

# FahrRad

ADFC-Fahrradzeitung für den Kreis Unna

2. Halbjahr 2023



**Macht E-Bike fahren faul?**

**Keukenhof mit dem Rad**

**Smarte Schlösser**



**E-Bike  
nur 1,50  
Euro pro  
Std.**

# Full-Service für Ihr Rad

– auch online und per Smartphone –

Top-Angebote unter [shop.radstation.ruhr](http://shop.radstation.ruhr)

## Meine Radstation



Bönen Bahnhof\* • Kamen Bahnhof\* • Lünen Hauptbahnhof\* • Lünen Markt  
Schwerte Hauptbahnhof\* • Selm Beifang Bahnhof \*  
Unna Bahnhof\* • Unna Lindenbrauerei Parkhaus\* • Werne Bahnhof\*  
\* Radstationen mit 24 Stunden Chip-Zugang

[www.die-radstationen.de](http://www.die-radstationen.de)



Information



Bewachung



Verleih



Werkstatt



ÖPNV



Codierung



WLAN HeLiSPOT



Gepäckservice



## ADFC im Internet

Informationen rund ums Radfahren und zum ADFC im Kreis Unna können Sie auch im Netz unter [kreis-unna.adfc.de](http://kreis-unna.adfc.de) erhalten.

Zusätzlich hat jede der zehn ADFC-Gruppen im Kreis ihre eigene Website ([kommune.adfc.de](http://kommune.adfc.de)). Touren

und Termine, Pressemeldungen, Praxistipps und mehr sind hier zu finden. Zudem gibt der Kreisverband alle drei Monate einen Newsletter heraus:

[newsletter.adfc-kreis-unna.de](http://newsletter.adfc-kreis-unna.de)

Unsere Verleihservices erreichen Sie unter: [ausleihe.adfc-kreis-unna.de](http://ausleihe.adfc-kreis-unna.de)

Ebenfalls vertreten sind wir bei

**Facebook** und **Twitter**.



## Pro und Contra Pedelec

Liebe **FahrRad**freundinnen und -freunde,

in jeder Fahrradgruppe die keinen Leistungssport betreibt, kennt man die Diskussionen zwischen Puristen und Pragmatikern, ob – überspitzt gesagt – das Fahren eines Pedelecs noch etwas mit Radfahren zu tun hat. Unsportlich,

Energie verschwendend und unwürdig sind Attribute, die den Verfechtern der reinen Lehre, oft sportlich ambitionierte Männer, da wohl oft in den Sinn kommen. Fahrspaß und Effektivität werden dem meist als Argumente entgegen gehalten. Doch ebenso

häufig wie diese Diskussion scheint das Aha-Erlebnis zu sein, wenn Verfechter des „Bio-Bikings“ dann doch irgendwann ein Pedelec ausprobieren, warum auch immer, und plötzlich Gefallen daran finden.

Nun ist es so wie in der Politik, Extremisten sollten nicht die Agenda bestimmen. Es gibt Argumente dafür und dagegen, und einige Aspekte wollen wir in dieser Ausgabe beleuchten (S. 5 ff.). Hat man sich einmal für das motorunterstützte Radfahren entschieden, stellt sich die Frage, welches Pedelec es denn sein soll. Der Markt boomt und die Angebotspalette wird immer differenzierter und unübersichtlicher. Ein paar Tipps zum Kauf sind daher unerlässlich (S. 24 ff.).

Der September ist wie in jedem Jahr auch 2023 einer der veranstaltungsstärksten Monate. Unter anderem findet hier die Europäische Mobilitätswoche statt, die im Kreis Unna mit der vierten Lastenrad-Parade des ADFC eingeläutet wird (S. 16-17). Auch wird es wieder Kidical Masses geben, um für sicherere Bedingungen im Straßenverkehr von Kindern und Jugendlichen zu demonstrieren (S. 18-19).

Möglichkeiten gemeinsam Rad zu fahren, ob motorunterstützt oder nicht, und sich dabei vielleicht für eine gute Sache einzusetzen, gibt es viele.

Viel Spaß dabei!

Andreas Abels



## ADFC Kreis Unna

### Dr. Andreas Abels

1. Vorsitzender, Tel. 0231 / 8822108

### Dirk Schumann

2. Vorsitzender, Tel. 02306 / 258847

### Kreisgeschäftsstelle (FIZe):

Preußenstraße 90c

44532 Lünen

Tel. 02306 / 9126050

[info@adfc-kreis-unna.de](mailto:info@adfc-kreis-unna.de)

### Öffnungszeiten:

Mo.: 11:00-15:00 Uhr

Di. + Do.: 16:00-19:00 Uhr

1. Sa. im Monat: 10:00-13:00 Uhr



Editorial	3
Inhalt	4
Impressum	44
<b>FahRad &amp; Körper</b>	
Die Grenzen der Faulheit beim Radfahren	5
Radfahren stärkt Kreislauf und Ausdauer	7
Pedelecs – Räder für Rentner und Faultiere?	9
Radfahren im Winter: Tipps und Tricks	13
Nie wieder kalte Füße – wasserdichte Strümpfe	14
<b>FahRad vor Ort</b>	
Europäische Mobilitätswoche im Kreis Unna	16
Sichere Wege für die Kinder – Dritte Kidical Mass in Unna	18
Fahrradklima-Test 2022 im Kreis Unna	20
<b>FahRad-Tour</b>	
Zum Keukenhof nach Holland	21
<b>FahRad-Technik</b>	
Wie finde ich das richtige E-Bike?	24
Die neue Generation der Fahrradschlösser – I LOCK IT	27
Den Schwerlast-Anhänger selbst bauen: AleXargo	31
Leicht und agil: Diät ist Trend bei den neuen Bikes	36
Mein Fahrrad: Flott als Tandem auf Tour	41
<b>FahRad-Rätsel</b>	
Rudis Ritzelrätsel	45
<b>FahRad-Literatur</b>	
Bikefitting – von Kopf bis Fuß richtig eingestellt	46
Westfalen – Pilgerwege. Radeln für die Seele	47

# Manchmal ist das Leben ganz schön leicht – die Grenzen der Faulheit beim Radfahren



**M**achen E-Bikes faul oder doch fit? Werner Wülfing rollt das Streitthema mal grundsätzlich auf.

„Manchmal ist das Leben ganz schön leicht...“ So beginnt das Lied „Fahrrad fahr'n“ von Max Raabe, und er hat Recht. Der mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnete Sänger besingt darin das Gefühl der freudigen Leichtigkeit beim Radfahren, das den Ursprung und den Erfolg des Fahrrads ausmacht.

Bereits vor über 200 Jahren hatte der Erfinder Karl Drais die Vision eines Landfahrzeugs, das nur einen geringen Energieaufwand benötigt, ähnlich dem Gleiten auf Kufen über Eis. „Die Hauptidee der Erfindung ist vom Schlittschuhfahren entlehnt“, sagte er selbst zur Begründung seiner Erfindung. Durch den Erfindungsreichtum von Drais' Nachfahren ist das Fahrrad mittlerweile vier-

bis fünfmal leichter als ein Mensch und das Mensch-Maschine-System ist vier- bis fünfmal schneller. Das Fahrrad ist das Fahrzeug mit dem geringsten Energieverbrauch. Drais' Vision hat sich erfüllt – Fahrradfahren ist effektiver als Gehen oder Schlittschuhlaufen.

Fahrräder sind das beliebteste Verkehrsmittel der Welt. Man schätzt, dass über eine Milliarde Fahrräder weltweit unterwegs sind. In Deutschland gab es im Jahr 2021 81 Millionen Fahrräder, statistisch gesehen hatte also fast jede\*r Einwohner\*in ein Rad. Der Erfolg dieses Verkehrsmittels liegt in den Tiefen unseres Kleinhirns verborgen. Einfach ausgedrückt: Der Mensch ist von Natur aus faul. Dieser Umstand sollte nicht negativ bewertet werden, sondern als evolutionärer Vorteil betrachtet werden. Jede Energie, die der Mensch verbraucht, muss mühsam beschafft werden. Das Kleinhirn hat wäh-

rend der Evolution gelernt, sehr empfindlich auf Energieverbrauch zu reagieren und unbewusst Vermeidungsreaktionen zu steuern.

### **E-Bikes und Autos als motorisierte Weiterentwicklung**

Elektrisch angetriebene Räder existieren bereits seit etwa 1900, wurden damals jedoch nicht als E-Bikes oder Pedelecs bezeichnet. Gleichzeitig wurden vierrädrige Fahrräder durch den Einbau von Motoren zu Verbrennerautos weiterentwickelt. Damit war es möglich, sich noch energieeffizienter fortzubewegen, ohne die Oberschenkelmuskeln anzustrengen – zumindest in Bezug auf den eigenen Körper. Den Energiegehalt der getankten Kohlenwasserstoffe kann das Kleinhirn nicht wahrnehmen. In einer Studie der Universität Münster wurde berechnet, dass Fahrradfahrende auf einer Strecke von 10 Kilometern im Stadtverkehr nur 42 Gramm Schokolade naschen dürften. Ein Verbrennerauto dagegen würde für dieselbe Strecke mehr als 15 Tafeln Schokolade tanken. Unser Großhirn ist in der Lage, solches Wissen aufzunehmen. Da das Gehirn das Organ mit dem größten Energieverbrauch ist, kann der Mensch durch Nichtdenken viel Energie sparen. An dieser Stelle wird die Faulheit zur Fortschrittsbremse.

### **Zu faul zum Treten?**

In den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts erlangte das E-Bike-Prinzip eine neue Popularität. Leistungsstarke Akkus führten nach und nach zu einem Verkaufsboom. Im letzten Jahr wurden in Deutschland 2,2 Millionen E-Bikes verkauft, was einem Marktanteil von 48 Prozent entspricht.



Plakat Dürkopp Diana, Stadtarchiv Bielefeld, 1900

Unter Radfahrenden herrscht eine Diskussion darüber, ob E-Bikes faul machen oder förderlich für die Fitness sind. Sind nur "Biobikes" gute Fahrräder, während Pedelecs gute Autos sind?

Elektroräder bieten viele Vorteile. Ähnlich wie bei einer Gangschaltung kann man durch die Wahl unterschiedlicher Unterstützungsstufen die eigene Leistungsfähigkeit perfekt auf das Fahrrad abstimmen. Menschen mit körperlichen Einschränkungen haben hier ein wunderbares Rehabilitationsgerät. Nach meiner Knieoperation hat mir mein neues E-Bike sehr geholfen, wieder in Schwung zu kommen. Das Pedelec bietet auch Personen mit einem eher inaktiven Lebensstil einen niedrigschwelligen und attraktiven Einstieg in das Radfahren. Ich hatte kürzlich die Gelegenheit, mit einem gut trainierten

Vielradfahrer zu sprechen, der als untrainierter Neuling über das E-Bike zum Fahrradfahren gefunden hat und mittlerweile weite Strecken mit dem Rennrad zurücklegt. Auch für Bewohner von bergigen Gebieten erschließen sich durchs Pedelec neue Möglichkeiten.

Eine Studie des Bundesverkehrsministeriums, der Leibnitz-Universität und der Medizinischen Hochschule Hannover liefert weitere Antworten. Die Nutzer von E-Bikes waren im Durchschnitt älter als die Teilnehmer mit konventionellen Fahrrädern und hatten einen höheren Body-Mass-Index. Diese Aussage ist nachvollziehbar. Älteren Menschen ermöglicht das E-Bike längere Radtouren aus eigener Kraft, wie auch Vereinerfahrungen zeigen. Fest steht auch, dass E-Bike-Nutzer im Durchschnitt häufiger Rad fahren, weitere Strecken zurücklegen und deutlich schneller fahren. Meine eigene Erfahrung hat gezeigt, dass ich seit dem Besitz eines E-Bikes bestimmte Einkaufswege mit ungünstiger Topografie plötzlich lieber mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurücklege.

Sportmediziner betrachten das E-Bike-Fahren als Sport. Die durchschnittliche Herzfrequenz während der Fahrt liegt nur fünf Schläge unter der Herzfrequenz von Bioradfahrenden. Durch tägliches E-Bike-Fahren von 12 bis 15 Kilometern verringert sich das Risiko eines Herzinfarkts um 40 Prozent, der Blutdruck senkt sich, Übergewicht und Blutzuckerspiegel sinken um 50 Prozent und das Krebsrisiko um 30 Prozent. Zudem fördert das leichte Drücken der Pedale die Stimulation von Knochen, Knorpeln und Muskeln.

