

**Tour**

# TOUR



**RADSPORT IM WINTER  
DRINNEN &  
DRAUSSEN!**



Das eine tun und das andere nicht lassen: Radfahren im Winter ist immer weniger eine Frage von Entweder-oder, sondern ein Sowohl-als-auch – drinnen auf der Rolle und draußen auf dem Rad lässt sich das Beste aus beiden Welten verbinden, um fit und ohne Winter-Blues durch die dunkle Jahreszeit zu kommen

## INHALT

---

### ESSAY

Der Winter als schönste  
Radsportjahreszeit

**SEITE 22**

### ROLLENTRAINER

Drei neue Smarttrainer im  
Vergleich. Mit dabei: der New-  
comer von Zwift

**SEITE 24**

### SOFTWARE

Drinnen viel erleben – sieben  
Softwares im Test

**SEITE 28**

### VENTILATOREN

Windmaschinen sind essen-  
ziell beim Radeln auf der  
Stelle – vier Geräte im Test

**SEITE 34**

### RÄDER

Verlockende Vielfalt:  
Gravebikes, Cross-Renner  
und Randonneure im Test

**SEITE 36**

### WINTERSCHUHE

Sieben Rad-Winterschuhe im  
Test: warm, wasserdicht und  
auch zum Gehen geeignet

**SEITE 46**

### TIPPS

Ideen für warme Füße aus  
der TOUR-Redaktion

**SEITE 50**

### TRAINING

So kommt man Indoor und  
Outdoor fit durch den Winter

**SEITE 52**



WINTER | ESSAY

# PASSIONS- SPIELE

Um nichts auf der Welt möchte TOUR-Autor Tim Farin auf den Winter verzichten – denn dann beginnt für ihn die beste Zeit des Rennradjahres



# H

Herbst und Winter sind im klassischen Jahresablauf der Rennradfahrer eine lange Periode des Entsagens. Im Oktober legen viele die Beine hoch, zufrieden mit dem Geleisteten und erschöpft vom vielen Sport. Eine Pause ist verdient und auch für den Kopf wichtig. Oft zieht sich die Pause in die Vorweihnachtszeit hinein, draußen ist es fies, dann beginnt das neue Jahr, und auf erstaunliche Weise ist das vor gar nicht langer Zeit noch so dominante Thema Radsport mitsamt dem Rad in Keller oder Garage verschwunden. Man geht joggen, quält sich ins Fitnessstudio oder hat vielleicht sogar das Privileg, einen Ausgleichssport wie Skitourengehen oder Langlauf zu betreiben.

Ich allerdings habe einen anderen Blick auf die dunkle Jahreszeit: Endlich endet die Zeit, in der es wirklich jedem leicht fällt, sich ein Trikot anzuziehen und in der Sonne genussvoll Kilometer zu sammeln. Endlich kündigt sich kälteres Wetter an – es braucht nicht viel Fantasie für den Gedanken an einen weißen Winter. Endlich endet die Hochsaison des Straßenradsports – und eröffnet die Chance, dieses wunderbare Hobby auf noch vielseitigere Weise auszuleben. Nun beginnt die Zeit der Kenner, die Zeit, in der Radsport so sehr persönliche Passion ist wie sonst nie im Jahr. „Radsportler werden im Winter gemacht“, heißt ein vielfach abgewandelter Glaubenssatz, den Athleten der alten Schule immer wieder betonen. Wer vom Hobbyfahrer zum Radsportler avancieren möchte, wer von besseren Leistungen im kommenden Sommer träumt, fängt hier und jetzt an. Und wer es richtig ernst nimmt (davon soll es ja viele Leute geben), der fängt mit dem ersten November an, seine Kilometer zu zählen: im Rhythmus des Profisportlerjahres.

Zugegeben, das ist nicht ganz ernst gemeint, übertreiben möchte ich den Ehrgeiz nicht. Dennoch halte ich die dunkle Saison für ein wahres Geschenk für Radbegeisterte. Wie vielseitig Rennrad sport im Winter ist, vergesse ich im Sommer allzu gern, wenn es darum geht, in der Trainingsgruppe immer längere Touren, immer mehr Höhenmeter und immer schönere Routen zusammenzustellen. Der Winter dagegen ist anders. Das Licht ist begrenzt, das Wetter oft unwirtlich, da müssen wir von vornherein improvisieren. Und das kann richtig Spaß machen. Denn in dieser Off-Season öffne ich mich für die Dinge, die ich sonst nicht mache. Manche Radsportler fahren stur mit dem Winterrad draußen weiter, andere wechseln komplett ins Indoor-Training. Doch für mich gibt es kein Entweder-oder, sondern ein Möglichst-viel-von-allem.

