

Elektro Rad

DIE KAUFBERATUNG FÜR 2022

54 E-Bike- Neuheiten im Test

MEHR SPASS FÜR HUND & HALTER

Bike und Hund: So läuft's easy

DAS E-BIKE NEU GEDACHT



Jetzt kommt BMW!



22 SEITEN EXTRA: MEHR PLATZ FÜRS E-MOUNTAINBIKE

Große E-MTB-Typenkunde



01/2022 • Deutschland 6,80 € • Österreich 7,50 € • Benelux 8,90 € • Italien 9,40 € • Spanien 9,40 € • Schweiz 10,90 € • Fr. • ISSN 2193-9160

FOTO: ADOBE STOCK



Am Rande

FOTO: GIDEON HEEDE



Etwas verwundert war Redaktionsleiter Stephan Kümmel schon, als das BMW-Bike wirklich träge losrollte. Er ließ sich erstmal nichts anmerken. Nach der zweiten Runde fragte er doch mal leise nach. Und siehe da: Der Motor war noch nicht eingeschaltet. Das erklärt natürlich einiges. » S. 64

FOTO: WIKIMEDIA



Frauen, Männer und ihre Unterschiede auf dem Fahrrad. Damit hat sich unser Redakteur Wolfgang Press auseinandergesetzt. Während seiner Recherche sprach er nicht nur mit Geometrie-Experten, sondern stieß auch auf alte, heute eher fragwürdige Werbeanzeigen. » S. 70

Neues Jahr – neues Glück!

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Auf ein Neues! Aber ist es wirklich so neu, was uns 2022 erwartet? Gefühlt hören wir seit zwei Jahren dieselbe Schallplatte, die an der immer gleichen Stelle springt. Nach jeder Umdrehung hoffen wir, dass es weiter geht. Doch dann: Knack, dasselbe Lied von vorn.

Damit meine ich natürlich die Corona-Pandemie. Sie macht auch vor der Radbranche nicht Halt. Zu sehen ist das auch am Großen ElektroRad-Test. Zum ersten Mal seit vielen Jahren ist die Zahl der Testräder leicht gesunken. Vor allem, weil die Lieferkette hakt. Trotzdem haben wir ein sehr schönes, vor allem sehr breites Testfeld organisiert. Vom Hollandrad über klassische Trekkingbikes und Lastenräder bis hin zum Mountainbike ist alles dabei. Von uns getestet – garantiert!

BMW hat die Verkehrswende im Blick. Ob Furcht vor der Zukunft oder Selbstbewusstsein Triebfeder der Münchener ist, mag ich nicht zu beurteilen. Ihr

E-Bike-Konzept Amby zumindest ist zukunftsweisend. Wir haben es am BMW-Stammsitz in München ausprobiert.

Hatten Sie schon mal Schmerzen beim Radfahren? Ich schon. Oft liegt das an der falschen Geometrie. Als 1,87 Meter großer Mann zwickt es bei mir recht oft, denn nicht jedes unserer Testräder ist mir auf den Leib geschneidert. Doch gibt es jenseits der Körpergröße Unterschiede? Etwa zwischen der männlichen und weiblichen Anatomie? Und wie wirkt sich das auf die Fahrradentwicklung aus? Diesen Fragen sind wir auf den Grund gegangen.

In diesem Sinne:
Entdecken Sie Neues!



S. Kümmel

Stephan Kümmel
Redaktionsleitung

Inhalt

ElektroRad 1/2022

GERT 2022

- 20 **Großer ElektroRad-Test 2022**
54 Räder aller Kategorien
- 28 **Testeinführung**
So testet ElektroRad
- 32 **Bereit für die große Reise**
26 Touren-, Trekking- und Liegeräder
- 80 **Für den Alltag auf zwei Reifen**
22 City-, Urban-, Kompakt- und Transporträder
- 122 **Freizeit, Sport und mehr**
6 Hardtails, Fullys und Fitnessbikes
- 132 **Auf einen Blick**
Alle Ergebnisse des Großen ElektroRad-Tests

TEST & TECHNIK

- 150 **Dauertest**
Winora Yucatan und Van Raam Paralleltandem
- 154 **Produkte ausprobiert**
Mütze, Jacke, Helm und mehr