Insgesamt lässt sich sagen, dass das Fahrrad in all seinen Facetten ein wunderbares Verkehrsmittel ist, das uns die Leichtigkeit des Lebens spüren lässt. Ob mit Muskelkraft, elektrischer Unterstützung oder ganz faul im Sattel sitzend, das Fahrrad ermöglicht uns, uns freudig fortzubewegen. Raabe formuliert es so: „Nichts ist so schön wie Fahrrad fahr'n. Auf's Auto kann ich pfeifen. Ich brauche nur zwei Reifen.“

*Werner Wülfing*

## Radfahren stärkt Kreislauf und Ausdauer

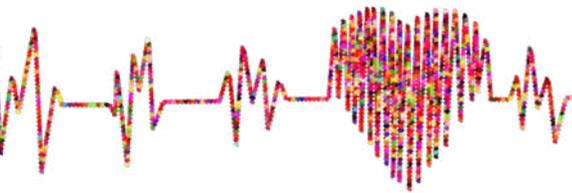
### Radeln ist gesund – sagt die Unnaer Fachärztin Dr. Simone Halve

**V**iele Volkskrankheiten, zum Beispiel Übergewicht, Diabetes, Bluthochdruck, Herzinfarkt und Schlaganfall, sind auch durch mangelnde Bewegung verursacht. Die häufigste Erklärung für Bewegungsmangel ist fehlende Zeit oder Gelegenheit für Sport im Alltag. Und die beste Lösung ist, die Aktivität in den Alltag zu integrieren.

Gesundheit ist vielschichtig und nicht nur durch Abwesenheit von Krankheit charakterisiert. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) definiert Gesundheit als einen Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlbefindens - nicht nur das Fehlen von Krankheit oder Gebrechen. Ein Weg, diesen Zustand der Gesundheit zu

erreichen und aufrechtzuerhalten, ist regelmäßige körperliche Aktivität. Das Radfahren ist eine der Aktivitäten, die nicht nur Spaß machen, sondern auch zahlreiche gesundheitliche Vorteile bieten.

Radfahren ist eine Form der aeroben körperlichen Aktivität, die das Herz-Kreislauf-System stärkt und die Ausdauer verbessert. Beim Radfahren werden große Muskelgruppen wie Beine, Gesäßmuskulatur und Rumpf beansprucht, was zu einer Steigerung der körperlichen Fitness führt. Regelmäßiges Radfahren kann das Risiko von Herzerkrankungen, Schlaganfällen, Bluthochdruck und Diabetes verringern. Die Belastung der Gelenke ist gering und kann individuell dosiert werden. Insbesondere die Unterstützung durch einen Elektromotor erlaubt eine angepasste Belastung. Hierbei sollte jedoch eine moderate Belastung, das heißt man sollte „den Puls spüren“, angestrebt werden. Die WHO empfiehlt mindestens 150 Minuten moderate körperliche Aktivität pro Woche, dazu zählt auch Radfahren.



Darüber hinaus ist Radeln auch gut für die geistige Gesundheit. Studien haben gezeigt, dass körperliche Aktivität, einschließlich Radfahren, dazu beitragen kann, Stress abzubauen, die Stimmung zu verbessern und das allgemeine Wohlbefinden zu steigern.

Radfahren kann eine gemeinschaftliche Aktivität sein, bei der Menschen zusammenkommen, um gemeinsam zu fahren. Es bietet die Möglichkeit, neue Menschen kennenzulernen, soziale Kontakte zu knüpfen und Freundschaften zu pflegen. Dieses soziale Miteinander trägt zur psychischen Gesundheit bei und kann ein Gefühl von Zugehörigkeit und Wohlbefinden vermitteln.

Insgesamt kann das Radfahren einen wertvollen Beitrag zu einem ganzheitlichen Gesundheitszustand gemäß der Definition der WHO leisten. Es fördert körperliche Fitness, stärkt das Herz-Kreislauf-System, verbessert die geistige Gesundheit und bietet soziale Interaktionen.

Also pumpen wir die Räder auf, stellen sie griffbereit zu Hause unter und integrieren Radfahrten in unseren Alltag, erkunden die Umgebung und genießen die vielen Vorteile, die das Radfahren für unsere Gesundheit bietet.

*Dr. Simone Halve, Fachärztin für Neurologie und Geriatrie*



# Pedelecs – Räder für Rentner und Faultiere: Wahrheit oder Vorurteil?



## **Warum lässt Frau das geliebte Biobike mit E-Unterstützung ausrüsten? Ein Erfahrungsbericht von Tanja Bork.**

Ja, ich fahre ein Biobike, obwohl ich mich immer noch nicht mit dem Namen anfreunden kann, so weiß doch jede\*r was gemeint ist. Mein Trekkingbike von STEVENS, mit dem ich sowohl entspannt ins flache Münsterland, als auch schweißtreibend im Sauerland fahre. Wie man so schön sagt: „I like my bike!“ Angefangen von der Rohloff-Schaltung, über den Riemen, die für mich ausgerichteten ergonomischen Handgriffe bis hin zum mühsam eingefahrenen Brooks-Ledersattel und jede\*r, die/der einen ebensolchen hat, weiß wovon ich rede!

Ihr hört es, das ABER! schreit einem schon entgegen. Auf meinen letzten Touren musste ich feststellen, dass ich körperlich so langsam an meine Grenzen stoße. Vollbeladen mit allem, was

ich für eine Tour brauche, einschließlich Zelt und Kochutensilien, ist jeder Anstieg ein Kraftakt, alle Steigungen über 10% oder gar 15% müssen ehrlich gesagt, so nicht mehr sein. Trotzdem hielt ich an meinem Bike ohne Unterstützung fest.

Und dann kam die Lastenkutsche. Als Ausleihstation für eben diese, steht mir seit letztem Jahr ein Lastenrad mit Unterstützung zur Verfügung. Immer wenn keine\*r sich das Rad ausleiht, darf ich es nutzen. Neben den Vorzügen, die ein Lastenrad bietet, bin ich jetzt teilweise elektrisch unterwegs. Hat mich das faul gemacht? Ist Pedelec oder landläufig auch E-Bike fahren wie Mofa fahren – nur ohne Abgase?

Ich sage, als ehemals eingefleischte Skeptikerin, ganz klar: „NEIN!“ Je nach Gelände und Gewicht in der Transportbox habe ich die Unterstützung erst gar nicht an oder radel im niedrigsten ECO-

Modus. Ich fahre weiterhin mit meinem Bike Anstiege über 10% oder auch 15% aber eben ohne Gepäck. An Tagen, an denen ich „früher“ das Auto genommen hätte, weil der Gegenwind zu stark, die Strecke in den Abendstunden zu weit war, mich irgendeine Art des „Unwohlseins“ überkommen hat, steige ich jetzt, wenn verfügbar, auf das Lastenrad. Ich bewege mich an der frischen Luft immer mit der Gewissheit: Sollte das Treten in die Pedale zu schwer werden oder die Stunde der Nachtruhe zu schnell näher rücken, dann kann ich einen, okay vielleicht auch zwei Modi nach oben schalten und mir so den Rückenwind holen, den das Wetter gerade nicht hergibt. Das hat zur Folge, dass mein Auto immer mehr zur Dekoration vor meiner Garage wird.

Diese Erfahrungen und die Erkenntnis, dass ich meine geliebten Radtouren nicht mehr nach besonderen Sehenswürdigkeiten oder der Schönheit der Natur plante, brachte mich dazu, in mich zu gehen und zu hinterfragen: „Was ist mir wichtig?“ Ganz klare Antwort, Touren so zu planen, dass ich das Ziel vor Augen habe und nicht die Frage, wie kann ich den Anstieg umfahren? Doch so einfach war es dann doch nicht. Ein Rad ohne Akku bedeutet Freiheit. Freiheit zu fahren so lange die Beine mitmachen und nicht der Akku. Freiheit das Rad zu tragen, wenn ein Hindernis, eine Brücke oder die Widrigkeiten der Bahn im Wege stehen. Freiheit eben nicht auf eine Steckdose angewiesen zu sein. Doch ist es nicht so, dass gerade durch die Unterstützung ein Umweg durch ein Hindernis nach einer langen Tagesetappe nicht mehr so frustrierend ist? Dann wird eben auf den Sport-Modus geschaltet und 10 km

Umweg schmerzen nicht mehr. Es blieb also noch das Problem mit der Ladestation. Im Gegensatz zu dem immer weiter ausgebautem Ladenetz für E-Autos, gibt es das für Fahrräder eben noch nicht. Diese Sorge konnte mir Frank Winkelkötter nehmen, der mir erzählte, dass er auf einer Radwandertour mit seinem Pedelec dringend seinen Akku laden musste. Was also tun? Frank hielt kurz vor Hanau an einem REWE an und fragte nach einer Außensteckdose mit der Bitte um etwas Strom. Mit einer solchen konnten die Verkäufer\*innen nicht behilflich sein, aber weggeschickt wurde Frank auch nicht. Neben der Kühltruhe fand sich noch eine Steckdose, kurzerhand wurde das Rad reingeholt und bekam im Verkaufsraum neben der Kühltruhe nach dem Motto: Laden im Laden wieder neue Energie. Nach einem kleinen Einkauf und einer Stärkung im Café war genug Energie getankt, um die Tagesetappe zu beenden.

Das ist eine Geschichte, die genau meinem Geschmack entspricht, was skurrile Begebenheiten auf Radtouren betrifft. Das Bild des Rades neben einer Kühltruhe vor Augen wusste ich, für jedes Problem gibt es eine Lösung und obendrein viele nette Menschen, die gerne helfen.

Verwöhnt, wie oben beschrieben, von der Ausstattung meines Rades, schaute ich auf der Website von STEVENS nach einem Rad ganz nach meinen Vorstellungen. Das brachte mich erst einmal auf den Boden der Tatsachen zurück. Mein Wunschrad sollte je nach Modell zwischen 6000 und 7000 Euro kosten, da hätte ein Händlerrabatt auch nichts mehr gerettet. Geschockt fuhr ich den Rechner runter und mit meinem Rad auf den Haarstrang. Mir ein Pedelec

nach meinen Wünschen zu kaufen, war einfach nicht drin. Meine Devise ist aber, es gibt immer Plan B.

Wenn mein Konto einen Neukauf nicht erlaubt, so vielleicht ein Aufrüsten. Mit der Idee habe ich erstmal etwas losgetreten, was gar nicht beabsichtigt war. Jede\*r hatte eine Meinung dazu und immer eine andere. Die einen gratulierten zu dem Entschluss den Schritt zurück in die Freiheit der individuellen Tourenplanung zu wagen. Die anderen schlugen die Hände über dem Kopf zusammen und versuchten mir meine Idee auszureden. Gut, einige hatten keine Meinung. Zumindest wurde diese nicht lautstark kundgetan, was mir ehrlich gesagt die Liebsten waren. Mir schwirrte also wieder der Kopf und ich beschloss: Ich gehe meinen Weg und bin am Ende glückliche Besitzerin meines neuen, aber doch alten Rades – oder habe einen großen Fehler begangen? Letztendlich ist es mein Fehler.

Für mich war von vornherein klar, wen ich für den Umbau kontaktiere. Wer würde sich besser eignen als Electric Ride in Unna-Massen? Ich habe die selbstgebaute Shopper genauso bewundert wie die individuell angepassten Räder für Menschen mit Handicap. Schließlich war 2019 es mein „Drahtesel des Jahres“-Partner Harald, der sich nach seinem Schlaganfall von Oliver Rauhkohl dem Besitzer von Electric Ride ein Rad hat bauen lassen, mit dem er trotz Schwindel wieder Campingtouren fahren kann. Also, auf nach Massen und mein Rad begutachten lassen. Kann mein Rad überhaupt aufgerüstet werden? Kann ich dann meine Touren so fahren, wie ich mir das vorstelle? Und natürlich über allem schwebte die Frage: Wie viel wird mich der Spaß kosten?



Das Fahrrad vor dem Umbau

Nach einer eingehenden Prüfung durch den Chef war schnell klar: Es geht, ich kann mein Rad umrüsten lassen. Mein Auftrag wurde aufgenommen und meine Wünsche und Bedürfnisse genau besprochen. Ich fasse es mal zusammen, ich brauche ein Pedelec, welches nicht nur für Kurzstrecken in und um Unna geeignet ist, sondern mit dem ich eben meine Touren fahren kann. Dabei ist zu beachten, dass ich ja meine Campingsachen mitnehme und auch den ein oder anderen Anstieg fahren möchte. Der Berg soll kein Hindernis mehr sein, sondern die Station auf der Reise um die herrliche Aussicht zu genießen. Ich wollte zusätzlich noch eine starre Gabel inklusive Lowrider, um die Vorderradtaschen anbringen zu können. Die Liste summierte sich weiter. Hinzu kamen der Motor, Akku, für mich das größere Modell mit 48V, um meine Tagestouren gewohnt zu fahren, stabilere Felgen, der Controller<sup>1</sup>, der Wandler, nicht zu vergessen das Display am Lenker, dann noch die Kleinteile und natürlich die Lohnkosten. Die Liste wurde immer länger und mir immer schwindeliger. Hatte ich mir das ganze doch zu einfach vorgestellt? Ihr

<sup>1</sup> Controller? Musste ich auch erst lernen: Das Gerät sorgt dafür, dass die Energie aus dem Akku an den Motor geleitet wird.

kennt die „Mal eben – Regel“? Mal eben dauert dann doch einen ganzen Tag und dieser endet dann ausgestreckt auf dem Sofa. Aber ich wagte es dann doch und fragte nach dem ungefähren Preis, der Kostenvoranschlag sollte ja noch kommen. Dieser lag, vom Chef grob geschätzt, bei 2500 Euro. Meine Erleichterung war groß, denn ich hörte mein Konto bis Massen rufen, dass der Umbau genehmigt war. Ich gab mein „Okay“ und erlebte nach Erhalt des Kostenvoranschlags auch keine böse Überraschung, alles war, wie es sein sollte.