Da ist zum einen das Gelände. Vor einigen Jahren habe ich das Querfeldeinfahren für mich entdeckt. Fahren im Park, auf kurvigen Waldwegen und über vermatschte Landwirtschaftsflächen hat für mich immer wieder etwas Abenteuerliches. Ich fühle mich wie ein kleiner Junge, wenn ich mit den Stollenreifen bei fünf Grad und Dauerregen in einen grauen Sonntagmorgen verschwinde. Ich merke schnell,

welch technisch unversierter Fahrer ich bin, aber auch innerhalb von ein paar Wochen, wie sehr ich doch an Koordination, Radbeherrschung und auch Power arbeite. Nie trainiere ich härter als frühmorgens im Gelände, weil ich mehr Kraft brauche, um auf Speed zu kommen – und weil ich volldampf unterwegs bin, um nicht auszukühlen. Natürlich reizt es, im Rennoutfit durch den Stadtwald zu holpern, kurz-kurz Ende November, aber das geht dann eben auch nur für eine Stunde. Danach bin ich am Limit, platt, ausgepowert. Ein großartiges Gefühl.

## QUALVOLL UND GRUNDLEGENDE

Doch wenn es kühl und kalt wird, ist auch die Wohnung ein Ort für Sport: vor dem Fernseher, in der Küche oder im Souterrain. Manchmal wundern sich meine Nachbarn, wenn es auf Weihnachten zugeht, sie vielleicht eine Weinflasche aus dem Keller holen – und ich schnaufend und schweißüberströmt zwischen alten Regalen, Bücherkisten und leeren Bierfässern auf der Stelle trete. Denn ich mag es richtig qualvoll und grundlegend. Wenn ich der Familie nicht auf die Nerven gehen will, sitze ich im Keller und ziehe den Trainingsplan durch, den ich Ende Oktober gestartet habe. Akribisch hake ich die Einheiten ab.

Nichts daran ist wirklich schön, macht wirklich Spaß, aber gerade diese Qual ist am Ende ein Genuss. Ich lerne, mich zu überwinden. Und das Schöne am Fahren auf der smarten Rolle ist doch, dass ich es auch morgens machen kann, wenn die Kinder gerade aus dem Haus sind, oder abends kurz vor Mitternacht. Trainieren oder ein virtuelles Kriterium fahren frühmorgens im Wohnzimmer – das ist echter Sport, jederzeit möglich, mit einem sehr befriedigenden Gefühl hinterher. Wehe nur, der Computer versagt, während die Trainingsgruppe eine 100-Kilometer-Intervallfahrt durch den Central Park dreht. Dann ist der Frust alles andere als virtuell.

Die Krönung ist allerdings das Fahren draußen. Es gibt sie, die beharrlichen Wintertreffs, die fast immer fahren. Bei Glatteis, okay, da ist es zu gefährlich. Ansonsten aber geht es erstaunlich gut draußen auf der Straße. Vor allem hat sich Funktionskleidung in den vergangenen Jahren enorm verbessert. Dank Thermo-Bib, Merino-Unterhemd und gut isolierter Jacke halte ich mich auch bei frostigen Temperaturen erträglich warm. Für mich ist das wichtigste Kleidungsstück eine Helmmütze, die die Ohren umschließt und die Stirn vor Zug schützt. Dann kann so eine Tour auch gerne richtig lang gehen. Ich weiß noch genau, wie ich das erste Mal in meinem Leben einen Hunderter im Winter gefahren bin. Ein nebliger Nikolaustag war es, wir fuhren in einer kleinen Gruppe in die Eifel, und ich war hinterher so stolz auf mich wie fast nie.

Das war richtige Arbeit, das war ein Trotzen gegen die Bequemlichkeit.

Das war Radsport. Wer all das im Winter genießt, den kann auch ein sonniger Sommertag nicht vom Radfahren abhalten.



