
Gewicht*	9,9 kg	11,1 kg	10,9 kg
Rahmenmaterial	Aluminium	Aluminium	Aluminium
Größen	S/M/ML/L/XL	XS/S/M/L/XL	XXS/XS/S/M/ML/L/XL/XXL
Reifenfreiheit	max. 53 mm	max. 50 mm	max. 50 mm
Systemgewicht	max. 150 kg	max. 120 kg	max. 120 kg

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Shimano GRX 820, 11–34	Sram Apex Eagle, 11–50	Shimano GRX 400, 11–34
Kurbelsatz	Shimano GRX 610, 46/30	Sram Apex, 40T	Shimano GRX 600, 46/30
Bremse	Shimano GRX 410, 160/160	Sram Apex, 160/160	Shimano GRX 400, 180/160
Laufräder	Giant S-X2 Disc	Megamo Gravel GR700 TLR	Rose G25
Reifen	Giant Crosscut Grip 1, 40 mm	WTB Riddler, 45 mm	Conti Terra Adventure Trail, 45 mm
Vorbau/-länge	Giant Contact, 80 mm	Megamo FOV, 90 mm	Rose ALR 2.0, 80 mm
Lenker	Giant Contact XR D-Fuse	Megamo Specific Gravel HB	Rose Gravel
Sattel	Giant Approach	Selle Italia Model X	Selle Italia X Evo Superflow
Stütze	Giant D-Fuse	Megamo 27,2	Rose Seatpost AL

CHARAKTER

Sitzposition			
Handling			

Das perfekte Rad für ...
... alle, die einen agilen, leichtfüßigen Gravel-Begleiter suchen, der viel Fahrspaß bietet. Dank kompakter, aufrechterer Sitzposition sehr entspannt zu fahren.

Das perfekte Rad für ...
... alle, die ein schön verarbeitetes Gravelbike mit entspannter Sitzgeometrie suchen. Perfekt geeignet auch für Gravel-Einsteiger:innen.

Das perfekte Rad für ...
... alle, die einen erfreulich laufruhigen Begleiter mit innovativen Details für epische Touren über Stock und Stein suchen – egal ob mit viel Gepäck oder ohne.

*Gesamtgewicht ohne Pedale

Wärmespeicher

ROADBIKE-
KOMPASS

Im Winter nur indoor fahren? Wär' doch schade – wir geben Tipps zur richtigen Bekleidung und haben Baselayer und Socken für die kalte Jahreszeit getestet.

Wer im Herbst und Winter nur noch auf der Rolle fährt, verpasst definitiv etwas. Klar: Drinnen ist das Training effizienter und bequemer, aber das Gefühl, sich die kalte Winterluft um den Kopf wehen zu lassen und die Batterien mit einer entspannten Runde durch die Natur aufzuladen, ist ein nicht zu unterschätzender Ausgleich. Ganz entscheidend jedoch ist die Auswahl der passenden Bekleidung, die sich – zugegeben – etwas aufwendiger gestaltet als für die Rolle. Vor allem gilt es, Kopf, Hände und Füße vor Kälte und Fahrtwind zu schützen. Mindestens genauso wichtig ist jedoch ein gutes Unterhemd, neudeutsch Baselayer, das den Oberkörper einerseits wärmt, andererseits entstehende Feuchtigkeit aufnimmt und von der Haut wegtransportiert (siehe unser Test ab Seite 55). Im Idealfall arbeiten die verschiedenen Lagen für ein angenehmes Körperklima zusammen, indem Feuchtigkeit nach außen abgegeben wird, Fahrtwind und Kälte aber nicht nach innen durchdringen. Ob es als äußerste Schicht wirklich eine teure Winterjacke sein muss, darüber lässt sich streiten. Wer nicht zu oft und bei eisigen Temperaturen draußen fahren möchte, kann sich mit einem etwas wärmeren Langarm- oder Gabba-Trikot sowie Armlingen und einer Windweste/-jacke behelfen.

Aber fangen wir oben an. Für Kopf und Hals sind zwei Dinge unverzichtbar: eine Unterziehmütze unterm Helm sowie ein Schlauchtuch (auch: Buff) für den Hals. Beides sind keine teuren Anschaffungen, vor allem Schlauchtücher finden sich mit Werbeaufdruck in so manchem Starterbeutel.

Deutlich kniffliger gestaltet sich die Aufgabe, die Hände bei eisigem Fahrtwind auf Dauer warm und voll beweglich zu halten. Dabei gilt es, den schwierigen Spagat zwischen Isolation einerseits und Griffgefühl andererseits zu meistern. Wer viel draußen fährt, sollte sich den Luxus von zwei Paar Winterhandschuhen gönnen: ein dünneres Paar für die Übergangszeit um 10° C sowie ein dickes für Temperaturen um den Gefrierpunkt. Einen Test entsprechender Produkte findet ihr in ROADBIKE 01-02/2024 oder unter: **bike-x.de** ▶



Ganz entscheidend für das Wohlfühlklima im Winter: Ein gutes Baselayer (ab Seite 55) sowie warme, gut sitzende Wintersocken (siehe Seite 57).




TIPP
„Bei kalten Temperaturen habe ich kleine Taschenheizkissen aus dem Drogeriemarkt für die Hand- oder Überschuhe dabei. Durch Knicken werden sie warm, manche sind sogar mehrfach verwendbar.“

Franziska Koch,
 Profi-Fahrerin im Team Picnic PostNL



Die Füße sind zwar nicht ganz so empfindlich und gefordert wie die Hände, aber auch dort greift die Kälte gnadenlos an. Überschuhe verheißten flexible und kostengünstige Isolation, vor allem für oft luftige Rennradschuhe. Vielfahrer und Pendler profitieren hingegen von ausgewiesenen Winterschuhen. Die halten zum einen deutlich wärmer, zum anderen sind sie einfacher anzuziehen. Bis enge Überschuhe endlich über die Radschuhe gezogen sind und ordentlich sitzen, dauert es meist etwas. Einen Test von Winter-Überschuhen findet ihr in ROADBIKE 01-02/2025. Testsieger war der MTB Heater von Scott, den Preis-Leistungs-Tipp holte sich der ebenfalls noch erhältliche Pavei Mid Winter STX von Vaude ab. Weitere Infos unter: bike-x.de

Nicht zu unterschätzen für warme Füße: die richtigen Socken. Sie müssen gut isolieren, aber auch Feuchtigkeit aufnehmen. Gleichzeitig sollten sie nicht zu dick ausfallen, damit sie gut in die Schuhe passen und keine Falten werfen, was zu schmerzhaften Druckstellen führen kann. Ab Seite 57 haben wir acht Paar aktueller Wintersocken getestet.

Bleiben die Beine. Wer die Investition in wärmende Winter-Bibtights scheut: Die Varianten ohne Polster (sie werden über der kurzen Bib getragen) sind deutlich günstiger zu haben und können mehrmals getragen werden, bevor sie in die Wäsche müssen. 

Was ist Windchill?

Bei Temperaturen unter 10 Grad Celsius tritt der sogenannte Windchill-Effekt bereits ab Fahrgeschwindigkeiten von etwa 10 km/h auf. Er bezeichnet den Unterschied zwischen der gemessenen und der gefühlten Temperatur in Relation zur gefahrenen Geschwindigkeit. Denn der Fahrtwind führt dazu, dass sich die Umgebungstemperatur auf der Haut kälter anfühlt, als sie tatsächlich ist. Fährst du mit 10 km/h bei 5° C, beträgt die gefühlte Temperatur etwa 2° C. Ist man zügiger unterwegs, fällt die gefühlte Temperatur etwa bei 40 km/h bereits auf frostige -8° C Celsius! Weitere Beispiele findest du in der Tabelle rechts.

Je schneller, desto kälter:
Schon eine gemäßigte Rennradgeschwindigkeit von 20 km/h lässt die gefühlte Temperatur um satte 7° C nach unten purzeln.

	10° C	5° C	0° C	-5° C	-10° C
10 km/h	8° C	2° C	-3° C	-9° C	-14° C
20 km/h	3° C	-3° C	-10° C	-16° C	-22° C
30 km/h	1° C	-6° C	-13° C	-20° C	-27° C
40 km/h	-1° C	-8° C	-16° C	-23° C	-31° C
50 km/h	-2° C	-10° C	-18° C	-25° C	-33° C

Komme ich auch im Zwiebel-Look durch den Winter?

Softshell-Materialien packen drei Lagen zusammen – wie beim Zwiebel-Look. Anstelle von zwei Isolationsschichten aus Unterhemd und Microfleece, die nach außen durch eine Regenjacke gegen Fahrtwind und Regen geschützt werden, erfüllt ein dreilagiges Laminat all diese Aufgaben. Wer oft sportlich-schweißtreibend unterwegs ist, sollte sich die bessere Klimaregulierung von Softshell-Materialien gönnen. Biker:innen, die es etwas ruhiger angehen lassen und weniger schwitzen, können günstiger selbst kombinieren.



TIPP „Bei Regenfahrten ziehe ich eine kurze, wasserdichte Baggy drüber. Die schützt Hintern und Oberschenkel vor Spritzwasser, passt zusammengerollt in die Trikottasche und ist in wenigen Sekunden an- oder wieder ausgezogen.“

Seb Breuer, Gravel-Profi

GRIPGRAB Expert Seamless Thermal LS Base Layer

Preis: 70 Euro
Größen: XS-XXL ♀♂
Made in: China

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

- + körpernahe Schnitt
- + wenige Nähte
- + günstiger Preis

Mit seiner leicht strukturierten Oberfläche und dem körpernahen Schnitt hält das Expert Seamless von GripGrab sehr angenehm warm. Auch dank weniger Nähte punktet es mit hohem Tragekomfort. Zudem preislich recht attraktiv.



Die rautenförmige Struktur bei GripGrab isoliert, an der Schulter ist ein elastischerer Einsatz.

SPECIALIZED Seamless Roll Neck LS Baselayer

Preis: 75 Euro
Größen: S-XL ♂
Made in: Italien

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

- + sehr warm
- + sehr hoher Kragen
- nur als Herrenmodell

Das dickere Material von Specializeds Baselayer isoliert hervorragend und punktet, da etwas fester, mit leichter Kompression. Der lang geschnittene Kragen schützt den Hals sehr gut. Leider nicht 1:1 als Damenmodell erhältlich.



CUBE Basalayer Race Be Warm

Preis: 59,95 Euro
Größen: XS-XXL ♀♂
Made in: Italien

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

- + körpernahe Schnitt
- + wenig Nähte
- + günstiger Preis

Ein gutes Winterunterhemd muss nicht teuer sein: Cubes Basalayer Race Be Warm punktet mit seinem angenehmen Kragen, auch die elastischen Einsätze an den Ellenbogen tragen zum hohen Tragekomfort bei. Die lang geschnittenen Ärmel fielen positiv auf.



Q36.5 Basalayer 4 Plus LS

Preis: 120 Euro
Größen: XXS-XL ♀♂
Made in: Italien

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

- + sehr guter Kälteschutz
- + wenig Nähte
- recht hoher Preis

Das Basalayer 4 Plus von Q36.5 fällt eher klein aus, passt sich aber dank 16% Elasthan-Anteil gut an die jeweilige Körperform an. Dabei hält es sehr gut warm, der hohe Kragen liegt eng an und schützt gut. Preislich liegt es im oberen Bereich.

GOREWEAR M WS Baselayer Thermo LS

Preis: 84,95 Euro
Größen: S-XXL ♀♂
Made in: Türkei

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

- + integrierter Windschutz
- + sehr gute Isolation
- Material wenig elastisch

Keine Chance dem Wind: Gorewear integriert eine Windstopper-Membran ins Baselayer. Das hält sehr warm, geht aber zulasten des Tragekomforts: Das Baselayer ist nicht sehr elastisch und passt sich weniger gut an Körperformen an.



ASSOS Winter Skin Layer P1

Preis: 120 Euro
Größen: 0-11 ♀♂
Made in: k. A.

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

- + sehr gute Isolation
- + angenehmer Kragen
- sehr langer Schnitt

Anziehen und wohlfühlen: Assos' Skin Layer P1 schmiegt sich an wie eine zweite Haut und hält überdies auch an kalten Tagen angenehm warm. Die Ärmel fallen wie der gesamte Schnitt recht lang aus. Mit 120 Euro leider kein Schnäppchen.



LÖFFLER M Windproof Transtex Light

Preis: 99,99 Euro
Größen: 44-56 ♂
Made in: Europe

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

- + integrierter Windschutz
- + lang geschnittene Ärmel
- Material wenig elastisch

Wie Gore integriert auch Löffler eine winddichte Lage in sein Baselayer. Das hält angenehm warm, der hohe Kragen schützt ebenfalls gut, macht aber einen Reißverschluss notwendig, weil das Material wenig elastisch ist. Wichtig: fällt eher groß aus.



SANTINI Next 2 Skin Baselayer

Preis: 80 Euro
Größen: XS-XXL ♂
Made in: Italien

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

- + dünn und trotzdem warm
- + gute Passform
- Material leicht kratzig

Santinis Next 2 Skin ist vergleichsweise dünn, isoliert aber dank 67% Wollanteil dennoch sehr gut – auch an kalten Tagen. Der Kragen dürfte aber etwas höher sein. Außerdem ist das Material minimal kratzig. Und: leider keine Damenversion.



GONSO Base Shirt LS

Preis: 79,95 Euro
Größen: S-6XL ♂
Made in: k. A.

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

- + körpernaher Schnitt
- + viele Größen
- nicht das wärmste

Mit seinem spürbar dünneren Material bietet das Base Shirt von Gonso hohen Tragekomfort, eignet sich aber eher für die Übergangszeit als für wirklich eisige Tage. Klares Plus hingegen sind die vielen Größen. Leider gibt es keine baugleiche Damenversion.



LÖFFLER Transtex Mid Socks

Preis: 24,99 Euro
Größen: 35-46

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

Dank des dickeren Materials halten die Transtex angenehm warm. Sie dürften aber etwas höher geschnitten sein.

Q36.5 Super Termico Socken

Preis: 25 Euro
Größen: 36-47

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

Ein Seidenanteil von 10 % und der etwas längere Schaft zeichnen die warmen Super Termico von Q36.5 aus.



SPECIALIZED Merino Deep Winter

Preis: 20 Euro
Größen: 36-46

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

Dank 35% Merinowolle sehr warm, gut auch der verstärkte Zehenbereich und der hohe Schaft.



ASSOS Ultras Fugu Socks

Preis: 35 Euro
Größen: 35-46

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

Die Ultras Fugu Socks halten sehr warm, Geschmackssache ist der besonders lange Schnitt fast bis zum Knie.



SANTINI Wool Socks

Preis: 19 Euro
Größen: 36-47

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

Der 30% Wollanteil sorgt dafür, dass die Wool Socks trotz eher dünnem Material recht gut isolieren.

GORE Shield WS Socks

Preis: 39,95 Euro
Größen: 37-48

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

Dank Windstopper schützen die Shield perfekt vor Wind und halten warm, das Material ist allerdings kaum elastisch.



GRIPGRAB Thermolite Winter Socks

Preis: 20 Euro
Größen: 38-47

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

Etwas dickere Socke mit hohem Tragekomfort. Gute Länge, wärmt überdies angenehm.



CUBE High Cut Be Warm

Preis: 14,95 Euro
Größen: 36-47

Kälteschutz: ❄️❄️❄️❄️❄️

Günstigste Socke im Vergleich. Mit guter Isolation, top ist der verstärkte Fersen- und Zehenbereich.



Aufbruch zum Rande Europas

BIKEPACKING: ABENTEUER NORTHCAPE4000

4000 Kilometer, 8 Länder, 15 Tage: Das NorthCape4000 ist eine Reise ans Ende Europas. Ein Radabenteuer voller Härte, Schönheit und stiller Wunder.



Aus der wuseligen Großstadt in die nahezu unberührte Natur Skandinaviens: Die Kurzversion des NorthCape4000 führt über 3000 km von Berlin ans Nordkap. Die unendliche Weite Skandinaviens beruhigt – und lässt viel Zeit zum Nachdenken.

TEXT | FRANCESCO NGUYEN
FOTOS | MATTEO DUNCHI

Prolog

Während ich die Radbox schließe und meine Packliste ein letztes Mal prüfe, kehrt bei mir die Erinnerung zurück: Nordkap 2023, das war ein verrückter Sommer. Ich bin allein durch Norwegen gefahren, nachdem ich die Anmeldung zur NorthCape4000 verpasst hatte, da ich trotzdem unbedingt diese Strecke fahren wollte. Regen, Sturmtief Hans, ein gebrochenes Schaltwerk, feuchtes Schlafzeug – solch krasse Erlebnisse und die Einsamkeit blieben mir damals als einzige Begleiter. Es zählte für mich jedoch nur das Ziel: den Rand Europas zu erreichen. Nun ist alles anders: nicht Einsamkeit, sondern die Vorfreude auf ein gemeinsames Abenteuer, das ich mit vielen weiteren Teilnehmern erleben werde. Ich bin Teil des diesjährigen NorthCape4000.

NorthCape4000: der Wahnsinn in Zahlen

Das NorthCape4000 ist offiziell kein Rennen, auch wenn die nackten Zahlen anderes vermuten lassen: 4000 Kilometer durch acht Länder bis zum nördlichsten Punkt des Kontinents. Ein „Kein Rennen“-Event, das Wettbewerb in Miteinander verwandelt. Die Langdistanz startet in Norditalien, dieses Mal in

Francesco Nguyen
Projektmanager &
Gravelbike-Enthusiast

Der 35-jährige Francesco lebt in Udine, im Nordosten Italiens, umgeben von Bergen und in der Nähe von Österreich und Slowenien. Beruflich arbeitet er als Projektmanager in einem Outdoor-Unternehmen, seine Leidenschaft gilt jedoch dem Gravelbike und dem Bikepacking. Seit 2017 unternimmt er regelmäßig Reisen auf zwei Rädern quer durch Italien und Nordeuropa – nicht aus sportlichem Ehrgeiz, sondern aus Neugier und Freude am Entdecken. Für ihn bedeutet Bikepacking Freiheit, Selbstständigkeit und die Möglichkeit, Landschaft und Menschen im eigenen Tempo zu erleben.

Rovereto. Erstmals gibt es bei dieser Austragung aber auch eine „Kurzstrecke“, die in Berlin startet: „nur“ 3000 Kilometer lang – perfekt für mein Urlaubszeitfenster.

Die Rechnung bleibt dennoch einschüchternd: 200 Kilometer am Tag, 15-mal hintereinander. Zerlegt man es, wird es fassbarer – acht Stunden mit 25 km/h oder einfach ein Pedaltritt nach dem anderen, bis man am Ende Europas steht und sich fragt, wie man so viel Glück haben konnte.

Elektrisierender Aufbruch

Am Brandenburger Tor versammeln sich 150 Fahrer. Keine Hektik, nur elektrisierte Vorfreude. Die ersten 240 Kilometer bis zur Fähre an der polnischen Ostseeküste fordern Disziplin – verpassen will ich sie nicht. Mit nur wenigen Minuten Vorsprung den Hafen zu erreichen, fühlt sich für mich an wie die erste bestandene Prüfung. Ich sehe, wie Dutzende Räder in den Schiffsbauch geladen werden, und begreife das wahre Ausmaß dieser Reise. So viele unterschiedliche Räder und Set-ups, alle mit einem Ziel. Auf der Nachtfahrt lerne ich Maria kennen, eine spanische Architektin bei ihrem dritten Versuch bei diesem Event. Und Thomas, einen deutschen Ingenieur, der ►

sein Gravelbike speziell für diese Herausforderung umgebaut hat. Unterschiedliche Menschen, gemeinsam auf dem Weg zum Nordkap.

Disziplin in Schweden

Schweden lehrt mich, Distanz neu zu denken. 200 Kilometer sind plötzlich keine Zahl mehr, sondern zehn Stunden Bewegung. Die Ernährung wird dabei zum System: Nüsse, Riegel, Elektrolyte. Morgens Kohlenhydrate, abends Eiweiß, stetige Flüssigkeitszufuhr. Alles in einem Dialog zwischen Ehrgeiz und Vernunft.

Schweden belohnt mich reichlich für alle Strapazen: Wälder weichen Seen, die Mitternachtssonne verwandelt Nächte in endlose goldene Stunden. Rehe am Straßenrand, neugierige Radfahrer, deren Augen groß werden, wenn sie „Nordkap“ hören. Und immer wieder Fahrer, die kommen und gehen. Keine Konkurrenz, sondern Gleichgesinnte mit demselben absurden Vorhaben.

Grinsend im Regen

Vor dem norwegischen Magerøya-Tunnel, sechs Kilometer lang und unter dem Meer, bemerke ich mein fehlendes Rücklicht. Panik bricht bei mir aus – bis Jan, ein Niederländer, mir wortlos sein Ersatzlicht reicht. Freundlichkeit wie diese begegnen mir immer wieder: improvisierte Versorgungsstationen, Apfelkisten am Wegesrand, Fremde, die uns anfeuern. Auf dem Rad, verletzlich und langsam, sieht man die Welt, wie sie wirklich ist: hilfsbereit.

Hinter Rovaniemi in Finnland wandelt sich die Landschaft. Straßen dehnen sich endlos. Geradeaus führen sie durch Landschaften einer anderen Welt. Die Wälder verschwinden,

Das Nordkap mit seinem berühmten Globus ist der nördlichste auf dem Landweg erreichbare Punkt Europas.



Mein Rad für das Abenteuer

ist ein Bombtrack Tempest: 10,2 Kilo, Stahlrahmen, Shimano 105, keine Leichtbauorgie, sondern ein verlässlicher Begleiter. Panaracer GravelKing Semi-Slicks für den rauen skandinavischen Asphalt, Rahmentaschen von Miss Grape mit dem Nötigsten – Kleidung, Werkzeug, Biwy. Die Gewichtsverteilung folgt den Grundprinzipien – schwere Dinge zentral, alles andere so ausbalanciert, dass die Fahreigenschaften erhalten bleiben. Nach wenigen Tagen verschwinden technische Daten ohnehin, dann zählt nur, ob das Rad ein Teil von dir wird.



die Tundra übernimmt. Rentiere kreuzen gelassen die Straße, Fjorde brechen in bizarrer Schönheit hervor. Den Arktischen Ozean kann ich riechen, noch lange bevor er sichtbar wird. Fahrradreisen ist Staunen in optimaler Geschwindigkeit. Schnell genug, um Kontinente zu durchqueren, langsam genug, um alles in sich aufzusaugen.


Am Ziel der Träume

Am Nordkap-Globus zu stehen, nach 15 Tagen und 3000 Kilometern, ist mehr als eine physische Befriedigung. Es ist die Erkenntnis: Gewöhnliche Menschen erreichen Außergewöhnliches, wenn sie einfach nicht aufhören zu pedalieren.

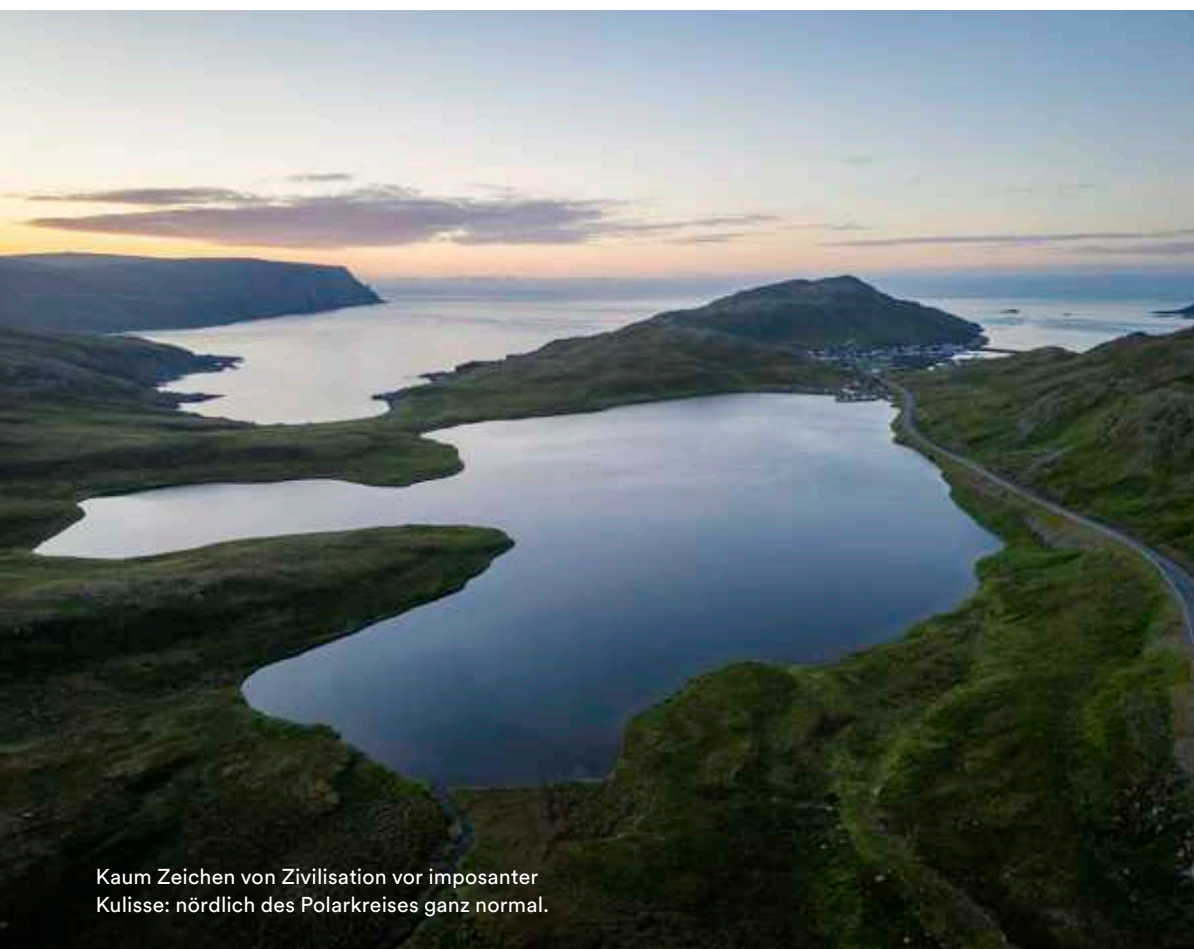
Zwischen Dutzenden Mitfahrerinnen und -fahrern stehend, alle gleichermaßen erschöpft und euphorisch unter dem berühmten Globus, begreife ich: Dieses temporäre Kollektiv wird mir ewig im Gedächtnis bleiben. Wir haben Geschichten, Wetter und Strapazen miteinander geteilt.