Es sieht jetzt aber so aus, dass ich euch im Regen stehen lasse. Während ich dies schreibe, werden in der Werkstatt emsig die Vorbereitungen getroffen, alles was vormontiert werden

kann, wird erledigt, so dass ich auf Abruf bereit stehe, um mein Rad nach Massen für den Umbau zu bringen.

Ihr müsst leider bis zur nächsten Ausgabe warten, um zu erfahren, wie es weitergeht. Fahre ich glücklich ein Peledec oder habe ich alles wieder zurückbauen lassen und hätte mir am Ende doch ein neues Rad kaufen können?

In diesem Sinne: Schaltet das nächste Mal wieder ein, wenn es heißt: Radfahrer\*innen berichten!

*Tanja Bork*

### Der Wehrmutstropfen

Ihr kennt es auch, irgendetwas ist immer. Da mein Bike im Hinterrad die Rohloffschaltung verbaut hat, bekommt es einen Vorderradmotor. Ja, ich höre eure Aufschreie! Aber es ist wie es ist, ich denke, auch daran gewöhne ich mich. Mehr in dazu in der nächsten Ausgabe ;-).



WOHNEN, WO DAS SCHLÄGT

# Radfahren im Winter: Tipps und Tricks

Viele RadlerInnen stellen Ihr Bike im Herbst in den Keller und sehnen das nächste Frühjahr herbei. Das muss nicht sein, sagt Gerd Asselborn:

Wenn man die folgenden guten Tipps beherzigt, kann man das Radeln auch im Winter genießen, dem Winterblues entgehen und sein Immunsystem stärken. Zudem: Die heutigen Winter sind längst nicht mehr so hart wie früher. Temperaturen weit unter dem Gefrierpunkt, verschneite und vereiste Straßen über mehr als ein paar Tage gibt es selten.

Hier kommen die Tipps:

## Das Rad auf den Winterbetrieb vorbereiten

- Wer für alle Fälle gewappnet sein möchte, z.B. weil er mit dem Rad zuverlässig zur Arbeit fahren will, kann sich Spike-Reifen zulegen. Diese sind für Fahrräder weiterhin zugelassen; sie bringen höchstmögliche Sicherheit auf glatten Straßen und sind für ca. 30 € pro Stück zu haben.
- Wer diese Ausgabe scheut, kann sich mit dem Absenken des Reifendrucks auf seinen noch gut profilierten Normalreifen behelfen. Eine niedrigere Sattelposition erlaubt es zudem bei brenzligen Straßenverhältnissen, die Füße schneller auf den Boden zu bringen.
- Eine gut funktionierende, helle Beleuchtung ist im Winter besonders wichtig.
- Für Pedelec-Fahrer gilt: Die Batterie bei Zimmertemperatur aufladen

und aufbewahren; Montage erst kurz vor dem Start.

## Die richtige Bekleidung wählen

- Auf dem Rad zu frieren verdirbt die ganze Freude an der Bewegung!
- Hände, Kopf und Füße sind die exponiertesten Körperteile; eine winddichte Mütze unter dem Helm, gute (Faust-) Handschuhe und Überschuhe sind unerlässlich, wenn man bei niedrigen Temperaturen unterwegs ist.
- Für die Bekleidung des Körpers gilt auch auf dem Rad das bekannte Zwiebelprinzip, also das Tragen mehrerer Bekleidungsschichten übereinander, die man je nach Situation variieren kann.
- Starkes Schwitzen sollte man im Winter vermeiden, indem man in kleineren Gängen fährt.

## Zur Fahrtechnik im Winter

- Ruhig und vorausschauend sollte man fahren, plötzliche Lenkbewegungen und Bremsmanöver vermeiden.
- Achtung Pedelec-fahrer: Eine vehement einsetzende Motorunterstützung kann zum Wegrutschen des Rades führen; deshalb im Winter eher im Eco-Bereich fahren.

So gut beraten, steht dem Radelvergnügen im Winter nichts mehr im Weg. Und nach der Tour winkt eine gute Tasse Tee zum Aufwärmen und das befriedigende Gefühl, dass man sich vom Winter nicht hat hinter den Ofen verbannen lassen.

*Gerd Asselborn*



# Nie wieder kalte Füße - wasserdichte Strümpfe

**A**uf meiner Radtour nach Osna-brück Wallenhorst musste ich feststellen, dass die wasserdichten Überschuhe genau das nicht waren. Tropfend vom Regen mit pitschnassen Schuhen und eben auch Strümpfen begab ich mich in der Innenstadt von Osna-brück in ein Schuhgeschäft, um mir für die nächste Radreise Barfußschuhe zu kaufen. Diese wollte ich natürlich direkt anbehalten, als mir die Verkäuferin dazu wasserdichte Socken anbot. Etwas irritiert bat ich darum, mir dieses anschauen zu dürfen. Es handelt sich dabei um die englische Marke Sealskinz, ein Zubehörprodukt von Leguano. Die Socken fühlen sich an wie Neopren, sind aber recht leicht und nicht unangenehm auf der Haut. Meine Skepsis verflog schnell, als ich sie kurzerhand überzog und feststellte, dass sie sich weich und wärmend anfühlen. In den Barfußschuhen, die ich nur mit den dünnen Probierstrümpfen passgenau ausgesucht hatte, drückten sie nicht.

Da ich keine Lust mehr auf nasse Füße habe, kaufte ich das Paar immer noch ein wenig skeptisch. Meine Befürchtung, dass ich nach dem Ausziehen der Strümpfe dampfende Füße habe, trat nicht ein. Keine Schweißfüße am Ende des Tages und so ein angenehmes Tragegefühl, dass ich glatt vergesse, dass ich die Socken noch anhabe. Ich trage sie gerne beim Radfahren besonders in den kühlen Morgenstunden, da der Fahrtwind nicht hindurchweht und die Füße schön warm bleiben.

Natürlich musste ich überprüfen, ob die Strümpfe wirklich wasserdicht sind. Da ich ja in Unna-Mühlhausen wohne, lag nahe zum Mühlbach zu radeln und zu testen. Ich stand also bei schönstem Sonnenschein im Mühlbach ein vorbeikommendes Kind erstaunt zu seiner Mutter gewandt fest: „Mama! Die Frau da steht mit Socken im Wasser.“ Alles, um für euch die Glaubwürdigkeit eines Produktes zu testen. Und ja, meine Füße waren absolut trocken!

*Tanja Bork*

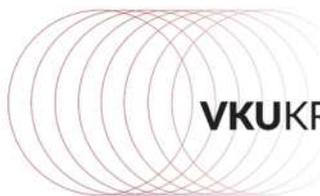


# APP GEHT'S!

Mit Bus, Bahn oder Bike  
durch den Kreis Unna.



VKU App im Play Store oder im App Store erhältlich.



VKUKREIS **UNNA**



## Klimafreundlich mobil – der ganze Kreis Unna steigt in der Europäischen Mobilitätswoche auf

**E**ine Woche lang wollen die Verkehrsgesellschaft des Kreises Unna, die Mobilitätsmanager\*innen der kreisangehörigen Kommunen, der Kreis, der ADFC und die Radstationen gemeinsam für nachhaltige Mobilität werben. Die „Europäische Mobilitätswoche“ vom **16. bis 22. September 2023** soll ein buntes Angebot zum Mitmachen und Umsteigen bündeln. Alle ADFC-Ortsgruppen sind eingeladen, sich zu beteiligen.

Was jetzt schon geplant ist:

Der ADFC startet am Samstag, **16. September**, mit der **Lastenradparade** von Lünen nach Unna in die Woche. Ab 10 Uhr touren die Lastenräder des ADFC-Verleihs und alle interessierten Mitfahrerinnen in die Kreisstadt. In der Woche bieten die Ortsgruppen Lünen, Schwerte, Unna, Holzwickede und Werne zahlreiche Ausflüge durch Kreis und Region (Details im Tourenportal unter <https://ogy.de/txfv>).

Die VKU wird 500 kostenlose Tickets für Busfahrten im Kreis Unna zur Verfügung stellen. Das Ticket kann in der Woche einfach per App und Rabattcode bestellt werden. Die Radstationen verlosen in allen Kommunen jeweils eine Woche E-Bike-Genuss für Interessent\*innen. Die sollen nur kurz in Bild und Stichworten ihre Erfahrungen festhalten. Ziele der Angebote: Viele Menschen auf Alternativen zur Fahrt mit dem eigenen Auto aufmerksam zu machen. Für alle KiTas wird es Malvorlagen und einen Wettbewerb zum Thema geben. Und unter Federführung der Stadt Kamen soll zudem das größte E-Bike-Ladenetz der Region aufgespannt werden: Gesucht werden Einzelhändler\*innen, Gastronom\*innen und Institutionen, die mit einem fröhlichen Aufkleber an ihrer Tür zeigen, dass Radler\*innen bei ihnen kostenfrei ihren Fahrrad Akku laden können.



Zum Abschluss startet dann am Sonntag, **24. September**, auch in Unna die 4. **Kidical Mass** – die bunte Fahrraddemo für kinderfreundliche Straßen und Wege.

Alle, die noch weitere Aktionen planen, werden gebeten, ihr Angebot direkt zu melden entweder bei

- Jan Möwis, Teamleiter Verkehrsmanagement bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna,  
[jan.moewis@vku-online.de](mailto:jan.moewis@vku-online.de)
- Birgit Heinekamp, Radverkehrsbeauftragte des Kreises Unna,  
[birgit.heinekamp@kreis-unna.de](mailto:birgit.heinekamp@kreis-unna.de)  
oder
- Günther Klumpp,  
[guenther.klumpp@adfc-kreis-unna.de](mailto:guenther.klumpp@adfc-kreis-unna.de)

Alle Angebote sollen vor der Europäischen Mobilitätswoche gemeinsam mit einer Webseite und mit verschiedenen Medien präsentiert werden.



Jetzt 3 x 80 kWh  
Ökostrom sichern!

Umsatteln lohnt sich  
**Förderprogramm  
E-Bike**

[www.stadtwerke-unna.de](http://www.stadtwerke-unna.de)

# Sichere Wege für die Kinder – dritte Kidical Mass in Unna

**„Was wollen wir?“ –  
„Tempo 30 – jetzt!  
Sichere Schulwege – jetzt!  
Mehr Platz für uns!“**

Das sind die zentralen Forderungen, die die teilnehmenden Kinder und ihre Begleitungen lautstark auf der bunten Kinderfahrdemo verkünden. Das Aktionsbündnis der Kidical Mass wird größer und größer. Unna radelt im großen Bündnis mit voran. Dieses Jahr im Mai gab es weltweit über 500 Aktionen für kinderfreundliche Straßen.

Die Vision der Kidical Mass ist, dass sich alle Kinder und Jugendlichen sicher und selbstständig mit dem Fahrrad und zu Fuß bewegen können.

Dazu brauchen wir eine Reform des Straßenverkehrsrechts. Dieses muss die Schutzbedürftigkeit von Kindern in den Mittelpunkt stellen und Vision Zero – null Verkehrstote – zum Ziel haben. Zweitens muss es die selbständige Mobilität der Kinder ermöglichen. Städte und Gemeinden müssen die Freiheit erhalten, kinder- und fahrradfreundliche Maßnahmen nicht nur an einzelnen Gefahrenstellen umzusetzen, sondern im gesamten Stadtgebiet. Das umfasst zum Beispiel:

- geschützte oder baulich getrennte, breite Radwege an Hauptverkehrsstraßen sowie geschützte Kreuzungen (nach niederländischem Vorbild)
- Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen innerorts



- Schulstraßen und Zonen ohne Autoverkehr (temporäre Kfz-Durchfahrtsverbote)
- Fahrradstraßen und Fahrrad-Zonen als flächendeckendes Netz und Grundlage für ein sicheres Schulwegenetz
- Straßen ohne Durchgangsverkehr in Wohngebieten (Beispiele: Kiezblocks Berlin, Superblocks Barcelona)

Die Kinderfahrdemo der Kidical Mass in Unna ermöglicht den Kindern eigenständige und sichere Mobilität zu erleben. Die Realität ist leider eine ganz andere: nach der aktuellen Mobilitätsbefragung wird der überwiegende Anteil der Hol- und Bringverkehre von den Eltern mit dem Auto erledigt. Und so sorgen Elterntaxis vor Schulen und Kitas dafür, dass die als nicht sicher empfundenen Wege noch unsicherer werden. Durch Elterntaxis wird das Mobilitätsverhalten schon früh auf das Auto geprägt.

Wenn Sie mit uns für kinder- und fahrradfreundliche Mobilität demonstrieren möchten, nehmen Sie an der **vierten Kidical Mass am Sonntag, den 24. September** teil.