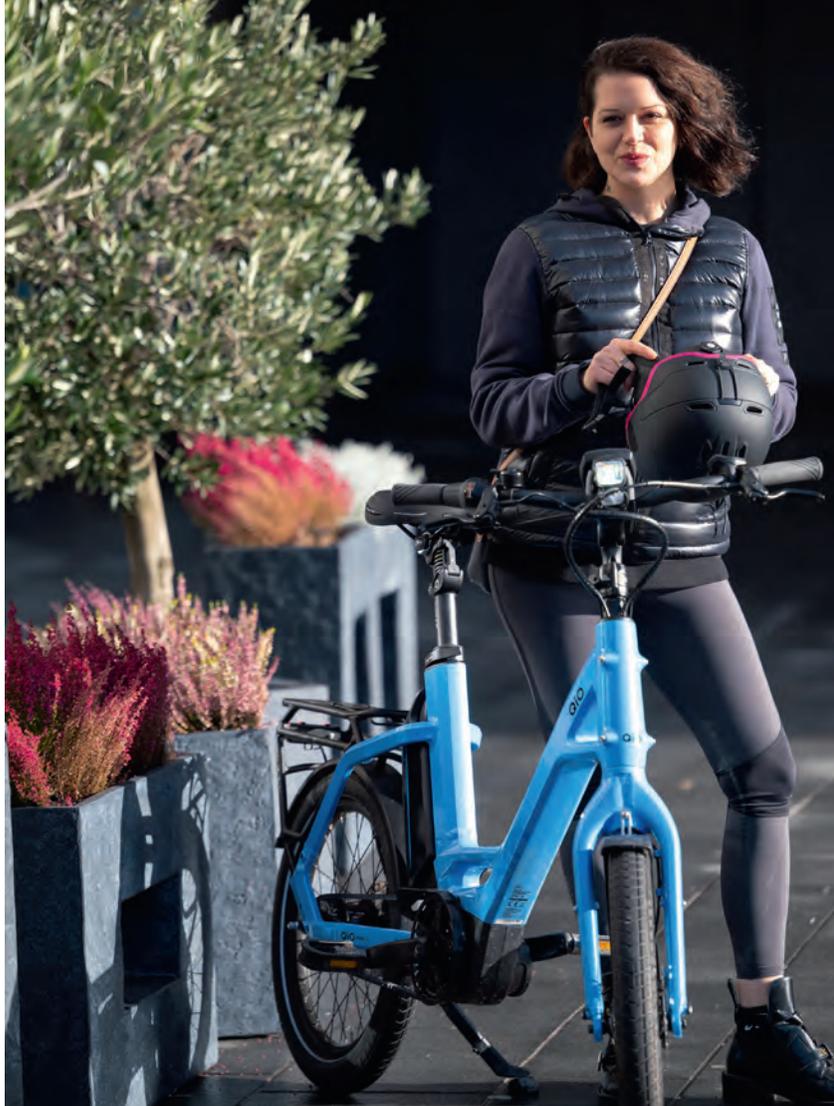


FOTO: GIDEON HEEDE

20 **GROSSER ELEKTORAD-TEST 2022**
54 E-Bikes aller Kategorien für Sie getestet



FOTO: BMW

64 **REPORT**
BMW Amby: Was kann das E-Bike des Autobauers?



110 SERVICE

Auf den Hund gekommen



136 INTERVIEW

Juliana Bühring



184 REISE

Madeira

REPORTAGE

- 64 **BMW: Revolution auf zwei Reifen**
Autobauer will das Verkehrsrecht umkrempeln
- 70 **Frauen sind anders – Männer auch**
Das bringen unterschiedliche Geometrien am Rad

SERVICE

- 110 **Auf den Hund gekommen**
Vierbeiner auf dem Fahrrad sicher transportieren
- 140 **Großreinemachen**
Einfache Tipps zur Fahrradreinigung

INTERVIEW

- 136 **Die Unerschrockene**
Radabenteurerin Juliana Bühring

E-MOUNTAINBIKE

- 162 **Typenkunde**
So findet jeder seinen passenden Offroader
- 170 **Frauen, rauf aufs Mountainbike!**
Women's Bike-Camp in Winterberg
- 176 **Für Sie gecheckt**
Komponenten und Zubehör im Test