Mein Rad lief problemlos, doch wichtiger ist das, was bei mir hängen bleibt: Die Welt hält so viel Schönheit bereit – und leere Straßen, die nur darauf warten, entdeckt zu werden. Alles, was es dazu braucht, ist der eigene Entschluss, es anzugehen.

Fazit

Fahrradabenteuer nehmen dir die Illusion, dass das Außergewöhnliche nur anderen gehört. Jeder Pedaltritt enthält die Möglichkeit einer größeren Reise. Die Formel ist einfach: Bescheidenes Tempo, multipliziert mit Zeit, ergibt jedes Ziel. Die Entscheidung liegt bei jedem selbst: Komfort gegen Staunen, Routine gegen Abenteuer. Der Moment, in dem Möglichkeit zur Realität wird, ist genau dann – wenn der erste Tritt ins Pedal erfolgt. 





Kaum Zeichen von Zivilisation vor imposanter Kulisse: nördlich des Polarkreises ganz normal.

Mit dem Rad zum Nordkap: Es ist jedem möglich, Außergewöhnliches zu leisten. Die größte Hürde liegt im eigenen Kopf.

Das Event

Das NorthCape4000 ist ein seit 2017 ausgetragenes Ultra-Cycling-Rennen von Italien bis zum Nordkap. Die Kurzstrecke über 3000 Kilometer startet in Berlin. Teilnehmende sind auf sich gestellt – ohne Begleitfahrzeuge oder externe Hilfe. Das Event gilt als eine der härtesten und bekanntesten Long-Distance-Prüfungen Europas. Infos unter northcape4000.com





Michael Ecklmaier ist Sportwissenschaftler beim Radlabor in München. Er fährt selbst Lizenzrennen.

INDOOR-TRAININGSTIPPS

HEIM SPIEL

Formaufbau für die neue Rennradsaison – viele Sportler machen das zu Hause auf der Rolle. Sportwissenschaftler Michael Ecklmaier vom Radlabor in München erklärt, worauf es dabei ankommt.

TEXT | ERIC GUTGLÜCK
FOTOS | GETTY IMAGES: RYAN J. LANE

Ist Rollentraining im Winter ein Muss?

Die Zeiten haben sich geändert: Früher war Rolle fahren langweilig, man starrte die Wand an und kämpfte nach 30 Minuten mit der Motivation. Heute ist das völlig anders. Dank Plattformen wie Zwift, Rouvy oder MyWhoosh haben wir ganz neue Trainingswelten, die Gamification, Community und Wettkampf-Feeling vereinen. Das macht Indoor-Training kurzweiliger – und dazu sehr effizient. Statt zweieinhalb Stunden draußen kann man auf der Rolle in 60 bis 90 Minuten einen vergleichbaren Trainingsreiz setzen. Dennoch sollte das Wintertraining idealerweise aus einem gesunden Mix aus Indoor-, Outdoor-, aber auch Alternativtraining wie Laufen, Krafttraining oder Skilanglauf bestehen.

Wie steige ich nach einer Saisonpause ins Rollentraining ein?

Viele leistungsorientierte Sportler legen im Oktober eine Saisonpause von zwei bis vier Wochen ein. Zum Wiedereinstieg geht's dann auch aufgrund der Zeitumstellung oft direkt auf die Rolle. Für die ersten zwei bis drei Wochen des Wiedereinstiegs empfehle ich zunächst einige lockere Einheiten, bei denen man sich eher am Puls und Körpergefühl, weniger an den Wattwerten orientiert. Fühlt sich das Radfahren wieder „normal“ an, kann man vorsichtig erste Intensitäten einstreuen – mit einer HIT-Einheit pro Woche und noch reduziertem Umfang. Wichtig: Nicht von null auf hundert starten, also beispielsweise statt fünf Intervallen nur drei absolvieren.



„Hobbysportler dürfen auch im Winter schon ein- bis zweimal pro Woche intensiv trainieren – die ersten Einheiten sollten aber weniger Intervalle umfassen als im Sommer.“

Michael Ecklmaier, Radlabor München

Kann ich längere Grundlageneinheiten auf der Rolle abkürzen?

Grundsätzlich können niedrigintensive Einheiten indoor etwas kürzer gehalten werden als draußen, da die Rollphasen wegfallen. Statt drei Stunden draußen sind drinnen zwei Stunden ausreichend. Wer länger indoor fahren will, aber dafür keine Zeit findet, der kann Einheiten auch aufteilen – z. B. morgens 60 Minuten fahren, abends noch mal 60–90. Das ist auch ein guter Tipp für längere Einheiten am Wochenende, falls das Wetter kein Outdoor-Training erlaubt.

Muss ich drinnen andere Trainingsbereiche festlegen?

Das ist in den meisten Fällen sinnvoll, da viele Sportler indoor weniger leistungsfähig sind als draußen. Je nach Leistungsvermögen kann die FTP bzw. Schwelle schon mal 20–30 Watt niedriger liegen. Hinzu kommt noch der Formverlust durch die Saisonpause. Genauso gibt es aber auch Sportler, die keinen Unterschied zwischen drinnen und draußen feststellen. Mein Tipp: Den Leistungstest zur Bestimmung der Trainingsbereiche dort fahren, wo auch in den nächsten Wochen hauptsächlich trainiert wird. Im November/Dezember also auf der Rolle, im März kann es dann sinnvoll sein, die Tests für den anstehenden Frühling draußen zu fahren.

Wann sollte ich einen Leistungstest machen?

Ich rate meinen Sportlern, zunächst zwei bis drei intensivere Einheiten absolviert zu haben, ehe sie beispielsweise einen FTP- oder Rampentest bzw. eine Leistungsdiagnostik machen. Denn die letzten intensiven Einheiten liegen womöglich zwei Monate oder länger zurück. Erst nach einigen intensiven Intervalleinheiten liefert ein Test aussagekräftige Ergebnisse über das tatsächliche Leistungsvermögen. So hat man verlässliche Werte, an denen man sich die nächsten Wochen orientieren und seine Trainingsbereiche ableiten kann. Nach dem ersten Test zu Beginn des Winters empfehle ich, alle 8–12 Wochen erneut zu testen. Am besten mit demselben Set-up, um vergleichbare Werte zu erhalten.

„Egal ob FTP-Test oder Leistungsdiagnostik – ein solcher Test ist erst nach zwei bis drei HIT-Workouts sinnvoll. Ein erneuter Leistungstest sollte frühestens acht Wochen später erfolgen.“

Michael Ecklmaier, Radlabor München

Wie oft sollte ich im Winter auf die Rolle steigen?

Das hängt von den Zielen ab. Für die meisten Freizeitsportler sind 3–5 Radeinheiten pro Woche realistisch und ein gutes Maß, da vor allem die Regelmäßigkeit des Trainings Fortschritte verspricht. Wie viele dieser Workouts auf der Rolle stattfinden sollten, kann man pauschal nicht sagen. Ich würde es von den konkreten Inhalten und den Wetterbedingungen abhängig machen. Intensive Workouts sind drinnen leichter umzusetzen und man kühlt in den Intervallpausen nicht aus. Auch die frühe Dunkelheit nach Feierabend ist ein gutes Argument, eine Einheit auf der Rolle zu absolvieren. Am Wochenende und bei gutem Wetter würde ich längere Ausfahrten bevorzugt auf der Straße oder auf dem Gravelbike fahren.

VORTEILE & NACHTEILE BEIM INDOOR-TRAINING

Struktur: keine Roll- oder Ampelphasen, die draußen das Training unterbrechen.

Sicherheit: Glatte Straßen oder Dunkelheit bergen Unfall- und Sturzrisiko.

Sauberkeit: kein ständiges Radputzen, auch wenn der Schweiß regelmäßig abgewaschen werden sollte.

Zeiteffizienz: kein langes Umziehen vor und nach der Einheit.

Fahrtechnik: Auf der Rolle schult man kein Kurvenfahren, Gleichgewicht oder Radbeherrschung.

Thermoregulation: Ohne guten Ventilator überhitzt man schnell, die Belastung steigt, die Leistung fällt ab.

Intensität: Viele fahren indoor zu intensiv – und vernachlässigen die Grundlagenausdauer.

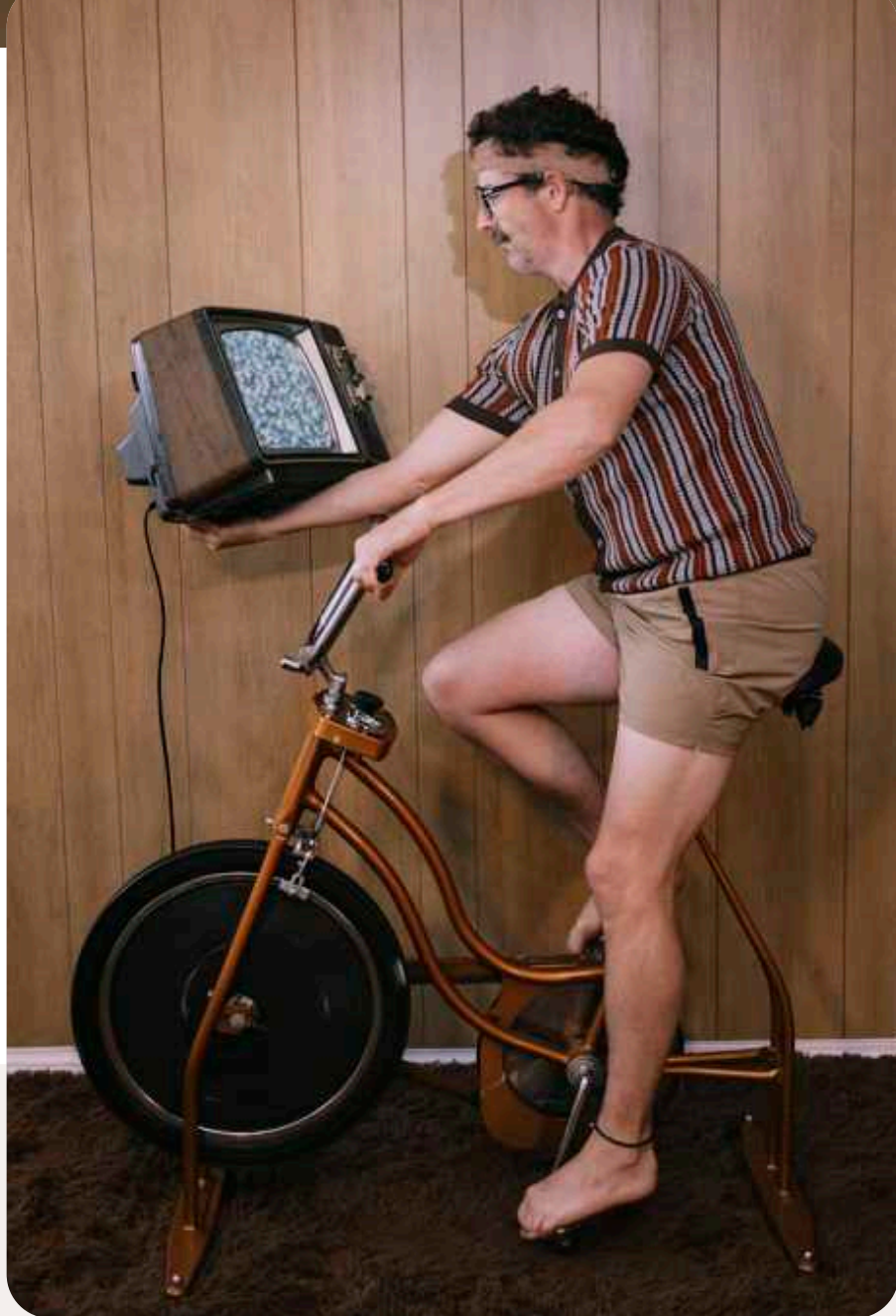
Was hilft gegen Langeweile bei Ausdauer-einheiten?

Vor allem bei längeren, niedrigintensiven Belastungen fehlt einigen Sportlern die Motivation. Hier kann es sinnvoll sein, die Einheit aufzuteilen (siehe S. 54). Oder man fährt ein paar „Intervalle“ im FatMax-Bereich, bei etwa 70% der FTP. Das ist zwar immer noch niedrigintensiv, dennoch wird mehr Sauerstoff umgesetzt – ideal für alle mit geringem Zeitbudget. Hier könnte man beispielsweise 3x20 Minuten in dieser Trainingszone fahren, die oft auch als „Zone 2“ bezeichnet wird.

3

Indoor-Workouts vom Sportwissenschaftler

„Im Winter gilt es in erster Linie, jene individuellen Schwächen zu trainieren, die eine optimale Performance bei den Saisonzielen verhindern“, rät Sportwissenschaftler Michael Ecklmaier – und stellt hier drei seiner Lieblings-Workouts für die verschiedenen Trainingsziele vor.



FTP steigern:

4–5 × 8–12 Min. 90%
(jeweils 3–5 Min. Pause)

Viele Sportler erhalten nach einem FTP-Test (Functional Threshold Power) zwar einen theoretischen 60-Minuten-Leistungswert, können diesen aber in der Realität nur für rund 40 Minuten treten. Dieses Workout schult die Fähigkeit, länger an der FTP fahren zu können. Die erste Einheit sollte aus 4×8 Minuten bei 90% der FTP bestehen, ehe zunächst die Länge der Intervalle auf 4×10 und 4×12 Minuten steigt. Klappt das problemlos, dürfen es auch fünf Intervalle sein.





„Auch wenn das Rad indoor nicht schmutzig wird, sollte es regelmäßig geputzt werden: Schweiß greift das Material an.“

Michael Ecklmaier, Radlabor München



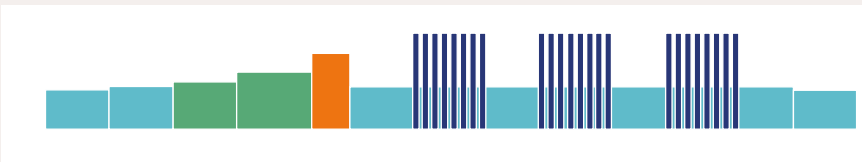
Wie sollte ich intensives HIT- und lockeres LIT-Training verteilen?

Etwa 80–90% der Trainingszeit sollten bei niedriger Intensität (Low Intensity Training) stattfinden. Bei fünf Ausdauereinheiten pro Woche können also zwei davon intensiver sein, die restlichen dienen der Grundlagenausdauer. Sie ist und bleibt die Basis der Ausdauer. Früher fuhr man im Winter stundenlang nur locker, Intervalle standen erst im Februar, März oder April auf dem Trainingsplan. Das gilt bedingt auch noch bei den Profis, die aber im Winter hohe Umfänge von über 30 Wochenstunden irgendwo im warmen Süden fahren können. Heute weiß man: Wer nur 5–10 Stunden pro Woche trainieren kann, muss auch im Winter intensivere Reize setzen.



VO₂max verbessern:
3–5 × 6–10 × 30/15-Intervalle
(30 Sek. 130%, 15 Sek. 55%)

Sportler mit guter Ausdauerleistung, aber Schwierigkeiten bei harten Fünf-Minuten-Belastungen profitieren von dieser Einheit besonders. Es gilt zunächst, drei Serien mit jeweils sechs Wiederholungen aus 30 Sekunden bei 130% und 15 Sekunden bei 55% der FTP zu fahren. Gelingt das problemlos, kann jede Serie auf acht oder zehn Wiederholungen ausgebaut bzw. eine vierte oder fünfte Serie absolviert werden. Dazwischen jeweils etwa fünf Minuten locker erholen.



Laktatbildung senken:
3–4 × 6–10 Min. 90%
(mit 50–60 U/Min.)

Ähnlich zu den FTP-Intervallen wird diese Einheit bei rund 90% der FTP absolviert – mit dem Unterschied, dass eine niedrige Trittfrequenz von 50–60 Umdrehungen pro Minute anliegt. Beginne am besten mit 3×6 Min. und steigere im Laufe der Wochen die Intervalllänge auf zehn Minuten sowie die Wiederholungszahl auf vier. Vor allem sprintstarke Fahrer, die einen Radmarathon in den Bergen fahren wollen, profitieren besonders von diesem Workout.



5 Hitzetipps

So trotzst du dem Leistungsabfall durch die ansteigende Körpertemperatur.



1 Heizung: Viele Sportler bauen ihr Set-up im kühlen Keller oder in der Garage auf. Wer hingegen im Haus oder in der Wohnung trainiert, sollte die Heizung im betroffenen Raum bereits einige Stunden zuvor runterdrehen oder sogar komplett ausschalten. Wichtig: hinterher gut lüften!

2 Frischluft: Offene Türen und Fenster sorgen für angenehmen Zug und frischen Sauerstoff. Zudem sollte mindestens ein Ventilator benutzt werden, idealerweise auf den Kopf gerichtet. Ein zweiter Ventilator Richtung Körper kann bei hochintensiven Workouts zusätzliche Kühlung schaffen.

3 Bekleidung: Weniger ist mehr – in der Regel reichen fürs Indoor-Training Radschuhe, Bibshorts und Radsocken (für Frauen zusätzlich ein Sport-BH). Wer trotzdem ein Trikot tragen möchte, sollte ein möglichst dünnes Sommermodell wählen. Manche Hersteller bieten besonders atmungsaktive Bekleidungs-Sets speziell fürs Rollentraining an.

4 Getränke: Wer nach Feierabend auf die Rolle geht, kann die Bidons schon morgens vorbereiten (wer im Homeoffice arbeitet, in der Mittagspause) und für einige Stunden im Kühlschrank aufbewahren. In einer isolierten Flasche bleiben die Getränke sogar noch länger kühl – die braucht aber auch länger, um überhaupt erst kalt zu werden.

5 Eisweste: Bei den Profis gehört die Eisweste auf der Rolle vor einem Zeitfahren mittlerweile zum gewohnten Bild. Günstige Modelle inkl. Kühlakkus gibt es bereits ab etwa 80 Euro (z. B. von Velotoze). Tipp: Die Weste schon einige Minuten vor Beginn des Workouts anziehen, um die Körpertemperatur vorab leicht abzusenken.

Sollte ich Intervalle im ERG-Modus fahren?

Moderne Smarttrainer können die im Workout angepeilte Leistung aufs Watt genau an die Rolle senden und diese regelt den Widerstand automatisch. So muss man sich weniger stark konzentrieren und fährt permanent die angestrebte Leistung. Aber: Nimmt die Ermüdung zu, kann es umso schwerer werden, vor allem wenn die Trittfrequenz abfällt und die Rolle den Widerstand dann umso mehr erhöht. Letztlich hängt es von der Intervallform und der persönlichen Präferenz ab. Bei kurzen Intervallen wie 30/15-Serien sind die Reaktionszeiten mancher Rollentrainer oft hinderlich – dann besser ohne den ERG-Modus fahren. Bei längeren Sweetspot- oder Schwellenintervallen kann der ERG-Modus wiederum helfen, gleichmäßig zu treten. Es gibt aber auch Sportler, die es genau andersherum bevorzugen. Für den Trainingsreiz ist es zweitrangig, ob mit oder ohne ERG-Modus gefahren wird.

Sind Zwift-Rennen ein guter Intervallersatz?

Ich würde eher zu einem sauber strukturierten Intervall-Workout raten. Werden diese Rennen aber dosiert eingesetzt – etwa ein- bis zweimal im Monat –, können sie ein motivierender HIT-Ersatz sein. Jede Woche zwei harte Rennen sind meiner Meinung nach zu viel, da man sich dauerhaft überlastet. Wer solche Rennen fährt, sollte Events mit Strecken passend zum eigentlich geplanten Workout wählen. Beispiel: Ein 4x4-Minuten-Programm kann man auch auf einem Rennkurs fahren, bei dem ein etwa vier Minuten langer Berg viermal gefahren werden muss. Diesen jeweils intensiv hinauffahren – und sich danach im virtuellen Peloton verstecken und erholen.





Wie sollte ich mich verpflegen?

Bei harten Einheiten sind kohlenhydratreiche Getränke oder Gels meist bekömmlicher als Riegel oder feste Nahrung, weil man in den kurzen Pausen oft schlecht kauen kann und die Verdauung unter Vollast nur eingeschränkt funktioniert. Bei lockeren Einheiten hingegen sollte man feste Nahrung wie Riegel oder Bananen bevorzugen. Eine Kombination funktioniert oft am besten: etwa ein fester Snack im Warmup und Flüssignahrung in den Intervallen.

„Je intensiver und länger das Indoor-Training, desto wichtiger wird die Versorgung mit Kohlenhydraten und mineralhaltiger Flüssigkeit.“

Michael Ecklmaier, Radlabor München

Ist Nüchterntraining sinnvoll?

Nüchterntraining kann den Fettstoffwechsel ankurbeln, wenn man etwa morgens mit leeren Glykogenspeichern ca. 60 bis max. 90 Minuten sehr locker trainiert, ohne davor oder beim Training Kohlenhydrate zuzuführen. Intervalle sind dann aber tabu! Solche Einheiten sollten jedoch sehr sparsam eingestreut werden, nicht öfter als einmal pro Woche. Und gleich nach dem Training sind Kohlenhydrate und Eiweiß wichtig, um den Körper aus seinem katabolen, „muskel-fressenden“ Zustand zu befreien. Mit Abnehmen hat Nüchterntraining allerdings nichts zu tun, hierbei ist die gesamte Kalorienbilanz viel entscheidender.

Wie wichtig ist Flüssigkeit auf der Rolle?

Viel trinken ist wichtig, weil die Schweißrate drinnen höher ist. Wer nach 90 Minuten vom Rad steigt und Salzränder am Trikot hat, sollte auch Elektrolyte zuführen. Am besten wiegt man sich vor und nach der Einheit: Der Gewichtsverlust plus die Trinkmenge ergeben den Schweißverlust. Manche Sportler verlieren je nach Intensität bis zu 1,5 Liter Schweiß pro Stunde. Ziel ist es, diesen Verlust während und nach der Einheit möglichst auszugleichen. Tipp: Getränke vorkühlen oder ggf. Flaschen einfrieren – so hat man auch in der zweiten oder dritten Stunde noch etwas Kaltes zu trinken (siehe auch Tipps auf S. 58).

Erläuterungen zu den Trainingsbegriffen gibt's unter: bike-x.de/lexikon-training



FLIEGEGEWICHT

IM TEST: CERVÉLO R5



Das neue HB18-Cockpit ist deutlich leichter geworden und liegt gut in der Hand.



Neuer Herausforderer um die Leichtgewichtskrone: Kann Cervélos jüngst vorgestelltes R5 das Scott Addict RC vom Thron stoßen? Wir haben den kalifornischen Supersportler getestet.

TEXT | CHRISTIAN BRUNKER FOTOS | BJÖRN HÄNSSLER

Sechs Kilo: Das ist die für Rennradentwickler aktuell magische Marke. Mit dem 2024 vorgestellten Addict RC Ultimate haben die Schweizer von Scott als erster großer Hersteller diese Schallmauer für moderne Scheibenbrems-Renner durchbrochen – und eine neue Benchmark gesetzt: 5,9 Kilogramm zeigte die ROADBIKE-Waage im Test (vgl. *RB* 04/25) – eine deutliche Ansage an die Konkurrenz. Und die Herausforderer lassen nicht lange auf sich warten.

Mit dem zur Tour de France vorgestellten R5 hat es sich Cervélo zur Aufgabe gemacht, das Addict RC zu stürzen und sich selbst die Leichtgewichtskrone aufzusetzen. Laut Hersteller soll es als Kompletttrrad in Topausstattung in Größe 56 nur 5,97 Kilogramm auf die Waage bringen. Möglich mache dies ein nur 651 Gramm schwerer Rahmen sowie die Gabel mit 298 Gramm. Insgesamt habe man dank einer intensiven Analyse aller Bereiche im Vergleich zum Vorgänger 326 Gramm eingespart. ►



Leistungskontrolle: Der 4iiii-Powermeter in der Dura-Ace-Kurbel. Die Gabelscheiden sind sehr schlank, die vorn überstehenden Schrauben für den Bremskörper stören aber die elegante Optik.



Der Rahmen des R5 mutet mit seinen schlanken Rohrformen und den ins Oberrohr übergehenden Sitzstreben fast schon klassisch an. Die leichten Reserve-Laufräder mit 34 (vorn) und 37 mm Felgenhöhe wurden zusammen mit dem Rahmen neu entwickelt. Aufgezogen sind Vittoria Corsa Pro-Reifen mit heute fast schon schmalen 26 Millimetern.

Modellvarianten

Cervélo bietet das neue R5 in insgesamt 5 Modellvarianten an. Rahmen, Gabel und Laufräder sind jeweils identisch, nur die Schaltgruppe unterscheidet sich. Im Top-Spec kommt es mit Sram Red AXS oder Shimano Dura-Ace Di2 samt Powermeter für 12.999 Euro. Mit Shimano Ultegra Di2

oder Sram Force AXS werden 8.999 Euro fällig. Außerdem bietet Cervélo einen Spec mit Srams 13-fach-Gruppe Red XPLR im 1-by-Set-up ebenfalls für 12.999 Euro an. Das Rahmen-Set für den Eigenaufbau inkl. Sattelstütze und HB18-Cockpit ist für 5.699 Euro zu haben.

AUS DEM TEST:

„Selten haben wir uns bei Testfahrten so sehr auf den nächsten Anstieg gefreut wie mit Cervélos neuem, superleichten R5. Logisch, dass wir auf den Runden so viele Höhenmeter wie möglich eingebaut haben.“ Christian Brunker, Testredakteur




Umso größer natürlich die Spannung vor dem Gang zur Waage: Steht eine Fünf vor dem Komma? Leider nicht ganz: Wir haben unser Testrad mit 6,18 Kilogramm gewogen. Damit zählt es natürlich trotzdem zu den Leichtgewichten, auch wenn es für den Platz ganz oben auf dem Treppchen nicht ganz reicht – was sogar an Produktionsschwankungen bei Anbauteilen wie Reifen oder Sattel liegen kann.