*Monika Köpp*

Inzwischen ist es schon eine Tradition: Trotz Warnung des Wetterdienstes, es sollte regnen und stürmen, forderten etwa 30 Kinder und 50 Erwachsenen bei der 3. Unnaer Kidical Mass am 7. Mai bessere Schulradwege und Tempo 30 in den Innenstädten. Vom Rathaus führte der gut acht Kilometer lange Weg mit musikalischer Untermalung erst einmal zur Grundschule Friedrichsborn, dort konnten sich alle in einer kleinen Pause stärken. Begleitet wurde die Demonstration von ehrenamtlichen Mitarbeiter\*innen des DRK, immer bereit medizinische Hilfe zu leisten. Die Polizei sorgte einerseits

mit Polizeibus aber auch auf Pedelecs für die Sicherheit der Teilnehmer\*innen, andererseits aber auch dafür, beim Tempo auf alle Teilnehmer\*innen einzugehen. So wurde der jüngste radelnde Demonstrant auf seinem kleinen Kinderrad nach der Pause an die Spitze geholt. Nach der Devise der Langsamste gibt das Tempo vor, setzten alle den Weg fort und erreichten bei gemütlichem Tempo aber unübersehbar für die anderen Verkehrsteilnehmer\*innen das Bornekampbad. Dort wurden wir wieder mit frischen Waffeln und Getränken empfangen.

Trotz des eigentlich schlechten Wetters waren wir als Veranstalter\*innen des ADFC zufrieden mit der Beteiligung, zumal wir ohne Regentropfen und ohne Zwischenfällen die Route fahren konnten.

*Tanja Bork*

## Gut beraten auf allen Kanälen.

Das Sparkassen-Girokonto bietet nicht nur bequemes Online-Banking, sondern auch die umfassende Beratung der Sparkasse. Ganz persönlich in Ihrer Filiale oder einfach per Chat, per App oder am Telefon. Jetzt Konto eröffnen auf [www.sparkasse-unnakamen.de](http://www.sparkasse-unnakamen.de)

Weil's um mehr als Geld geht.



Sparkasse  
UnnaKamen

Weil „einfach online“  
manchmal einfach  
nicht reicht.  
Sparkassen-Girokonto

# ADFC Fahrradklima-Test 2022

Bereits seit 2012 befragt der ADFC alle zwei Jahre die Radfahrenden nach dem Fahrradklima in ihren Kommunen, also den Verhältnissen für Radfahrende, so auch 2022. Im April dieses Jahres wurden die Ergebnisse veröffentlicht. Sie lassen sich für die Kommunen im Kreis Unna sehr einfach über eine interaktive Ergebniskarte finden und als mehrseitiges PDF anzeigen und herunterladen:

<https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse#c5487>

Die Daten sind sehr anschaulich und detailliert dargestellt, zunächst in einem Kurzüberblick, dann in übersichtlichen Tabellen. Auch die Entwicklung der Ergebnisse über die Zeit ist hier in einer Grafik einfach abzulesen.

Zusammengefasst lässt sich für die Kommunen im Kreis Unna sagen: Das Fahrradklima ist nach wie vor unbefriedigend; wir liegen damit im Bundestrend. Kamen wird im aktuellen Test noch am besten bewertet und hat sich



gegenüber dem letzten Test 2020 sogar leicht verbessert (siehe unten). Bergkamen, Fröndenberg, Holzwickede, Lünten, Unna und Werne werden dagegen etwas schlechter bewertet, während Schwerte und Selm stagnieren. Bönen hat es wegen zu geringer Beteiligung leider nicht in die Wertung geschafft.

Der ADFC-Bundesverband möchte den Fahrradklima-Test methodisch überarbeiten und ruft daher Aktive, die mit dem vergangenen Fahrradklima-Test gearbeitet haben, zur Teilnahme an einer Umfrage auf:

[https://www.surveymonkey.de/r/rueckmeldung\\_fahrradklimatest](https://www.surveymonkey.de/r/rueckmeldung_fahrradklimatest)

## Kamen

Ortsgrößeklasse: 20.000-50.000 EW

### Kurzüberblick

Gesamtbewertung (Schulnote)	3,5
Rangplatz in Ortsgrößeklasse	36 von 447 Orten
Vergleich zu 2020	+ leichte Verbesserung

### Stärken und Schwächen im Städtevergleich

#### positiv

1. Spaß oder Stress
2. Fahrradförderung in letzter Zeit
3. Sicherheitsgefühl

#### negativ

1. Winterdienst auf Radwegen
2. Fahrraddiebstahl
3. Reinigung der Radwege

### Entwicklung seit 2012



Teil des Kurzüberblicks am Beispiel von Kamen



# Einmal im Leben zum Keukenhof nach Holland. Aber nachhaltig geht anders.

von Wolfgang Maas

**Meine Frau hat den grünen Daumen, und die Tulpen und Hyazinthen in unserem kleinen Garten öffnen schon nach Ostern gerade die bunten Blüten. Seit Jahren will sie mit mir nach Holland zur Tulpenblüte fahren. In diesem Jahr hatten wir Zeit und fuhren kurzentschlossen hin. Unsere Erfahrungen:**

Zum gebuchten Hotel mit Seeanleger in der Nähe des Keukenhofes fahren wir mit dem Auto. Das kräftige Regenfeld, durch das wir fahren, wusch dann aufs allerfeinste unsere hinten aufgebockten Räder, was nach dem Winter auch nötig war. Und als wir am Zielort ankamen, schien doch tatsächlich die Sonne, so dass eine erste Radtour am Nachmittag zur Erkundung der näheren Umgebung möglich wurde.

Am nächsten Morgen wollten wir im Internet einen „Zeitslot“ für den Eintritt in den berühmten Keukenhof buchen. Aber trotz miesester Wetterprognosen ist der Keukenhof ausgebucht!

Macht nix. Wir fahren auf „Gut Glück“ mit dem Fahrrad hin, wir werden ja sehen, was möglich ist. Und während der Hinfahrt kommt die Sonne auf, wir haben kräftigen Rückenwind und gondeln ganz locker durch riesige Tulpen-, Osterglocken- und Hyazinthenfelder. In allen Farben, versteht sich. Und der Hyazinthen Duft legt sich über uns und ist trotz des Windes allgegenwärtig. Was ich aber vermisse sind die Bienen bzw. Insekten generell. Für diese wie für jegliche andere Tiere sind Tulpenfelder wohl totes Land. Agrarwüste halt wie so viele Felder bei uns, nur augenblicklich sehr bunt. Alles was jetzt über viele Quadratkilometer blüht, wird im Mai abgemäht. Und im Herbst werden die Zwiebeln ausgegraben, die in die ganze Welt versendet werden. Dann sind die Felder grau in braun; bunt ist die Landschaft nur jetzt.

Aber diese Gedanken muss man wohl verdrängen, sonst kann man die Blütenmeere nicht genießen.



Am Keukenhof angekommen, finden wir den Fahrradparkplatz rund 200 m vom Eingangsbereich entfernt, da wo die hundert Busse stehen. Dahinter kommt noch der riesige PKW-Parkplatz.

Der Eingangsbereich ist von der Größe her mit dem des Westfalenstadions zu vergleichen. Es herrscht reges Kommen und Gehen, frei ist nur der Kassenbereich. Man ist ja aufgefordert, die Eintrittskarten im Internet zu buchen. Die freundliche Kassiererin lächelt, verkauft uns direkt die gewünschten Tickets mit einem Aufpreis von 2,50 € und meint, wir sollten uns mehr auf den kleinen „Nebenwegen“ aufhalten, da wären nicht so viele Leute.

Aber so ist das halt: Der wunderschön gestaltete Park ist 32 Hektar groß (45 Fußballfelder) und von altem Baumbestand und viel Wasser durchzogen.

Mehr als eine Million Besucher promenieren hier jährlich von Mitte April bis Mitte Mai und bewundern die Blumen, die aus ca. 7 Millionen Blumenzwiebeln jährlich immer wieder aufs Neue eingepflanzt werden. Die 4 Millionen Tulpen hierunter erscheinen in 100 Varianten, insgesamt erblühen 800 Blumensorten (Angaben Internet). Und alles ist wirklich aufs Schönste arrangiert.

Und wer sich über die Geschichte, die Aufzucht, die Variationen von Tulpen etc. grundsätzliches Wissen aneignen will, hat hierzu alle Möglichkeiten in einem der 4 geräumigen Themen-Hallen. Und Essen und Trinken kommen auch nicht zu kurz.

Eigentlich wollten wir uns am Nachmittag noch die schöne Stadt Leiden ansehen, dafür reichte aber die Zeit nicht mehr und der stürmische Gegenwind gab uns den Rest.



Leiden haben wir uns dann am nächsten Vormittag wieder aus dem Fahrradsattel heraus gegönnt. Die Stadt hat viel Historisches zu bieten und ist schon alleine eine Reise wert.

Unser Fazit für Blumenfreunde: Den Keukenhof muss man einmal im Leben gesehen haben, dann ist es aber auch genug.

## Inh. Eicken Schneidersmann Hotel Haus Ruhrbrücke

Ruhrstraße 20

58730 Fröndenberg/Ruhr

Telefon: 0 23 73 / 7 21 69

Telefax: 0 23 73 / 7 02 83

[www.hotel-haus-ruhrbruecke.de](http://www.hotel-haus-ruhrbruecke.de)

[info@hotel-haus-ruhrbruecke.de](mailto:info@hotel-haus-ruhrbruecke.de)

Essen vom heißen Stein  
Gesellschaftsräume  
gemütliche Hotelzimmer  
großer Biergarten  
Partyservice

Sonntagmittag

## Buffet "Omas Küche lebt"

Donnerstagabend

## Schnitzelbuffet und mehr

Nur Freitags und Samstags

## Steinzeitparty

100 g Rindersteak

100 g Schweinesteak

100 g Hähnchenbrust

vom heißen Stein

Jeden dritten Montag im Monat treffen sich um 19 Uhr die Radfreunde zum Radlerstammtisch.



# Wie finde ich das richtige E-Bike?

Die Trendsetter beim E-Bike waren die Senior\*innen. Mittlerweile fahren auch die Jüngeren und Sportler\*innen mit elektrischem Schub. Rennräder, Mountainbikes, Liegeräder und sogar Kinderräder haben einen eingebauten Rückenwind. Mit elektrischer Unterstützung können Untrainierte oder Wiedereinsteiger\*innen Kondition aufbauen. Steigungen, schotterig-sandige Wegstrecken sowie Gegenwind sind keine Spaßbremsen mehr.

## Was ist der Unterschied zwischen E-Bike, Pedelec und S-Pedelec?

E-Bikes unterstützen ihre Fahrer\*innen bis zu einem Tempo von 25 km/h, sofern sie auch in die Pedale treten. Rechtlich gehören diese Fahrzeuge zu den Fahrrädern und müssen deshalb benutzungspflichtige Radwege befahren. Nur in Deutschland werden E-Bikes auch Pedelecs (**P**edal **E**lectric **C**ycle) ge-

nannt. Allerdings hat die Bezeichnung immer wieder zu Missverständnissen geführt, weshalb der Zweirad-Industrie-Verband ihn vor ein paar Jahren durch die international übliche Bezeichnung E-Bike ersetzt hat.

Die schnellen E-Bikes (S-Pedelecs) fahren bis zu 45 km/h schnell und müssen versichert werden. Technisch und optisch unterscheiden sie sich wenig bis gar nicht von herkömmlichen E-Bikes. Man erkennt sie lediglich am Nummernschild. Die Nutzer benötigen den Führerschein Klasse AM und müssen mindestens 16 Jahre alt sein. Für S-Pedelec-Fahrer\*innen gilt die Helmpflicht. Als Kleinkrafträder müssen sie auf der Straße fahren. Radwege oder markierte Radsuren auf der Fahrbahn sind für sie verboten.

Ein wichtiges Kriterium bei der Entscheidung für ein bestimmtes E-Bike ist die Frage nach der Zugänglichkeit des Akkus. Für den Tausch oder zum Laden.



## Das passende Rad

Beim E-Bike-Kauf gelten die gleichen Vorüberlegungen wie beim normalen Fahrradkauf. Zentraler Gedanke ist der Einsatzzweck. Wer nur kurze Wege z. B. zum Einkaufen in den nächsten Markt zurücklegt, dem reicht ein E-Cityrad. Hier sitzt man bequem und aufrecht. Der Klassiker ist das Hollandrad, das es mittlerweile auch motorisiert gibt. City-bikes mit tiefem Einstieg ermöglichen ein sicheres Anfahren auch für orthopädisch Eingeschränkte.

Das E-Trekkingrad ist etwas für längere Strecken. Pendler\*innen oder Radreisende können damit viel Gepäck sicher transportieren. Das Gewicht der Radelnden ist durch eine geneigte Haltung gut auf Lenker und Sattel verteilt. Zudem eignen sich diese Räder auch für eine Fahrt über holperige Feldwege. Für die parallele Nutzung von Rad und Bahn eignen sich faltbare E-Bikes. Sie

gelten im zusammengelegten Zustand als Gepäckstück und man erspart sich ein zusätzliches Fahrradticket.