REISE

- 184 **Madeira: Bunter Fels im Atlantik**
Erst mit dem E-Bike richtig schön
- 194 **Lüneburger Heide**
Ein Fahrrad-Traum in Violett

RUBRIKEN

- 3 Editorial
- 8 Im Display
- 14 Leserforum
- 16 Eine Meldung und ihre Geschichte
- 118 Neue Serie: Top 10
- 146 Serie: Fahrsicherheit
- 156 E-Mountainbike-News
- 178 Bezugsadressen
- 180 Kleinanzeigen
- 190 Reise-News
- 200 Rudi Rambo
- 202 Vorschau, Impressum

Der Große ElektroRad-Test 2022 (Teil 1)

54

E-Bikes aller Kategorien im Test

Über 1100 Kilometer liegen hinter unserem Testteam. In einer Jahreszeit, die sowohl den Fahrern als auch 54 E-Bikes einiges abverlangt hat. Vor allem hat es zahlreiche Erkenntnisse über das hervorgebracht, was Sie im Modelljahr 2022 erwartet. Und das ist eine ganze Menge!



SWISS
ENERGY FOR ALL
E-BIKE ACCESS

Q10

SWISS

FOTO: GIDEON HEIDE



Im Test: 26 Tourenräder von 2029 bis 10.970 Euro

Fahrfreude von Alltag bis Weltreise



Aktuelle Tourenräder wollen alles meistern: Freizeit, Alltag, Reise. Viele bekommen das erstaunlich gut hin!

FOTO: JENS SCHEIBE

Ist das noch ein Tourenrad? Oder schon ein SUV-Bike? Diese Frage haben wir uns oft gestellt während des Trekkingbike-Tests. Die Antwort ist schwierig. Denn E-Bikes werden immer vielseitiger. Klare Kategorien gibt es nicht, die Trennschärfe nimmt ab. Gut so!

Was war das einst so einfache: Diamantrahmen, Kettenschaltung, starker Motor, großer Akku, viel Platz für Gepäcktaschen? Das muss ein Trekkingrad sein. Heute stellt sich die Kategorie deutlich vielfältiger auf. Auch dank zahlreicher Innovationen der vergangenen Jahre. So sind Tiefensteiger-Rahmen trotz vollintegrierter Akkus heute sehr steif und stabil, bieten sich wegen ihres hohen Komforts und dem Plus an Sicherheit beim Auf- und Absteigen auch für Tourenräder an. Einige Nabenschaltungen verkraften inzwischen das hohe Drehmoment sehr kräftiger Motoren. So sind sie zu Konkurrenten der Kettenschaltung auch bei Tourenbikes geworden. Sie sind wartungsärmer, den minimal höheren Tretwiderstand und die geringere Spreizung gleicht der Motor locker aus. Außerdem taugen sie für Automatik-Funktionen. Das erhöht den Komfort auf Tour.

Das Rad-Gewicht steigt im Schnitt

Die Kehrseite der Medaille ist das immer weiter steigende Gesamtgewicht der aktuellen E-Bikes. Zwar gibt es den Trend zum Leichtbau auch im Pedelec-Segment. Er entwickelt sich aber erst zaghaft. Dem gegenüber steht etwa Bosch, das sein neues Smart-System aktuell ausschließlich mit riesigem 750-Wh-Akku anbietet.

Das führt zu einem weiteren Effekt: Das klassische Reiserad spielt im E-Bike-Segment kaum mehr eine Rolle. Auch, weil aktuelle E-Trekkingräder von Grund auf immer reise-tauglicher werden. Breitere Reifen für mehr Komfort und Pannenschutz umfasst das ebenso wie oft variable Gepäckträger mit Platz für unterschiedlich große Packtaschen. Ösen für Flaschenhalter, aber auch für die

Mit 60 km/h Richtung E-Bike-Zukunft

BMW drückt aufs Tempo

BMW | Vision AMBY

Elektro
Rad





Testfahrt auf der Freifläche des BMW-Penthouses am Stammsitz in München.