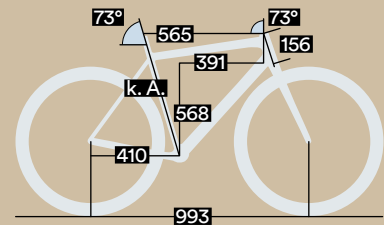
Auf der Straße wird jedenfalls schnell klar, dass die paar Gramm zu viel eher von buchhalterischem Interesse sind. Dank der leichten Laufräder und der schnellen, wenn auch nur 26 mm breiten Vittoria-Reifen beschleunigt das R5 extrem agil, schon wenig Druck auf dem Pedal reicht aus, um das R5 auf Tempo zu bringen. Bergauf erweist sich der optisch vornehm zurückhaltende Renner als beeindruckender Kletterer, der jeden langen oder noch so steilen Anstieg mit sprichwörtlicher Leichtigkeit erklimmt. Selten haben wir uns bei den Testfahrten so sehr auf den nächsten Anstieg gefreut – und deshalb so viele wie möglich in die Testrunde eingebaut. Je länger und steiler, desto besser! Bergab lieferte das R5 den Beweis, dass es trotz seines superleichten Rahmen-Gabel-Sets über ausreichende Steifigkeitsreserven verfügt. Es folgt Lenkbefehlen sehr präzise durch jeden Kurvenradius und lässt auch bei hohen Geschwindigkeiten keine Unsicherheit aufkommen. Souverän liegt das R5 auf der Straße. Für eine noch bessere Straßenlage lassen sich bei Bedarf gar bis zu 34 mm breite Reifen montieren. Dem ohnehin schon sehr ordentlichen Komfort wäre das ebenfalls zuträglich.

Zusammen mit dem R5-Rahmen hat Cervélo überdies einen neuen, ultraleichten Reserve-35/37-Laufradsatz entwickelt, der in fahrbereitem Zustand inkl. Reifen, Kassette und Bremsscheiben nur 2284 Gramm auf die Waage bringt. Allerdings hat der Leichtbau einen Nachteil: Als zulässiges Systemgewicht nennt Cervélo maximal 100 Kilogramm, der Fahrer sollte laut Hersteller nicht mehr als 88 Kilogramm wiegen. Nichts für große Fahrer oder athletische Sprinter.

Viel Lob von den Testern gab es für das ebenfalls neu entwickelte HB18-Cockpit, das mit seinem abgeflachten Oberlenker sehr gut in der Hand liegt und sich – obwohl 150 Gramm leichter als die Lenker-Vorbau-Einheit des Vorgängers – als richtig steif erweist, wenn man im Wiegetritt ordentlich am Lenker zieht.

Fazit: Mit dem R5 schickt Cervélo ein beeindruckendes Leichtgewicht auf die Straße. Für den obersten Podiumsplatz in Sachen Gewicht reichte es im Test zwar nicht ganz. Im Profiradsport hat das R5 seine Qualitäten indes schon bewiesen: Unter Pauline Ferrand-Prévot fuhr das R5 seinen ersten Sieg bei der Tour de France ein. 

BASICS




Preis/Vertrieb	12999 Euro / Fachhandel
Gewicht*	6,18 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größen	48/51/54/56/58/61
Reifenfreiheit	max. 34 mm
Systemgewicht	max. 100 kg




AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Shimano Dura-Ace Di2, 11–34
Kurbelsatz	Shimano Dura-Ace Di2, 52/36 PM
Bremse	Shimano Dura-Ace, 160/140
Laufräder	Reserve 34/37
Reifen	Vittoria Corsa Pro TLR, 26 mm
Cockpit	Cervélo HB18 Carbon
Vorbaulänge	110 mm
Sattel	Prologo Nago R4 PAS
Stütze	Cervélo SP33 Carbon

CHARAKTER

Sitzposition	komfortabel  sportlich
Handling	laufruhig  wendig

ROADBIKE-KOMPASS

Komfort	159 N/mm  komfortabel
Gewicht	6,18 kg  leicht
Laufradgewicht	2284 g  leicht

(fahrbereit inkl. Discs, Bereifung, Kassette)



Das gefällt

Stark im Antritt, leichtfüßig bergauf: Das R5 belegt eindrucksvoll, warum leichte Rennräder so sehr faszinieren.



Das weniger

Das maximale Systemgewicht ist mit lediglich 100 Kilogramm leider recht knapp bemessen.



Das perfekte Rad für...

... alle, die das unvergleichliche Fahrgefühl eines superleichten Renners lieben und auf Touren keinen Anstieg auslassen. Und für alle, die klassisch schlichte Räder mögen.

*Gesamtgewicht ohne Pedale

Einzeltest

NEUE RENN RÄDER



Der Vorbau wirkt länger, als er nominell sein sollte, und zwingt in eine gestreckte Haltung. 35 Millimeter Reifenfreiheit böten auch Endurance-Potenzial.



Die bunten Schriftzüge sollen an Graffitis erinnern, die Kurbel kommt leider ohne Leistungsmessung.

Haro

Rivette Carbon EP Edition

Haro Bikes – nie gehört? Die 1978 gegründete US-Marke zählt zu den Pionieren der BMX-Szene, hat aber auch ein Gravelbike und ein Rennrad im Angebot. Mit Letzterem könnte man stilecht bei einem US-Crit an den Start gehen – oder bei einem Kriterium hierzulande: Das Handling ist agil, die Lenkung präzise, nach Kurven tritt man unwillkürlich voll an. Und gerne drückt man auch über jede Welle im Vollsprint – das geringe Kompletttradgewicht von gerade mal 7,3 Kilogramm verleitet dazu! Unruhe kommt dabei nicht auf, der Geradeauslauf ist ausreichend ausgeprägt.

Die Sitzposition bietet ordentliche Überhöhung und Streckung, wobei Letztere auch auf den langen Vorbau zurückzuführen ist. Laut Hersteller ist der 110 Millimeter lang, was gut zur Testradgröße 58 passen würde. Realistischer erscheinen eher 120 bis 130 mm – wo genau Haro an der optisch gefälligen Lenker-Vorbau-Einheit gemessen hat, um 110 mm zu ermitteln, wird nicht klar. An-

gesichts des nicht zu langen Rahmens sowie einer Reifenfreiheit von bis zu 35 Millimetern könnte man das Rivette auch als sportlichen Tourer aufbauen.

Apropos Aufbau: Das getestete Rivette gehört zur in Europa auf 25 Exemplare limitierten „Extra Power“-Edition mit Sram Red AXS und Vision Metron SL-Laufrädern. Die Schaltung arbeitet gewohnt präzise, die Übersetzung unterstreicht den sportlichen Anspruch, einen Powermeter sucht man indes vergeblich. Die Laufräder tragen mit ihrem spürbaren Leichtgewicht zum agilen Handling bei, die Vittoria-Reifen rollen sehr leicht. Größter Kritikpunkt in der Praxis: Das Heck könnte komfortabler sein und Vibrationen besser dämpfen.

Erhältlich sind Haro Bikes beim Fachhändler, bestellen kann man auch auf der Website. Das Rahmen-Set kostet 3499 Euro, das günstigste Kompletttrad mit Shimanos 105 Di2 4999 Euro. Top: sechs Jahre Garantie bei Produktregistrierung sowie 50% Crash Replacement.



Das gefällt

Leichtgewicht, Geometrie, Ausstattung – Haro stellt ein vielseitiges Rennrad mit sportlicher Note auf die Reifen.

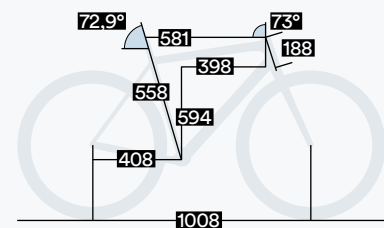
Das weniger

Etwas mehr Komfort wäre schön. Angesichts der sportlichen Ausrichtung wäre ein Powermeter schlüssig.

Das perfekte Rad für...

... Kriteriumsfahrerinnen und -fahrer sowie Fans einer sportlichen Gangart, die gerne mit einer hierzulande weniger bekannten Marke aus der Masse herausstechen.

BASICS

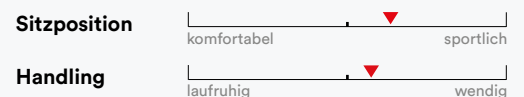


Preis/Vertrieb	8999 Euro / Fachhandel
Gewicht*	7,3 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größen	48/51/54/56/58/61
Reifenfreiheit	max. 35 mm
Systemgewicht	max. 120 kg

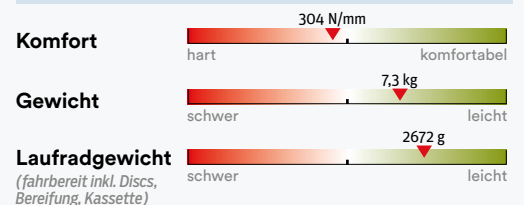
AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Sram Red AXS, 10–33
Kurbelsatz	Sram Red AXS, 48/35
Bremse	Sram Red HRD, 160/160
Laufräder	Vision Metron 45 SL Carbon
Reifen	Vittoria Corsa Pro TLR, 30 mm
Cockpit	BLKTEC R8 Lenker-Vorbau-Einh.
Vorbaulänge	110 mm (nominell)
Sattel	Selle San Marco Shortfit 2.0
Stütze	Haro Rivette Carbon Aero

CHARAKTER



ROADBIKE-KOMPASS



*Gesamtgewicht ohne Pedale



Auffällige Erscheinung: Der Lack schillert im Sonnenlicht. Schneller Schalter: Die neue Sram Force XPLR AXS sorgt für verlässlich-präzise Gangwechsel.



Großzügiges Angebot: Dank zahlreichen Aufnahmen an Rahmen und Gabel kann viel Gepäck mit an Bord.

Storck

Grix.3



Racer oder doch Adventure-Bike? Das Gravel-Segment teilt sich derzeit immer klarer in zwei Lager auf: für genau diese beiden Einsatzbereiche. Doch muss das so sein? Storcks brandaktuelles Grix.3 beweist, dass sich die verschiedenen Ansprüche an ein Gravelbike durchaus noch unter einen Hut bringen lassen – mit einem echten Gravel-Allrounder.

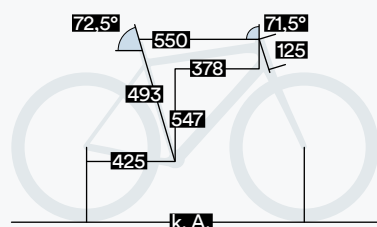
Das fängt beim Gewicht an: Dank leichtem Carbon-Rahmen und der noblen Sram Force AXS XPLR-Schaltung mit nur einem Kettenblatt wiegt das Grix schlanke 8,06 Kilogramm. Damit ist es definitiv leicht und agil genug für schnelle, sportlich-ambitionierte Runden durch den Wald, bei denen auch ein paar Höhenmeter zu absolvieren sind. Die Zeitjäger 45G-Laufräder mit etwas höherem Profil lassen das Grix leichtfüßig beschleunigen, und auch die G-One Allround-Reifen von Schwalbe passen mit ihrem Profil und der 40er-Breite zum vielseitigen Anforderungsprofil: Sie rollen auf Asphalt recht ordentlich, bie-

ten aber auch auf Schotterpassagen und Waldwegen ausreichend Grip für gute und verlässliche Traktion. Nur auf tiefen, matschigen Untergründen stoßen sie dann doch an ihre Grenzen.

Perfekt zum Allround-Anspruch des Grix.3 passt die angenehm ausgewogene Sitzgeometrie, man sitzt weder zu sportlich noch zu gestreckt auf dem Storck. Auch das fein austarierte Handling passt: mit gelungener Abstimmung zwischen Agilität für ein wendiges Fahrverhalten und Laufruhe für die nötige Stabilität. So meistert das Grix auch ruppigere Passagen noch recht souverän, lässt sich aber auch ohne Stress über verwinkelte Pfade pilotieren.

Und trotz der sportlichen Gene erweist sich das Grix.3 auch als treuer Begleiter für jedes Abenteuer. Dank zahlreicher Anschraubpunkte ist das Grix für Bikepacking-Touren bestens gerüstet. Überdies erlaubt das Bike die Montage von Schutzblechen – ideal, um es etwa zum Pendeln zu verwenden.

BASICS



Preis/Vertrieb	6549 Euro / Direktvertrieb
Gewicht*	8,06 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größen	S/M/L/XL/XXL
Reifenfreiheit	max. 50 mm
Systemgewicht	max. 120 kg

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Sram Force XPLR, 10–46
Kurbelsatz	Sram Force XPLR, 44T
Bremse	Sram Force HRD, 160/160
Laufräder	Zeitjäger 45G Pro
Reifen	Schwalbe G-One Allr., 40 mm
Cockpit	Storck GBSU Grix.3
Vorbaulänge	100 mm
Sattel	Fizik Argo
Stütze	Storck Grix Comfort matt 27.2

CHARAKTER

Sitzposition	komfortabel ▼ sportlich
Handling	laufruhig ▼ wendig

*Gesamtgewicht ohne Pedale



Das gefällt

Ob schnell im Rennen oder entspannt auf Tour: Das Grix.3 meistert den Spagat zwischen den Anforderungen bravourös.



Das weniger

Breitere Reifen als die verbauten 40er-Pneus würden das Grix noch etwas geländetauglicher machen.



Das perfekte Rad für...

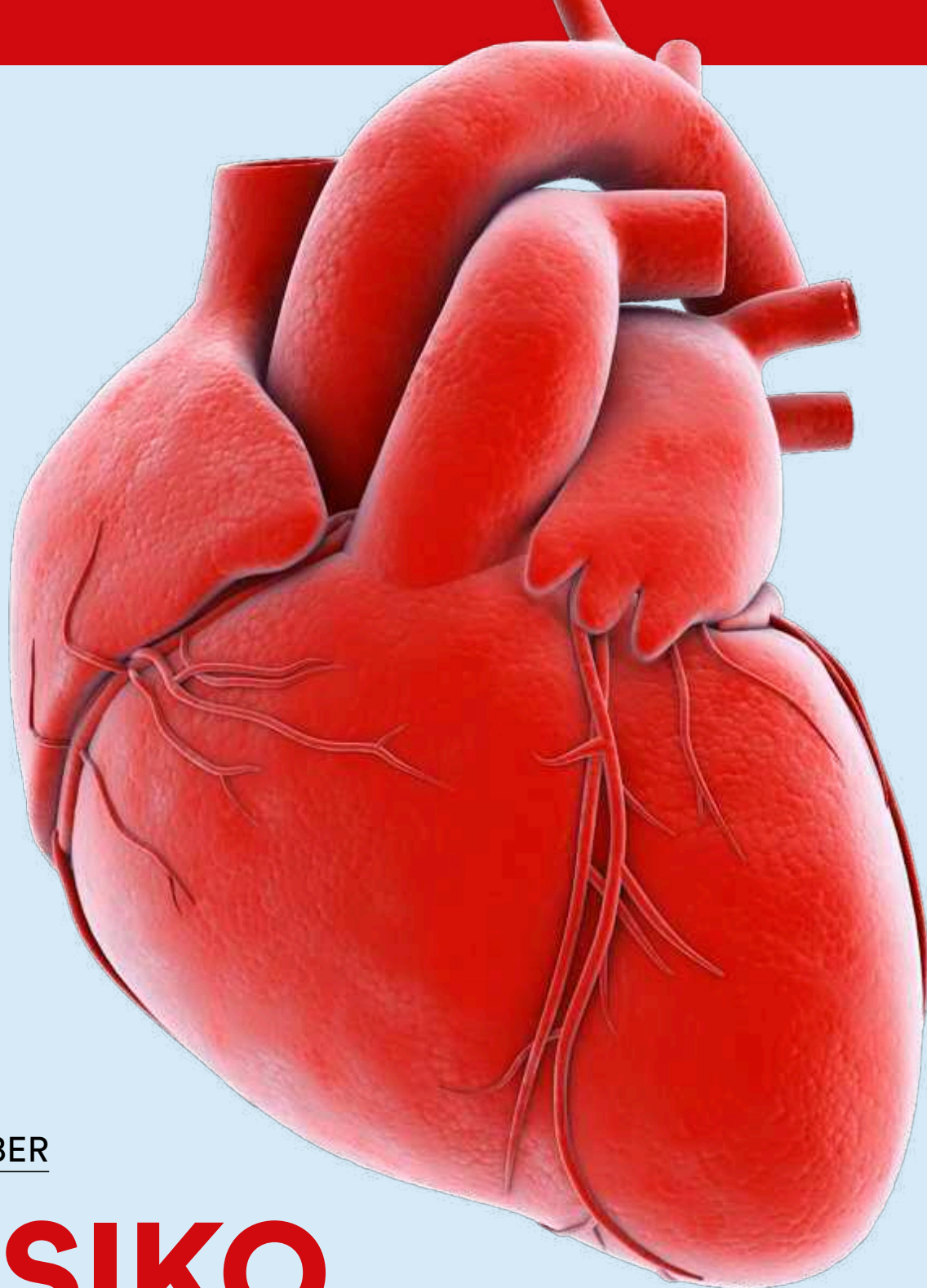
... alle, die sich beim Graveln größtmögliche Freiheit bewahren wollen und ein Rad sowohl für schnelle Runden wie auch für Bikepacking-Trips suchen.



**„Race oder
Adventure?
Warum nicht
beides: Das
neue Grix.3 ist
ein leichtes
Gravelbike für
alle Fälle!“**

Alexander Walz,
Chefredakteur

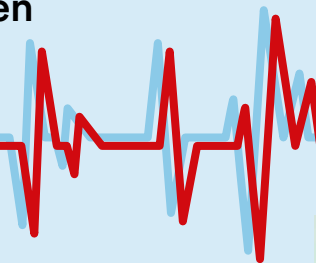




RATGEBER

RISIKO **HERZMUSKEL- ENTZÜNDUNG**

Radprofis, die morgens nicht mehr aufwachen, Fußballer, die auf dem Platz zusammenbrechen – immer wieder erschüttern plötzliche Herztode den Profisport. Auch Hobby-sportlerinnen und -sportler sind gefährdet. Dr. med. Denis Biró informiert über Ursachen, Symptome, Therapien und Präventionsmöglichkeiten. TEXT | MORITZ PFEIFFER



WAS IST EINE HERZMUSKEL-ENTZÜNDUNG? UND WARUM IST SIE GEFÄHRLICH?

Wie der Name schon sagt, handelt es sich um eine Entzündung des Herzmuskels. Der medizinische Begriff lautet Myokarditis. Gefährlich ist eine Herzmuskelentzündung, weil sie zu Herzrhythmusstörungen, nachlassender Pumpkraft des Herzens und im schlimmsten Fall zum Herzstillstand und Tod führen kann. Tatsächlich ist

eine Herzmuskelentzündung die häufigste Ursache für plötzliche Herztode insbesondere junger Sportler. Die Symptome sind dabei oft unspezifisch und nur schwer zuzuordnen, die Gefahr ist groß, eine Myokarditis zu übersehen und das Risiko durch Fehl- oder Nichtbehandlung zu vergrößern.

Wodurch bekommt man eine Herzmuskelentzündung?

Ursächlich für eine Herzmuskelentzündung sind meist Viren, die ins Herz wandern und dort für eine Entzündung sorgen. Vor allem Infekte der oberen Atemwege – ausgelöst durch Erkältungs-, Grippe-, Corona- oder Coxsackie-Viren. Aber auch Magen-Darm-Infekte können Herzmuskelentzündungen verursachen. Zudem kann eine genetische Veranlagung das Risiko erhöhen: Sind innerhalb der eigenen Familie Fälle von Myokarditis aufgetreten, sollte man folglich besonders sensibel mit der Thematik umgehen. Die häufigste Ursache für eine Myokarditis sind Sporttreiben, intensives Training oder Wettkämpfe während das Immunsystem mit einem Virusinfekt beschäftigt ist – hier steigt die Wahrscheinlichkeit signifikant, dass die Entzündung im Körper auf das Herz übergreift. Der größte Fehler, den Sportlerinnen und Sportler begehen können, ist ein zu früher und/oder zu intensiver Wiedereinstieg in den Sport nach einem Infekt sowie Training bei „verschleppter Erkältung“. Selten sind Bakterien, Autoimmunreaktionen oder bestimmte Medikamente für eine Herzmuskelentzündung verantwortlich – möglich ist aber auch dies.



Dr. med. Denis Biró ist Internist, Diabetologe sowie Sport- & Präventionsmediziner. Er ist Oberarzt für Innere Medizin in einer Klinik bei Stuttgart, Teamarzt der Rad-Nationalmannschaft und war bei den Olympischen Spielen 2024 in Paris im Einsatz. Ab Januar 2026 eröffnet er seine eigene internistische, sport- und präventivmedizinische Praxis in der Region Tübingen. Seine Schwerpunkte sind Kardio-metabolik, Trainingssteuerung und Return-to-Sport nach Erkrankungen.

WAS FÜR SYMPTOME TRETEN BEI EINER HERZMUSKEL-ENTZÜNDUNG AUF?

Die Symptome einer Myokarditis sind oft unspezifisch, sie erinnern eher an allgemeine Beschwerden oder Begleit- und Folgeerscheinungen eines Virusinfekts. Dazu zählen allgemeine Müdigkeit und Abgeschlagenheit, Leistungseinbußen ohne erkennbaren Grund sowie Kurzatmigkeit bis hin zu Atemnot bei Belastung oder sogar im Ruhezustand. Auch Druckgefühle und Schmerzen in der Brust, Herzstolpern oder Herzrasen können auftreten. Die Beschwerden sind oft mild und werden deshalb unterschätzt. Trotzdem sollte man sie ernst nehmen – zumal wenn sie in zeitlicher Nähe zu einem erst kurz zuvor durchlaufenen Virusinfekt auftreten.



Eine Ultraschalluntersuchung des Herzens ist ein Bestandteil der Myokarditis-Diagnostik.

Kann ich eine Herzmuskelentzündung am Puls oder mit der Fitnessuhr erkennen?

Eine Pulsuhr oder eine Smartwatch mit Einkanal-EKG-Funktion können Hinweise geben, dass etwas nicht stimmt. Erhöhter Ruhepuls, ein Einbruch von Leistungswerten ohne unmittelbar ersichtlichen Grund oder eine Herzfrequenz, die bei Belastung ungewöhnlich schnell steigt, danach aber nicht wieder sinkt, sind Anzeichen, dass der Körper stärker arbeitet als gewöhnlich oder sogar etwas nicht in Ordnung ist. Solche Alarmsignale muss man aber auch ernst nehmen – die größte Gefahr bei Herzmuskelentzündungen ist, dass Anzeichen auf die leichte Schulter genommen werden nach dem Motto „Wird schon nicht so schlimm sein“ oder „Ich will aber Sport treiben“. Wichtig: Wenn die Daten einer Pulsuhr oder Smartwatch vermuten lassen, dass etwas nicht stimmt, sollte man unbedingt einen Arzt oder eine Ärztin aufsuchen. Denn die Wearables ersetzen eine professionelle medizinische Diagnostik natürlich nicht.

AB WELCHEN SYMPTOMEN MUSS ICH SPÄTESTENS EINEN ARZT AUFSUCHEN?

Bei jeglichen Herzsymptomen im Nachgang eines Infekts sollte man einen Arzt aufsuchen. Dazu zählen Brustschmerzen, Herzrasen, Herzrhythmusstörungen, Herzstolpern oder Herzstechen. Auch Atemnot oder Abgeschlagenheit sollte man überprüfen lassen, wenn diese vermehrt oder anhaltend auftreten. Eine Ohnmacht oder Beinahe-Ohnmacht während des Sports ist ein medizinischer Notfall und verlangt sofortige professionelle Versorgung. Spätestens hier besteht Handlungsbedarf: Herzmuskelentzündungen, bei denen es zu einer Ohnmacht gekommen ist, haben eine schlechtere Prognose.

GIBT ES BESONDERS GEFÄHRDETE RISIKOGRUPPEN?

Junge Männer sind statistisch am häufigsten von Herzmuskelentzündungen betroffen: Daten aus dem deutschen Register für plötzliche Herztode bei Sportlern zeigen retrospektiv eine Myokarditis bei 24 Prozent aller Betroffenen unter 35 Jahren – das ist ein signifikant höherer Anteil als bei anderen Gruppen. Auch Kleinkinder, Kinder und Jugendliche sind statistisch häufiger von Herzmuskelentzündungen betroffen als andere Gruppen. (Leistungs-)Sportlerinnen und Sportler haben allgemein ein höheres Risiko als weniger Aktive – das ist nur bedingt widersprüchlich: Zwar stärkt regelmäßiger Sport das Herz-Kreislauf-System und reduziert das Risiko von Herzerkrankungen, zugleich besteht bei sportlich aktiven Menschen ein höheres Risiko, dass sie sich während oder zu früh nach Virusinfektionen körperlich betätigen. Ein großes Problem ist falscher Ehrgeiz: Wer ambitioniert auf ein Saisonziel hintrainiert oder gar als Berufssportler unter Leistungsdruck steht, will seinem Körper oft nicht die notwendige Zeit zum vollständigen Auskurieren geben. Die Gesundheit sollte aber stets an erster Stelle stehen! Nicht monetäre oder gar nur persönliche Motive.



SOFORTMASSNAHMEN BEI HERZ-KREISLAUF-STILLSTAND

- *Bewusstsein/Atmung prüfen, Atemwege freimachen.*
- *112 anrufen (Lautsprecher), Defibrillator (AED) bringen lassen, falls vorhanden.*
- *Herzdruckmassage: 100–120 Mal pro Minute die Mitte des Brustbeins fünf bis sechs Zentimeter tief drücken, dazwischen vollständig entlasten.*
- *Im Verhältnis 30:2 drücken und beatmen, sofern man weiß, wie richtig beatmet wird; sonst durchgehend drücken. Drücken ist wichtiger!*
- *AED einschalten, Anweisungen folgen, Schock sofort auslösen, dann weiter drücken.*
- *Nicht aufhören! Drücken, drücken, drücken, bis der Rettungsdienst übernimmt oder die Person normal atmet.*

Wie wird eine Herzmuskelentzündung diagnostiziert?