## Welchen Antrieb sollte das E-Bike haben?

Der Motor kann an drei Stellen sitzen: im Vorderrad, im Hinterrad oder am Tretlager. Die Position beeinflusst maßgeblich das Fahrverhalten. Mittlerweile ist der Mittelmotor, der am Tretlager verbaut wird, der gängigste Antrieb. Hier ist die Gewichtsverteilung optimal und das E-Bike fährt sich wie ein normales Fahrrad.

Beim Frontantrieb wird das Fahrrad vom Vorderrad gezogen. Preislich sind einfache Frontmotoren günstiger als andere und eignen sich für Kurzstrecken in der Stadt.

Heckmotoren sind im Hinterrad verbaut und kommen vor allem an sportlichen E-Bikes zum Einsatz. Das Mehr-

Falträder sind ideal, wenn Teile des Weges mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Allerdings sollte das Falten/Entfalten nicht zu anspruchsvoll sein.



gewicht am Hinterrad erhöht die Bodenhaftung im Gelände und das Hinterrad rutscht nicht so schnell weg. Bei einigen Hinterradantrieben ist auch Rekuperation möglich, man kann also beim Bremsen Strom zurückgewinnen. Hersteller wie Bosch, Shimano oder Brose sind Marktführer.

### Wie wichtig ist das Drehmoment?

Ein hohes Drehmoment ist in erster Linie für Mountainbiker\*innen interessant. Im bergigen Gelände brauchen die Räder große Kraft bei niedrigen Geschwindigkeiten. In der Ebene und im Stadtverkehr ist dies weniger bedeutsam. Mittlerweile sind viele City- und Trekkingbikes mit starken Motoren ausgestattet.

### Die Akkuleistung

Lithium-Ionen-Akkus gibt es von 200 bis 1000 Wattstunden. Je höher der Energiegehalt, umso höher ist die Reichweite. Eine grobe Daumenregel: Ein 500-Wattstunden-Akku reicht aus für circa 100 Kilometer, solange man die Unterstützungsstufe mit Bedacht wählt. Ein häufiger Fehler besonders von Neuaufsteigern ist die Nicht- oder Fehlnutzung der Gangschaltung und die dann erforderliche Kompensation durch eine Erhöhung der Unterstützungsstufe. Die Herstellerangaben zu den Reichweiten beziehen sich immer auf optimale Bedingungen. Gegenwind, Steigungen und das Fahren auf höchster Unterstützungsstufe reduzieren die Reichweite merklich. Auch bei niedrigen Temperaturen im Winter erreicht man nicht die sonst üblichen Entfernungen.

Mehr Leistung erfordert mehr Zellen im Akku und somit mehr Gewicht. Der Akku ist der größte Kostenfaktor am E-Bike, wenn man ihn austauschen muss. Ein hochwertiger Lithium-Ionen-Akku kann etwa 1.000-mal geladen werden, bevor die Aufnahmefähigkeit auf etwa 50 bis 60 Prozent sinkt.

Wer ein Rad mit integriertem Akku kauft, sollte sich unbedingt darüber informieren, wie lange die Akkus geliefert werden. Wenn das Fahrradmodell nicht mehr gebaut wird, kann es schwer werden, einen Ersatzakku zu bekommen.

### Die Probefahrt eines E-Bikes ist ein Muss

Viele Händler scheuen sich angesichts der hohen Preise, den Kunden ein E-Bike für eine längere Probefahrt zur Verfügung zu stellen. Das Kostengrundargument gilt allerdings auch für die potenziellen Kunden, denn die Katze im Sack möchte keiner kaufen. Manchmal hilft es, ein Rückgaberecht auszuhandeln.

Beim Anfahren in der Ebene sollte die Unterstützung sanft ohne großen Schub erfolgen. Das Abschalten der Unterstützung bei Tempo 25 war früher recht ruppig, bei neueren Modellen sollte dies inzwischen kaum spürbar sein. Außerdem lohnt es sich auszuprobieren, ob der kleinste Gang beim Anfahren am Berg ausreicht. Beim Bremsen sollte der Motor nicht nachschieben. Das kann besonders in Kurven gefährlich werden. Die Akkus sollen leicht herausnehmbar sein. Alle modernen E-Bikes sind mit einer Schiebehilfe ausgestattet, um es bequem eine Steigung zum Beispiel an einem Treppenaufgang hochschieben zu können.

*Werner Wülfig*

# Die neue Generation der Fahrradschlösser - I LOCK IT

## Sinnvolle Anschaffung oder technische Spielerei?

Fahrradschlösser sind ein großes Thema bei Radfahrer\*innen. Vorbei sind die Zeiten, in denen ich mein Rad mit einem kleinen Schlüssel und einem Rahmenschloss vor Diebstahl schützte. Wenn ich dann mal den Schlüssel verloren hatte, wurde das Schloss einfach umgebogen und das Problem war gelöst. Ich fahre aber nicht mehr ein Rad, das mehrere Generationen Teenager zur Schule oder ins Schwimmbad brachte. Mein Rad ist wie die meisten Räder schon von besserer Qualität.

Doch damit beginnt auch schon das Problem und die Diskussionen können abendfüllend sein. Ich habe bis vor kurzem Faltschlösser genutzt und war so weit zufrieden. In einer Halterung am Rahmen waren sie immer gut verstaut und jederzeit griffbereit. Die einzige Frage, die es zu beantworten galt: „Mit Schlüssel oder als Nummernschloss?“,

beides hat Vorteile. Doch jede\*r kennt es, Erledigungen in der Stadt und das Rad wird alle paar Minuten abgeschlossen, aufgeschlossen, ein paar Meter geschoben und wieder von vorne. Das führte schon mal dazu, dass ich vor dem Bäcker das Rad einfach stehen ließ. Frei nach: „Ich bin ja nur kurz weg und sehe das Rad ja.“, keine gute Idee. Als ich dann die Lastenkutsche zur Ausleihe bei mir beherbergte, fand ich Gefallen an dem Rahmenschloss inklusive Kette zum Anschließen. Ich begann zu recherchieren und wurde dabei auf ein Rahmenschloss von „I LOCK IT“ aufmerksam. Der Hersteller verspricht ein Öffnen und Schließen ohne Schlüssel oder Nummerncode, „Smarte Sicherheit per App“<sup>1</sup>. Das machte mich hellhörig.

<sup>1</sup> <https://ilockit.bike/>

Das Rahmenschloss



Das Einsteckseil



## Was genau steht dahinter?

Das „I LOCK IT“ wird wie jedes Rahmenschloss an den serienmäßigen Bohrungen angebracht. Um zu prüfen, ob das Schloss an das eigene Rad passt, bietet der Hersteller eine Schablone zum Download an, alternativ kann diese bestellt werden. Sollte es Probleme geben oder keine Bohrungen vorhanden sein, werden Installationsadapter angeboten, mit denen das Schloss am Rahmen befestigt werden kann. Ist dies alles geklärt, gilt es sich zu entscheiden, welches der beiden Schlösser es sein soll. Zur Auswahl stehen das „I LOCK IT+“ ohne GPS und das „I LOCK IT GPS“. Der Unterschied liegt auf der Hand. Mit dem „I LOCK IT GPS“ kann das Schloss und somit das Rad per GPS bei Diebstahl über das Smartphone geortet werden. Beide Schlösser verfügen über einen 110 dB lauten Diebstahlalarm.

Wichtig für mich war, dass ich mein Rad nicht nur abschließen sondern eben auch anschließen kann, die goldene Regel des Diebstahlschutzes. Da werden drei verschiedene Varianten angeboten: Die Einsteckkette, diese wird mit Tasche geliefert und kostet 29,90 Euro, das Einsteckkabel mit Halterung für 18 Euro und das Einsteckseil für 49 Euro. Ich habe mich für das „I LOCK IT+“ entschieden, das schlägt mit 149 Euro zu Buche, was mich erstmal hat zögern lassen, andersrum haben auch andere Schlösser ihren Preis. Zum Anschließen wählte ich das Einsteckseil, dessen Material auch eine Flex an ihre Grenzen kommen lassen soll. Entsprechende Versuche gibt es auf Youtube zu sehen.

Alle Installationsschritte vom Anbringen des Schlosses, über die Installation der App und den Öffnungs- und Schließmöglichkeiten sind ausführlich erklärt. Des Weiteren werden Erklärungsfilme zur Verfügung gestellt.

## Doch, wie schließe und öffne ich das Schloss?

Wer sich für ein „I LOCK IT“ entscheidet, kommt um die App nicht herum. Das bedeutet, wenn das Schloss bei euch angekommen ist, wird die kostenlose App auf dem Smartphone installiert und diese mit dem Schloss verbunden. Nach dem Öffnen der App verbindet sich diese über Bluetooth mit dem Schloss und mit einmal tippen wird dieses geöffnet/geschlossen. In den Einstellungen der App kann ein automatisches Öffnen/Schließen vorgenommen werden. Nähert man sich mit seinem Smartphone dem Schloss, dann öffnet es sich automatisch, bewegt man sich weg, dann schließt es. Ich habe auf dies verzichtet, da der Hersteller selber darauf hinweist, dass das Schloss bei längerem Warten vor einer Ampel sich automatisch schließen kann. Wem dies nicht zusagt, sollte darüber nachden-



ken, sich den Handsender (25 Euro) gleich mitzubestellen. Ich nutze diesen und bin sehr zufrieden mit der Handhabung. Am Schlüsselbund angebracht, kann ich mein Fahrradschloss mit einem Knopfdruck durch die Jackentasche öffnen oder verschließen. Das Einsteckseil um den Fahrradständer geschlungen, durch die Öffnung am Seilende gefädelt und in das Schloss gesteckt, wird dies beim Schließen mit verriegelt und das Rad ist sicher abgeschlossen. Sollten all diese Möglichkeiten gerade nicht verfügbar sein, so wird bei der Einrichtung des Schlosses ein 6-stelliger Farbcode durch Drücken auf die Taste am Schloss festgelegt. Mit diesem kann das Schloss dann ebenfalls geöffnet werden. Einmal auf den Taster gedrückt, verriegelt das Schloss. Ich kann mir vorstellen, dass einige aufmerksame Leser\*innen jetzt denken: „Ein Knopfdruck und das Schloss geht zu. Ich entferne mich vom Rad und an der Speiche ist Schluss, der Riegel bleibt dort hängen.“ Auch dafür wurde eine Lösung gefunden. Trifft beim Schließen der Riegel auf eine Speiche, dann bewegt sich das Schloss leicht und der Riegel wird an der Speiche vorbei geführt und das Schloss wird verriegelt.

### Mein Fazit:

Seitdem ich das Schloss habe, passiert es mir nicht mehr, dass ich „mal eben schnell“ in einen Laden husche und mein Rad unverschlossen davor stehen lasse. Auch wenn ich es da nicht angeschlossen habe, so weiß ich, dass sich, durch die Warnfunktion per App, niemand unbemerkt an meinem Rad zu schaffen machen kann. Ich hatte Anfangs Probleme mit dem Handsender. Dieser ließ sich nicht mit meiner App verbinden, war also nutzlos. Eine kurze



Ein Tipp: Wer zum Öffnen und Schließen den Handsender verwendet, sollte zwischendurch in die App schauen, dort wird der Akkustand des Schlosses angezeigt, so dass zeitig per USB C Kabel geladen werden kann. Geht der Akkustand zur Neige, dann warnt zusätzlich ein Piepton bei Nutzung.

Anfrage per Email verhalf mir zu einer schnellen Lösung und der Sender war einsatzbereit. Aber irgendwie kamen wir erst einmal nicht zusammen. Auf den Sender drücken und es geschah nichts. Das Schloss bewegte sich keinen Millimeter, also doch Handy raus und damit agieren. Letztendlich lag der Fehler nicht am Sender sondern an mir, durch meine Ungeduld drückte ich erneut den Knopf, was eben dazu führte,

Ist das Schloss verriegelt, ertönt ein 110 dB lauter Alarm, sobald das Rad bewegt/weggetragen wird, warnt ein bedeutend leiserer Voralarm. Dies wird an das Smartphone weitergeleitet, so dass ich weiß, wenn sich jemand an meinem Rad zu schaffen macht. Ich kann aus eigener Erfahrung sagen, der Alarm funktioniert gut.

dass nichts geschah. Frei nach dem Motto: Wild auf den Ampelknopf drücken, damit schneller grün wird, nutzt nichts. Braucht es auch hier einfach ein paar Sekunden und dann funktioniert alles, wie es soll. Vor dem Schließen ertönt ein kurzer Signalton, so weiß jede\*r Nutzer\*in, das Schloss wird geschlossen. Mittlerweile ist es so, dass ich mit dem Handsender in der Tasche alle Erledigungen in der Stadt verrichte und mein Rad per Knopfdruck sichere.