FOTO: GIDEON HEEDE

BMW ist – trotz aller innovativer Kraft der Münchener – für viele gerade aus der Fahrradszene ein Symbol für die alteingesessene Automobilindustrie. Für Autobahn ohne Tempolimit, PS-strotzende SUV mit riesigen Kühlergrills, Chromfelgen und Verbrennermotor. Umso erstaunlicher ist es, dass ausgerechnet BMW mit dem i Vision Amby eine E-Bike-Studie vorstellt, die ihrer Zeit tatsächlich weit voraus scheint. Dabei ist es nicht die Technik, die das Concept-Bike so spannend macht.

BMW verfolgt mit dem Amby eine revolutionäre Idee. Warum sollte ein E-Bike nicht gleichzeitig normales Fahrrad, S-Pedelec und E-Motorrad mit Pedalunterstützung sein? Das Amby, für Adaptive Mobility stehend, kann genau das. Je nach Stufe fährt es mit Motorunterstützung maximal 25, 45 oder 60 Stundenkilometer schnell. Es soll über einen bis zu 2000 Wh großen Akku verfügen und maximal 30 Kilogramm wiegen. So ließe sich das Rad über Land, im Stadtverkehr und auf Radwegen nutzen. Pendler wären nicht mehr aufs Auto oder umständliche Umsteigeverbindungen angewiesen – eine Vision pro Individualverkehr. Die Idee ist nicht neu. Canyon etwa verfolgt bereits seit 2020 mit seinem Future Mobility Concept diese Idee der abgestuften Fahrmodi. Das zweispurige Konzept ist technisch durchentwickelt, aber noch nicht final

aufgebaut. Das Amby hingegen ist bereits fahrfertig. Wir haben es im Forschungs- und Innovationszentrum des Münchener Autobauers ausgiebig getestet.

Fahrzeit ist der entscheidende Faktor

„Wir sehen Zeit beim Pendeln als entscheidenden Faktor an“, sagt Werner Haumayr, Leiter BMW-Group Designkonzeption. Strecken über 15 Kilometer nehme nur noch ein echter Enthusiast mit dem Fahrrad in Kauf. Auch öffentliche Verkehrsmittel gerieten ab dieser Entfernung schnell in Nachteil verglichen zum Auto. „Dabei wäre es doch eigentlich echt cool, wenn man nicht mehr jeden Tag mit dem Auto zur Arbeit fährt“, so Haumayr.

Der erste Schritt war, eine solche Strecke mit dem S-Pedelec, also unterstützt bis 45 km/h, zu testen. Schnell sei Haumayr dabei aber an



Werner Haumayr (l.) und Raphael Eltrop mit „ihrer“ Konzeptstudie, dem neuen BMW i Vision Amby.

FOTO: GIDEON HEEDE



Fahrräder speziell für Frauen – und für Männer

Braucht's das?



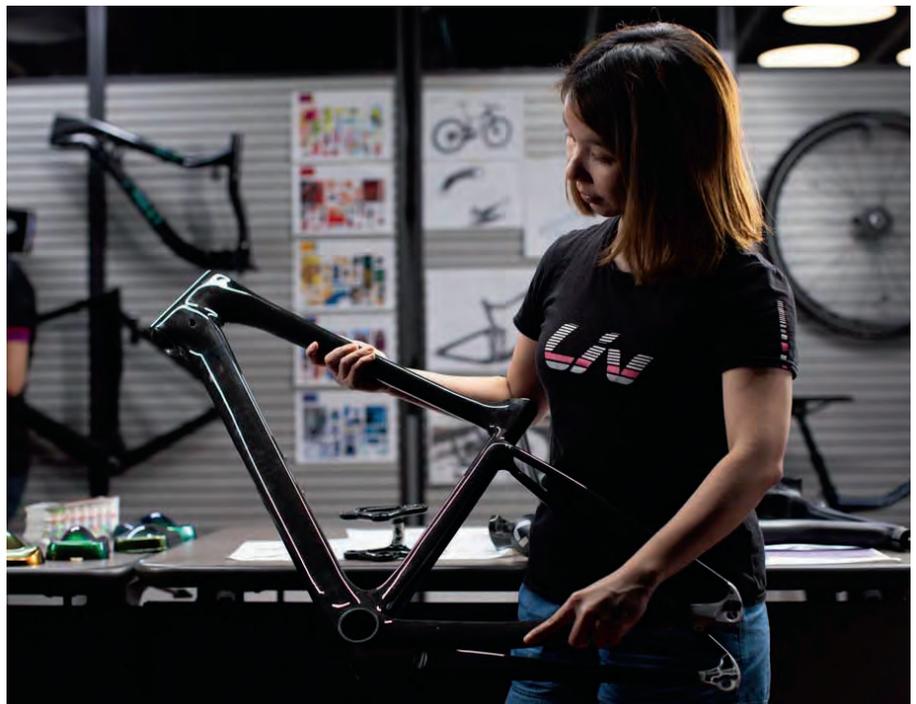
Seit vielen Jahren haben etliche Radhersteller spezielle Frauenräder im Programm. Aber unterscheiden sich Frauen wirklich so stark von Männern, dass sie eigene Räder brauchen? Was sinnvoll ist – und was weniger – lesen Sie hier.