TIM FARIN  
TOUR-Autor



WINTER | RÄDER FÜR DRAUSSEN



# AUSWÄRTSSPIEL



Bei allen Reizen des Indoorcyclings ist die Bewegung an der frischen Luft immer noch am schönsten. Wir haben neue Räder getestet, die nicht nur in den Wintermonaten Spaß machen

#### TEXTE

Jens Klötzer,  
Julian Schultz

#### FOTOS

Kerstin Leicht

# S

Sobald die Temperaturen unter Kurzärmel-Niveau sinken, die Nachmittagsausfahrten kürzer werden und das erste nasse Laub auf dem Asphalt liegt, kann man bei vielen Straßenradsportlern ein Phänomen beobachten: den saisonalen Radwechsel. Neuerdings wechseln zwar immer mehr Radler und Raderinnen auf den Smarttrainer. Doch es gibt mindestens ebenso viele Charaktere, die lieber draußen trainieren und die frische, klare Luft mit dem Naturerlebnis auch bei schlechtem Wetter dem geschützten Wohnzimmer vorziehen.

Das Problem dabei: Die Straße wird in der kalten Jahreszeit häufig zu einem unwirtlichen Ort, von dem man den edlen Wettkampfenner gerne fernhalten möchte. Ein spezielles Winterrad ist deshalb häufig entweder weniger wertvoll oder an die Bedingungen angepasst. Seit jeher zieht es viele Radsportler winters ins Gelände. Dort gibt es keine Autos, deren Fahrer einen bei schlechter Sicht übersehen können, und kein Salz, das den Antrieb über Gebühr verschleißt. Andere rüsten ihr Rad mit Schutzblechen und Licht auf und nutzen auch den täglichen Arbeitsweg als Training. Aktuelle Räder für jedwede Art von Winterfahrten haben wir auf den folgenden Seiten getestet. Das klassische Crossrad ist ein typischer Vertreter der Geländefraktion, seine Wurzeln reichen zurück bis in die 50er-Jahre. Auch heute ist Querfeldein als Wintersport populär, vor allem in den Nachbarländern Belgien und Niederlande, wo die Veranstaltungen Spektakel mit Tausenden Fans sind. Aber auch hierzulande gibt es Lizenzrennen und Hobbyveranstaltungen in fast allen Landesteilen. Die Räder sind für kurze Wettkämpfe auf engen, technischen Kursen





#### DAS ROLLT

Die Preise der Räder von 1.800 bis 11.500 Euro haben auf den Fahrspaß erstaunlich wenig Einfluss

## TYPENKUNDE

**Adventure & Bikepacking** Fürs Gelände und lange Strecken optimiertes Gravelbike. 40 bis 50 Millimeter breite, profilierte Reifen, mit kleineren Laufrädern (650B) bis zu 60 Millimeter. Eher aufrechte Sitzposition und breiter Lenker. Viele Gänge, auch mit Untersetzung, Befestigungspunkte für Gepäck und meist drei Flaschenhalter. Läuft stoisch geradeaus, lenkt sich eher träge, tiefer Schwerpunkt.

**Allroad** Reifenbreite 30 bis 40 Millimeter, wenig Profil. Meist entspannte Sitzposition, rennrädähnliches Fahrverhalten, breites Übersetzungsspektrum.

**Cyclocross** Auch CX- oder Querfeldeinrad genannt. 33-Millimeter-Reifen, unterschiedlich profiliert. Gestreckte Sitzposition, wendiges Lenkverhalten, viel Bodenfreiheit. Schmales und eng abgestuftes Getriebe.

**Gravel Race** Sportlich orientiertes Gravelbike, Reifen um 40 Millimeter Breite. Auf Leichtbau und Aerodynamik optimiert, gestreckte Sitzhaltung, Lenker eher schmal und oft integriert. Übersetzungen eher für die schnelle Fahrt ausgelegt. Guter Geradeauslauf.

**Randonneur & Commuter** Ursprünglich ein Straßen-Reiserad mit Schutzblechen, Gepäckträger und Licht. Heute meist ein entsprechend ausgestattetes Gravelbike.

optimiert, eignen sich gegebenenfalls mit Änderungen (z. B. an der Übersetzung oder den Reifen) aber auch für längere Touren. Mit dem Aufkommen des Gravelbikes fristet das Crossrad mehr und mehr ein Nischendasein, nur wenige Hersteller haben noch lupenreine Crosser im Programm. Einen kleinen Überblick über aktuelle Anbieter zeigen die Seiten 42 und 43.