Die Basisdiagnostik besteht aus einem EKG und einer Untersuchung des Blutes: Da bestimmte Enzyme und Proteine bei einer Schädigung des Herzmuskels freigesetzt werden und in die Blutbahn gelangen, kann die Untersuchung ihrer Konzentration dabei helfen, Herzschäden zu erkennen und den Umfang der Schädigung einzuschätzen. Wichtige kardiale Marker sind vor allem die Proteine Troponin und proBNP. Besteht ein begründeter Verdacht auf eine Myokarditis, bietet sich zudem eine Ultraschalluntersuchung des Herzens an. Die bestmögliche Untersuchungsmethode ist ein Herz-MRT inklusive Verabreichung eines Kontrastmittels. In speziellen Fällen ist die Entnahme einer Herzmuskelgewebeprobe notwendig. Wichtig ist immer eine sorgfältige Untersuchung, die verschiedene Methoden kombiniert, da selbst Sportkardiologen eine Myokarditis unter Umständen nicht feststellen können, wenn sie sich „nur“ auf die Betrachtung eines EKGs verlassen. Übrigens: Solche Untersuchungen bezahlt die Krankenkasse!

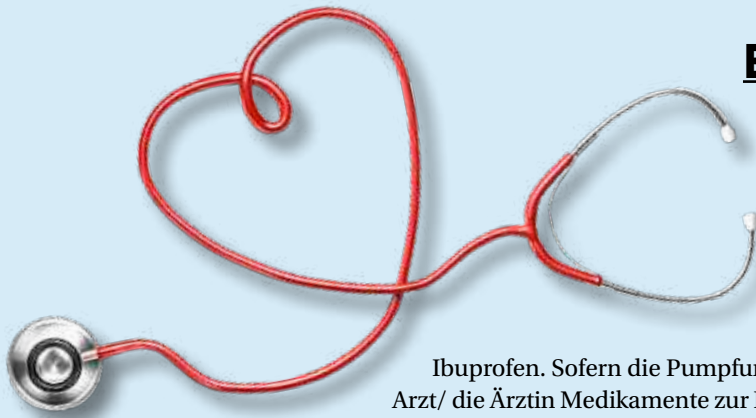
WIE SIEHT DIE THERAPIE EINER AKUTEN HERZMUSKELENTZÜNDUNG AUS?

Die Antwort dürfte Sportlerinnen und Sportlern nicht gefallen: **Bei einer vermuteten oder einer diagnostizierten Herzmuskelentzündung gilt absolute Sportpause – kein Training, keine Wettkämpfe.** Darüber hinaus werden in den meisten Fällen entzündungshemmende Medikamente verschrieben, zum Beispiel

Ibuprofen. Sofern die Pumpfunktion des Herzens reduziert ist, kann der behandelnde Arzt/ die Ärztin Medikamente zur Herzunterstützung verschreiben. Bei begleitender Herzbeutelentzündung ist die Einnahme von Schmerzmitteln angeraten. In seltenen Fällen können stärkere entzündungshemmende Medikamente, zum Beispiel Cortison, eingenommen werden. Entscheidend ist aber: Der Körper braucht Ruhe, um die Entzündung vollständig abheilen zu lassen, sonst drohen nicht selten schwerwiegende und langfristige Komplikationen wie Herzrhythmusstörungen oder Herzschwäche.

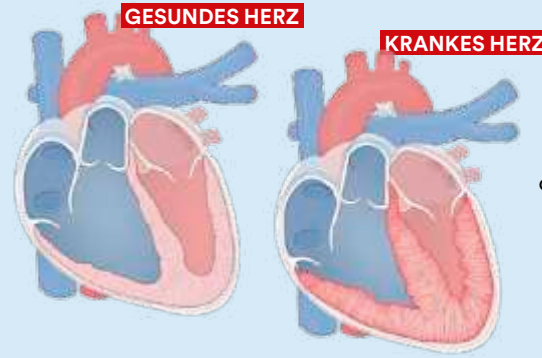
Wie lange dauert eine Herzmuskelentzündung?

Die unmittelbaren Symptome und Beschwerden können rasch verschwinden, die vollständige Heilung kann aber Monate dauern. Die Sportpause wird zunächst mit drei bis sechs Monaten beziffert – unabhängig von Alter, Geschlecht oder begleitender Therapie. Bevor wieder trainiert werden kann, sollte das Herz genau untersucht werden: mit EKG, Belastungs-EKG und 24-Stunden-EKG, Blutuntersuchung, Herz-Ultraschalluntersuchung und gegebenenfalls Herz-MRT. Bei sehr milden Verläufen und komplett unauffälligen Kontrolluntersuchungen kann die Sportpause gegebenenfalls individuell durch den behandelnden Arzt verkürzt werden, doch im Zweifel gilt bei einer Herzmuskelentzündung: völlige und auch langwierige Sportpause, bis ein Arzt die Freigabe erteilt!



Kann ich nach einer überstandenen Herzmuskelentzündung wieder Sport treiben wie früher auch?

Das ist die gute Nachricht: Ja, viele Sportlerinnen und Sportler erreichen wieder ihr altes Leistungsniveau. Die Voraussetzung dafür ist aber, dass alle Kontrolluntersuchungen unauffällig sind und die Belastung stufenweise gesteigert wird. Idealerweise wird der Wiedereinstieg in den Sport mit kardiologischen Untersuchungen begleitet. Da nach einer Herzmuskelentzündung Narben im Herzmuskelgewebe zurückbleiben, gilt langfristig erhöhte Aufmerksamkeit. Regelmäßige sportmedizinische Kontrolluntersuchungen sind zu empfehlen. Es gilt, je nach Sportart und Intensität, eine Risikoabwägung zu treffen und unter Umständen auf andere Sportarten auszuweichen.



Wenn der Herzmuskel entzündet ist (rechts), verdickt er sich durch eine Schwellung (Ödem) – das macht den Sport riskant.

WIE VERHINDERE ICH EINE HERZMUSKELENTZÜNDUNG?

Eine goldene Regel lautet: Nie trainieren mit Fieber, Gliederschmerzen oder auffälliger Schwäche! Wichtig ist zudem, erst nach mindestens drei symptomfreien Tagen wieder zu starten – bei signifikant reduzierter Intensität und nur behutsamer Steigerung in der Folge. Training oder Wettkampfteilnahmen sind tabu, wenn man gerade Antibiotika nimmt, ebenso sollte man sich keinesfalls durch die Einnahme von Schmerzmitteln „fit“ machen. Die beste Prävention ist natürlich, (Erkältungs-)Krankheiten von vornherein zu vermeiden: zum Beispiel durch täglich sieben bis neun Stunden Schlaf, gesunde

Ernährung mit vielen Vitaminen, ausreichend Kohlehydraten und Proteinen plus viel Flüssigkeit, Verzicht auf Alkohol und Tabak, die Reduktion von Stressfaktoren bzw. gezielte Regeneration in Stressphasen, Hygiene im Alltag, häufiges Lüften, regelmäßiges Händewaschen sowie zügiges Duschen nach dem Sport statt Auskühlen in nassen Klamotten. Auch Impfungen – vor allem zum Gripeschutz, aber auch gegen Corona – reduzieren kardiovaskuläre Komplikationen und schützen indirekt das Herz. Siehe auch www.bike-x.de/erkaeltungen-vermeiden

WELCHE SYMPTOME HAST DU?

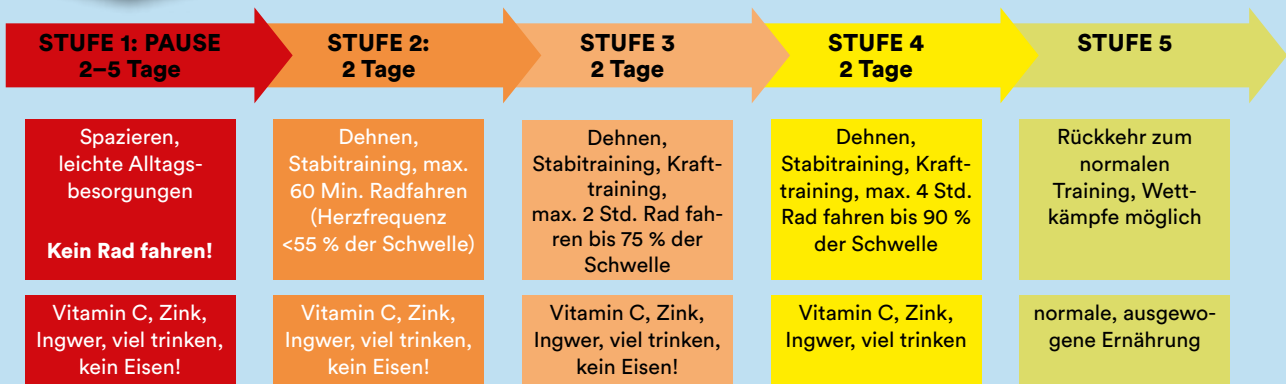
Unterm Hals
(z. B. Husten, Brustschmerzen) oder nach 48 Std. ohne Fieber oder wieder negativ nach Virus-Schnelltest mit Symptomen

Überm Hals
(z. B. Schnupfen, Hals- oder Kopfschmerzen), kein Fieber

Virus-positiv (z. B. Corona, Influenza), aber keine Symptome: Pause bis zur Genesung/Negativtest, dann Einstieg Stufe 3

RETURN TO SPORT:

Je nach Symptomen empfiehlt die internationale Richtlinie „Return to Sport“ verschiedene Aktivitätsgrade. Auch Denis Biró setzt bei der Athletenbetreuung auf diese Vorgaben. „Jede Stufe sollte vollständig durchlaufen werden, ein Überspringen ist nicht erlaubt“, erklärt der Arzt. Und mahnt: „Bei stärker werdenden Symptomen, steigendem Ruhepuls bzw. Unwohlsein sofort pausieren und zu Stufe 1 zurückkehren!“



Was kann ich als Sportlerin / Sportler zusätzlich tun?

Regelmäßige sportmedizinische Kontroll- und Vorsorgeuntersuchungen sind sinnvoll, besonders bei hohen Trainingsumfängen. Hobbysportlerinnen und -sportler belasten sich und ihr Immunsystem häufig sogar besonders stark, da der Spagat zwischen Familie, Beruf und Sport groß ist: begrenzte Zeitfenster, in die viel hineingepackt wird, wenig Regeneration, größeres Infektionsrisiko durch Schul- oder Kindergartenkinder, die Viren, Keime und Co. mit nach Hause bringen. Die Empfehlung von Dr. Denis Biró lautet: alle ein bis zwei Jahre ein umfangreicher sportmedizinischer Check mit EKG, Belastungs-EKG und Herz-Ultraschalluntersuchung. Bei Kaderathletinnen und -athleten ist dies Standard, macht aber auch bei ambitionierten Hobbysportlerinnen und -sportlern Sinn. Die Kosten übernimmt meist die Krankenkasse. Eine Liste mit Sportmedizinpraxen findest du hier: www.bike-x.de/sportmedizin



Ein Belastungs-EKG liefert wichtige Erkenntnisse zum Gesundheitszustand.

„EGAL WIE FIT DU DICH FÜHLST: ES KANN DICH TREFFEN!“

Trauriges Beispiel: Der Radsportjournalist und Triathlet Nis Sienknecht starb vergangenes Jahr im Alter von nur 47 Jahren an einer unerkannten Entzündung des Herzmuskels. Sein Tod war ein wesentlicher Antrieb zur Veröffentlichung dieser Geschichte. Wir haben mit seiner Frau Lisa gesprochen.

Lisa, gab es im Vorfeld Anzeichen für Nis' Herzmuskelentzündung?

Es gab Anzeichen, aber die waren so getarnt, dass wir es nicht gemerkt haben. Nis hatte einen Atemwegsinfekt, der aber eigentlich auskuriert schien. Nur ein bisschen Husten hat er noch durch den Alltag geschleppt. Dann kam Stress dazu und Sport bei einem Event. Anschließend war er total platt. Aber alles deutete auf die Lunge hin, er war sicher, dass es nicht das Herz ist. Am Sonntag haben wir dann entschieden, dass er sich am Montag untersuchen lässt. Doch noch am Sonntagabend ist er an einer multiplen Herzmuskelentzündung gestorben. Selbst wenn wir am Sonntag ins Krankenhaus gegangen wären,

hätten die Ärzte nichts mehr tun können. Die Entzündung hätte deutlich früher diagnostiziert werden müssen.

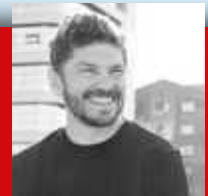
Warum wurde die Erkrankung nicht vorher beim Arztbesuch entdeckt?

Tatsächlich war Nis kurz vor seinem Infekt noch beim großen medizinischen Check. Aber bei einem jungen, fitten Menschen wird da selbst bei einem Infekt meist gar nicht so genau drauf geachtet. Da heißt es dann oft einfach: „Ruhen Sie sich aus, dann wird das schon wieder.“ Meistens stimmt das ja auch und wir haben es genau so eingeschätzt.

Aber wie kann man sich dann schützen?

Die wesentliche Botschaft lautet: Egal wie fit du dich fühlst, egal wie sehr du für das Thema sensibilisiert bist, egal wie vorsichtig du nach einem Infekt bist – die Herzmuskelentzündung kann dich treffen und sie kann dich töten. Du musst dich rechtzeitig – und eben auch aktiv – um eine Abklärung kümmern. Im Zweifel solltest du zum Beispiel auf einer

Nis Sienknecht starb im November 2024 an einer Herzmuskelentzündung.



Ultraschalluntersuchung oder idealerweise sogar auf einem MRT des Herzens bestehen.

Du bist auch selbst sportlich sehr aktiv. Gehst du persönlich heute anders mit Erkrankungen um?

Nis und ich waren da schon immer sehr vorsichtig, weil wir genau diese Erkrankung nicht riskieren wollten. Tatsächlich bin ich jetzt noch vorsichtiger. Aber nicht, weil ich größere Angst vor einer Herzmuskelentzündung habe. Sondern weil ich mich jetzt allein um unsere Kinder kümmern muss. Da kann ich es mir schlichtweg nicht leisten, mit einer Krankheit länger auszufallen.

Wie wichtig ist professionelle Hilfe für die Hinterbliebenen?

Die unmittelbare psychologische Betreuung ist extrem wichtig, gerade auch für die Kinder. Sonst macht man sich laufend Vorwürfe und sucht die Verantwortung irgendwie bei sich selbst. Man sollte sofort jemanden bitten, sich um Hilfe zu kümmern.

SAUBER MIT NACH

Druckreiniger | Für Autos konzipiert, aber auch sehr gut für die Bike-Reinigung geeignet: Zehn Hochdruckreiniger unter 100 Euro im Test – bewertet nach Leistung, Handhabung und Ausstattung.

TEXT | HENNING BUSSE FOTOS | ACHIM HARTMANN

Okay, streng genommen gehört so ein kraftvoller Hochdruckreiniger-Wasserstrahl nicht ans Rad. Schon gar nicht in die Nähe von Lagern oder Dichtungen. Aber wir wären nicht ehrlich, wenn wir behaupten würden, wir hätten noch nie damit geputzt. Im Gegenteil: Gerade wenn's schnell gehen muss, greifen auch wir mal zum Hochdruckreiniger – auf der niedrigsten Stufe, wohlgerneht. Und siehe da: keine Probleme bisher. Keine Lackschäden, keine defekten Lager, auch nicht bei E-Bikes.

Natürlich sollte man bei einem 14 000-Euro-Traumrenner zweimal überlegen, wie man es reinigt. Doch für den Alltagseinsatz sind Hochdruckreiniger ein praktisches Tool – das, richtig angewendet, Zeit spart. Und: Der Kärcher im Test wurde vom Hersteller sogar ausdrücklich für die Fahrradreinigung freigegeben. Dennoch: Alle getesteten Geräte sind eigentlich für die Autopflege gedacht – deshalb wurde der Test auch von unseren Schwesternmagazinen MOTORRAD und auto motor und sport durchgeführt (s. Kasten rechts). Auf Seite 47 informieren wir aber auch über Niederdruckreiniger, die speziell fürs Bike entwickelt wurden.

Die zehn getesteten Hochdruckreiniger gehören alle zum Einsteigersegment, in dem Kaltwassergeräte dominieren. Heißwassermodelle gelten als echte Kraftpakete. Kein Wunder also, dass sie im Gewerbe beliebt – und leider auch ziemlich teuer – sind. Die entscheidende Frage lautet

also: Was können die günstigen Modelle leisten? Denn das Grundprinzip der Hochdruckreiniger ist so einfach wie universell: Ein Elektromotor treibt eine Kolbenpumpe an, die Wasser unter Druck setzt. In der Einsteigerliga pendelt dieser Druck um die 100-Bar-Marke, während in der Mittelklasse 150 Bar und mehr mobilisiert werden können.

Das Duell der Details

Doch Druck ist nicht alles, auch die Fördermenge spielt eine entscheidende Rolle. Bei den Einstiegsmodellen liegt sie meist bei 300 bis 400 Litern pro Stunde, während die Klassen darüber bis zu 600 Liter durch die Düse pressen – ein Indikator für die Leistungsgrenzen der Sparmodelle. Am Rande sei bemerkt: Der Einsatz eines Hochdruckreinigers kann durchaus eine ökologisch sinnvolle Angelegenheit sein. Ein herkömmlicher Gartenschlauch, der mit maximal 4 Bar aus der Leitung gespeist wird, verbraucht in der gleichen Zeit nämlich bis zu 3500 Liter!

Über das Einsatzspektrum eines Hochdruckreinigers entscheidet auch sein Herzstück, der Antrieb. In der Einsteigerklasse dominiert fast ausnahmslos der sogenannte Universalmotor – das gleiche Aggregat, das auch in Küchenmaschinen oder Akkuschaubern seinen Dienst verrichtet. Die Vorzüge liegen auf der Hand: kostengünstig, kompakt und leicht. Die Kehrseite der Medaille: eine oft beträchtliche Geräuschkulisse und eine eher be-



scheidene Lebenserwartung. Mehr als 80 Stunden reine Betriebszeit sind von diesen Elektromotoren in der Regel nicht zu erwarten. Was zunächst nach wenig klingt, relativiert sich bei näherer Betrachtung: Wer sein Auto oder Rad zehnmal im Jahr für jeweils 15 Minuten vom Schmutz

DRUCK



befreit, könnte theoretisch auf eine Lebensdauer von bis zu 32 Jahren hoffen. Auch wenn die teureren Modelle in puncto Haltbarkeit die Nase vorn haben, dürfte die Einsteigerklasse für den durchschnittlichen Hausgebrauch in den meisten Fällen vollkommen ausreichend di-

mensioniert sein. Allerdings gilt es, vor dem Kauf zu vergleichen und die Geräte – wenn möglich – etwas genauer anzuschauen. Denn trotz der bemerkenswerten Preisähnlichkeit in der Einsteigerliga offenbarten sich im Detail teils eklatante Unterschiede, wie der Test schonungs- ►

So wurde getestet

Zusammen mit der Anwendungstechnik von der Dr. O. K. Wack Chemie GmbH aus Baar-Ebenhausen und der Schwesterzeitschrift MOTORRAD testete auto motor und sport die Hochdruckreiniger. Alle Testmuster wurden im Frühjahr 2025 online gekauft. Im Fokus des Tests stand die Anwendungs- und Montagefreundlichkeit der Hochdruckreiniger. Nachdem die Geräte in der Redaktion in Stuttgart gesichtet und vermessen worden waren, ging es ins Dr.-O.K.-Wack-Labor. Anwendungstechniker Hartmut Hauber präsentierte dort einen anspruchsvollen Testparcours. Der Testschmutz, ein Mix aus Ruß, Öl, Fett und Pigmentschmutz, sollte dem üblichen Straßendreck sehr nahekommen. Damit wurden Fliesen verunreinigt, die es innerhalb von jeweils zehn Sekunden und aus 30 Zentimeter Abstand zu bearbeiten galt. Neben der Reinigungsleistung gingen noch das Sprühbild und die Geräuschkentwicklung sowie die Verarbeitungsqualität und die Zubehörtauglichkeit mit in die Wertung ein.



Zuerst testeten die Redakteure Busse und Herder mit Wack-Anwendungstechniker Hauber (Bild oben, von links) die Handhabung der Geräte, dann war die Reinigungsleistung an der Reihe – dazu wurde spezieller Prüfschmutz auf Fliesen aufgetragen, danach abgespült und das Resultat bewertet.




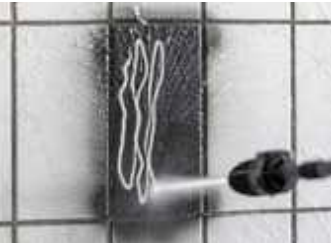
los aufzeigt. Das fängt bereits beim Anschließen des Wasserzulaufs und des Hochdruckschlauchs an. Hier sind bei einigen Probanden wahre Fingerfertigkeiten gefragt, um eine dichte und stabile Verbindung herzustellen.

Im nächsten Akt der Bedienung offenbart sich, ob die Ingenieure bei der Konstruktion der Sprühpistole mit Bedacht zu Werke gegangen sind oder ob lediglich simple Standardware aus dem Zuliefererregal verbaut wurde. Auslösekraft, Auslösepunkt und Dosierbarkeit entscheiden maßgeblich darüber, ob die Reinigung zur genussvollen Kür oder zur frustrierenden Pflichtübung avanciert. In puncto Reinigungseffizienz spielt unter anderem die Beschaffenheit des Düsenaustritts eine zentrale Rolle. Die Konstruktion mit zwei Blättchen, deren Abstand durch Drehen am Düsengehäuse variabel verstellt werden kann, klingt in der Theorie vielversprechend, entpuppt sich in der Praxis jedoch oft als Mogelpackung, wenn lediglich ein ungleichmäßiger und schwer justierbarer Flachstrahl dabei herauskommt. Der Test belegt: Es gibt Kandidaten, bei denen das Problem erst gar nicht entsteht. Die Testmuster der Lidl-Marke Parkside und der Heimwerkermarke Black+Decker demonstrieren eindrücklich, wie eine solche Lösung aussehen kann.

Gute Performance

Der bei einigen Geräten beigelegte Dreckfräser, ein rotierender Punktstrahl mit immenser Reinigungskraft, erweist sich für den Einsatz am Auto oder Rad aufgrund potenzieller Lackschäden eher als kontraproduktiv. Wer jedoch Betonsteinplatten im Garten oder auf dem Hof von hartnäckigen Verunreinigungen befreien möchte, wird dieses Zubehörteil zu schätzen wissen. Verstellbare Düsen und Dreckfräser sind jedoch nicht die einzigen Dreingaben, die sich in den Kartons der Testkandidaten finden. Zum Standardrepertoire gehört auch gelegentlich ein zumeist überaus nützlicher Extrabehälter für Reinigungsmittel, der die Schaumslacht deutlich komfortabler gestaltet. ▶



Hersteller	Black+Decker	Bosch
Modell	BXPW1400E	EasyAquatank 120
Preis	UVP + tatsächlicher Kaufpreis 82,90 Euro (gekauft über amazon.de)	UVP 138,60 Euro, tatsächlicher Kaufpreis 89,99 Euro (gekauft über otto.de)
Gewicht	6,5 kg (ohne Zubehör)	4,7 kg (ohne Zubehör)
Maße (L x B x H)	220 x 295 x 665 mm	173 x 367 x 297 mm
Höchst-/Nennndruck	110/74 bar	120/80 bar
Fördermenge	maximal 390 Liter/Stunde	maximal 348 Liter/Stunde
Lautstärke	90 dB(A)	93 dB(A)
Ausstattung	Hochdruckpistole mit Verlängerungslanze, Hochdruckschlauch (5 m), rotierende Düse, verstellbare Flachstrahldüse, Reinigungsmittelbehälter mit Düse, Anschlussstück mit Wasserfilter für Wasserzulauf, Aufbewahrung für Lanze, Kabel- und Schlauchhalter, Rollen, Düsenreinigungsnadel	Hochdruckpistole mit Verlängerungslanze, Hochdruckschlauch (5 m), verstellbare Flachstrahldüse, rotierende Düse, Wasseranschluss-Adapter mit Wasserfilter, Reinigungsmittelbehälter mit Düse, Kabelhalter, Aufbewahrung für Hochdruckschlauch, Lanze und Sprühpistole
Herstellungsland	China	China
Anbieter	Black+Decker Deutschland GmbH, 65510 Idstein, blackanddecker.de	Bosch Power Tools GmbH, 70771 Leinfelden-Echterdingen, bosch-diy.com
Auffälligkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➕ handliches Gerät, leicht, durch die Rollen sehr mobil; für den Preis angemessene Ausstattung und Verarbeitung; Gerät bietet Zubehöraufbewahrung; sehr gute Reinigungsleistung; leichte Bedienung ➖ Gerät kommt teilmontiert, etwas aufwendige Erstmontage; Anleitung mit zu kleinen Zeichnungen; Haltegriff wackelig; Lanze kann beim Zusammenstecken klemmen 	<ul style="list-style-type: none"> ➕ handliches und kompaktes Gerät; gute Verarbeitung; nichts klemmt beim Zusammenstecken; Ausstattung angemessen für den Preis; durchdachte Zubehöraufbewahrung; gute Anleitung; leichte Bedienung; Reinigungsleistung noch gut, aber mit Abstrichen ➖ relativ laut; Abstriche bei der Reinigungsleistung (mit Flachstrahl nur ein mäßiges, mit Punktstrahl ein gutes Ergebnis)
Reinigungsleistung und Sprühbild	 <p>Reinigungsleistung und Sprühbild zählen zu den besten im Test.</p>	 <p>Mit Flachstrahl nur ein mäßiges, mit Punktstrahl dagegen ein gutes Ergebnis.</p>
Fazit	Es sind Kleinigkeiten, die stören. Doch in der Praxis sieht man darüber hinweg – denn für den Preis wird einiges geboten: Die Reinigungsleistung und das Sprühbild sind sehr gut. Zudem gibt es eine Ausstattung, die in dieser Preisklasse nicht selbstverständlich ist.	Der bekannte Markenname und das kompakte Design mit cleveren Ideen zur Zubehöraufbewahrung lassen auf Qualität schließen. Doch in der Praxis zeigt das nicht gerade leise Gerät Schwächen: Hartnäckige Verschmutzungen werden nur mit dem Punktstrahl zuverlässig beseitigt.
Testergebnis	GUT	GUT

ROADBIKE
11-12/25
TIPP
Preis/
Leistung



Einhell

Fuxtec

Ixes

Kärcher

Hochdruckreiniger TC-HP 130

FX-HDR1400

IX-PRC1400

K 2 Power Control

UVP 115,95 Euro, tatsächlicher Kaufpreis 99,99 Euro (gekauft über [amazon.de](https://www.amazon.de))

UVP und tatsächlicher Kaufpreis 69,00 Euro (gekauft über [amazon.de](https://www.amazon.de))