Frauen sind anders. Männer auch. Was jedes Kind bereits beim Spielen im Kindergarten erfährt, lernen Medizinstudenten in der Anatomie-Vorlesung. Frauen sind im Schnitt kleiner, leichter, haben ein breiteres Becken, schmalere Schultern und einen anderen Körperschwerpunkt als Männer. In Zahlen: Frauen haben eine im Durchschnitt 10 bis 15 Zentimeter geringere Körpergröße, und sie wiegen im Schnitt 20 bis 25 Kilo weniger als Männer. Eine Frau hat durchschnittlich 27 Prozent Fett- und 36 Prozent Muskelmasse, der Mann 15 Prozent Fett und 42 Prozent Muskeln. Bei gleicher Körpergröße sind Arme und Beine von Frauen etwa zehn Prozent kürzer, aber ihr Rumpf ist zwei bis fünf Prozent länger. Die Knochen der Frau

sind um etwa 25 Prozent leichter als die eines Mannes, Frauengelenke sind flexibler und ihre Muskeln dehnbarer als die der Männer.

Soweit die Zahlen. Dass sich Frau und Mann unterscheiden, ist also unbestritten. Aber brauchen Frauen deshalb auch andere Fahrräder als Männer? Also nicht die klischeehaften „Damenräder“ mit tiefem Einstieg, Körbchen, Blümchen und in Pastellfarben, sondern wirklich anders: Andere Geometrie, andere Maße, andere Komponenten? Ein wenig Historie: Anfang der 2000er Jahre ist einigen Radherstellern aufgefallen, dass Frauen eigentlich auch eine interessante Zielgruppe sind. Zudem haben sie festgestellt, dass Frauen – oh Wunder – auch gern sportlicher unterwegs sind. Und so hat man begonnen, spezielle Räder für sie zu entwickeln.

Giant, größter Fahrradproduzent der Welt, hat dann 2008 gleich eine eigene Frauenmarke, Liv, aus der Taufe gehoben. Scott legte die Frauenreihe Contessa auf, der kalifornische Mountainbike-Spezialist Santa Cruz lancierte die Juliana-Bikes speziell für Mädels. Große Hersteller wie Trek, Specialized, Canyon und KTM boten und bieten in immer mehr Radgattungen eigene Frauenmodelle an – von City- über Trekkingbikes, Mountain- und Gravelbikes bis hin zu Rennrädern und mittlerweile natürlich alles auch elektrifiziert.



Liv von Giant, das heißt auch: Fahrräder von Frauen für Frauen.

FOTO: CANYON

FOTO: LIV



Stadtrad ist nicht
gleich Stadtrad: Wir
testen Cargo-, Kompakt-,
City-, Falt- und
Urbanbikes.



Im Test: 22 Stadträder für 1999 bis 6699 Euro

Raus aus der Stadt

FOTO: GIDEON HEEDE

Die von uns Stadträder genannte Kategorie ist traditionell die vielseitigste. Hier tummeln sich klassische Tiefeinsteiger, hippe Urbanbikes sowie die praktischen Transport-, Falt- und Kompakträder. Klarer Trend: Sie alle werden immer langstreckentauglicher. Das ist ein gutes Zeichen!