Das noch recht junge Gravelbike hat mit dem Crossrad viel gemein, ist aber langstreckentauglicher und meist komfortabler ausgelegt. Weil die Reifen deutlich breiter ausfallen können (im Cross-Sport ist die Breite durchs Reglement auf 33 Millimeter limitiert), fährt es sich sicherer in schwierigem Gelände, der Geradeauslauf ist in der Regel besser. Damit kommen nicht nur Einsteiger besser zurecht, auch erfahrene Radler schätzen das unkomplizierte Fahrverhalten, die Vielseitigkeit und die Robustheit der Bikes – Eigenschaften, die das Trendgefährt auch zum idealen Begleiter im Winter machen. Das Spektrum reicht von betont sportlichen bis zu sehr komfortabel ausgelegten Rädern, und das in allen Preisklassen. Drei brandneue Modelle zeigen exemplarisch die aktuellen Trends. Die gute Nachricht: Bei dem riesigen Angebot gibt es auch zu Preisen unter 2.000 Euro empfehlenswerte Räder.

Im Windschatten des Gravel-Booms machen auch sogenannte Randonneure wieder Boden gut – so werden Rennräder bezeichnet, die alltags- und winterauglich ausgerüstet sind. Viele dieser Modelle basieren auf preiswerten Gravelbikes mit Alu-Rahmen und sind wahre Sorglos-Pakete mit fest montierten Schutzblechen, dynamobetriebenen LED-Licht und stabilem Gepäckträger. Auch als Alltags- oder Reiserad machen solche Bikes eine gute Figur – und das auch für anspruchsvolle Radler: Cannondales Topstone ist wohl das bisher teuerste Serienrad mit integrierter Beleuchtung. Zwei neue Modelle im Test und eine Auswahl an Alternativen finden Sie ab Seite 44.

Bei unseren Testfahrten kristallisierten sich keine klaren Favoriten heraus: Es kommt vor allem auf Einsatzzweck, Fahrstil und Budget an, womit man glücklich wird. Fahrspaß bieten alle gezeigten Räder mehr, als jeder Bildschirm oder jede Software liefern kann. Von daher: Lassen Sie sich inspirieren. Hauptsache, draußen!

# GRAVEL-BIKES

1,8  
TOUR

## BMC KAIUS 01 ONE

- Preis 11.499 Euro
- Info [www.bmc-switzerland.com](http://www.bmc-switzerland.com)

**Gewicht Rahmen/Gabel/Steuerlager\*** 1.075/432/67 Gramm

**Rahmengrößen\*\*** 47, 51, 54, 56, 58, 61

**Sitz-/Ober-/Steuerrohr** 495/575/145 Millimeter

**Stack/Reach/STR\*\*\*** 572/402 Millimeter/1,42

**Radstand/Nachlauf** 1.025/72 Millimeter

### AUSSTATTUNG

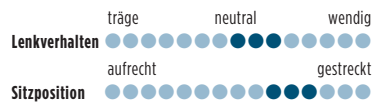
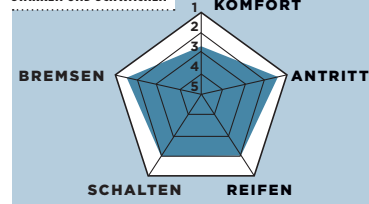
**Antrieb/Schaltung** SRAM Red eTap XPLR (1x12; 42, 10-44 Z.) **Bremsen** SRAM Red (160/160 mm)

**Laufräder/Reifen (Gewichte)\*\*\*\*** Zipp 303 Firecrest/ Pirelli Cinturato Gravel H 40 mm (v./h. 1.387/1.902 g)

### MESSWERTE & EINZELNOTEN\*\*\*\*\*

<b>Gewicht Komplett</b>	7,6 Kilo	<b>1,3</b>
<b>Lenkkopfsteifigkeit</b>	97 Nm/°	<b>1,3</b>
<b>Seitensteifigkeit Gabel</b>	54 N/mm	<b>1,0</b>
<b>Tretlagersteifigkeit</b>	61 N/mm	<b>1,0</b>
<b>Federhärte Sattelstütze</b>	48 N/mm	<b>1,7</b>
<b>Federhärte Gabel</b>	52 N/mm	<b>3,7</b>

### STÄRKEN UND SCHWÄCHEN



\*Gewogene Gewichte.

\*\*Herstellerangabe Testgröße fett.