UVP 149,00 Euro, tatsächlicher Kaufpreis 47,90 Euro (gekauft über [amazon.de](https://www.amazon.de))

UVP 112,49 Euro, tatsächlicher Kaufpreis 84,95 Euro (gekauft über [amazon.de](https://www.amazon.de))

5,1 kg (ohne Zubehör)

4,9 kg (ohne Zubehör)

4,5 kg (ohne Zubehör)

4,0 kg (ohne Zubehör)

235 x 300 x 415 mm

155 x 198 x 415 mm

195 x 198 x 395 mm

246 x 280 x 586 mm

130/90 bar

110/80 bar

110/75 bar

110/74 bar

maximal 390 Liter/Stunde

maximal 390 Liter/Stunde

maximal 409 Liter/Stunde

maximal 360 Liter/Stunde

91 dB(A)

96 dB(A)

88 dB(A)

90 dB(A)

Hochdruckpistole mit Verlängerungslanze, Hochdruckschlauch (5 m), rotierende Düse, verstellbare Flachstrahldüse, Bürste, Reinigungsmittelbehälter mit Düse, Anschlussstück mit Wasserfilter für Wasserzulauf, Aufbewahrung für Lanze, Kabel- und Schlauchhalter, Aufbewahrung für Zubehör, Rollen, Düsenreinigungsnadel

Hochdruckpistole mit Verlängerungslanze, Hochdruckschlauch (5 m), rotierende Düse, verstellbare Flachstrahldüse, Wasseranschluss-Adapter mit Wasserfilter, Aufbewahrung für Lanze und Pistole, Kabel- und Schlauchhalter, Halter für Zubehör, Düsenreinigungsnadel

Hochdruckpistole mit Verlängerungslanze, Hochdruckschlauch (3 m), verstellbare Flachstrahldüse, Wasseranschluss-Adapter, Wasserfilter, Reinigungsmittelbehälter mit Düse, Aufbewahrung für Lanze und Pistole, Kabel- und Schlauchhalter, Düsenreinigungsnadel

Hochdruckpistole mit Verlängerungslanze, Hochdruckschlauch (5 m), vierfach verstellbare Düse, rotierende Düse, Wasseranschluss-Adapter, Wasserfilter, Reinigungsmittelsatz über Ansaugung, Aufbewahrung für Lanze, Kabel- und Schlauchhalter, Halter für Zubehör, Rollen

China

China

China

Deutschland

Einhell Germany AG, 94405 Landau, [einhell.de](https://www.einhell.de)

Fuxtec GmbH, 71083 Herrenberg, [fuxtec.de](https://www.fuxtec.de)

Schepach GmbH, 89335 Ichenhausen, [schepach.com](https://www.schepach.com)

Kärcher, 71364 Winnenden, [kaercher.com](https://www.kaercher.com)

➤ handliches Gerät; leicht; gute Verarbeitung; Ausstattung; Zubehöraufbewahrung; Bedienungsanleitung; gute Reinigungsleistung; einfache, unkomplizierte Bedienung

➖ Gerät kommt teilmontiert, etwas aufwendige Erstmontage; Flachstrahl nur grob einstellbar; Rollen wenig sinnvoll bei der sehr kompakten Bauweise mit dem niedrigen Haltegriff; relativ laut

➤ klein, handlich und günstig; robuste Materialien; für den Preis angemessene Ausstattung; Gerät bietet gute Zubehöraufbewahrung; Reinigungsleistung noch gut, aber mit Abstrichen

➖ Anleitung könnte ausführlicher sein; Gerät kommt teilmontiert, etwas aufwendige Erstmontage; Abstriche bei der Reinigungsleistung (mit Flachstrahl nur ein mäßiges, mit Punktstrahl ein gutes Ergebnis); Sprühstrahl schwierig einstellbar bei Flachstrahldüse; relativ laut

➤ klein, handlich und günstig; relativ leise im Vergleich zur Konkurrenz; Gerät bietet Zubehöraufbewahrung; einfache Bedienung; Verarbeitung für den Preis okay; gute Reinigungsleistung

➖ Anleitung könnte ausführlicher sein; kurzer Hochdruckschlauch; nur eine Düse; teilmontiert geliefert; Fächerstrahl nur grob einstellbar; Verarbeitung nicht so hochwertig; Einsatzbereich eingeschränkt (kurzer Schlauch, fehlende Düse)

➤ handliches Gerät; leicht; durch die Rollen mobil; gute Verarbeitung; Zubehöraufbewahrung, Bedienungsanleitung; angemessene Ausstattung für den Preis; Bedienung; Ansaugschlauch für Reinigungsmittel

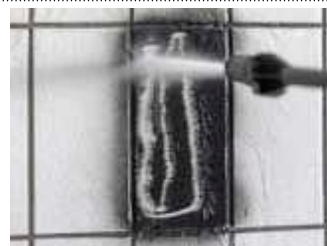
➖ Gerät teilmontiert; relativ laut; Abstriche bei der Reinigungsleistung (in keiner Einstellung ein voll überzeugendes Ergebnis); fummelige Verschlüsse für den Hochdruckschlauch; ausziehbarer Haltegriff wackelig



Das Sprühbild kann sich sehen lassen, insgesamt eine solide Leistung.



Mit Flachstrahl passierte wenig, aber dafür mit Punktstrahl.



Sprühbild nicht das beste, dafür überzeugt aber die Reinigungsleistung.



Am Ende sind die Reinigungsleistung und das Sprühbild nur ausreichend.

Eine weitere bekannte Marke hinterlässt einen positiven Eindruck. Geschenk, dass der Hochdruckreiniger kein leiser Ohrschmeichler ist und die hübschen Rollen wenig bringen. Die Ausstattung ist üppig, die Reinigungsleistung stark – zweiter Platz im Test.

Ein typischer Vertreter des recht soliden Mittelfeldes. Heißt im Klartext: in Details etwas widersprüchlich. Sehr gute Lösungen (Zubehörunterbringung, robuste Verarbeitung) treffen auf echte Schwächen (Reinigung). Trotzdem: Punktesammeln wird am Ende mit „gut“ belohnt.

Ixes, eine Tochtermarke von Schepach, überrascht im Test mit guter Leistung – das Gerät ist sogar besser als die Schepach-Ausführung selbst. In der Reinigungsleistung übertrifft es diese, nicht aber in der Verarbeitung. Doch angesichts des günstigen Preises lässt sich das verschmerzen.

Schade, auf den ersten Blick überzeugt das Gerät: wertige Verarbeitung, durchdachte Multifunktionsdüse mit vier Einstellungen. Doch bei hartnäckigem Schmutz zeigt sie Schwächen. Eine simple Flachstrahldüse hätte wohl bessere Ergebnisse geliefert – manchmal ist weniger mehr.

GUT

GUT

GUT


BEFRIEDIGEND

Doch Vorsicht: Während das Waschen von Autos auf öffentlichen Flächen grundsätzlich verboten ist, gelten für Fahrräder und das private Grundstück keine generellen Verbote – allerdings unterscheiden sich die Regelungen je nach Region. Was erlaubt ist, entscheidet jede Kommune selbst. Es lohnt sich also, vorher kurz bei der Stadt oder Gemeinde nachzufragen. Als Faustregel gilt: Die Reinigung vor der Haustür – also auf dem eigenen Grundstück – ist nur dann erlaubt, wenn das Abwasser über einen Anschluss in die Kanalisation gelangt – und nicht ins Erdreich oder in ein Gewässer sickern kann. Wer also auf befestigtem Boden mit Abfluss putzt, hat meist gute Karten. Trotzdem: Besser ist, sich das Okay vom Amt zu holen. Denn auch wenn viele Städte die Fahrradwäsche auf dem eigenen Grundstück nicht grundsätzlich verbieten, setzen sie oft klare Grenzen.

Und was den Reinigungszusatz betrifft, ist dieser bei einigen Geräten in diesem Test gar nicht nötig. Denn sie entwickeln selbst bei hartnäckiger Verschmutzung eine überzeugende Reinigungsleistung, die ohne chemische Zusätze auskommt.

Überraschendes Fazit



Am Ende der Testprozedur zeichnet sich ein klares Bild ab: Mit Hochdruckreinigern aus der Einsteigerklasse macht man keineswegs einen Fehler. Von den zehn getesteten Probanden konnten immerhin sieben Modelle mit der Note „sehr gut“ beziehungsweise „gut“ überzeugen. Bemerkenswert ist, dass es nicht die üblichen Verdächtigen Kärcher und Nilfisk sind, die diesen Test gewinnen, sondern die Lidl-Marke Parkside.

Das ist durchaus eine Überraschung, beweist aber, dass auch im unteren Preissegment Konkurrenz herrscht, was das Streben nach mehr Qualität beflügelt. Der Kampf um Sauberkeit und blitzblanken Lack ist also noch lange nicht entschieden – zur Freude aller preisbewussten Auto- und Radfahrer, sie bekommen schon unter 50 Euro ansprechende Hochdruckreiniger. 



ROADBIKE
11-12/25
Test-
sieger



	Hersteller	Nilfisk	Parkside
	Modell	Core 125	PHDS 110 B2 Silent
	Preis	UVP 199,90 Euro, tatsächlicher Kaufpreis 99,00 Euro (gekauft über amazon.de)	UVP 89,99 Euro, tatsächlicher Kaufpreis 87,99 Euro (gekauft über lidl.de)
	Gewicht	6,4 kg (ohne Zubehör)	6,0 kg (ohne Zubehör)
	Maße (L x B x H)	190 x 300 x 717 mm	173 x 367 x 265 mm
	Höchst-/Nenndruck	125/85 bar	110/74 bar
	Fördermenge	maximal 420 Liter/Stunde	maximal 390 Liter/Stunde
	Lautstärke	89 dB(A)	83 dB(A)
	Ausstattung	Hochdruckpistole mit Verlängerungslanze, Hochdruckschlauch (5 m), verstellbare Flachstrahldüse, rotierende Düse, Wasseranschluss-Adapter, Wasserfilter, Reinigungsmittelbehälter mit Halterung, Aufbewahrung für Lanze, Kabel- und Schlauchhalter, Aufbewahrung für Zubehör, Rollen, Düsenreinigungsnadel	Hochdruckpistole mit Verlängerungslanze, Hochdruckschlauch (8 m), verstellbare Flachstrahldüse, rotierende Düse, Wasseranschluss-Adapter mit Wasserfilter, Reinigungsmittelbehälter mit Düse und Halterung, Aufbewahrung für Lanze, Schlauchhalter, Halter für Zubehör, Düsenreinigungsnadel
	Herstellungsland	China	k. A.
	Anbieter	Nilfisk GmbH, 89287 Bellenberg, shop.nilfisk.com	OWIM GmbH (Lidl), 74167 Neckarsulm, owim.com
	Auffälligkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➕ handliches Gerät; durch die Rollen sehr mobil; gute und wertige Verarbeitung; viel Ausstattung für den Preis; Gerät bietet clevere und stabile Zubehöraufbewahrung; im Vergleich zur Konkurrenz nicht so laut; einfache Bedienung ➖ Gerät kommt teilmontiert, etwas aufwendige Erstmontage; Anleitung mit viel Bildern, aber wenig Text; fummelige Einstellung Sprühstrahl; Abstriche bei der Reinigungsleistung (in keiner Einstellung ein voll überzeugendes Ergebnis) 	<ul style="list-style-type: none"> ➕ handliches Gerät, leise im Vergleich zur Konkurrenz, viel Ausstattung für den Preis, langer Hochdruckschlauch, Gerät bietet durchdachte Zubehöraufbewahrung, ausführliche Bedienungsanleitung; einfache Bedienung; sehr gute Reinigungsleistung ➖ Fertigung an manchen Stellen könnte genauer sein (Lanze lässt sich schwer arretieren); Materialanmutung der Sprühpistole
	Reinigungsleistung und Sprühbild	 <p>Reinigungsleistung besser als bei Kärcher, aber auch nur ausreichend.</p>	 <p>Sehr gute Reinigungsleistung, gutes Sprühbild – bestes Ergebnis im Test.</p>
	Fazit	Auch der direkte Kärcher-Konkurrent schneidet nicht gut ab: Wertige Verarbeitung und gute Ausstattung überzeugen, doch bei hartnäckigem Schmutz müht sich das Gerät. Der Punktstrahl der Düse reicht nicht aus – auch hier hätte wohl eine einfache Flachstrahldüse mehr gebracht.	Die Lidl-Hausmarke überrascht erneut positiv – allenfalls Verarbeitungsmängel gibt es zu beklagen, die aber die Leistung nicht schmälern. Der Hochdruckreiniger überzeugt mit seiner Kompaktheit, der durchdachten Zubehörunterbringung und der sehr guten Reinigungsleistung.
	Testergebnis	BEFRIEDIGEND	SEHR GUT



Scheppach

HPC1400

UVP 129,00 Euro, tatsächlicher Kaufpreis 57,99 Euro (gekauft über *obi.de*)

5,0 kg (ohne Zubehör)

155 x 198 x 448 mm

110/80 bar

maximal 390 Liter/Stunde

92 dB(A)

Hochdruckpistole mit Verlängerungslanze, Hochdruckschlauch (3 m), verstellbare Flachstrahldüse, Wasseranschluss mit Filter, Kabel- und Schlauchhalter, Zubehörhalter, Düsenreinigungsnadel

China

Scheppach GmbH, 89335 Ichenhausen, *scheppach.com*

- klein, handlich und günstig; robuste Materialien; Gerät bietet gute Zubehöraufbewahrung; Reinigungsleistung noch gut, aber mit Abstrichen; gute Bedienungsanleitung
- Gerät teilmontiert; kurzer Hochdruckschlauch; kein Reinigungsmittelbehälter; nicht leise; Abstriche bei Reinigungsleistung (mit Fächerstrahl nur mäßiges Ergebnis); Sprühstrahl schwer einstellbar; Einsatzbereich eingeschränkt (kurzer Schlauch, fehlende Düse)



Flachstrahl nur mäßig erfolgreich, mit Punktstrahl gelingt ein gutes Ergebnis.

Die Geräte von Scheppach und Ixes stammen vermutlich aus einem Haus, doch auch der Fuxtec-Reiniger ähnelt beiden – alle teilen somit Stärken und Schwächen. Doch von den dreien spart Scheppach am meisten an der Ausstattung. Das kostet Punkte und verhindert letztlich die Note „gut“.

BEFRIEDIGEND

Yard Force

EW U11B

UVP 99,90 Euro, tatsächlicher Kaufpreis 44,99 Euro (gekauft über *aldi-onlineshop.de*)

6,2 kg (ohne Zubehör)

190 x 185 x 380 mm

120/80 bar

maximal 400 Liter/Stunde

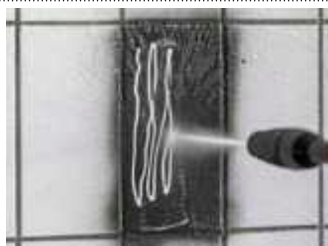
94 dB(A)

Hochdruckpistole mit Verlängerungslanze, Hochdruckschlauch (3 m), verstellbare Flachstrahldüse, Wasseranschluss-Adapter mit Wasserfilter, Reinigungsmittelbehälter mit Düse, Aufbewahrung für Lanze, Schlauch- und Kabelhalter, Halter für Zubehör, Düsenreinigungsnadel

China

Merotec GmbH, 47877 Willich, *de.yardforce.eu*

- klein; handlich; günstig; durchdachte Zubehöraufbewahrung; insgesamt akzeptable Reinigungsleistung; Verarbeitung für den Preis okay
- relativ laut; kurzer Hochdruckschlauch; Ausstattung etwas mager; Lanze schwer zu arretieren; Fächerstrahl nur grob einstellbar; Abstriche bei der Reinigungsleistung (mit Fächerstrahl nur ein mäßiges, mit Punktstrahl ein gutes Ergebnis); Einsatzbereich eingeschränkt (kurzer Schlauch, fehlende Düse)



Auch hier gilt: Der Flachstrahl ist nur mäßig, nicht aber der Punktstrahl.

Auch dieser Hochdruckreiniger sammelt erfolgreich Punkte – am Ende reicht es noch zur Note „gut“. Vor allem die einfache Handhabung und die ordentliche Reinigungsleistung machen die magere Ausstattung und die mühsame Suche nach der richtigen Düsen-einstellung wett.

GUT



Moritz Schwertner

Niederdruck statt Hochdruck

Wer sein Fahrrad liebt, schrubbt nicht mit der Hochdrucklanze. Denn klassischer Hochdruck – wie man ihn aus der Waschanlage kennt – kann mit bis zu 120 Bar nicht nur Dreck, sondern auch Fett und Lagerdichtungen davonspülen. Anders die mittlerweile zahlreichen Fahrrad-spezifischen Niederdruckreiniger: Sie arbeiten deutlich sanfter, meist mit unter 65 Bar, und sind dennoch kraftvoll genug, um frischen Matsch vom Bike zu lösen. Ob Kärcher, Aqua2Go, Worx, Muc-Off oder Greenworks – viele Hersteller bieten heute mobile, akkubetriebene Geräte an. Einige Modelle arbeiten mit festem Wassertank, andere sind per Schlauch oder sogar PET-Flasche flexibel speisbar. Praktisch: Fast alle Geräte packen mit einer Akkuladung mehrere Tankfüllungen. Unser Test aus dem Jahr 2021 zeigte etwa: Der Aqua2Go spült mit einer Akkuladung bis zu 90 Liter durch, Modelle wie Kärcher oder Worx reinigen locker zwei bis drei Bikes am Stück. Top: Wie bei den großen Brüdern lassen sich bei vielen Geräten verschiedene Strahlarten einstellen – vom punktgenauen Jet bis zum sanften Duschstrahl, alles bei konstant niedrigem Druck. Perfekt für sensible Bauteile wie Lager, Schaltung oder Federgabel. Wer clever reinigt, spart zudem Wasser: Trockener Dreck lässt sich vorher einweichen. Und wer nach der Tour gleich duschen will – auch kein Problem: Die Geräte lassen sich locker im Auto transportieren.



Den ganzen Test findest du unter: bike-x.de/mini-hochdruckreiniger

HEISSE

LIEBE

KAFFEE UND RADSPORT

Der Deutschen liebstes Heißgetränk genießt unter Radsportlern oft kultische Verehrung. Zu Recht, wie wir finden. Rund um das belebende Genussmittel ranken sich viele Mythen, die wir hier auf den Prüfstand stellen. Und auch radsportliche Anekdoten gibt es einige zu erzählen.



Jakob Heni

Der ROADBIKE-Test- und Fotografahrer aus dem Team Racing Students hat als 13-Jähriger mit dem Radsport begonnen. Als Student der Agrarwissenschaften hat er seine Masterarbeit über den Anbau von Kaffee geschrieben. Er hat ein Praktikum auf der Kaffeeplantage Finca Rosenheim in Peru absolviert und später als Röster gearbeitet.

Mythos

Kaffee macht süchtig!

Wahrheit: Das ist falsch.

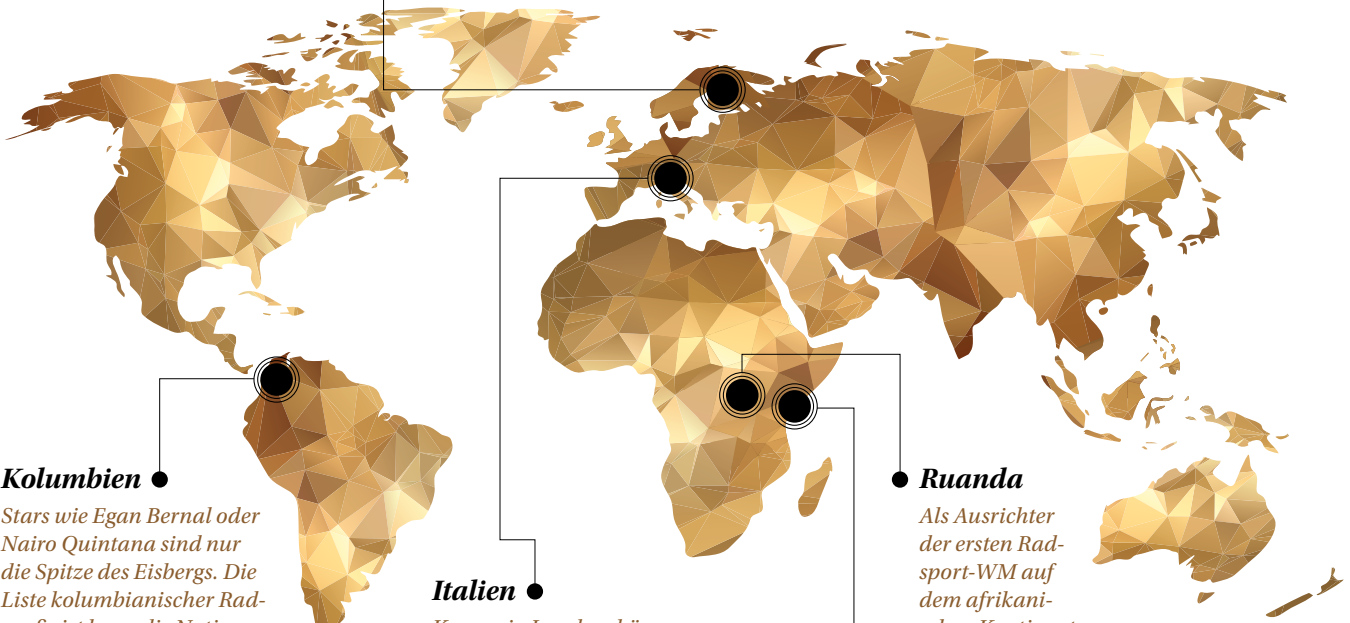
Auch wenn sich viele Menschen den Start in den Tag ohne die Tasse Kaffee nicht vorstellen können, sind typische Suchtmerkmale nicht nachgewiesen. Dennoch kann es bei fehlendem Koffein zu Entzugserscheinungen wie Kopfschmerzen und Müdigkeit kommen.

Finnland

12 kg Rohkaffee pro Person und Jahr: Nirgends auf der Welt wird mehr Kaffee getrunken als in Finnland. Besonders beliebt sind Filterkaffee und die im Norden typischen, eher hellen Röstungen. Formel-1-Star und Gravelbiker Valtteri Bottas betreibt in Lahti ein Café. Mit Events wie der Nordic Gravel Series oder FNLD Gravel gibt es in dem Land diverse Gravelbike-Rennen.

5 KAFFEE-GRÖSSEN

Länder, die im Kaffee-Business tragende Rollen spielen: im Anbau, bei Verarbeitung und Genuss.



Kolumbien

Stars wie Egan Bernal oder Nairo Quintana sind nur die Spitze des Eisbergs. Die Liste kolumbianischer Radprofis ist lang, die Nation gilt als radsportverrückt. Ein Beleg ist auch das Profi-Team Café de Colombia, das von 1985 bis 1990 bestand. Der südamerikanische Staat ist einer der größten Kaffeeproduzenten der Welt, die hochwertigen Bohnen mit ihren diversen Aromaprofilen sind auf dem Markt sehr begehrt.

Italien

Kaum ein Land verkörpert die Symbiose von Kaffee und Radsport so perfekt wie Italien. Fast zeitgleich wurden Anfang des 20. Jahrhunderts in Mailand der Espresso erfunden und die ersten Radrennen ausgetragen. Heute sitzen einige der bedeutendsten Röstereien der Welt in Italien – und natürlich zahlreiche Hersteller von Fahrrädern und Zubehör.

Ruanda

Als Ausrichter der ersten Radsport-WM auf dem afrikanischen Kontinent stand das kleine Land jüngst im Rampenlicht. Die Tour du Rwanda gilt als wichtigstes Radrennen Afrikas. Ruandas Kaffee ist ein Geheimtipp, speziell aus der für ihre Gorillas berühmten Region im Norden. Produziert wird er allerdings nur in kleinen Mengen.

Kenia

Das Land im Osten Afrikas steht für besonders hochwertige Kaffeebohnen. Sie sind besonders bei Kaffee-Connaissseuren für knackige Säure und ihre Zitrusnoten beliebt. Mit Chris Froome stammt ein mehrfacher Sieger der Tour de France aus Kenia. Seit einigen Jahren führt zudem das Migration Gravel Race durch das Land.

Hoppenworth & Ploch:

John Degenkolb - Paris Roubaix Signature Espresso+

Da Radprofi John Degenkolb einst für das Team Trek-Segafredo fuhr, liegt es auf der Hand, dass er seinen eigenen Kaffee hat. Hergestellt in einer Rösterei aus seiner Heimatstadt Frankfurt, basiert der Kaffee auf brasilianischen Arabica-Bohnen. Benannt ist er nach „Deges“ größtem Triumph beim Radklassiker Paris-Roubaix. Pro Packung geht ein Euro an die „Amis de Paris-Roubaix“. **250 g gibt's für 13,90 Euro auf: hoppenworth-ploch.de**



KAFFEE MIT RADSPORT-HINTERGRUND

Seb's Adventure Coffee

Der Gravelbiker und Sieger von Events wie Badlands oder Unbound Gravel XL bietet seit einiger Zeit seinen eigenen Kaffee an. Die bewährte Mischung aus 30 % Arabica und 70 % Robusta kommt mit schöner Crema und feiner Säure. Die Bohnen stammen

aus nachhaltigem Anbau in Indien, Ruanda und Brasilien. **500 g gibt's für 16,50 Euro unter: sebastianbreuer.de**



Il Magistrale: Kwa Mutwe

Die Rösterei aus dem niederländischen Heeze ist bekannt für ihren starken Bezug zum Radsport. Passend zur Rennrad-WM in Ruanda bringt Il Magistrale einen Kaffee, der zu 100 % aus ruandischen Bohnen besteht. Die eher helle Röstung soll Aromen von süßen Beeren, Mandeln und Pfirsich in den Kaffee zaubern. **500 g gibt's für 20,50 Euro unter: magistralecyclingcoffee.com**



KAFFEE IM TEAM

Kaffee und Radsport, das passt nicht nur als heiß geliebtes Getränk vor, während oder nach der Ausfahrt. Immer wieder werden Profi-Teams auch von Marken aus der Welt des Kaffees unterstützt. Bei einigen legendären Teams fungierten Kaffee-Marken sogar als Hauptsponsor:

Fun Fact I:

1984 wurde Koffein auf die Dopingliste gesetzt, ein Jahr später stieg Café de Colombia als Sponsor des kolumbianischen Profi-Teams ein.