E-Bikes kauft man nicht gerade mal so nebenbei. Zum einen muss das Rad auch passen, sonst versauert es schneller ungenutzt in der Garage als ein echter Fan „Performance Line CX“ sagen kann. Sie sind aber auch nicht gerade günstig. Nicht nur deshalb erkennen wir im Testfeld 2022 einen deutlichen Trend: Die Räder der Kategorie „Stadt“ werden immer langstrecken- und tourentauglicher. Das ist ein gutes Zeichen, denn so wird das praktische Stadtfahrrad noch vielseitiger. Statt nur für den Kurztrip ums Eck, eignen sie sich nun auch für längere Touren übers Land. Sie verlassen somit die Stadtgrenze, werden auch für Menschen abseits der Ballungszentren interessant. Bei den Tourenrädern (Test ab Seite 32) beobachten wir einen ähnlichen Effekt: Sie öffnen sich weg vom reinen Freizeitrad hin zu mehr Alltagstauglichkeit. Beide Kategorien wachsen also zusammen.

Weg von alten Klischees

Das macht es für uns Tester nicht eben leichter, die Räder zu unterscheiden. Daher haben wir die Hersteller bei der Klassifizierung ein Wörtchen mitreden lassen. Sie haben ihre Produkte anhand unserer Kategorien als Stadt- oder Urbanbike, Trekking- oder Tourenrad eingeteilt. Vor wenigen Jahren war klar: Tiefer Einstieg und Nabenschaltung gehören an ein Rad für die Stadt. Diamantrahmen und Kettenschaltung hingegen an ein Trekkingrad. Heute sieht das völlig anders aus. Urbanbikes mit Kettenschaltung gibt es ebenso wie Tourenbikes mit hochwertigen Nabenschaltungen, die selbst die Drehmomente der kräftigsten Motoren locker wegstecken. Und auch starke Antriebe sind kein Indiz für reine Tourenmaschinen mehr. Denn wer einmal mit einem schweren Lastenrad

Unterwegs mit dem besten Freund des Menschen

Hunde richtig transportIERen





Radfahren mit Hund geht. Den Hund mit dem Rad transportieren, geht auch. Neben, auf, im oder hinter dem Fahrrad: Es gibt viele Möglichkeiten, den besten Freund des Menschen sicher und komfortabel mit auf Tour zu nehmen. Wir haben uns die gängigsten Produkte auf dem Markt näher angeschaut und mit tierischer Unterstützung ausgiebig getestet.

Trainingsaufbau

Alles Neue sollte mit dem Hund trainiert werden. Ein Hundeanhänger beispielsweise bewegt sich und wackelt. Zudem ist das Tier darin eingesperrt. Ist der Hund sensibel oder schreckhaft, sollte er nicht einfach in den Anhänger gestopft werden und los geht die Sonntagstour. Denn das kann Stress für die Fellnase bedeuten und es wird ihm unter Umständen nie Spaß machen, mit auf Tour zu gehen. Schon beim Anblick des Anhängers legt der Hund den Rückwärtsgang ein. Damit dies nicht passiert, haben wir einige Tipps fürs Training:

Anhänger

Das Anhänger-Training gleicht dem Training für die Autobox. Stellen Sie den Anhänger ohne Räder im Wohnzimmer auf. Tür und Tor sind offen, eine bekannte Decke liegt im Anhänger. Ist der Hund ängstlich, locken Sie ihn spielerisch in die offene Box. Entweder mit Leckerlis oder, indem sie gleich alle Mahlzeiten im Anhänger füttern. Somit wird der Anhänger positiv verknüpft. Geht der Hund gerne rein oder legt sich sogar hin, schließen Sie erst für kurze Momente, später auch länger die Tür. Aussteigen darf der Hund nie ohne Signal! Klappt das ohne Probleme, kommen die Räder dran. Schieben Sie den Anhänger, bevor er an's Rad gekoppelt wird. Auch dann sollten Sie das Gespann zuerst schieben. Ganz zum Schluss erst steigen Sie auf und treten langsam in die Pedale.