\*\*\*Stack/Reach projiziertes senkrecht/waagrecht Maß von Mitte Tretlager bis Oberkante Steuerrohr; STR (Stack to Reach) 1,36 bedeutet eine sehr gestreckte, 1,60 eine aufrechte Sitzposition.

\*\*\*\*Laufradgewichte inklusive Bereifung, Kassette, Schnellspanner/Steckachsen und ggf. Bremscheiben.

\*\*\*\*\*Einzelnoten, die unterschiedlich gewichtet in die Gesamtnote einfließen, drücken wir aus Platzgründen nur zum Teil ab. Die Noten werden bis zur Endnote mit allen Nachkommastellen gerechnet; zur besseren Übersichtlichkeit geben wir aber alle Noten mit gerundeter Nachkommastelle an.



Rennsammel: Das BMC Kaius zählt in der noch jungen Kategorie der Race-Gravelbikes zu den beeindruckendsten Modellen

### BMC KAIUS 01 ONE

## KAIUS MAXIMUS

Eines muss man BMC lassen: Die Modellnamen ihrer Gravelbikes sind originell und bleiben im Gedächtnis haften. Ja, richtig gehört: Gravelbikes. Denn nach dem Urs, hinter dem sich der Schweizer Allerweltsname sowie die Abkürzung „UnReRestricted“ (zu Deutsch: uneingeschränkt) verbirgt, erweitern die Eidgenossen ihr Offroad-Portfolio um das Kaius. Wieder ein Vorname, wieder eine Anspielung: Schließlich soll Kaius, eine Form von Gaius, auf das lateinische Gaudium (Freude) zurückgehen – und Fahrspaß ist mit der Neuheit wahrlich garantiert. BMC platziert das Kaius in der noch jungen Kategorie der Race-Gravelbikes und grenzt es deutlich vom Urs (TOUR 5/2021) mit dessen komfortabler Ausrichtung ab. Die Trennlinie zur vielseitigen Roadmaschine X (TOUR 1/2022) dagegen ist nicht so scharf. Denn wie das geländetaugliche Marathonrad der Schweizer brettert das Kaius über Schotter- und Waldwege, wie es nur die wenigsten Gravelbikes hinbekommen. Auch auf Asphalt lechzt es nach Tempojagden. Selbst Straßenrenner präsentieren sich mitunter nicht so antrittsstark und spritzig wie das exklusive Kaius 01 One, das mit 7,6 Kilogramm zu den leichtesten Gravelbikes auf dem Markt zählt. Die Sitzposition fällt für ein Geländerad extrem aus – sportliche Rennradler werden damit schnell vertraut sein. Beim Cockpit stellen sich die Eidgenossen gegen den Trend und montieren einen

schmalen Lenker: Der Oberlenker ist 36 Zentimeter breit, der Unterlenker misst 42 Zentimeter. Die Rechnung geht nach etwas Eingewöhnungszeit erstaunlich gut auf, die kompakte Bauform erlaubt schnelle Positionswechsel. Seine einzige Schwäche zeigt das Kaius beim Komfort, speziell die Front ist sehr hart abgestimmt, mit abgesenktem Reifendruck lässt sich die Dämpfung etwas verbessern. Wer sich mit dem Rad schon über den Schotter fliegen sieht, der wird vom Preis wohl schnell wieder auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt. 11.499 Euro ruft BMC für das von uns getestete Top-Modell auf. Die günstigeren, aber schwereren Varianten kosten 8.499 und 5.499 Euro. Für ein Zweirad in der kalten Jahreszeit ist das sehr viel Geld. Doch als Winterrad ist das Kaius eigentlich auch viel zu schade.



### VARIABLE

Der Oberlenker ist nur 36 Zentimeter breit, der Unterlenker 42 Zentimeter





# GRAVEL-BIKES

**2,4**  
TOUR

## FACTOR OSTRO GRAVEL

- Preis 9.710 Euro
- Info [www.factorbikes.com](http://www.factorbikes.com)

**Gewicht Rahmen/Gabel/Steuerlager\*** 1.044/532/88 Gramm  
**Rahmengrößen\*\*** 49, 52, 54, 56, 58, 61  
**Sitz-/Ober-/Steuerrohr** 500/565/150 Millimeter  
**Stack/Reach/STR\*\*\*** 589/391 Millimeter/1,51  
**Radstand/Nachlauf** 1.030/62 Millimeter