Team Café de Colombia (1985-1990):

Obwohl das kolumbianische Team nur wenige Jahre existierte, genießt es noch heute Kultstatus. Das liegt zum einen an den markanten Trikots in den kolumbianischen Nationalfarben, zum anderen an den Erfolgen, darunter zahlreiche Etappensiege und Wertungstrikots bei Tour, Vuelta und Giro.



Team Saeco Machine per Caffè (1998-2004):

Die von dem Kaffeemaschinenhersteller aus Gaggio Montano gesponserte Equipe war vor allem für zwei Dinge bekannt: ihre knallroten Trikots und den exzentrischen Supersprinter Mario Cipollini. 2003 und 2004 gewann das Team zudem den Giro d'Italia.

Mythos

Kaffee ist Doping!

Wahrheit: Das ist falsch.

Zwar stand Kaffee oder vielmehr der Wirkstoff Koffein früher tatsächlich auf der Dopingliste, wurde Anfang 2004 jedoch gestrichen. Dennoch gilt es als unbestritten, dass Koffein eine leistungsfördernde, stimulierende Wirkung haben kann. Nicht von ungefähr wird Koffein heute häufig - in teils sehr hoher Dosierung - etwa in Energie-Gels eingesetzt.

Fun Fact II:

2004 wurde Koffein von der Dopingliste gestrichen, dem letzten Jahr des Teams Saeco.

Team Trek-Segafredo (2016-2023):

Acht Jahre lang fungierte die Kaffeemarke Segafredo Zanetti als Hauptsponsor des heutigen Teams Lidl-Trek. Mit Fahrern wie Bauke Mollema, Mads Pedersen oder John Degenkolb fuhr die Mannschaft zahlreiche Siege ein.



Wächst eher in Höhenlagen jenseits der 1000 Meter und bevorzugt kühlere Temperaturen. Edler, filigraner und komplexer im Geschmack.

ARABICA UND ROBUSTA

Obwohl über 120 verschiedene Kaffee-Spezies bekannt sind, spielen nur zwei davon eine zentrale Rolle für die Kaffeeproduktion: Arabica und Robusta. Für viele Kaffees werden Bohnen der beiden Sorten gemischt. Immer öfter werden die beiden Pflanzen auch gekreuzt.

Widerstandsfähigere Pflanze, kommt besser mit Hitze, Trockenheit und Schädlingen klar, deutlich preisgünstiger. Im Geschmack kräftiger und bitterer, enthält rund doppelt so viel Koffein wie die Arabica-Bohne. Sorgt für die Crema.



FÜR PROFIS:
La Marzocco GS3, aus Florenz kommt der Ferrari unter den Siebträgermaschinen für die eigenen vier Wände. Preis: ab 7700 Euro

Mythos

Kaffee entwässert!

Wahrheit: Stimmt - zum Teil.

Speziell wenn der Organismus nicht an den Kaffeekonsum gewöhnt ist, kann es zu einem geringen Flüssigkeitsverlust kommen. Bei regelmäßigen Kaffeetrinkern wirkt sich das Wasser im Kaffee indes eher positiv auf den Flüssigkeitshaushalt aus.

Haben will

VON DIESEN SIEBTRÄGERMASCHINEN TRÄUMEN KAFFEE-CICLISTAS



FÜR EINSTEIGER:
Profitec Go, kompakte Maschine mit einem Heizkreis und sehr kurzer Aufwärmphase dank kleinem Kessel. Preis: um die 950 Euro



FÜR FORTGESCHRITTENE:
Rocket Appartamento TCA, Nachfolger der speziell bei radsportlichen Kaffee-Fans beliebten Siebträgermaschine. Preis: um 1500 Euro

Rocket, La Marzocco, Getty Images: msk.nina, dionisivero, Prendas.co.uk



Cycle Cafe, Espressotasse Now go ride, die 100-ml-Tasse kostet inklusive Untertasse 19 Euro: cyclecafe.cc



La Fabrica, Cappuccino-Cup aus Gironas Radsportler-Treff No. 1, 2 Stück kosten 36 Euro: lafabricagirona.com



Cyclebean, Cappuccino-Tasse Giro d'Italia, auch als Tour- oder Vuelta-Version erhältlich, 16,95 Euro inklusive Untertasse: cyclebean.cc

DIE RICHTIGE TASSE

Neben Auswahl der Bohnen, Röstung und Zubereitung spielt auch die Wahl der richtigen Tasse auf dem Weg zum perfekten Kaffee eine große Rolle. Sie sollte von Form und Volumen zur gewählten Zubereitungsart passen.

So wird für Espresso eher eine kleine Tasse gewählt, für Cappuccino eine etwas breitere Form und für Latte Macchiato gerne ein hohes Glas. Eine Tasse aus dickwandigem Porzellan oder Keramik hält den Kaffee lange warm und ist geschmacksneutral. Wichtig: Die Tasse vor dem Kaffeegenuss am besten anwärmen.

Mythos

Kaffee stört beim Einschlafen!

Wahrheit: Das stimmt.

In wissenschaftlichen Studien wurde nachgewiesen, dass der Konsum von Kaffee, bzw. Koffein, sowohl die Quantität als auch die Qualität des Schlafs beeinträchtigen kann. Mit Nachteilen für die Regeneration. Tipp: Die letzte Tasse Kaffee deshalb spätestens acht Stunden vor dem Einschlafen trinken.

Kurz oder lang, mit oder ohne Milch: Das steckt drin

Espresso
25 ml



60–80 mg Koffein. Der Italo-Klassiker für den Kaffee-Kick kurz vor dem Start.

Cappuccino
150 ml



60–80 mg Koffein. Purer Genuss für die Pause bei gemütlichen Ausfahrten. Stichwort: Cappu-Ride.

Flat White
150 ml



120–160 mg Koffein. Trendige Hipster-Alternative zum Cappuccino mit doppeltem Espresso-Shot.

Filterkaffee
200 ml



150–200 mg Koffein. Der Klassiker für Puristen und Liebhaber, perfekt zum Frühstück und zwischendurch.

Espresso Martini

150 ml, 60–80 mg Koffein. Die kleine Belohnung vor dem freien Tag im Trainingslager oder nach dem erfolgreichen Rennen.

Espresso Tonic

200 ml, 60–80 mg Koffein. Sommerdrink zum Cool-down nach dem Ride, mit je nach Kaffee und Tonic ganz unterschiedlicher Note.

4 Radcafés

Hier dreht sich alles um Kaffeegenuss und schöne Fahrräder.

Dino Cappuccino, Meerbusch

Das Café in der Nachbarstadt von Düsseldorf ist kein Radladen. Aber es hat einen dem Radsport verfallenen Besitzer. Bei Dino gibt's grandiosen Kaffee und süße Versuchungen.

Bicicletta, Freiburg

Klein, gemütlich und lecker: Das Caffè Bicicletta liegt beschaulich in der Radsporthochburg am Rande des Schwarzwalds. Neben Kaffee gibt's schicke italienische Rennräder.

The Bike Café, Berlin

Der ehemals als Steel Vintage Bikes Café bekannte Szenetreff liegt zwischen Potsdamer Platz und Brandenburger Tor. Im Shop gibt's viele Fahrrad-Devotionalien.

Eddy would attack! Nürnberg

Im historischen Ambiente der Nürnberger Stadtmauer gibt's Kaffee, Kuchen, Frühstück und Snacks. Wer ein Rad aus der Zeit des großen Eddy Merckx sucht, wird hier fündig.



COFFEE TO RIDE

3 Auf Draht

Freunde des traditionellen Filterkaffees finden im Helix Coffee Maker von Soto einen pfiffigen Halter für Papierfilter der Größe 2. Zusammengefaltet beansprucht der 50 Gramm leichte Minimalist aus rostfreiem Edelstahl kaum Platz im Rucksack. Und der Preis? Liegt bei 17 Euro – inklusive zehn Filtertüten.

1 Dauerfilter

Mit drei ausklappbaren, geriffelten Flügeln sitzt die Coffee Rocket von GSI selbst auf großen Pötten sicher. Sie filtert Kaffee auf klassische Art – statt durch Papiertüten allerdings durch einen leicht zu reinigenden Stahlfilter. Zerlegt könnt ihr sie platzsparend in größeren Tassen verstauen (73 g, 18 €).

Ob morgens zum Wachwerden oder für zwischendurch – frisch gebrühter Kaffee veredelt jede Bikepacking-Tour.

2 Mahlzeit

Nur frisch gemahlen entfalten Kaffeebohnen ihr volles Aroma. Mit der Origin-Outdoors-Kaffeemühle gelingt das auch auf Tour. Ihr Keramikmahlwerk lässt sich in sechs gerasterten Stufen von Espresso-fein bis French-Press-grob einstellen, die Kurbel für den Transport einfach abziehen (365 g, 40 €).



4 Drückeberger

Tipp zum Campen: die Insulated French Press von Hydro Flask. In der ein Liter großen, vakuumisolierten Stempelkanne aus geschmacksneutralem Edelstahl bleibt der Kaffee auch dann warm, wenn er länger zieht. Gut: Kanne und Stempel lassen sich in der Spülmaschine reinigen (675 g, 70 €).

5 Zeitfrage

Wer gerne leicht unterwegs sein möchte, kommt um Instantpulver nicht umhin. Favorit der Redaktion: die Portionsbeutel von Blæk. Zur Wahl stehen vier verschieden stark geröstete Arabica-Sorten, drei davon sogar fair und ökologisch produziert. Die Packung mit sieben Beuteln gibt's für knapp vier Euro (30 g).

6 Komplettpaket

Für Alleinwanderer, die nicht auf einen frisch gebrühten Espresso verzichten möchten, empfiehlt sich das Mini-Espresso-Set von GSI. Die Kombination aus Espresso-Maschine und Thermotasse brüht eine Portion des kleinen Schwarzen minutenlang auf und hält sie auch bei kühlem Wetter warm (295 g, 52 €).

7 Barrista

Köstlichen Espresso gekrönt von feiner Crema liefert Wacacos kompakte Picopresso mit Siebträger aus Edelstahl. Den dafür nötigen Druck (18 Bar) erzeugt ihr von Hand über eine integrierte Pumpe. Alles, was sonst noch benötigt wird, sind heißes Wasser und Espresso-Pulver (475 g, 150 €).

8 Klassiker

Modernes Design, altbewährtes Prinzip: Die formschöne Mokkakanne Espresso Maker von BasicNature zaubert bis zu zwei leckere Espresso in die Tassen. Dank ihres ergonomisch geformten Griffs liegt die rostfreie Edelstahlkanne gut in der Hand, auch fällt der Preis mit 26 Euro angenehm klein aus (395 g).

ROADBIKE PINBOARD

Der Kleinanzeigenmarkt mit GRATIS-Angeboten
 für Privatanzeigen



Schmiermittel
 Kriechöl
 Reinigungsmittel
 Korrosionsschutz
X einfach GENIAL
 von Profis empfohlen
 erh. im Fachhandel
www.brunox.swiss

**BIKEWEAR &
 ZUBEHÖR**

3 TRIPUGNA.com
 Radtrikots und mehr ...



Hanseline®
 Mit Hanseline
 saugt die Maschine
 seit 1947.
www.hanseline.de
**Öle,
 Reiniger,
 Fette**

**CLEVERE
 Rennradler
 inserieren
 HIER!**

**ROADBIKE
 PINBOARD**

ROADBIKE PINBOARD

ANNAHMESCHLUSS
 für Ihre Kleinanzeigen

▶ **1+2/26 Donnerstag, 13. 11. 2025** EVT 16.12.2025

**FERIEN-
 WOHNUNGEN
 & HOTELS**



**Moderne Ferienhäuser Nähe
 Cochem/Mosel**, in traumhafter,
 idyll. Lage in der Eifel, nur 3,5 km
 von der Mosel/Pommern entfernt,
 laden zum Wandern, Radfahren,
 Schwimmen und Entspannen ein.
www.ferienhaeuser-brieden.de
info@ferienhaeuser-brieden.de

mehr im Web: Nr. 761525

**Südfrankreich, Cevennen,
 Ardèche.** Wunderschöne Ferien-
 wohnungen in Natursteingehöft,
 unzählige Möglichkeiten, an-
 spruchsvolle Pässe, großartige
 Touren, wilde Berge und sanfte
 Waldwege, entspannte Ausflüge,
 Flussbaden, Klettern, Kanu fah-
 ren, wandern ... Zu Fuß zum
 Dorfladen mit eigener Metzgerei,
 frischen Baguettes und Croissants,
 sowie zur kleinen Bar am Dorfplatz
 und zum Restaurant in den schat-
 tigen Gassen... 0033/466258061,
www.mas-chataigner.com

mehr im Web: Nr. 761710

2
 Hefte für **11,20 €**

AKTION! 34 % SPAREN

ROADBIKE -Aktion
 supergünstig testen!

Lassen Sie sich die nächsten zwei Ausgaben zum
 Sonderpreis mit **34 % Ersparnis frei Haus liefern!**
 Oder online bestellen unter: www.roadbike.de/probe



Verantwortlicher: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Hauptstr. 150, 77652 Offen-
 burg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und
 Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt.
 und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Angebot nur online verfügbar.

Bestellung online unter www.roadbike.de/probe

**KOMFORTABEL ONLINE ANZEIGEN AUFGEBEN
 UND VORTEILE SICHERN!**

Bis 10 Fotos und Text in beliebiger Länge für Ihr Online-Angebot

▶ **HTTPS://MARKT.ROADBIKE.DE** und
HTTPS://MARKT.MOUNTAINBIKE-MAGAZIN.DE

Am besten gleich mal reinklicken – es lohnt sich!


PRIVATE BIKE-ANZEIGEN BIS 5 ZEILEN IM HEFT UND ONLINE KOSTENLOS!

BUCHTIPP!

Petra Müssig
Höhenmut statt Höhenangst

In ihrem zweiten Buch begleitet Höhenangst-
 Expertin Petra Müssig die Leser auf einem
 Schritt-für-Schritt-Höhenmut-Training in den
 Bergen und gibt Tipps, wie Mitwandernde
 Betroffene unterstützen können. So wird die
 Bergwelt angstfrei erkundet.

144 Seiten, 105 Abb., 14 x 20,5 cm
 € 18,95 | ISBN 978-3-613-50969-6



ÜBERALL, WO ES BÜCHER GIBT, ODER UNTER WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE



Tests, Touren und Top-Service: Bei diesen Fahrrad-Fachhändlern erhalten Sie jeden Monat die aktuellste ROADBIKE-Ausgabe.

Sie möchten hier auch als Fachhändler erscheinen?

Dann kontaktieren Sie uns unter:

Mail an m_vv1@mzw.de oder per Telefon **089-31906-220**

PLZ 1

14059 Berlin
Zweirad-Center Stadler
Königin-Elisabeth-Str. 9-23

PLZ 4

40822 Mettmann
VELO Leitner
Neanderstr. 5

PLZ 5

53757 Sankt Augustin
Fahrrad XXL Feld
Einsteinstr. 35

PLZ 7

73779 Deizisau
Fahrrad XXL Walcher
Herrenlandweg 2

PLZ 3

30449 Hannover
Zweirad-Center Stadler
Göttinger Str. 16

46514 Schermbeck
S-TEC Sports
Beckmanns Stege 10

56218 Mülheim-Kärlich
Zweiradcenter Stadler
Industriestr. 15

PLZ 8

80939 München
Target Plus Distributions
Muthmannstr. 1

PLZ 6

63916 Amorbach
Just Cycles
Am Bahnhof 2

83064 Raubling
iko Sportartikel
Kufsteiner Str. 72

**ROADBIKE
DIE SHOPS**



Privatanzeigen in den Rubriken Bikes, Parts & Rahmen, Bikewear & Zubehör bis 5 Zeilen im Heft und Online kostenlos



TIPP:



Wer als (Schrauber-)Anfänger nicht gleich Hunderte von Euro für Werkzeug ausgeben möchte, der findet auch bei Vereinskollegen oder in der Radgruppe womöglich leihweise die nötigen Tools, wenn mal eine Reparatur ansteht.



DAS RICHTIGE FAHRRAD-WERKZEUG

EDELHELFER

Hobbyschrauber profitieren von einer gut sortierten Werkstatt mit dem richtigen Werkzeug. ROADBIKE-Werkstattleiter Jens Kraft zeigt, auf welche Tools es dabei ankommt – und wie du sie korrekt verwendest.

TEXT | ERIC GUTGLÜCK BILDER | AGRON BEQIRI

Jens Kraft

Der RB-Werkstattleiter schraubt täglich an Rennrädern, Gravel-, Mountain- und Citybikes.



INBUSSCHLÜSSEL

Inbusschlüssel bzw. Innensechskantschlüssel kommen häufig mit zwei unterschiedlichen Enden – eines mit abgeflachtem Sechskant, das andere mit einem sogenannten Kugelkopf. Der Rundkopf hilft, schlecht zugängliche Stellen zu erreichen, und eignet sich für das schnelle Rein-/Rausdrehen von Schrauben, wenn die noch nicht bzw. nicht mehr fest sitzen. Zum Lösen und Festziehen nimmst du das flache Ende. Den Schlüssel möglichst tief einstecken, um ein Abrutschen und Runddrehen der Schraubenköpfe zu verhindern.



DREHMOMENT-SCHLÜSSEL

Ein Drehmomentschlüssel ist beim Arbeiten an Klemmverbindungen mit leichten (Tuning-)Teilen und Carbon-Parts unerlässlich. Das Einhalten der korrekten Anzugsmomente (meist aufgedruckt) reduziert das Risiko, dass Teile durch zu hohe Klemmkraft beschädigt werden. Den Schlüssel nach Gebrauch wieder auf Null stellen. So muss er seltener kalibriert werden und zeigt die Werte länger korrekt an.

PEDALSCHLÜSSEL

Links- oder Rechtsgewinde? In welche Richtung lassen sich Pedale lösen? Wer sich das einfach nicht merken kann, wählt die einfachste Methode: Das zu lösende Pedal waagrecht nach vorn ausrichten, einen Fuß aufs Pedal stellen, den Pedal- oder Inbusschlüssel ebenfalls in Fahrtrichtung zeigend ansetzen und nach oben ziehen. So kannst du nicht abrutschen und dich dabei womöglich an den Kettenblättern verletzen.



KLEMMBEREICHE

Kommt eine Klemmung mit mehreren Schrauben (z. B. am Vorbau oder an der Kurbel), solltest du diese immer wechselseitig und schrittweise auf das vorgegebene Drehmoment anziehen – bei Kettenblättern oder Vorbauklemmungen über Kreuz, am linken Kurbelarm oder am Gabelschaft immer wechselseitig.

„Drehmomente sollten unbedingt schrittweise und wechselseitig angezogen werden.“

Jens Kraft, *RB-Werkstattleiter*

KETTENPEITSCH

Zum Lösen der Kassette mit dem Zahnkranzabzieher (s. rechte Seite) braucht es eine Kettenpeitsche, um den Freilauf zu fixieren. Die Kette der Peitsche muss zum Ritzel passen – eine alte 8-fach-Variante kann für 12-fach-Kassetten zu breit sein. Tipp: für sicheren Halt immer auf einem der größeren Ritzel ansetzen.

Mit Kettenpeitsche und Abzieher lässt sich die Kassette am Hinterrad lösen.



KASSETTE

Kassetten bestehen oft aus mehreren Ritzeln und Spacern plus Abschlussring. Nach der Demontage / zur Aufbewahrung solltest du die Teile in der richtigen Reihenfolge mittels Kabelbinder zusammenhalten. So geht nichts verloren.



DI2-STECK-TOOL

Die Kabel der elektronischen Shimano-Di2-Gruppen solltest du besser nicht mit bloßen Fingern ein- und ausstecken. Du läufst sonst Gefahr, das Kabel zu knicken. Auch rastet der Stecker nicht immer sicher ein. Am besten das zur Gruppengeneration passende Stecktool (auch „Pommesgabel“ genannt) besorgen und nutzen (TL-EW300 für 11-fach, TL-EW02 für 12-fach, jeweils ca. 5 Euro).



Elektronische Shimano-Gruppen kommen – mit Ausnahme der GRX 1-by – noch mit Verkabelung.

VERSCHLEISS

Egal ob mit der Kettenverschleißlehre, bei der Messung der Brems-scheibendicke oder der Felgen-bremsflanke – Verschleiß tritt fast nie rundum gleichmäßig auf. Daher solltest du immer an mehreren Stellen nachmessen und die Teile bei Bedarf



TIPP: Die Anschaffung eines Werkzeugkoffers eigens fürs Fahrrad hilft, alle wichtigen Tools beisammenzuhalten. Wer darin alle Teile nach dem Gebrauch gleich wieder verräumt und etwas Ordnung hält, spart sich viel Ärger und Zeit.



SÄGEBLÄTTER

Je nachdem ob du eine Gabel oder Sattelstütze aus Aluminium oder Carbon sägen willst, brauchst du unterschiedliche Sägeblätter für den jeweiligen Werkstoff. Blätter für Carbon-Fasern sind in der Regel feiner gezahnt als ihre Alu-Pendants.



PFLEGE

Das Werkzeug sauber und trocken zu lagern, ist das A und O für dessen Langlebigkeit. Hochwertige Tools bestehen zwar normalerweise aus Edelstahl und sind wenig anfällig. Dennoch ist es ratsam, alle Teile sauberzuhalten und gelegentlich mit einem leicht öligen Lappen abzuwischen. Sonst kann sich Flugrost/Oberflächenkorrosion bilden – besonders wenn sie mit Schrauben aus minderwertigem Material in Kontakt kommen.



18 Kombizange

Packt überall zu, wo Kraft gefragt ist. Zum Quetschen, Rupfen, Ziehen, Verdrehen. Die Seitenschneider-Funktion ist für das Trennen von zähen Schaltzughüllen allerdings nicht geeignet.

19 Feile rund & flach

Flach- und Rundfeilen dienen zum Entgraten von Sägekanten, etwa am Gabelschaft oder an der Sattelstütze – innen und außen.

20 Kettenblattschrauben-Werkzeug

Beim Austausch verschlissener Kettenblätter hält das kleine Tool die verdrehfreudigen Muttern der Kettenblattschrauben in der gewünschten Position.

21 Messschieber

Zum Ermitteln von Innen- und Außendurchmessern bzw. Verschleiß von Bremscheiben. Modelle mit Digitalmessung gibt es bereits für unter 30 Euro.

22 Metallsäge

Gabelschaft, Sattelstütze und Lenker kürzt du mit einer Metallsäge und hochwertigem Sägeblatt.

23 Kettenverschleißlehre

Zeigt an, ob eine Kette getauscht werden muss oder nicht. Tipp: alle 200 bis 300 Kilometer überprüfen.

24 Konusschlüssel-Set

Klassische Konuslager wie etwa an Shimano-Naben können mittels Kontern des Lagerkonus eingestellt werden. Ein Set mit den Größen 13 bis 19 Millimeter ist meist ausreichend.

25 Kettennieter

Beim Kettentausch übernimmt er das Heraus- und Hineindrücken von Kettenstiften. Aktuelle Modelle sind mit 10- bis 13-fach-Ketten kompatibel, Sram und Campagnolo verlangen für ihre Ketten teils spezielle Nieter.

26 Schere

Zum präzisen Zuschneiden, etwa von Gaffa-Tape, Lenkerband oder Schaltzug-Linern.

27 Dämpferpumpe

Zur Einstellung der Härte von Federgabeln ist ein Modell mit Manometer unerlässlich. Zugegeben: eher für MTBs, aber auch für manche Gravelbikes relevant.

28 Kunststoff-/Schonhammer

Für empfindliche, weiche Materialien. Auch als rückschlagfreie Variante zur Schonung der Handgelenke erhältlich.

29 Schlosserhammer

Beim Tausch von Gabel, Steuersatz oder beim Austreiben von Pressfit-Innenlagern (mit geeignetem Werkzeug) sind gezielte Hammerschläge vonnöten.

30 T-Torxschlüssel T25

Den häufig verwendeten T25 kaufst du idealerweise als handlichen T-Schlüssel.

31 Spitzzange

Zum Erreichen schwer zugänglicher Stellen am Rad. Auch zum Entfernen von Schmutz aus dem Schaltwerk oder Dornen in der Reifenkarkasse ein häufig eingesetztes Werkzeug.

32 Cutter-Messer

Der Allesstecher von Bremsleitung bis Kabelbinder. Vorteil: immer scharf dank praktischer Abbrechklingen.

33 T-Inbusschlüssel 4/5/6 mm

Diese wichtigsten Inbusschlüssel solltest du in höchster Qualität als ergonomische T-Schlüssel sowie mit einem Ende in Kugelkopf-Form besitzen.

34 Rollgabelschlüssel

Auch als „Engländer“ bezeichnet, sind große Modelle dieses verstellbaren Schraubenschlüssels für Sechs- und Vierkant-Köpfe bis über 35 mm Maulweite einstellbar.