Ihr seht: durch meine Ungeduld konnte ich das Schloss nicht, wie auf der Website beschrieben, nutzen, trotzdem wurden alle meine Anfragen vom Kundendienst sehr schnell und geduldig beantwortet. Wer die Kosten nicht

In der Radstation ist es mir schon passiert, dass diese gut besucht war. Damit ich mein Rad in den eng aneinander stehenden Schienen überhaupt unterbringen konnte, stellte ich es rückwärts hinein. Dank des Handsenders konnte ich mein Rad überhaupt abschließen.

scheut, bekommt ein gutes Schloss der neuen Generation. Schade finde ich nur, dass für das Einsteckseil keine Halterung oder Tasche zum Anbringen angeboten wird. Ich habe mir eine genäht, mit der ich das Seil schnell griffbereit habe. Für alle Nutzer\*innen, die das nicht können, gibt es bestimmt eine entsprechende zu kaufen.

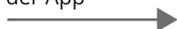
*Tanja Bork*

Automatisches Schließen während der Fahrt – Wer Angst hat, dass während der Fahrt etwas an den Knopf des Handsenders drückt und somit die Fahrt jäh unterbrochen wird, den kann ich beruhigen, das passiert nicht. Der Hersteller gibt dieses auf seiner Website an, für alle Skeptiker, mich eingeschlossen, folgendes:

Beim Fahren hatte ich den Handsender in der Hosentasche und es wurde der Knopf gedrückt. Mein Rad piepte ein paar Mal ganz aufgeregt, mein Puls schoss in die Höhe, aber mehr passierte nicht. Auch dieses Szenario wurde bedacht und gut gelöst und alle können beruhigt sein. Meinen Handsender werde ich trotzdem nicht mehr in die Hosentasche packen, sicher ist sicher.

Sollte bei der Verriegelung mal etwas schief laufen, dann ertönt ein kurzes Signal und an das Smartphone wird eine Warnung gesendet. Das passierte mir, wenn ich das Einsteckseil nicht richtig angebracht hatte oder ich nach Betätigung des Handsenders noch das Rad bewegte.

Bildschirmkopien der App



## Den Schwerlast-Anhänger selbst bauen: AleXargo, der kleine Bruder von Carla Cargo

Jugendliche bauen selbst einen Schwerlastanhänger für das Fahrrad – ein spannendes Schulprojekt auch für Nachahmer\*innen besuchte Tanja Bork. Ihr Erfahrungsbericht:



Oft sind es die kleinen Begegnungen, die einem in Erinnerung bleiben oder wie hier, Kontakte knüpfen.

Als ich mein Tourenrad nach einer Inspektion von Megabike in Massen abholen konnte, nutzte ich den Schwerlastanhänger Carla Cargo für den Transport. Mein Gespann, bestehend aus Lastenrad und Anhänger mit festgezurrtem Trekkingbike, war schon beeindruckend und rief die Mitarbeiter des Fahrradgeschäftes aus dem Verkauf vor die Werkstatt. So erfuhr ich von der Alexanderschule in Osnabrück Wallenhorst. In dieser bauen Schüler\*innen Schwerlastanhänger nach dem Bauplan von Carla Cargo.

Mein Interesse war geweckt und der Kontakt schnell hergestellt. Nach einem Telefonat mit dem Techniklehrer Christian Kahlmeier (Krischan), der das Projekt ins Leben gerufen hat, war klar: Das schaue ich mir an. Der „Frei-Day“ ist der Tag an dem in der Osnabrücker Schulwerkstatt Mathe- und Technikunterricht gelebt wird, so dass wir den 12. Mai 2023 als Besuchstag ins Auge fassten.

Ich kam gegen 9 Uhr an der Schule an und musste nur den Geräuschen emsig arbeitender Schüler\*innen folgen, um die Werkstatt zu finden. Ein Blick und ich bekam einen ersten Eindruck von der Größe des Projektes und es drängte

sich die Frage auf: „Wie kommt jemand auf die Idee?“

Die Initiatoren berichteten: Es fing alles mit Corona an. Die Schulen Deutschlands im Lockdown, der Unterricht per Arbeitsaufträgen zu Hause. Was macht dann ein Techniklehrer, der seinen Schüler\*innen keine Aufträge ins heimische Wohnzimmer aufgeben kann? Er bereitet Unterricht, in diesem Fall ein Projekt, vor. Zu Hause in der Werkstatt wurde gemessen, gefeilt und geschweißt und das Ergebnis konnte sich sehen lassen, ein Schwerlastanhänger für das Fahrrad, so ausgerichtet, dass auch Jugendliche diesen bauen können. Auf der Ladefläche 605 x 1205 mm finden drei Euroboxen Platz, aufgestapelt bis zu insgesamt neun Boxen. So können 120 kg mit dem Hänger gezogen werden. Die Trommel-Auffahrbremse sorgt dafür, dass die Fahrer\*innen beim abrupten Bremsen keinen „Schubs“ bekommen.

Da dieses Projekt dann aber doch den Rahmen einer schultypischen Arbeitsgemeinschaft (AG) sprengt, ist die Schüler\*innenfirma namens Alexargo (sprich: AlexCargo, das C steckt im großen X1) ins Leben gerufen worden. Sie ist Teil des fünfjährigen Modellprojektes Zukunftsschule Niedersachsen mit zahlreichen Arbeitsgemeinschaften, die etliche Interessensgebiete abdecken, so dass für alle Schüler\*innen etwas dabei ist.

Neben dem Frei-Day, an dem sieben Schüler\*innen der Alexanderschule aus den Jahrgangsstufen 6-10 arbeiten, findet mittwochs eine zweistündige Lastenanhänger-AG statt, in dieser arbeiten vier Schüler\*innen aus den Jahrgangsstufen 6, 8, 9 und 10. Wer sich

die Werkstatt und den Materialraum anschaut, erkennt schnell, hier ist jemand mit Herzblut bei der Sache. Als Ziel der Firma sollen in den fünf Jahren des Modellzeitraums 100 Anhänger gebaut werden. Da Krischan überzeugt von seinem Projekt und seinen Schüler\*innen ist, fing er an zu sich umzuhören, telefonierte, recherchierte im Netz, bis er von einem Sanitätshaus alle rückläufigen Rollstuhlräder mit Trommelbremse bekam, von SES – Sandmann aus Hagen, einem „Spezialisten für Komponenten rund ums Fahrrad“, stammen die Felgen.

Die Schüler\*innenfirma wird nicht nur mit Material unterstützt, auch mit technischem Know How. So vermittelte Maria Stuckenberg, Ehrenamtsbeauftragte für Bramsche, zum Beispiel Florian Oelschig an die Alexanderschule. Der gelernte Maschineningenieur, der eigentlich aus der Automobilbranche kommt, ist jeden Frei-Day dabei, um den Schüler\*innen unter die Arme zu greifen, damit 100 Anhänger nach fünf Jahren dafür sorgen, weniger Autos als

Die nächsten Anhänger



Transportmittel nutzen zu müssen. Bei meinem Besuch konnte ich erleben, wie der Rentner, der gerne ein soziales Projekt unterstützen wollte, mit großer Geduld und viel Sachverstand – gewonnen im In- und Ausland – den Schülern bei kniffligen Arbeitsschritten half.

Alfred, der beste Freund von Krischan, ist Mitglied im Human Powered Vehicles, kurz HPV. Der Vorsitzende des Vereins, Dieter Hannemann, hat die Anstellung Alfreds als externen Mitarbeiter in der Schüler\*innen-Firma ermöglicht. Alfred hat mit Krischan von Beginn an der Umsetzung der Idee gearbeitet. „Ohne Alfred gäbe es keinen Lastenanhänger“, so Krischan.

Das Ergebnis kann sich auf jeden Fall sehen lassen, ein solider Anhänger! Wer möchte kann einen Motor mit Akku ebenso nachrüsten wie eine Beleuchtung. Ich durfte einen fertigen Hänger durch den Flur schieben und konnte mich davon überzeugen, dass dies mit einem Finger möglich ist, auch das Drehen um 360° auf der Stelle macht ihn zu einem sehr wendigen Gefährt. Ich verliebte mich auf der Stelle in Alexargo.

Ich hatte an dem Freitag viel Zeit, mir die Werkstatt genau anzuschauen und vor allem mir die einzelnen Arbeitsschritte erklären zu lassen. So haben die Rollstuhlräder zwar die benötigte

Als die ersten 100 gekauften Felgen abgeholt werden konnten, schwang Krischan sich auf sein Biobike, den Hänger im Schlepptau und radelte die gut 100 km nach Hagen.

Leider musste er feststellen, dass der Haarstrang schweißtreibenden Anstiege hat. Zum Glück lebt Verwandtschaft dort und der „Ausflug“ wurde mit einem Besuch verbunden. Seine Frau „rettete“ ihn und nahm ihn mitsamt Rad, Hänger und 100 Felgen zurück nach Osnabrück. Wenn das kein Einsatz ist!

Trommelbremse, sie sind aber zu groß. Das bedeutet, alle Speichen von 24“ auf 20“ zu kürzen und wir wissen alle, wie viele Speichen ein Rad hat. Die Edelstahlrahmen werden ebenfalls in der Schule vorbereitet. Alles muss genauestens gemessen und zugeschnitten werden, damit am Ende wirklich die drei Euroboxen auf dem Hänger Platz finden. Nach dem Entgraten, dem Feilen der scharfkantigen Schnittstellen, wird der Rahmen geheftet, dabei werden Schweißpunkte gesetzt, die den Rahmen zusammenhalten, bis die endgültige Schweißnaht die benötigte Stabilität gewährt.

Ich habe in der Werkstatt nicht nur staunend und fotografierend im Weg

**Kleiner Einsatz,  
große Freude.**

**Morgen kann kommen.**

Wir machen den Weg frei.

[dovoba.de/gewinnsparen](https://dovoba.de/gewinnsparen)



**Volksbank  
Unna**



gestanden. Ich habe geholfen, einen Bremszug durch einen fertig geschweißten Rahmen zu ziehen. Entsprechende Öffnungen an der Deichsel und der Achse sind vorhanden, die Schwierigkeit besteht allerdings darin, den Bowdenzug (Bremszug) durch den Übergang Deichsel – Rahmen zu bekommen. Damit der Hänger auch die 120 kg ziehen kann, ist an der Stelle eine Edelstahlplatte mit einem vorgebohrten Loch eingefügt und genau dadurch muss der Bowdenzug gefädelt werden. Leider sieht man von außen nicht, was innen passiert. Das Ganze ist also eine Versuch- und Irrtum-Geduldsprobe. Ein Schüler und ich wechselten uns immer ab und brauchten etwa 20 Minuten, bis ich es endlich schaffte, das Geduldsspiel zu beenden. Ein anderer Schüler, der ebenfalls versuchte, einen Bremszug zu legen, fragte, warum der Zug nicht vor dem Schweißen eingezogen wird, was bedeutend einfacher ginge. Die Antwort ließ nicht lange auf sich warten, die Hitze beim Schweißen würde den Zug



Die Werkstatt

beschädigen. Das leuchtet ein, also den nächsten Zug nehmen und wieder mit viel Geduld und Fingerspitzengefühl an die Arbeit.

Ich weiß, welche Frage jetzt durch die Köpfe der Leser\*innen geistert: „Wie teuer ist Alexargo?“, und „Wo kann ich ihn kaufen?“ Aber trotz der anvisierten 100 Anhänger in fünf Jahren geht es Krischan und Alfred darum zu zeigen, dass mit dem Bauplan, Spaß an der Sache und einer kleinen Werkstatt der Anhänger nachgebaut werden kann. Ihnen liegt am Herzen „Nachahmer“ zu finden, die sich als Einzelperson, in einem Projekt oder Arbeitsgemeinschaft trauen, für ihren Ort Anhänger zu bauen und so diesen publik zu machen. Wer Fragen hat, kann gerne über [info@alexargo.de](mailto:info@alexargo.de) Krischan kontaktieren.

In diesem Sinne, ab in die Werkstatt! Nehmt euch Béla, einen Freund von Krischan aus Rostock, zum Vorbild, dieser hat sich im Alter von 16 Jahren seinen Alexargo gebaut.

Da die gebrauchten Trommelbremsen nicht mehr die volle Bremsleistung erbringen, müssen diese geschliffen werden. Um das mit einem Handgriff hinzubekommen, hat ein Freund von Krischan, Béla aus Rostock, der Schüler\*innenfirma eine Einschleifhilfe zur Verfügung gestellt. Diese um die Bremse gelegt, ein wenig zusammengedrückt und einmal gedreht, sorgt wieder für 100% Bremsleistung. Die zukünftigen Nutzer\*innen danken dafür.



# Leicht und agil: Diät ist Trend bei den neuen Bikes



Peter Büttner, Pressesprecher des Kamener Rathauses, flitzt mit einem 18 Kilo leichten Canyon „Commuter“-E-Bike vom heimischen Unna zum Dienst. Oliver Kolb, Jurist der Unnaer Stadtwerke, ist von seinem Power-E-Bike auf ein 19,5 Kilogramm leichtes „Urban Five“ von Riese und Müller umgestiegen. Hermann Strahl, Urgestein des Unnaer ADFC, hat sich als E-Bike-Einsteiger gleich ein I:SY-Cityrad gegönnt. Und Stefan Rose, Betriebsleiter der Radstationen im Kreis Unna, fährt ein systematisch auf neun Kilo abgemagertes Conway Mountainbike. Diät ist der aktuelle Trend bei Fahrrädern. Sogar Discounter wie Lidl bieten „Urban“-Räder mit elektrischer Unterstützung an.