Im Test: Sechs sportliche E-Bikes von 3299 bis 6999 Euro

Tempo, Spaß und neue Technik



An der Belastungsgrenze: E-MTBs müssen gewaltigen Kräfteinwirkungen trotzen und den Piloten stets sicher durchs Gelände bringen.

FOTO: JENS SCHEIBE

Auch dieses Jahr bewegen sich die E-Bikes aus dem Sporttestfeld allesamt in ihrer Lieblingsregion: dem Grenzbereich, was Materialbelastung oder Antriebskraft angeht. Während bei E-MTBs das Komfort-Setup stetigen Optimierungen unterliegt, finden sich immer mehr smarte Innovationen an Fitnessbikes wieder. Von uns ausgiebig an sechs sportlichen Neuheiten für 2022 erfahren und getestet.

Dass der anhaltende E-Bike-Boom maßgeblich an die steigenden Verkaufszahlen von E-MTBs gekoppelt ist, verwundert die wenigsten, die von einer ersten Probefahrt mit einem motorunterstützten Mountainbike zurückkommen. Antriebsleistung, Komfortelemente, optimiertes Handling – die Gesamtpakete produzieren Jahr für Jahr immer mehr Fahrspaß. Obgleich die Hersteller unterschiedliche Schwerpunkte je nach Intensität des Einsatzbereiches setzen, eint unser Offroad-Testfeld vor allem eines: ein kräftig anschiebender Mittelmotor, mehrheitlich durch das Performance CX-Aggregat von Marktführer Bosch mit seinen 85 Newtonmetern Drehmoment vertreten. Im Bereich der auf zügiges Asphaltrollen ausgelegten Fitnessbikes hinterlassen sowohl Fazuas Ride 50 Trail-System als auch Shimanos EP8-Kraftpaket überzeugende Visitenkarten im Testfahrerlager. Obgleich sich ihre Fahreigenschaften und technischen Werte klar voneinander unterscheiden. Spannend: Von Performance-Optimierung profitieren nicht nur Leistungs- und Hobbysportler, sondern zunehmend auch die wachsende Gruppe der Dauerspender. Dass Porsche Digital eine Plattform für smarte Fahrrad-Dienste in Zusammenarbeit mit Storck erstmals an der dafür neu ins Leben gerufenen Fitnessbike-Marke Cyklær präsentiert, macht deutlich, für welche breite Zielgruppe diese Radgattung mittlerweile interessant geworden ist.



FOTO: EDDIE CLARK

Im Interview: Radabenteurerin und Autorin Juliana Bühring

Die Unerschrockene

Enorme Willenskraft, tiefe innere Stärke und Durchhaltevermögen: Qualitäten, die Juliana Bühring auszeichnen und dank derer die 40-Jährige 2012 als schnellste Frau die Welt per Rad umrundete, um später bei Ultra-Langdistanz-Kontinentalrennen männliche Konkurrenten zu schocken. Im Interview erklärt sie, wie das möglich war und warum eine Dusche nicht zwingend reinigt.



SOUVERÄN
E-BIKEN
UND SICHER

Alles für den Offroad-Spaß

Breite Reifen, große Freiheit



e·mtb

E-MTB-News

Neues aus der Bikeszene **158**

Typenkunde

Das ist das richtige Bike für Sie **162**

Reportage

Women's Bike Camp **170**

Produkte

Hilfreiches Zubehör im Test **176**

FOTO: JENS SCHEIBE

E-MTB-Typenkunde: Welches Bike für wen?

Du gehörst zu mir

Women's Bike Camp in Winterberg

Mehr Können, mehr Spaß



FOTO: LUX FOTOWERK

Sibylle Heinisch und ihre Schwester Ulrike fahren ständig Fahrrad. Ihrer eigenen Fahrtechnik vertrauen sie aber noch nicht komplett. Gleichzeitig haben sie es satt, von vorlauten Kerlen altkluge Tipps zu bekommen. Zeit für ein Bikecamp – von Frauen für Frauen.