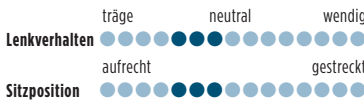
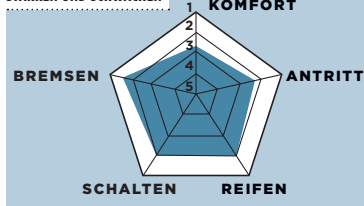
### AUSSTATTUNG

**Antrieb/Schaltung** SRAM Red eTap XPLR (1x12; 44, 10-44 Z.) **Bremsen** SRAM Red (160/160 mm)  
**Laufräder/Reifen (Gewichte)\*\*\*\*** Black Inc Thirty-Four/Goodyear Connector Ultimate 40 mm (v./h. 1.434/2.006 g)

### MESSWERTE & EINZELNOTEN\*\*\*\*\*

<b>Gewicht Kompletttrrad</b> .....	8,1 Kilo	<b>2,0</b>
<b>Lenkkopfsteifigkeit</b> .....	70 Nm/°	<b>4,0</b>
<b>Seitensteifigkeit Gabel</b> .....	38 N/mm	<b>3,7</b>
<b>Tretlagersteifigkeit</b> .....	47 N/mm	<b>3,3</b>
<b>Federhärte Sattelstütze</b> .....	66 N/mm	<b>3,3</b>
<b>Federhärte Gabel</b> .....	43 N/mm	<b>2,3</b>

### STÄRKEN UND SCHWÄCHEN



Eine Erklärung der \* finden Sie auf Seite 39



Das Ostro Gravel erweitert Factors Offroad-Portfolio um ein Race-Modell. Das vielseitige LS bieten die Briten weiterhin an

### FACTOR OSTRO GRAVEL

## AERO-ANSAGE

Vier Monate nach der Rennpremiere beim Unbound, dem bekanntesten Schotterrennen der Welt, hat Factor das Ostro Gravel der Öffentlichkeit präsentiert. Die Neuheit soll künftig bei all den Schotterrennen dieser Welt um Podestplätze fahren, dank konsequenter Aero-Optimierung verspricht sich Factor große Erfolgchancen. Laut Geschäftsführer Rob Gitelis sei das Ostro Gravel gar „das schnellste Gravelbike der Welt“. TOUR hat das Bike bereits testen können. Auch ohne Besuch im Windkanal kamen wir zu einem überraschenden Ergebnis. Das Ostro Gravel ähnelt dem Ostro VAM nicht nur im Namen, es soll auch vergleichbare Aero-Werte erzielen wie der schnelle Bolide, bei der diesjährigen Tour de France mit zwei Etappensiegen dekoriert. Factor

setzt auf Rohrformen im Tragflächen-Design. Prunkstück ist das One-Piece-Cockpit, das Luftverwirbelungen reduzieren und das Ostro Gravel schneller machen soll. Noch sind Windkanal-Messungen bei TOUR nur Wettkampfrädern vorbehalten, doch nach unseren Fahreindrücken muss sich das Factor für den inoffiziellen Titel des schnellsten Gravelbikes strecken. Mit knapp über acht Kilogramm liegt es zwar auf dem Niveau vergleichbarer Konkurrenz. Im Antritt aber reagiert das Ostro Gravel, dessen Rahmen und Gabel nicht maximal verwindungssteif sind, etwas träge. Einmal in Fahrt, bringt das fahrstabile Bike mit relativ aufrechter Sitzposition kaum etwas aus der Ruhe – solange man keinen winkligen Kurs unter die Breitreifen nimmt, da enge Kurven ein gezieltes Einlenken erfordern. Das eigenwillige Lenkverhalten liegt am sogenannten Crossover-Konzept des Gravel-Racers, der mit schmälere Reifen (30 bis 35 Millimeter) auch als Straßenrad funktionieren und durch den geringeren Laufraddurchmesser etwas agiler um die Ecke steuern soll. Dann bietet das Factor aber noch weniger Komfort als mit den montierten 40-Millimeter-Pneus. Insgesamt stellt das Ostro Gravel wie das ähnlich konzipierte Wilier Rave (TOUR 1/2022) einen Kompromiss dar – und der fällt hochpreisig aus. Die sechs Modelle, allesamt mit Funkschaltung von SRAM ausgestattet, kosten zwischen 8.120 und 10.800 Euro.