Während die Radbranche und insbesondere die elektrounterstützten Zweiräder jahrelang mit immer mehr Kraft und Akkuleistung protzten, geht es jetzt

wieder in die andere Richtung. „Leicht und agil“, so beschreibt Peter Büttner seine Wünsche, die beim Neukauf des Canyon entscheidend waren. Der begeisterte Ganzjahresradler hat ohnehin noch ein Trekkingrad, Mountainbike und Rennrad im Keller stehen. Da sollte der Flitzer zum und für den Dienst kein Langstreckenschwergewicht, sondern ein flottes Gefährt sein, das auch malleicht zu tragen ist. Schick zudem. Dem Commuter sieht mensch die E-Unterstützung nicht an: Der kleine Fazua-Motor ist in der Tretnabe versteckt, der 250 Wh-Akku im Unterrohr verborgen. „Nur“ 40 bis 45 Kilometer Reichweite mit einer Ladung – für den Öffentlichkeitsarbeiter kein Problem. Das reicht für Arbeitsweg und Dienstfahrten.

Gleiche Kunden vom Stadtwerke-Juristen, der auch noch Rennräder und Mountainbike besitzt. Das flotte Riese

und Müller, ebenfalls optisch eher Bio-bike, bietet 60 Nm vom Fazua ,Drehmoment und mit 430 Wh Akku genügend Unterstützung für 80 bis 100 Kilometer. Die Vorgängerin vom gleichen Hersteller pritzte mit dem Bosch Performance Line CX-Motor und 625 Wh-E-Speicher, „die brauche ich für meine Touren nicht“. Vor allem: Das Rad wog fast 30 Kilo.



Leichtes Riese & Müller-Pedelec wird vorgestellt

Kräftig abspecken, das war jetzt auch ein Trendthema bei der großen Eurobike-Messe in Frankfurt. „Hello Future“ leuchtete als Motto hinter den Neuheiten. Und da fielen neben eine Fülle von E-Cargo-Rädern gerade die Leichtgewichte auf. Branchenprimus Bosch punktete in den vergangenen Jahren vor allem mit Kraftsteigerung bei Motoren und Akkuleistung sowie immer ausgefeilterer Elektronik. Die Schwaben zeigten jetzt in Frankfurt neben einem ABS-System ganz vorne ihren Performance-Line-SX-Motor, bei dessen Entwicklung die Gewichtsreduzierung ganz oben im Lastenheft stand. Lediglich vier Kilo Systemgewicht – inklusive 400 Wh-Akku und Steuerung – und ein verhältnismäßig geringes Drehmoment von 55 Nm senken das Radgewicht deutlich unter 20 Kilo. Der kleine

Bosch fand dann sofort vom Mountainbike, E-Gravelbike bis hin zum I:SY-City-Flitzer Verwendung bei den Messeneuheiten. Wir konnten den neuen Mini-Bosch auf der Eurobike sowohl mit einem I:SY als auch in einem Mountainbike testen. Und: Wow – mit einer mechanischen Leistung von satten 600 Watt schiebt der kleine kraftvoll auch über Steigungsstrecken. Neben dem schon bekannten eMTB-Modus, der die E-Unterstützung über die Kraft am Pedal regelt, gibt es zusätzlich jetzt noch den Sprint-Modus als flexible Automatik. Dieser regelt die Kraftunterstützung über die Trittfrequenz. Das kleine Powerpaket ist leiser als der große CX-Bruder und der Tretwiderstand oberhalb der 25 km/h ist noch weiter reduziert.



Bosch Performance-Line-SX-Motor

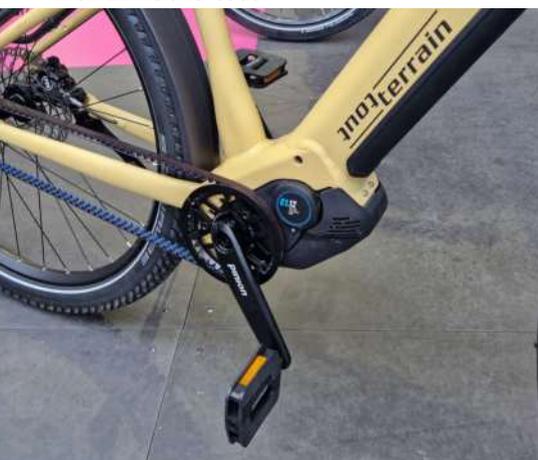
Eine spektakuläre Neuheit präsentierte das bisher schon für ausgefeilte Highend-Schaltungen bekannte Unternehmen Pinion auf der Eurobike. Nach fünfjähriger Entwicklung präsentierte die Firma zweier ehemaliger Porsche-Ingenieure eine Getriebe-Motor-Einheit für E-Bikes und S-Pedelecs. Das kompakte Bauteil ist ähnlich dimensioniert wie ein herkömmlicher Mittelmotor, integriert aber das Schaltgetriebe, das mit neun oder zwölf Gängen angeboten wird. In Kombination mit einem Rie-



Pinion-MGU-Mission-on-e-Motor-Gearbox-Unit

menantrieb verspricht Pinion ein wartungsarmes Kraftpaket – erst nach 10.000 Kilometer sei ein Ölwechsel fällig. Was Gravel- wie Mountainbike-Hersteller offensichtlich sofort überzeugte: Mit 85 Nm Drehmoment spielt der kombinierte Antrieb bei den Leistungsdaten vorne mit. Bis zu 160 Nm Drehmoment pumpt die Einheit in den unteren Gängen ans von Schalteinheiten entlastete Hinterrad. „Schalten unter Last und in jeder Situation“ verspricht der Hersteller, was die Testfahrt im Messe-Parcours bestätigte. Die elektronische

Pinion-Einheit verbaut



Schaltung bietet vier Unterstützungsstufen: „ECO“ ist auf maximale Reichweite ausgelegt, während „FLY“ die enorme Kraft des Systems jederzeit voll abrufen. Die Stufen „FLOW“ und „FLEX“ sind hingegen adaptive Fahrmodi, die progressiv ausgelegt sind und den Grad der Unterstützung an jede Fahrsituation und das jeweilige Terrain anpassen. Eine feinfühligere Anfahrhilfe und ein Extra-Boost auf Tastendruck ergänzen das Paket. Alle Modi sind in der firmeneigenen Control App wie bei Bosch auch auf die eigenen Vorlieben einstellbar.

Gewichtsklassen spielen offensichtlich auch bei den Lastenrädern eine immer deutlichere Rolle. Während im gewerblichen Bereich immer hubstärkere Schwerlast-Cargos angeboten werden, die notfalls auch Europaletten wuchten, ist bei den Alltags-Cargos auch die leichtere Version im Kommen. Schon bei der Cargobike-Roadshow in Kamen zog das flotte „Muli“ mit seinem Faltkorb die Blicke auf sich. Bei der Eurobike waren es insbesondere zahlreiche Modelle der „Long Tail“-Räder, die auf dem verlängerten Hinterbau sowohl Lasten wie zwei Kinder wendig befördern. Sowohl I:SY, Tern wie auch Riese und Müller präsentierten entsprechende Modelle – auch mit Motoren und Schaltungen in großer Auswahl. Das Riese und Müller Multi tinker etwa ist mit 20-Zoll-Rädern und verhältnismäßig kurzem Radstand wendiger als ein klassisches Lastenrad, nimmt geparkt wenig Raum ein, bietet aber trotzdem Platz für zwei Kinder und Einkäufe auf Heck- und Frontgepäckträger. Dank des verstellbaren Vorbaus und der ausziehbaren Sattelstütze kann das Mini-Cargobike schnell an ver-

schiedene Körpergrößen zwischen 1,4 und zwei Meter angepasst werden, was den Nutzerkreis erweitert.



Kurzcargobikes vorgestellt bei der Cargo-bike-Roadshow in Kamen 2023

Wer mal vor einem Carbobike-Kauf oder Leasing das für die eigenen Ansprüche passende Modell testen will: Unter

<https://adfc-kreis-unna.de/ausleihe/> bieten wir kostenlos eine große Auswahl von Modellen zur Testfahrt für Tage oder Wochenenden.

Dass kompakte City-Bikes nicht nur für die kleine Einkaufstour, sondern auch für längere Urlaubsfahrten taugen, das erfahren erfahrene Tourenradler wie etwa Hermann Strahl gerade jetzt. Der ADFC-Mitgründer hat sich beim Umstieg vom Stevens-Trekkingrad auf E-Bike bewusst für ein I:SY mit 20 Zoll-Rädern entschieden. Der Autor selbst kurvt seit sechs Jahren auch mit einem I:SY durch Unna und die Region, ebenso durch Mecklenburg-Vorpommern, Franken, Baden-Württemberg, die Provence, den französischen Périgord oder bald die Bretagne. Die Kom-



I:SY on Tour

pakträder punkten beim Einladen in den Zug, in den Bus sowie auf den Radträger. Sie sind wendig, flott und mit dem 500 Wh-Akku immer gut für eine Reichweite über 100 Kilometer.

Wer noch individuelle Raddiät-Tipps sucht, kann sich auch bei dem Leiter der Radstationen, Stefan Rose, herstellerübergreifend beraten lassen. Der Zweirad-Mechanikermeister hat sein Mountainbike vom Carbonrahmen, Schaltung, Bremsscheiben bis hin zum Reifen ohne Schlauch (tubeless spart 100 Gramm pro Rad) auf unter neun Kilo abgemagert (Foto Seite 36). Ziel: Den Ruhrtalradweg über 240 Kilometer in weniger als zwei Tagen zu fahren.

Zusammengefasst: Die Auswahl an Rädern wächst ständig. Vor einer Kaufentscheidung sollte frau und mann sorgfältig prüfen, für welche Zwecke das neue Rad dienen soll, welche Ansprüche und auch welches Budget die Entscheidung bestimmen. Beratung zum Thema gibt es in allen Ortsgruppen. Die Termine und Ansprechpartner\*innen finden alle Interessierten unter <https://kreis-unna.adfc.de/adfc-kreis-unna>.

*Günther Klumpp*

DIENSTAG - FREITAG:  
9.00 - 18.30 UHR

SAMSTAG:  
9.00 - 14.00 UHR

# MEGABIKE

IHR

**FAHRRADSPEZIALIST  
IN UNNA-MASSEN**



MASSENER HELLWEG 23 RÄDER&SERVICE HOTLINE:  
59427 UNNA 02303/51948

**E-BIKE TESTCENTER  
FAHRRAD LEASING**



INFO@MEGABIKE-UNNA.DE - WWW.MEGABIKE.DE

# Mein Fahrrad: Flott als Tandem auf Tour



**D**ie Idee entstand im Sommerurlaub 2020 in St. Peter Ording. Die Ausleihe eines Tandems könnte sehr interessant sein. Leider ließ sich die Idee nicht umsetzen. Im Ort gab es nur zwei Tandems zur Ausleihe; eins war defekt und das andere über unseren Urlaub hinausvermietet.

Die Idee geriet (für mich) in Vergessenheit bis zu meinem Geburtstag im nachfolgenden Jahr. Ich bekam von meiner Familie einen Brief, den ich entzählen musste. Die Lösung war, dass ich ein Tandem geschenkt bekam, allerdings zunächst nur in Form eines Gutscheins. Mein Sohn hatte sich bereits bei den umliegenden Fahrradhändlern erkundigt, ob sie Tandems verkaufen, aber überall bis auf einen Händler Ab-

sagen erhalten. Bei diesem Händler hätte ich ein Tandem per Katalog bestellen und kaufen können – Rückgabe ausgeschlossen. Angeboten wurden nur Tandems einer bekannten Schweizer Firma mit einem abschreckenden Einstiegspreis, aber dafür hätte ich ja dann auch gute Schweizer Qualität – soviel zur fachlichen Beratung.

Nun machte ich mich im Internet auf die Suche nach einem Tandem, das man gut transportieren kann, um nicht nur auf das nahe Wohnumfeld festgelegt zu sein. Eine holländische Firma bot klappbare Tandems an, die man auf dem Heckträger transportieren kann. Eine Probefahrt wäre aber erst dank der ganzen Probleme durch Corona 2022 möglich gewesen. Ich hatte die

## Tandem

Hoffnung auf die baldige Einlösung des Familiengutscheins schon weitgehend aufgegeben als ich im Juli 2021 auf die Internetseite der Berliner Manufaktur Pedalpower stieß, die Tandems anbietet, die in der Mitte teilbar und somit gut zu transportieren sind. Pedalpower hat in jedem Bundesland einen Stützpunkthändler. Für NRW ist es die Firma Pedalwirbel in Bochum. Mit einem Anruf dort erfuhr ich, dass drei verschiedene Tandems zur Probefahrt bereitstanden. Ich habe natürlich sofort einen Beratungstermin vereinbart.