Die erste Steilkurve ist die schwerste. Zwar haben Ulrike und Sibylle alles ganz genau erklärt bekommen. Trotzdem ist ihnen jetzt etwas mulmig. Sie stehen oben im Bikepark Winterberg und schauen den feinen, gut präparierten Trail hinunter, der vor ihnen liegt. Zwar gibt es hier deutlich schwerere Routen. Mit Sprüngen, Rampen und Wurzelpassagen. Der Anfängertrail aber reicht völlig, um den beiden gehörig Respekt einzuflößen. Ulrike schaut noch kurz etwas skeptisch aus ihrem Full-Face-Helm, dann fährt sie los. Sie erinnert sich daran, was ihr Guidin Krissi Wolf eingebläut hat, schon rollt sie in den ersten Anlieger. Sie hält kurz die Luft an ... und schon ist sie durch. „Wow, das war gar nicht so schlimm“, denkt sie sich und rollt weiter. In die nächste Steilkurve hinein; Ellbogen nach außen gebeugt, tief in den Knien, Blick in den Scheitelpunkt der Kurve. „Das sieht super aus“, ruft Krissi von oben zu ihr hinunter. Zwei, drei Kurven später hält Ulrike an. Ihr eben noch skeptischer Gesichtsausdruck ist einem Lächeln gewichen, halb erleichtert, halb stolz. In dem Moment taucht Sibylle neben ihr auf. „Wohoo“, ruft sie. „Das war super.“ Auch sie lächelt glücklich.

Vorkenntnisse? Nicht nötig!

Die beiden Schwestern, 38 und 41 Jahre alt, sind keine Fahrrad- oder Mountainbike-Novizinnen. Bisher waren ihre Fahrräder aber eher Gebrauchsgegenstände. Klar haben sie schon Fahrradtouren nur zum Spaß gemacht, auch die eine oder andere Mountainbike-Runde gedreht. Gerne auch sportlich, die eigene Fahrtechnik im schweren Gelände setzte den beiden aber früh Grenzen. Das soll sich nun ändern – zumindest ab und zu. Rich-

Madeira

Grünes Juwel im Atlantik





FOTO: GÜNTER KAST

Das zu Portugal gehörende Eiland mit seinen steil aufragenden Bergen war vor der Ära des E-Motors nur masochistisch veranlagten Mountainbikern mit stahlharten Waden zu empfehlen. Mit dem Stromer lässt sich die Blumeninsel deutlich bequemer entdecken.

Früher war der Wein das wichtigste Exportgut Madeiras. Dann wurde 1985 in Santo António nahe der Hauptstadt Funchal in einfachen Verhältnissen ein Knabe geboren, der mit dem runden Leder umgehen konnte wie kein anderer. Cristiano Ronaldo dos Santos Aveiro reifte zum für viele besten Fußballspieler des Planeten. Er führte Portugal zur Europameisterschaft, wurde gleich fünfmal zum Weltfußballer gewählt und gewann ebenso oft die Champions League. Wer in Funchal landet, tut dies auf dem Flughafen „Madeira – Cristiano Ronaldo“. Fans checken in seinem Hotel „Pestana CR7 Funchal“ ein, vor dessen Eingang eine 3,40 Meter hohe Bronzestatue des Torjägers steht, mit der Touristen gern Händchen halten, ehe sie im CR7-Museum für fünf Euro Eintritt Ronaldos Karriere nachvollziehen. Kurzum: Man kommt ohne den Superstar hier nicht wirklich aus.

Grüne Täler und Gipfel

Eine wichtige Frage bleibt jedoch unbeantwortet: Wo auf dieser maximal 22 mal 57 Kilometer großen Insel hat der Kerl überhaupt einen ebenen Bolzplatz gefunden? Das Auge erblickt nur eine zerklüftete Vulkanlandschaft mit grünen Tälern und Gipfeln, die an der Zweitausender-Marke kratzen. Wo sich heute der Atlantik silberblau nach allen Seiten streckt, brodelten in der Urzeit Vulkane. Und das, was da als Garten Eden das ganze Jahr blüht und grünt, ist nur das oberste Viertel eines Gebirges, das viele Kilometer in die Tiefe reicht. Nur mit viel Fantasie erkennt man da ein Paradies für Fußballer, aber in jedem Fall eines für Mountainbiker. Allein: Frühe Berichte von der das ganze Jahr über wohl temperierten Blumeninsel klingen etwas abschreckend. Da ist von Steigungen jenseits

Lüneburger Heide

Ein Traum in Violett