35 L-Inbus- und Torx-Schlüssel-Set

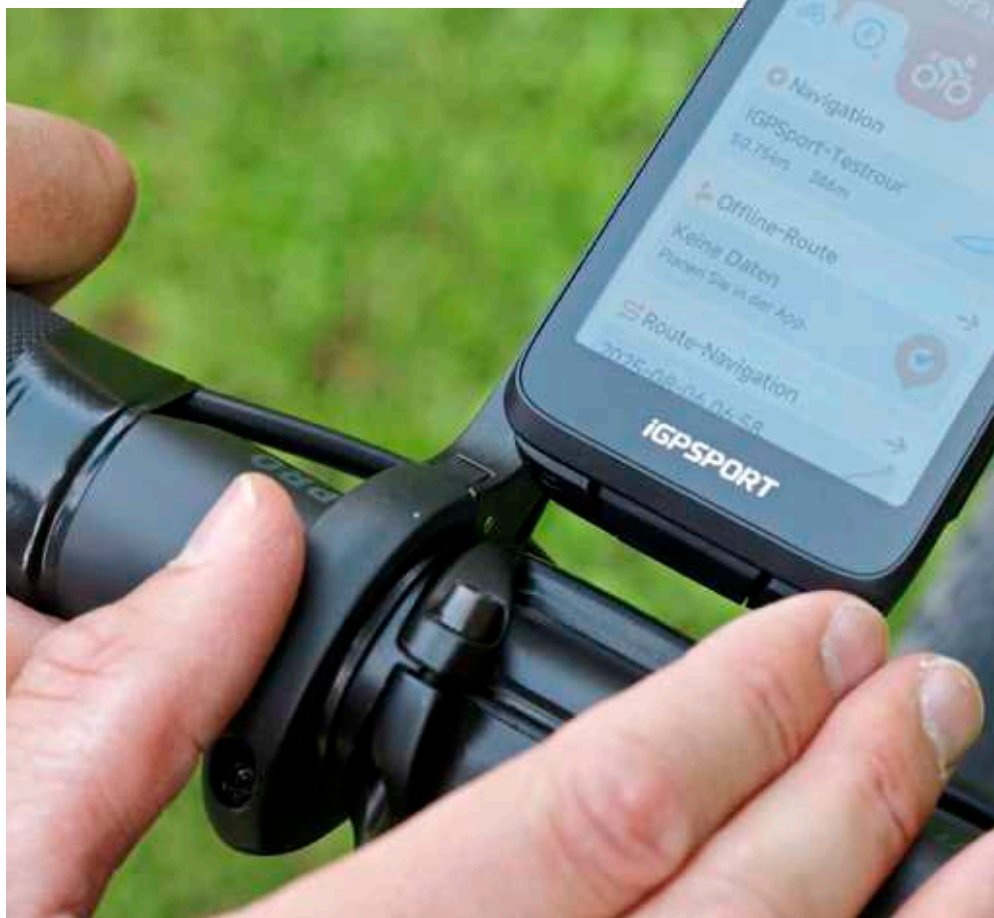
Inbusschlüssel in den folgenden Größen sind Pflicht: 1,5/2/2,5/3/4/5/6/8 und 10 mm – möglichst mit Kugelkopf. Immer häufiger sind Parts auch mit Torx-Schrauben befestigt. Die Größen T10/T15/T20/T25/T27/T30/T40 sind geläufig. Schlüssel in L-Form sind ausreichend.

36 Shimano Di2-Stecktool

Mit diesem Spezialtool lassen sich Kabel elektronischer Shimano-Gruppen ein- und ausstecken, ohne diese zu beschädigen.

Teststrecke

MATERIAL UND ZUBEHÖR IM TEST



Die Tasten erinnern an Garmin, das Display-Gehäuse-Verhältnis ist besser.



iGPSport BiNavi

Preis: 299,90 Euro Gewicht: 103 Gramm*

MEINUNG



„Preislich eine interessante Alternative zu Garmin, Wahoo und Co. Wenn nur das Display besser ablesbar wäre...“

Moritz Pfeiffer,
Redakteur

Ein GPS-Radcomputer mit allen relevanten Funktionen, großem Touchdisplay und intuitiver App-Anbindung für unter 300 Euro? Das verspricht der chinesische Hersteller iGPSport für sein neues Modell BiNavi. Das kommt ganze 150 Euro günstiger als ein Wahoo Elemnt Roam 3, gegenüber einem Garmin Edge 850 spart man gar satte 250 Euro. Eine gewisse Nähe zu Garmin-Geräten ist dabei unübersehbar: Der BiNavi positioniert Power-, Runden-, Aufzeichnungs- und Plus-/Minus-Tasten sowie Ladebuchse an exakt gleicher Stelle wie die US-Marke, meldet wie Garmin automatisch alle fünf Kilometer die gefahrenen Zwischenwerte und integriert eine Stamina-Funktion, die hilft, sich die Kräfte einzuteilen. Als reines Garmin-Imitat sollte man den BiNavi aber

nicht schmähen, dafür bietet er zu viele eigenständige, teils bessere Lösungen. Der 3,5-Zoll-Farbbildschirm ist größer als bei manchem Konkurrenten, das Verhältnis von Gehäuse zu Display deutlich besser. Nur schlanke 14,5 Millimeter hoch ist das Gerät und mit 103 Gramm auch vergleichsweise leicht. Und während der BiNavi blitzschnell hochgefahren und einsatzbereit ist, bleibt nach dem Einschalten von Garmin, Wahoo und Co. Zeit, sich erst mal fertig anzuziehen.

Die in der Praxis realisierbaren 35 Stunden Akkulaufzeit beim BiNavi sind attraktiv, in puncto Funktionsumfang, Sensoren-Kopplung oder GPS-Genauigkeit bewegen sich die Chinesen auf Augenhöhe mit dem Wettbewerb. Die zugehörige App lässt sich intuitiv bedienen, die Anbindung



Links vorne sitzt die Powertaste. Hochgefahren und einsatzbereit ist der BiNavi in weniger als zehn Sekunden.

Konfiguriert wird der BiNavi per App, die intuitiv bedienbar ist – trotz mancher Stilblüten bei der Übersetzung ins Deutsche.



Test: 3 Monate

- + Preis/Leistung top
- + gutes Verhältnis Gehäuse zu Display
- + Akkulaufzeit
- Ablesbarkeit Display
- Lesbarkeit Karte

von Drittanbieter-Apps gelingt hervorragend: Quasi zeitgleich mit Beendigung der Tour am Radcomputer, ist sie schon bei Strava hochgeladen.

Ein Hauptaugenmerk richten die Chinesen auf die Navigation: Die Übertragung von Tracks gelingt einwandfrei, Abbiegehinweise gibt es visuell, auf Wunsch auch als Sprachansage. Das Re-Routing erfolgte meist schlüssig, an Anstiegen zeigt der BiNavi verbleibende Distanz, Höhenmeter und Steigungswerte an – das hilft beim Kräfteeinteilen.

Größter Kritikpunkt: die Ablesbarkeit des Displays, vor allem bei Sonnenschein. Zudem stellen die Karten selbst Hauptstraßen extrem filigran dar. Navigieren mittels Karte? Kaum möglich. Der Verkauf erfolgt über einen deutschsprachigen Onlineshop, die Lieferung dauerte zehn Tage.

Der Verzicht auf eine klassische Zunge erweist sich als Komfortgewinn, da hier nichts verrutschen kann.



Q36.5 Unique Pro

Preis: 550 Euro Gewicht: 458 g**

„Entwickelt, um ein neues Niveau an Stabilität, Kraft und Komfort zu erreichen“ – klingt hochtrabend, erwies sich im Test aber nicht als leeres Versprechen. Der Topschuh des italienischen Herstellers Q36.5 wartet mit einigen Besonderheiten auf, die Chic mit erstklassiger Funktion kombinieren – und so auch den hohen Preis rechtfertigen. Da wäre etwa die in Italien gefertigte Carbon-Sohle: An der Ferse weit hochgezogen sorgt sie für exzellenten Halt und verspricht dank ihrer Steifigkeit maximale Tritteffizienz. Der Verzicht auf eine Zunge hilft, überlappende Bereiche am Spann zu vermeiden, die drücken könnten. Stattdessen umschließt ein elastischer Innenschuh den Fuß. Zwei Li2-Boa-Verschlüsse erlauben millimetergenaues Öffnen und Schließen. Die vorgeformte Innensohle von Solestar zählt zu den aktuell besten, sie stützt, dämpft und hält den Fuß stabil. Der Abstand zwischen Fuß und Pedalachse wurde zum Vorgänger um drei Millimeter verringert, was biomechanische Vorteile bringt. Und die Belüftung geht auch an heißen Tagen in Ordnung. So ist der Tragekomfort trotz harter Carbon-Sohle ausgezeichnet, ebenso die Kraftübertragung. Kritikpunkt bei der hellen Ausführung des in Weiß oder Schwarz erhältlichen Unique: Die Schuhspitze zeigte schnell Gebrauchsspuren. Gerade bei Sportlern, die kleine Rahmen fahren (Stichwort: Toe-Overlap), könnte eine weiter hochgezogene Kappe Abhilfe schaffen.

Test: 4 Monate

- + dünne, dennoch sehr steife Carbon-Sohle
- + hoher Tragekomfort
- + top Kraftübertragung
- + Verschlussystem
- kostspielig





Die Leistungs-
messpedale
werden per pro-
priärem An-
schluss geladen,
der Akku hält ca.
60 Stunden.



Look X-Track Power Dual

Preis: 1099 Euro Gewicht: 405 g pro Paar

Einstellungen
und Updates
werden über
Looks Cycle-App
vorgenommen.



MEINUNG



„Ich hatte schon
Messpedale, die
bei Erschütterung
Fantasiewerte
angezeigt haben
– die X-Track lie-
fern zuverlässig.“

Eric Gutglück,
Redakteur

Ambitionierte Sportler wollen auch im Offroad-Einsatz nicht auf Leistungsmessung verzichten. Looks X-Track Power Dual für Shimanos SPD-System lassen sich dabei als beidseitig messende Powermeter-Pedale an jedes Rad anschrauben – die Montage verlangt lediglich einen 15er-Pedalschlüssel. Die Verbindung zur Headunit klappt per Bluetooth bzw. ANT+ im Handumdrehen. In der kostenfreien Look-Cycle-App lässt sich die Kurbellänge und sogar ein Links-rechts-Messfaktor hinterlegen. Die offizielle Messgenauigkeit beziffert Look auf +/-1 %, dank Autokalibrierung sollen Änderungen von Temperatur und Luftdruck keinen Einfluss nehmen. Das zahlt sich im Einsatz aus: Im ausgiebigen Geländetest zeigten sich die Pedale robust und lieferten auch auf ruppigem Untergrund und bei häufigem Auf- und Abspringen wie im Cyclocross realistische Wattwerte – anders als manches Offroad-Konkurrenzmodell. Die Auslösehärte ist per Spannfeder justier-

bar, einzig beim Ausklicken ist etwas Vorsicht geboten: Im Test blieb der Schuh manchmal im Pedalkörper hängen – es braucht ein beherzte Fußdrehung, was nach ein paar Fahrten jedoch in Fleisch und Blut übergeht. Geladen wird der interne Akku via beiliegendem, proprietärem Ladekabel, das praktischerweise per Y-Splitter beide Pedale gleichzeitig lädt. Ein voller Akku reicht dann für ca. 60 Stunden. Auch ein Reisemodus lässt sich per App aktivieren, zum Aufwecken müssen die Pedale kurz an den Strom – blöd nur, wenn dann das Kabel noch zu Hause liegt ... Das Pedal baut 16,8 mm hoch und bietet mit einem Q-Faktor von 53 mm Platz auch für große Füße.

Test: 4 Monate

- + zuverlässige Messung
- + einfache Montage
- + Companion-App
- + Akku hält 60 Stunden
- + beim Ausklicken teils etwas hakelig



Shimano RX6

Preis: 189,95 Euro Gewicht: 632 Gramm*

Nach einem guten Jahr Nutzung fällt das Urteil über Shimanos Gravel-Schuhe RX6 größtenteils positiv aus: Die mit dem üblichen SPD-Sohlenstandard ausgestatteten Schuhe sind hochwertig, aber nicht so teuer wie die Topmodelle des Hauses. Die Sohle ist Carbon-verstärkt, aber nicht kompromisslos steif. Der Sitz des Fußes ist in allen relevanten Fahrsituationen stabil, dennoch kommt der Tragekomfort nicht zu kurz. Die Stollen sind aus einem sehr harten Gummimaterial und zeigten trotz so manchem gelaufenen Meter inklusive Cyclocross-

Einsatz kaum Verschleiß – wie übrigens der gesamte Schuh. Neue Stollen einzuschrauben, wie das bei einigen XC-Schuhen von Shimano möglich ist, klappt hier jedoch nicht. Das Obermaterial ist ausreichend atmungsaktiv, ein Boa L6-Drehrad verschließt den Schuh ausreichend fein justierbar. Aber: Die übereinanderliegenden Bahnen im Zungenbereich sollte man unbedingt sorgfältig positionieren, sonst kann es zu Druckstellen kommen – zumindest reagierten die eher flachen Füße des Testfahrers sensibel auf manche Naht in diesem Bereich. Top: Bei drei Farben, einem Größenangebot von 38 bis 50, meist auch in einer zusätzlichen, breiteren Ausführung sowie einer Damenversion sollten die meisten Gravelbikerinnen und -biker fündig werden. Die anvisierte Zielgruppe: ernsthaft, aber nicht überambitioniert Fahrende.

Test: 12 Monate

- + ausgewogener All-round-Gravel-Schuh
- + kaum Verschleiß
- + viele Größen
- Druckstellen nicht ausgeschlossen

Bei einer 23er Innenmaulweite der Felge kommt der Aventura Grezzo auf etwa 44,5 Millimeter Breite.



Vredestein Aventura Grezzo

Preis: 64 Euro Gewicht: 570 g Größe: 44/50 mm

Aufgeweichte Waldwege? Im Herbst und Winter an der Tagesordnung, beim Graveln braucht es dann einen großvolumigen Reifen mit reichlich Grip. Im Dauertest bewies Vredesteins Aventura Grezzo, dass er genau diese Anforderungen erfüllt. Unser 44 mm breiter Teststreifen vermittelte dank seiner recht weit auseinanderstehenden Stollen im Matsch viel Sicherheit und steckte dank seines Volumens auch Wurzeln, Schlaglöcher und Steine gut weg. Wem das nicht reicht, der erhält den Reifen sogar in 50 mm Breite. Wahlweise mit braun-transparenter oder schwarzer Flanke. Weitere Pluspunkte: die spielend leichte Tubeless-Montage mit der Standpumpe, zudem gab's keine einzige Panne im Dauereinsatz. Einzig beim Rollwiderstand des Niederländers müssen Gravelfahrer leichte Abstriche hinnehmen – aber das sollte im Winter nicht die oberste Priorität sein.

Test: 12 Monate

- + viel Grip im Matsch
- + einfache TL-Montage
- + kein Defekt im Test
- + hoher Komfort auf Wurzeln und Steinen
- + Rollwiderstand okay




Test: 2 Monate

- + leicht und fahrstabil
- + Preis-Leistung
- + Aufbau
- + in fünf Felgenhöhen erhältlich
- + geringe Maulweite

Für recht schmales Geld liefert Novatec sauber aufgebaute, sehr leichte Laufräder. Der Freilauf schnarrt ordentlich, auf einem kleinen Aufkleber auf der Felge sind die individuellen Werte für Seiten- und Höhenschlag notiert. Die entsprachen auch den RB-Messungen bei Testende.

Novatec

R5 Pro Disc

Preis: 849 Euro

Gewicht: 1300 Gramm*

Im ROADBIKE-Laufradtest in Heft 07/24 überzeugte die vierte Generation von Novatecs R-Laufrädern in Labor und Praxis, an einem Dauertestrad gefiel der Satz auch über Tausende Testkilometer hinweg. Die fünfte Generation schreibt die Erfolgsgeschichte fort und ist noch mal erheblich leichter geworden: Schlanke 1300 Gramm wiegt der R5 Pro-Satz (VR 564 g, HR 736 g) bei einer Felgenhöhe von immerhin 50 Millimetern! In der Praxis macht sich das mit einem extrem spritzigen Antritt und agilem Handling positiv bemerkbar. Dennoch zieht der Laufradsatz stoisch seine Bahnen und zeigt sich völlig unempfindlich gegen Seitenwind. Die Laufräder stehen zudem mittig, sind rund und ohne nennenswerte vertikale oder horizontale Ausschläge aufgebaut. Interessantes Detail: Auf einem kleinen Aufkleber auf der Felge vermerkt der Hersteller aus Taiwan Höhen- und Seitenschläge – die entsprachen exakt den von ROADBIKE bei Testende ermittelten Werten. Wer das berühmte Haar in der Suppe sucht, kann höchstens die heutzutage fast schon schmalen 21 Millimeter Maulweite anführen. Spätestens ein Blick aufs attraktive Preisschild entschädigt dafür.

MEINUNG


„Leicht, schnell, fahrstabil: Novatecs neue R5 Pro machen viel Spaß und sind echte Preis-Leistungs-Kracher!“

Moritz Pfeiffer,
Redakteur

Decathlon Energy Date Bars

Preis: 8,99 Euro/10 Stück **Gewicht:** 35 Gramm **Kohlehydrate:** 20 Gramm

Test: Ausprobiert

- + kompakte Größe
- + leicht auspacken
- + fünf Sorten
- + Preis/Leistung passt
- + nicht frei von Gluten, Soja, Schalenfrüchten

Die preislich attraktiven Energieriegel von Decathlon sind vergleichsweise klein, liefern aber laut dem französischen Discounter pro Riegel 20 Gramm Kohlenhydrate und 119 Kilokalorien. Die auf Datteln und Getreide basierenden Riegel beinhalten unter anderem die Vitamine B3, B6 und C, haben eine eher weiche Konsistenz und lassen sich sehr gut kauen. Dank einer verklebten Lasche lässt sich die Verpackung auf dem Rad schnell öffnen – sehr viel besser als bei manchem fummelig auspackenden Konkurrenzprodukt!

Silca Super Secret Chain Lube

Preis: ab 19 Euro Inhalt: 60, 120 od. 240 ml

— Kettenwachs boomt. Aber nicht jeder Wachsfan hat Lust, regelmäßig den Kocher anzuwerfen. Für diese Fälle bietet Silca sein Flüssigwachs zum Auftragen an, das mit dem Heißwachs kompatibel ist. Das Fläschchen vor Gebrauch kräftig durchschütteln, dann den Dosierkopf hochziehen und das Wachs auf jedes Kettenglied einzeln auftragen, während die Kurbel gedreht wird. Aufgepasst: Der eine oder andere Tropfen des sehr dünnflüssigen Inhalts landet schnell auf dem Boden. Zudem neigt die Öffnung zum Verstopfen und muss dann mit einer Nadel o. Ä. gängig gemacht werden. Vor der Fahrt sollte die Emulsion idealerweise 24 Stunden trocknen, zudem ist das Wachs mit 19 Euro für 60 ml nicht ganz günstig. Andererseits: Eine von uns regelmäßig heiß und flüssig behandelte Kette zeigte selbst nach über 8000 Kilometern keine Anzeichen von Verschleiß.

Test: 2 Jahre

- + Schmutzanhaftung & Verschleiß gering
- + recht hoher Preis
- + Inhalt sehr flüssig
- häufig verklumpte Flaschenöffnung



Dank einstellbarer Bügel liegt die nachhaltige Sonnenbrille angenehm am Kopf.

Evil Eye Trailsense LST Vario

Preis: 299 Euro Gewicht: 30 Gramm Größen: XS, S, L

— Die Besonderheit bei der neuen Version der bewährten Radbrille kann man ihr nicht ansehen: Evil Eye setzt auf einen neuen Kunststoff, zu dessen Herstellung kein Erdöl mehr benötigt wird. Stattdessen wird das sogenannte Eco PPX-Material laut Evil Eye etwa aus organischen Reststoffen aus der Land- und Forstwirtschaft gewonnen, zum Beispiel Stroh oder Baumrinde. Davon verspricht der Hersteller einen drastisch reduzierten CO₂-Ausstoß. Der Unterschied zu herkömmlichen Kunststoffen ist weder zu sehen noch zu spüren. Die Brille wirkt sehr hochwertig und überzeugte im Einsatz auf ganzer Linie. Sie liegt angenehm am Kopf, Bügel und Nasenpolster lassen sich für optimale Passform verstellen. Die breite Scheibe schützt effektiv vor Zugluft und störenden Flugobjekten wie Fliegen. Vor allem aber passt sich der Vario-Filter der Sonneneinstrahlung an, sodass die Brille bei Sonnenschein oder bewölktem Himmel stets beste Sicht bietet.

Test: 2 Monate

- + nachhaltiges Material
- + made in Austria
- + vielfach anpassbar
- + Vario-Filter
- teuer



*Set aus Vorder- und Hinterrad mit montiertem Felgenband

RADSPORT AN DER ALGARVE

Lost in Paradise

Mit dem Rennrad durch Portugals wilden Süden – auf den Spuren eines Kriminalromans unterwegs zwischen Atlantik und Orangenhainen.



FILMREIF: Die Algarveküste ist der perfekte Schauplatz für Krimis – aber auch für abwechslungsreiche Tage auf dem Rennrad.



V

TEXT & FOTOS | RALF SCHANZE

vor uns liegt die Lagune Ria Formosa, ein rund sechzig Kilometer langes Naturschutzgebiet, das sich von Faro bis weit über Tavira erstreckt. Das flache Wasser der Lagune reicht bis zur vorgelagerten Insel Ilha da Armona. Dort erwartet uns ein kilometerlanger, menschenleerer Sandstrand, ohne Betonburgen und Armeen von Sonnenschirmen.“

Es sind Sätze wie diese, die mich an einem langen Winterabend dazu gebracht haben, einen Rennradurlaub an der Algarve zu planen. Die Landschaftsschilderungen in Gil Ribeiros unterhaltsamen Roman „Lost in Fusetá“ klangen einfach zu verlockend. Dabei ist die Hauptfigur, der aus Hamburg stammende Kriminalkommissar Leander Lost, im Buch noch nicht mal mit einem Rennrad unterwegs. Aus mir übrigens völlig unerklärlichen Gründen. Denn für flotte Touren auf mehr oder weniger schmalen Reifen ist die Küstenregion im Süden Portugals wie gemacht. Zwischen Atlantik und Bergland, zwischen Salzfeldern und Korkeichen, zwischen Fischerdörfern und maurischem Erbe zieht sich ein Streckennetz, das förmlich nach Rennradabenteurern zu schreien scheint. Es geht durch das stille Hinterland des Barrocal, vorbei an den türkisblauen Lagunen der Ria Formosa, hinauf in die Serra de Monchique und hinunter an die raue, windumtoste Costa Vicentina.

Gil Ribeiro hat nicht übertrieben. Das stelle ich schon am ersten Tag meines Radurlaubs fest. Die Morgensonne liegt noch weich auf den glitzernden Wasseradern der Ria Formosa, während wir unsere ersten Kilometer auf glattem Asphalt entlang der Küste abspulen – kaum Verkehr, der Wind noch schläfrig. So rolle ich dahin, zusammen mit meinen beiden portugiesischen Begleitern Fernando und Susan. Drei Rennradfahrer auf der Spurensuche, wie Kommissar Leander Lost. Doch wir suchen keine Täter oder Beweisstücke, sondern Kurven, Kilometer und den mystischen Zauber der Algarve, dem schon so viele Reisende erlegen sind.

„Die Insel war ein bis auf die hier versammelten Polizisten menschenleeres Paradies. Über gut hundert Meter zog sich der Strand flach ins Wasser, das grünlich-türkis schimmerte und mit flachen Wellenkämmen gegen die Uferlinie anliefe. Heller, warmer Sand zog sich kilometerweise nach Osten. Eine Schar von Lachmöwen stand um einen Priel herum und pickte mit gelben Schnäbeln in den nassen, weichen Boden.“

Die Aufwärmrunde ist alles andere als flach: Vom Start in der Nähe von Loulé führt die Runde mitten hinein ins grüne Herz der Algarve. Das Profil erinnert an einen Klassiker der Frühjahrsrennen: giftige Rampen, kurze Abfahrten, enge Ortsdurchfahrten. Highlight und Prüfstein zugleich: der Anstieg zum Malhão – bekannt als Berg der „Volta ao Algarve“, der Algarve-Rundfahrt. Die letzten Kehren sind fies steil – und eine Warnung an die Beine für die kommenden Tage. Der Ausblick oben belohnt mit einem Rundum-Panorama über den Barrocal – Olivenhaine, Steineichen, dazwischen immer wieder das Glitzern der Küste.

Startpunkt der zweiten Etappe ist die charmante Altstadt von Lagos, von wo aus wir in Richtung Westen aufbrechen – immer näher an die dramatische Steilküste des Naturparks Costa



Die Steilküsten der Algarve: imposante Kulisse für Touren auf und abseits des Asphalts.

Neben welligen Küstenstraßen, Stränden und imposanten Felsküsten bezaubert die Algarve speziell im Hinterland mit ihren vielen kleinen, malerischen Dörfern.



Am Sandstrand von Fuseta wartet die Pause mit Blick auf den Atlantik – und der vielleicht kleinste Leuchtturm der Welt.

Vicentina. Die Straße windet sich durch sanfte Hügellandschaften, Eukalyptuswälder und Weinanbauflächen. Korkeichen säumen unseren Weg, ihre Stämme sind im unteren Bereich nackt ohne Rinde. Fernando klärt mich auf: „In Portugal produzieren wir den besten Kork der Welt. Es braucht zehn Jahre, bis die Rinde der Korkbäume wieder nachgewachsen ist.“

Ab Aljezur wird es einsam – und gewaltig schön. Zwischen Meerblicken und Windböen, die mir fast das Vorderrad aus der Hand reißen, habe ich plötzlich das Gefühl, wirklich am Ende Europas angekommen zu sein. In Sagres, am Cabo de São Vicente, bricht der Atlantik mit Macht auf die Felsen – die Straße endet. Gänsehaut! Wir stellen die Räder ab, machen ein paar obligatorische Erinnerungsfotos am Leuchtturm und der berühmten „letzten Bratwurstbude vor Amerika“.

Wenn die ersten zwei Etappen ein Versprechen waren, dann ist die Tour rund um Monchique die Einlösung: 1600 Höhenmeter auf 78 Kilometern. Der Anstieg zum Fóia, dem höchsten Punkt der Algarve, schlängelt sich wie eine Alpe d'Huez in portugiesischer Manier: Serpentina, Macchia – und dann diese wunderbare Stille.

Kurz vor dem Gipfel zieht Nebel auf, das Thermometer fällt. Schnell ziehen wir unsere Windwesten übers Trikot. Unten an der Küste war noch Sommer, hier oben herrscht bereits Herbst. Aber der Blick – wenn er sich öffnet – reicht weit, an klaren Tagen bis zum Meer. „Ich glaube, das ist mein Lieblingsort in ganz Portugal“, sagt Susana, als wir über das zerklüftete Land bis zum Atlantik blicken.

„Wir stehen am Turm der gotischen Kathedrale und genießen den herrlichen Ausblick über die Dächer der Stadt und die Ria Formosa. Viel hat die ‚Se‘ schon erlebt: die Plünderung durch englische Piraten, das schwere Erdbeben von 1755 oder die Herrschaft von Salazar. Der Kirchplatz direkt unter uns ist mit Orangenbäumen umsäumt, deren Früchte in voller Pracht in der Sonne leuchten. Das Wahrzeichen von Faro ist jedoch das neoklassizistische Stadttor Arco da Vila, das von einem Genueser Architekten entworfen wurde.“

Am letzten Tag gönnen wir uns einen Stopp in Faro. Die Szene aus dem Roman wird greifbar, als wir unter dem Arco da Vila stehen und der Duft der Orangenbäume in der Luft liegt. Die engen Gassen der Altstadt, das Kopfsteinpflaster, der leichte Wind von der Lagune – es fühlt sich an, als hätte jemand die Kulisse für diese Tour eigens für uns geschrieben.