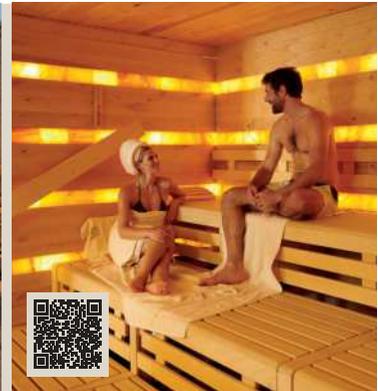
Bei dem Beratungsgespräch wurden durch den Geschäftsführer Horst Haeske zunächst einmal grundlegende Informationen zu meinen Wünschen eingeholt. Danach machte ich im Geschäft eine Sitzprobe auf den verschiedenen Tandems. Das Fahrzeug, das mir



am meisten zusagte, stellte Herr Haeske dann nach draußen und ich konnte es allein ausprobieren. Anschließend fuhr er ein Stück mit mir (Erklärung: „damit Sie wissen wie Ihre Frau sich fühlt, wenn sie hinten sitzt“). Es fühlt sich schon sehr anders an, wenn man



**SPORTLICH UND ENTSPANNT  
DURCH DAS JAHR.**



Ob Bahnen schwimmen um sich fit zu halten oder die Muskeln nach einer Trainingseinheit zu entspannen. Das Solebad Werne bietet allen sportlich Aktiven Erholung und Regeneration in der Sole ganzjährig unter freiem Himmel.



**6 % SOLE –  
100 % ENTSPANNUNG**

sich absolut auf den Vordermann verlassen muss. Hier löste sich auch dann das Rätsel, wie man mit dem Tandem losfährt. Der Vordermann hält das Tandem, der Hintermann steigt wie beim Motorrad auf und setzt die Füße auf die Pedalen. Dann treten beide in die Pedalen und fahren los. Im dritten Durchgang sollte ich fahren, wobei Herr Haeske hinten saß – ich fand das von ihm sehr mutig. Danach sind wir zu einem großen Parkplatz in der Nähe gefahren, um Kurvenfahren auszuprobieren, erst ich allein, dann mit Herrn Haeske als Hintermann. Derjenige der vorn sitzt ist übrigens im offiziellen Sprachgebrauch der Käptrn, der Hintermann ist der Stoker (kommt aus dem englischen – der Heizer). Nach ca 1 ½ Stunden war die Beratung zu Ende und ich habe dann den Kaufvertrag unterschrieben (Tandem mit tiefem Einstieg, teilbar, Rohloff-Nabenschaltung, kein Motor). Es war übrigens die beste Beratung im Rahmen eines Fahrradkaufs die ich je hatte.

Bereits im November wurde das Tandem ausgeliefert und in Bochum für mich und meine Frau (Sattel und Lenker) eingestellt.

Zu Hause bin ich erst einmal ein paar Wege allein gefahren um mich mit Schaltung, Bremsen und der Länge des Tandems vertraut zu machen. Dann kam der spannende Teil – wer traut sich mit mir zu fahren? Schnell kristallisierte sich heraus, dass meine Tochter die Mutigste war. Schon in den vorangegangenen Jahren war sie eine hervorragende Sozia auf dem Motorroller und hatte Spaß daran, mit mir zu fahren. Die ersten noch unsicheren Übungsfahrten mit dem Tandem auf Wegen ohne Autoverkehr haben sie nicht abgeschreckt.



Wir wurden recht schnell ein gutes Team und konnten bald entspannt durch die Stadt zur Eisdielen fahren. Wichtig war und ist immer noch eine gute Kommunikation zwischen „Käptrn“ und „Stoker“, damit beiden das Fahren Spaß macht. Auf ebener Strecke können wir, wenn wir wollen, unsere „motorisierten“ Mitfahrer\*innen mit ihren Pedelecs locker abhängen.

Vor unserem Sommerurlaub an der französischen Kanalküste haben wir unser Training noch etwas intensiviert, um uns sicher dort im Autoverkehr bewegen zu können. Tandems sind wohl eine Seltenheit im Straßenbild. So wurden wir oft angehalten und von Passanten angesprochen. Besonders interessant war, wie denn dieses lange Gefährt von uns transportiert worden war. So wurde ich immer sicherer darin den Fragenden auch auf französisch zu erklären, wie man das Tandem teilen kann.

Ich wünsche mir noch viele schöne Touren mit meiner Teampartnerin.

*Horst Flechsig*

# Impressum

## Herausgeber:

ADFC Kreisverband Unna  
Preußenstraße 90c  
44536 Lünen

## Kernredaktion:

Dr. Andreas Abels, Gerd Asselborn,  
Günther Klumpp, Tanja Bork, Werner  
Wülfing V.i.S.d.P.

FahrRad@adfc-kreis-unna.de

**Layout, Satz:** Andreas Abels

**Lektorat:** Günther Klumpp

**Anzeigen:** Tanja Bork, Gerd Asselborn

**Internet:** www.adfc-fahrrad.de

**Auflage:** 5000

An dieser Ausgabe wirkten außerdem mit:  
Horst Flechsig, Simone Halve, Monika Köpp,  
Wolfgang Maas

## Bildnachweis:

Titelbild: © Andreas Abels  
S. 3 links: © www.brose-ebike.com | pd-f  
S. 4, 5, 8 links, 9, 13: © Pixabay  
S. 6: © Stadtarchiv Bielefeld  
S. 16: © Bundesumweltamt  
S. 17: © Kreis Unna  
S. 20: © ADFC Bundesverband  
S. 24, 25: © www.flyer-bikes.com | pd-f  
S. 37 rechts: © Bosch  
S. 38 oben: © Pinion  
S. 46: © Delius-Klasing-Verlag  
S. 47: © Droste-Verlag

Ein Klick direkt zur Beitrittserklärung



Jetzt Mitglied beim ADFC werden:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Geburtsjahr

Telefon (freiwillig)

E-Mail (freiwillig)

### Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Ich erteile dem ADFC ein SEPA-Lastschriftmandat bis auf Widerruf:  
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847 | Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit  
Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto  
gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit  
vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen.  
Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber\*in

IBAN

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Ja, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos  
die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe  
www.adfc.de/vorteile.

### Einzelmitglied (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (66 €)  23-26 Jahre (33 €)

Jugendmitglied 7-22 Jahre (16 €)  
Mein\*e Erziehungsberechtigte\*r ist mit meinem ADFC-Beitritt  
einverstanden.

Name des\*der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

### Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (78 €)  23-26 Jahre (33 €)

Zusätzliche jährliche Spende: .....€

BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen)

Datum, Unterschrift (bei Jugendmitgliedern unter 18 Jahren des\*der Erziehungsberechtigten)

Bitte einsenden an ADFC e. V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen oder per Fax an 0421 3462950 oder per  
E-Mail an mitglieder@adfc.de. Sie können auch online Mitglied werden unter:  
www.adfc.de/mitglied-werden. Dort finden Sie auch den Link zu unserer Datenschutzerklärung.



## Rudis Ritzel Rätsel



Liebe Ritzel-Rätsel-Rater!

Kinder lieben schnelles Fahren mit abrupten Vollbremsungen. Gut, um das eigene Rad zu beherrschen zu lernen und sich so auf die Stuntman-Karriere vorzubereiten. Erwachsene treibt das Fahrverhalten der kleinen Wilden Tränen in die Augen, die bis auf die Karkasse durchgebremsten Reifen bringen die Ebbe ins Portemonnaie. Um Geld zu sparen, sollten Eltern nicht den „genialen“ Reparaturvorschlägen folgen, die uns unser Leser Lothar Wolf dankenswerterweise zugesandt

hat. Solche Flickschusterei kann junge Leben schnell beenden, zumal sich die Reifen nur bei Demontage der Bremsklötze drehen und der Dynamo unbenutzbar wird. Rudi rät den zukünftigen Fahrrad-Stuntmen und -women



zur sanft eingesetzten Stotterbremse, die das Rad nicht nur schneller zum Stehen bringt, sondern auch noch coole Tricks ermöglicht.

Schaut Euch mein Bild genau an. In welchem der drei Kreisausschnitte ist kein Fehler versteckt?

### Auflösung des letzten Ritzel-Rätsels:

Im Ausschnitt B war kein Fehler versteckt. Gewonnen hat Anja Surholt aus Selm.  
Herzlichen Glückwunsch!

Schickt eure Lösung an:  
ADFC Kreis Unna  
Umweltberatungszentrum  
Rathausplatz 21, 59423 Unna

Oder schickt eine E-Mail an  
[ritzelraetsel@adfc-kreis-unna.de](mailto:ritzelraetsel@adfc-kreis-unna.de)

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir das Buch „Westfalen Radeln für die Seele auf Pilgerwegen „Radeln für die Seele“ von Helmut Papenberg (siehe Seite 47).

Euer  
*Rudi :-)*

## „Bikefitting“ Von Kopf bis Fuß richtig eingestellt

*Buchtipps*

Die optimale Anpassung von Mensch und Fahrrad - das ist „Bikefitting“ - eine faszinierende und lohnende Aufgabe. Jede\*r passionierte Radfahrer\*in, die schon einmal auf der Suche nach einem passenden Sattel gewesen ist, weiß, wovon die Rede ist. Daniel Hechenblaickner – Radrennfahrer, Physiotherapeut und Triathlon-Trainer – stellt in seinem schlicht „Bikefitting“ betitelten Buch dieses Thema in allen Facetten dar, ja er hat eigentlich ein Buch übers Radfahren überhaupt geschrieben:

Vorge stellt werden Fahrradtypen, Radkomponenten und wichtige Radbekleidungssteile; eingeführt wird in die anatomischen und biomechanischen Grundlagen des Radfahrens, um dann in einem Hauptteil auf die Schnittstellen zwischen Mensch und Maschine, – die Pedale, den Sattel, den Lenker und ihre Auswahl und Einstellung ein zu gehen. Die Darstellung von gesundheitlichen Problemen beim Radfahren, wie man ihnen vorbeugt und Trainingstipps schlie-

ßen das Buch ab. Die Fülle der Informationen und Hinweise machen „Bikefitting“ zu einer Fundgrube guter Ideen, die ein persönlichen Bikefitting-Prozess anregen, und zu mehr Spass und Wohlbefinden auf dem Rad beitragen können. Eine lohnenswerte Lektüre!

*Gerd Asselborn*



Daniel Hechenblaickner:

**Bikefitting**

Delius Klasing Verlag,

ISBN: 978-3-667-12220-9

29,90 €, 160 S., 1. Aufl. 2021

## Radeln für die Seele: auf Pilgerwegen durch Westfalen

Auf mittlerweile 44 Bände ist die beliebte „Radeln für die Seele“-Reihe des Droste-Verlags mittlerweile angewachsen. Der neueste Band wird dem Motto der Serie in besonderer Weise gerecht:

Beschrieben werden fünf Radtouren, die alten Pilgerwegen (und historischen Handelsrouten) in Westfalen folgen. Sie bieten viele Möglichkeiten, sich vom Alltag zu lösen, in die bewegte Vergangenheit unserer westfälischen Heimat einzutauchen und sie in ihrer europäischen Verbundenheit zu erleben: Jede Jakobsmuschel am Weg lässt eine Ahnung vom großen Ziel vieler Pilgerreisen – Santiago de Compostela – aufkommen.

Der Autor dieses anregenden Buches ist Helmut Papenberg, der vielen „FahrRad“-Leser\*innen als meinungsstarker ADFC-Aktivist aus Unna bekannt sein dürfte. In seinem Radführer zeigt er sich als kenntnisreicher und sorgfältiger Führer durch die Vielfalt seiner Heimatregion: Auf fünf mehrtägigen Touren durchquert man den Teutoburger Wald, erklimmt die Höhen des Sauerlandes und wird entlang von Flüssen durch Westfalen bis ins Ruhrgebiet und an den Rhein geführt. Der Autor erweist sich auch als versierter Fotograf: Auf zahlreichen Aufnahmen bringt er dem Betrachter die durchfahrenen Landschaften und Orte so nahe, dass man vorsorglich schon mal in den Kalender schaut, ob nicht die eine oder andere Tour noch hineinpasst.

Sehr hilfreich sind auch die „Alles auf einen Blick“ Kästen im Text mit Anfahrts-, Gastro- und Kulturtipps und die Möglichkeit, sich über die Verlagsseite von Droste die GPS Daten zu jeder Tour herunterzuladen. Helmut Papenberg ist mit dem neuesten Band von „Radeln für die Seele“ ein sehr ansprechender Radtourenführer gelungen, der gerade in unserer Region viel Interesse finden dürfte.

*Gerd Asselborn*



Helmut Papenberg:  
**Westfalen - Pilgerwege. Radeln für die Seele**, Droste-Verlag,  
ISBN 978-3-7700-2428-5  
192 S., 18 €, 1. Aufl. 2023

# VERHOFFT VIELSEITIG

RADFAHREN IM KREIS UNNA.

## Seseke Radweg. Kamen

Eine von vielen Strecken im  
fahrradfreundlichen Kreis Unna.

Unterwegs zwischen Ruhr und Lippe  
Touren, Tipps und Infos finden Sie unter  
[www.kreis-unna.de/radfahren](http://www.kreis-unna.de/radfahren)