Was bleibt? Wind in den Haaren. Salz auf der Haut. Sonne im Herzen. Und das leise Gefühl, dass „Lost in Paradise“ kein Buchtitel ist – sondern eine Zustandsbeschreibung. 📌



TIPPS

★ **Chorizo Assad:** Die im offenen Feuer gegrillte Chorizo ist geschmackliches Erlebnis und kulturelles Ritual. ★ **Fóia:** Mit seinen 902 Metern ist der Berg die höchste Erhebung der Algarve. ★ **Leander Lost:** Die inzwischen verfilmte Krimi-Reihe von Gil Ribeiro spielt an der portugiesischen Algarveküste.

Das Hinterland der Algarveküste verzaubert die Sinne nicht nur mit traumhaften Straßen. Auch auf ihr Olivenöl sind die Menschen hier stolz. Völlig zu Recht, wie der Stopp zur Ölverkostung bei Quinta au Monte beweist.



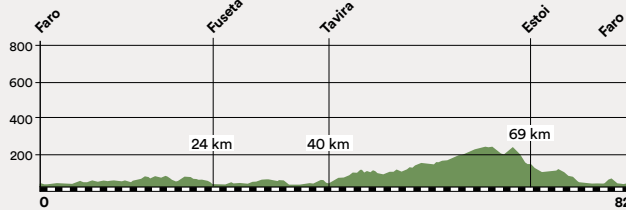
→ 82 km ↗ 600 Hm

Tour 1

Von Faro nach Tavira

Perfekt zum Einrollen: Die nicht zu schwere Runde führt entlang der Küste und des Nationalparks Ria Formosa von Faro nach Tavira. Zurück geht es dann mit viel Panorama durchs Hinterland. Unterwegs lockt ein Stopp in einem der charmanten Dörfer.

Route: Faro – Olhão – Fuseta – Ria Formosa – Tavira – Santa Luzia – Praia do Barril – Faro



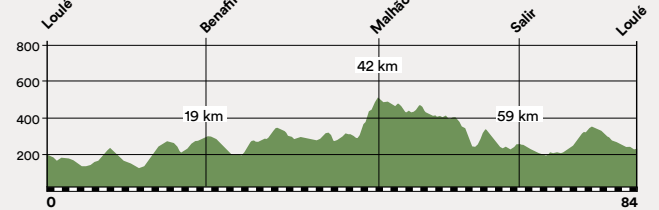
→ 84 km ↗ 1400 Hm

Tour 2

Malhão-Klassiker

Eine knackige Runde ins hügelige Hinterland mit legendärem Anstieg nach Malhão – bekannt aus der Algarve-Rundfahrt. Ideal für ambitionierte Fahrer und Fahrerinnen mit Vorliebe für Serpentina und einsame Straßen.

Route: Loulé – Alte – Germano Biciarte Café – Malhão – Salir – Barranco do Velho – Querença – Loulé



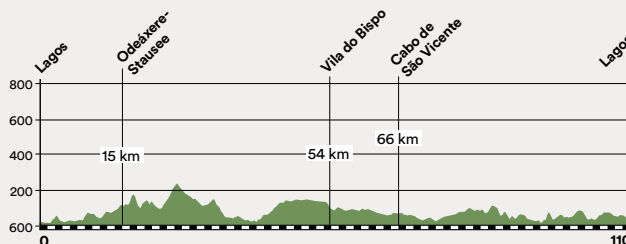
→ 110 km ↗ 1200 Hm

Tour 3

Vicentina-Küstenrunde

Wilde Küstenblicke, einsame Straßen und ein Hauch von Endzeitstimmung am Cabo de São Vicente – die Vicentina-Runde ist ein Highlight für alle, die Natur und Weite lieben.

Route: Lagos – Odeáxere-Stausee – Bordeira – Carrapateira – Vila do Bispo – Cabo de São Vicente – Sagres – Vila do Bispo – Raposeira – Figueira – Burgau – Luz – Lagos



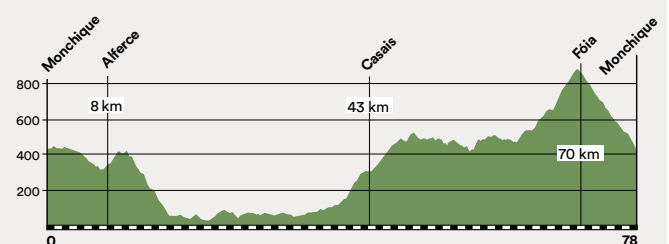
→ 78 km ↗ 1600 Hm

Tour 4

Monchique-Bergtour

Rauf auf das Dach der Algarve! Der Fóia ist mit seinen 902 Metern Höhe der höchste Punkt im Süden Portugals. Diese anspruchsvolle Rennradrunde führt in die grüne Bergwelt der Serra de Monchique. Die kurvenreiche Tour ist ein Muss für Kletterfreunde.

Route: Monchique – Alferce – Rasmalho – Casais – Chilrão – Fóia – Monchique



■ Leicht ■ Mittel ■ Schwer



Haus am Strand: Rennradträume am Atlantik.

Erleben

Korkfabrik

Spannende Einblicke in die Gewinnung eines der wichtigsten Rohstoffe Portugals verspricht der Besuch einer traditionellen Öko-Korkfabrik. Von der Ernte über die Verarbeitung bis zur Verpackung der Korken erfährt man alles über das Naturmaterial. Im angeschlossenen Laden gibt es liebevoll gestaltete Souvenirs und Alltagsgegenstände aus Kork. algarverotas.com

Olivenölverkostung

Etwa sieben Kilometer nordwestlich von Tavira liegt die familiengeführte Quinta au Monte. Auf dem kleinen Hof wird mit Leidenschaft Olivenöl produziert. Die Betreiber setzen auf Nachhaltigkeit und traditionelle Methoden. Bei einer Führung über das Anwesen lernt man die Herstellung von der Wurzel bis zur Flasche kennen – inklusive Verkostung. quintaaumonte.com

Rennkalender

Lust auf mehr Radsport an der Algarve? Dann lohnt ein Blick in den offiziellen Rad-Kalender der Region. Dort sind alle Termine für die kommenden Monate aufgelistet. Anfang 2026 soll es auch einen Gravel-Event geben. alcalgarve.pt/calendario

Entdecken

Fakten

Die Algarve erstreckt sich über rund 200 Kilometer Küstenlinie im Süden Portugals. Im Norden grenzt sie an die Region Alentejo, im Osten an Spanien, im Süden und Westen ans Meer. Während die Küstenebene flach und sanft ist, erhebt sich im Landesinneren das hügelige Barrocal bis zur Serra de Monchique, deren höchster Gipfel Fóia sich auf 902 Meter erhebt.

Beste Rennradzeit

Die Algarve punktet mit über 300 Sonnentagen im Jahr und mildem, mediterranem Klima. Ideale Reisezeit: Frühling (April/Mai) & Herbst (September/Oktober). Auch im Winter herrschen oft milde Temperaturen. Im Hochsommer indes ist es zu heiß und sehr touristisch.

Anreise

Auto: Die reine Fahrzeit für die rund 2500 Kilometer von Frankfurt quer durch Frankreich und Spanien nach Faro beträgt rund 24 Stunden.

Bahn: Die klimaschonende Anreise per Bahn ist aufgrund der komplizierten Reiseroute leider nicht zu empfehlen.

Flugzeug: Von Deutschland aus braucht der Flieger nach Faro 2,5 bis 3 Stunden. Vor Ort empfiehlt sich ein Mietwagen.

Unterkunft

Memmo Baleeira Hotel

Modernes Designhotel oberhalb des kleinen Hafens von Sagres. Geschmackvoll eingerichtete Zimmer, viele davon mit Meerblick. Dazu ein eigener Holzofen für hausgemachte Pizzen im Restaurant und ein kleiner, gepflegter Spa-Bereich mit Pool und Sauna. Ideal zum Regenerieren nach der Tour. memmohotels.com

Alte Tradition Guesthouse

Das charmante Boutique-Gästehaus im Zentrum von Alte wurde im Jahr 2019 liebevoll renoviert. Das klare, lokale Design wurde mehrfach ausgezeichnet. Nur neun Zimmer, familiäre Atmosphäre, kleiner Whirlpool auf dem Dach und Mini-Pool im Innenhof. Eine Oase im Herzen des Barrocal. zitur.pt

Essen und Trinken

Fischlokale in Fuseta

Direkt am Fischerhafen von Fuseta reiht sich eine Handvoll einfacher, authentischer Fisch-

lokale entlang der Kaimauer, zum Beispiel das Casa Corvo. Frischer geht's nicht: auf Holzkohle gegrillter Fisch, dazu eine aromatische Öl-Kräuter-Soße – serviert mit Blick auf bunte Boote und die ruhigen Wasser der Ria Formosa.

Süße Sünden der Algarve

Unbedingt probieren: die traditionellen Mandel- und Feigenaschereien der Region darf man sich nicht entgehen lassen. Besonders beliebt sind:

- Morgados: mit Zuckerguss überzogene Kugeln, gefüllt mit Eigelb und Mandeln.
- Dom Rodrigues: Eikonfekt in bunter Stanniolverpackung.
- Queijo de figo: eine süße Feigenpaste mit Mandeln und Schokolade.
- Pastéis de Nata: übersetzt Sahnetörtchen. Die Törtchen bestehen aus Blätterteig, der mit einer Creme aus Eigelb, Zucker, Sahne („Nata“) und Mehl gefüllt wird. Perfekt zum Espresso – oder zum Medronho, dem feurigen Erdbeerschnaps der Region.

INSIDERTIPP: FAHRRAD-CAFÉ

Das Germano Biciarte Café in Alte liegt direkt am kleinen Kirchplatz und ist das Radfahrer-Café schlechthin der Region. Innen duftet es nach Espresso und frischen Pastéis de Nata, dazwischen schraubt Besitzer German in seiner kleinen Werkstatt an Fahrrädern. Auch bekannte Radprofis machen hier gerne Station. Im Sommer flattern vor dem Haus unzählige Rad-Trikots im Wind und laden zu einem Stopp ein. germano.pt



LESERWAHL

Reisemobile + Caravans

des Jahres 2026

Mitwählen und wertvolle Preise im Gesamtwert von rund 38 000 Euro gewinnen!*



Caravan Next 380



Yamaha NMAX 125

Yamaha Neo's

Yamaha Booster Easy



Klimaanlage Truma Aventa Compact Plus



Rangiersystem Easydriver pro inkl. Akku



Liontron Lithium-Batterie

Dometic Kompressor-Kühlbox



ten Haaft Wechselrichter



Thule Subsola Side Pack



Garmin Smartwatch



Petromax Feuerschale



Isabella Möbel-Set



Alko Prosafe Radkralle

Alles zur Leserwahl in den Ausgaben 11/2025 von *promobil* und CARAVANING.

*Preise bei Reisemobilen und Caravans des Jahres zum Teil nicht identisch; Abbildungen nicht verbindlich

ROADBIKE

Faszination Rennrad

Für alle, die mehr wollen



1917

35% Rabatt sichern



1929

€ 40 Bike-Components-Gutschein



1221

€ 30 Amazon.de-Gutschein



1974

Vakuum-Trinkbecher DRINK DELUXE

Zuzahlung: 1,- €*

10 Hefte

ROADBIKE LESEN

Nur

79,90 EURO ZAHLEN*

Extra

ABOPRÄMIE ZUR WAHL

Ideal

AUCH ZUM VERSCHENKEN



ROADBIKE E-PAPER UPGRADE

Jetzt zum Heftabo die E-Paper-Ausgabe schon für nur 1,19 € (inkl. MwSt.) vergünstigt mitbestellen. Mehr Infos unter www.roadbike.de/digital



Jetzt ROADBIKE abonnieren:
ROADBIKE.DE/ANGEBOT
oder telefonisch: 0781 639 66 54

* Bestell-Nr. **RB1PRE** (selbst lesen), **RB1PRG** (verschenken) – 10 Ausgaben ROADBIKE für zzt. 79,90 € ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrages für das Extra (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 7,99 €). Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht.

Angebot der BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht | Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Zum Glück ist nichts „Schlimmeres“ passiert. Es gilt jetzt erst mal, das alles zu verdauen und in ein paar Tagen zu analysieren. Ich denke, die meisten Teilnehmer wissen, was ich meine, wenn ich „Einteilung Start“ und „Abbiegungen rechtzeitig anzeigen“ schreibe. Danke für den Einsatz aller und gute Genesung den Verletzten.

vaniel-dollmer, via Instagram

Ganz großen Respekt an die Orga und alle Helfer!

Das Rennen und die Not-situation gleichzeitig zu managen, war Weltklasse! Selbst die neutralisierte Rückfahrt auf den letzten Kilometern hat einwandfrei funktioniert. Gute Besserung allen Gestürzten!

jo.vi.97, via Instagram

Es waren schnell Helfer da.

Das Rennen war wie immer sehr gut organisiert – so viele Helfer und Einsatzkräfte!

dagmardepauli, via Instagram



Wie gut die Orga war bei so vielen Verletzten, möchte ich in Frage stellen ...

eroldwunderlich, via Instagram

ROADBIKE-Website

Riderman-Stürze

Nach zwei Massenstürzen mit mehreren Dutzend Verletzten musste das mehrtägige Jedermann-/Jederau-Rennen Riderman am dritten Tag abgebrochen werden (**siehe www.bike-x.de/riderman-abbruch**). Anschließend wurde auf Social Media heiß diskutiert.

ROADBIKE 09/25

Radbrillen im Test

Hallo liebe Tester, ich habe eine kleine Anregung/Bitte zu eurem Brillentest: Könntet ihr (zusätzlich?) das Kriterium „für Brillenträger geeignet“ (optisch/Adapter/...) mit aufnehmen? Ich habe



gerade eine geschliffene Rennradbrille erstanden und wäre über ein breiteres und günstigeres Angebot der Optiker froh gewesen. Am Schluss blieb eine Evil Eye übrig, die bei 770 Euro lag und bei etwa -2,00/2,25 dpt einem Panzerglas ähnelt ... Ansonsten: Weiter so, ich freu mich auf jede Ausgabe!

Christa Bauer, per E-Mail

Antwort der Redaktion:

Danke für die Anregung, die wir gerne bei künftigen Brillentests aufnehmen. Einen allgemeinen Artikel, welche Möglichkeiten Brillenträgerinnen und -träger haben, gab

es in Ausgabe 08/22, nachzulesen auch unter: www.bike-x.de/sehhilfen

ROADBIKE allgemein

Für mehr Miteinander

Ich verfolge eure Berichterstattung und eure Diskussionen zum Thema Radfahren sehr interessiert. Als jemand, der beruflich viel Auto fährt und privat leidenschaftlicher Radfahrer ist, habe ich eine differenzierte Perspektive auf das Miteinander im Straßenverkehr.

Oft entsteht der Eindruck, dass Aggressionen und Fehlverhalten nahezu ausschließlich von Autofahrern ausgehen. Meine Erfahrung zeigt, dass sich auch viele Radfahrer unangemessen verhalten und Verkehrsregeln missachten. Ein Beispiel von heute: In einer engen Einbahnstraße fuhr ich langsam hinter einem Fahrrad her. Ein ungeduldiger Radfahrer hinter mir „bedankte“ sich, nachdem er mich endlich überholen konnte, mit einem ausgestreckten Mittelfinger. Kein Einzelfall, sondern ein in meiner Beobachtung wiederkehrendes Problem, dass Radfahrer in solchen Situationen überreagieren. Den Klassiker mit der missachteten roten Ampel möchte ich gar nicht vertiefen.

Autofahrer müssen ebenfalls ihren Weg finden und eine Chance haben,

niemanden zu gefährden. So wie Radfahrer sich über zu wenig Sicherheitsabstand aufregen, sollten sie zum Beispiel auch Geduld an engen Stellen haben und warten, bis genügend Platz zum Überholen vorhanden ist.

Ich plädiere für mehr gegenseitiges Verständnis und eine differenziertere Betrachtungsweise. Die einseitige Fokussierung auf die „Rücksichtslosigkeit von Autofahrern“ greift zu kurz. Auch Radfahrer müssen ihren Teil zu einem sichereren Straßenverkehr beitragen.

Matthias Damm, per E-Mail

ROADBIKE-Podcast

Werkstatt-Sonderheft

Ich habe heute zum ersten Mal euren Podcast gehört – die ultimative Einsteigerfolge. Darin habt ihr eine Sonderausgabe erwähnt. Wo finde ich das Heft, in dem ihr die Reparaturen mit Bildern beschreibt? Vielen Dank und Gruß.

Jens Schoebel, per E-Mail

Antwort der Redaktion:

Gemeint war das Werkstatt-Sonderheft 2022, das es noch zu kaufen gibt unter: www.bike-x.de/roadbike-shop Am 4. November erscheint das Werkstatt-Sonderheft 2025 – mit Schritt-für-Schritt-Anleitungen und Tipps zur Materialpflege.

»»» Du hast ebenfalls Fragen, Kritik oder Anmerkungen? Schreib uns: leserservice@roadbike.de

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.

kommt am 16. Dezember in den Handel,
die Digital-Ausgabe erscheint am 15. Dezember.

ERSTER
TEST



Daniel Geiger

Highlight-Modelle 2026

Frisch vorgestellt, bei uns schon im Test: Rennräder von Specialized, Scott, Avona, Veto, Canyon u. a.

» **Test & Kaufberatung** GPS-Computer – aktuelle Bestseller im Vergleich » **Dauertest** Carbon-Laufräder für den Endurance-Einsatz » **Fitness** Critical Power statt FTP: Leistungstest zu Hause » **Service** Versicherungen für Radsportler: Wer welche wirklich braucht » **Werkstatt** So verschwinden optische Mängel mit wenig Aufwand

Die Redaktion bittet um Verständnis, wenn Themen aus aktuellem Anlass verschoben werden.

Infoservice für Verlagsabonnenten

Damit wir Sie künftig rechtzeitig über Verzögerungen oder Probleme bei der Zustellung informieren können, bitten wir Sie, Ihre E-Mail-Adresse über unser Infoservice-Portal zu hinterlegen bzw. zu aktualisieren.
www.roadbike.de/infoservice



IMPRESSUM

Verlag und Redaktion: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart; Postfach, 70162 Stuttgart, Telefon: 0711/182-01, E-Mail: leserservice@roadbike.de, www.roadbike.de; www.bike-x.de/rennrad

Chefredaktion: Alexander Walz

Redaktion: Christian Brunner, Eric Gutglück, Felix Krakow, Moritz Pfeiffer

Redaktion Bike-X: Katharina Binzenhöfer, Moritz Schwertner, Thomas Terbeck

Grafik: Dagmar Behringer (Art Direction), Gunild Carle, Sandra Giacomelli, Sonja Olma

Bildmanagement: Agron Beqiri

Redaktionsassistent: Ulrike Knorr

Werkstatt: Jens Kraft

Publisher: Maik Müller (Lead), Sandra Mugele, Benjamin Pfalzgraf

Unit Sales Director Print und Digital: Kirsten Brodersen,

Telefon: 07 11/ 182-15 45, E-Mail: kbrodersen@motorpresse.de

Verantwortlich für den Anzeigenteil: Bettina Knorr,

Tel.: 07 11/ 182-18 41, Fax -20 68, E-Mail: bkknorr@motorpresse.de

Zurzeit ist die Anzeigenpreisliste vom 1. Januar 2025 gültig.

Geschäftsführung: Kay Labinsky

Leitung Geschäftsbereich Publishing & Digital:

Stefan Karcher

Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Tel.: 089/31906-0, E-Mail: info@mzv.de

ROADBIKE erscheint zehnmal im Jahr.

Einzelheft: 8,50 € (Österreich 9,40 €, Schweiz 13,60 CHF);

ROADBIKE im **Abonnement:** Preis für zzt. 10 Ausgaben

(ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 7,99 Euro) inkl.

MwSt. und Versand Deutschland: 79,90 € (Österreich:

89,90 €, Schweiz: 129,00 CHF; übrige Auslandspreise auf

Anfrage). Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 10 Ausgaben, ggf. inkl.

Sonderheften zum Preis von zzt. 5,10 €) mit einem Preisvorteil

von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 51,00 €

(Österreich: 56,40 €, Schweiz: 81,60 CHF;

übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Einzelheftbestellungen und Abonnement:

BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH

Telefon Inland: 0781 639 6657

Telefon Ausland: (+49) 781 639 6658,

E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Syndication/Lizenzen: order@mpi.de

Druck: Vogel Druck, 97204 Höchberg.

Inhaltsseiten gedruckt auf Recyclingpapier mit dem

Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Landkarten stammen überwiegend von

Printmaps.net / OSM Contributors

Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:

BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH,

Postfach 1223, 77602 Offenburg, Telefon: 0781-6396102.

Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss

erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und

Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen

und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO),

solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten

erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes

Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben

Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung

der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung,

auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer

Aufsichtsbehörde.

Datenschutzanfragen: Telefon: 0781-84 6102, E-Mail:

roadbike@datenschutzanfrage.de

Alle Rechte vorbehalten.

© by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen

Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich

geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich

zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne

Einwilligung des Verlags strafbar. Für

unverlangt eingesandte Manuskripte und

Fotos übernimmt der Verlag keine Haftung. Höhere Gewalt

entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht.

Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

AWA 2024



Steiler Aufstieg



Eric Gutglück:

An seinem Hausberg sah sich der Redakteur plötzlich einer neuen Herausforderung ausgesetzt.

Stelvio, Ventoux, Alpe d'Huez – kennt meine Frau alle in- und auswendig. Dabei ist sie keinen dieser legendären Anstiege jemals selbst mit dem Rad gefahren. Aber allein die ausführlichen, detailverliebten und vor allem wiederholten Erzählungen von meinen Auffahrten sollten doch reichen, dass sie mitreden kann. So die Theorie.

Kürzlich kamen wir auf eine Idee: Sie könnte doch ihren ersten „echten“ Berg fahren. Keine „Schippe Sand“ auf irgendeiner Landstraße. Sondern einen veritablen Anstieg mit über 200 Höhenmetern am Stück. Natürlich wäre ein Alpenriese für den Anfang zu viel des Guten. Also nehmen wir meinen Hausberg in Angriff: immerhin drei Kilometer mit rund sieben Prozent Steigung.

Als wir uns dessen Fuß nähern, spüre ich die Anspannung in der Luft. Meine Frau ist nervös. Ich bin zuversichtlich: „Das schaffst du auf jeden Fall.“ Meine Tipps hat sie sich bereits zu Herzen genommen: möglichst leichter Gang, dazu ein gleichmäßiges, eigenes Tempo.

Doch auch ich stehe vor einer echten Herausforderung. Nicht wegen der Steigung. Sondern wegen der Frage, wie ich

mich bloß verhalten soll? Vor ihr fahren – was aber vielleicht zu schnell für sie ist? Oder lieber hinter ihr bleiben – in der Sorge, dass sie sich gehetzt fühlen könnte? Oder werde ich womöglich sogar eiskalt von ihr abgehängt?

Ich entscheide mich fürs Dahinterbleiben, auch um durch leicht versetztes

„Während ich meiner Frau Mut zurede, reicht sie grad innerlich die Scheidung ein.“

Fahren die Autofahrer von zu engen Überholmanövern abzuhalten. Und spreche ihr von dort permanent Mut zu. „Sehr gut! Schön, kleiner Gang! Gleichmäßig atmen! Schau mal, die tolle Aussicht!“ Meine Frau reicht wohl gerade innerlich die Scheidung ein.

Denn sie kämpft. Der Oberkörper wippt, ihr Tritt wird allmählich unruhig – der Fettstoffwechsel hat im tiefroten Be-

reich längst den Dienst quittiert, die Kohlenhydrate haben übernommen. Ich lege verbal noch einen drauf: „Gleich wird's ein bisschen flacher, da kannst du dich erholen.“ Deeskalation? Kann ich ...

Den Berg kenne ich natürlich von Hunderten Auffahrten im Schlaf. Eine letzte Kurve, gleich sind wir oben. „Nur noch eine Minute“, rufe ich ihr zu. Das soll motivieren, das letzte bisschen zu mobilisieren. Denn was ist schließlich schon eine Minute? Für meine Frau klingt es jedenfalls nach einer Ewigkeit, wie sie mir hinterher berichten wird.

Schließlich sind wir auf dem Gipfel. Und ich sehe erstmals ihr Gesicht – knallrot vor Anstrengung. Aber auch etwas Stolz meine ich herauszulesen. Ich bin es auf jeden Fall. Kein Stopp, kein Schieben. Eine leichte Abfahrt, dann die kurze Gegensteigung. Plötzlich attackiert meine Frau, zieht vorbei. Und ruft: „Das musste sein!“ Wir müssen beide lachen. Gemeinsam rollen wir zurück nach Hause.

Bis zum Bezwingen von Legenden wie Stelvio, Ventoux und Alpe d'Huez mag es noch ein weiter Weg sein. Aber das muss sie eigentlich gar nicht – sie kennt alle schließlich schon ausführlich ...

»»» Du hast auch eine Meinung zu diesem Thema? Schreib uns: info@roadbike.de

Eine Aktion von

MC/VE

AUTO
STRASSENVERKEHR

auto
motor
sport

mountain
BIKE

MOTORRAD CARAVANING *pro mobil*

ROADBIKE *eurotransport.de* FERNFAHRER

firmenauto *Mobilität & Management* BikeX *trans aktuell*



PASS AUF, WEN DU IN DEN SCHATTEN STELLST!

FÜR MEHR RÜCKSICHT, VORSICHT UND
UMSICHT IM STRASSENVERKEHR.



Mobilität der Zukunft
NACHHALTIG | SICHER | DIGITAL

Partner der Initiative

HUK-COBURG
Aus Tradition günstig

KUNGS
MADE IN FINLAND

LIQUI
MOLY

SONAX
MADE IN GERMANY

TUV
SUD

VREDESTEIN
TYRES

ZE GROUP

A BOLD NEW FORM IS TAKING SHAPE

SLR



Erhältlich in den Modellen 3D, Racing Replica, Carbon, Elite, Advan
Gleichbleibende Form für jedes Model
Gewicht ab 106g
idmatch S1/L1 & S3/L3

*selle***italia**