### SCHNITTIG

Das Carbon-Cockpit von Black Inc soll Luftverwirbelungen reduzieren



Das einsteigerfreundliche Alu-Gravelbike von Radon bietet ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis

### RADON REGARD 10.0

## WANDLUNGSFÄHIG

Trotz des Gravel-Booms in den vergangenen Jahren fristete die beliebte Rad-Gattung bei Radon ein Schattendasein. Das hat sich mit Frühjahr dieses Jahres jedoch geändert. Der Bonner Versandhändler präsentierte das Regard als ersten „Schotterrenner“, und innerhalb weniger Wochen war die erste Tranche ausverkauft. Warum, das zeigt unser Test des Regard 10.0.

Ausnahmsweise rollen wir das Feld mal von hinten auf und widmen uns zuerst dem Preis der Neuentwicklung. Denn für 1.799 Euro schickt Radon ein Alu-Gravelbike auf den Markt, das sich vor der großen Konkurrenz im günstigen Segment um 2.000 Euro nicht verstecken muss. Der Hersteller platziert sein Top-Modell als klassischen Allrounder, der sich dank Montagepunkten für Taschen, Schutzbleche und Gepäckträger zum Bikepacking-Gefährt oder Randonneur umfunktionieren lässt. Zwei günstigere Modelle sind bereits ab Werk voll ausgestattet, dafür aber mit günstigeren Komponenten bestückt. Das Regard 10.0 schaltet mit Shimanos GRX 810 und einem Kettenblatt. Das Gangspektrum ist dadurch begrenzt, doch Zweifach-Kurbel und Umwerfer ließen sich einfach nachrüsten. Tuning-Potenzial steckt auch im Laufradsatz, mit mehr als vier Kilogramm ist dieser – wie bei anderen Rädern dieser Preisklasse – bleischwer. Das Rahmen-Set bringt rund 2.300 Gramm auf die Waage und zählt damit zu den leichtesten auf dem Markt.

Die knapp zehn Kilogramm Gesamtgewicht wollen in Schwung gebracht werden, auch kurze Rampen machen dem Regard spürbar zu schaffen. Dafür punktet das Bike auf Schotter- und Waldwegen mit exzellentem Geradeauslauf. Die betont aufrechte Sitzposition und der breite Lenker machen das Radon zu einem komfortablen Begleiter. Für grobes Geläuf fällt die Dämpfung des Rahmens etwas zu gering aus, wird aber durch die hochwertigen Reifen kompensiert. Insgesamt bietet das Regard viel Leistung für wenig Geld. Das stimmige Gesamtbild runden die wartungsfreundliche Zugführung und Sattelstützenklemmung ab. Mehr Rad braucht es für den Einstieg in die Gravel-Welt nicht.



### EINFACH ODER ZWEIFACH

Dank Zuggegenhalter am Sitzrohr lässt sich eine Zweifach-Kurbel mit Umwerfer nachrüsten

**2,1**  
TOUR

## RADON REGARD 10.0

- Preis 1.799 Euro
- Info [www.radon-bikes.de](http://www.radon-bikes.de)

**Gewicht Rahmen/Gabel/Steuerlager\*** 1.779/456/98 Gramm

**Rahmengrößen\*\*** 50, 53, 56, 58, 61

**Sitz-/Ober-/Steuerrohr** 535/555/166 Millimeter

**Stack/Reach/STR\*\*\*** 590/384 Millimeter/1,54

**Radstand/Nachlauf** 1.040/67 Millimeter

### AUSSTATTUNG

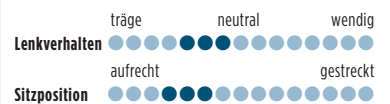
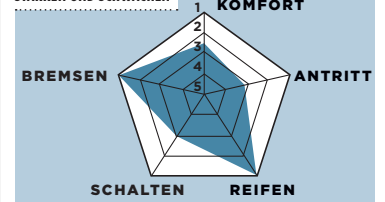
**Antrieb/Schaltung** Shimano GRX 810 (1x11; 40, 11-42 Z.) **Bremsen** Shimano GRX 810 (160/160 mm)

**Laufräder/Reifen (Gewichte)\*\*\*\*** Mavic Allroad/Continental Terra Speed 40 mm (v./h. 1.742/2.378 g)

### MESSWERTE & EINZELNOTEN\*\*\*\*\*

<b>Gewicht Komplettad</b> .....	9,9 Kilo	<b>3,7</b>
<b>Lenkkopfsteifigkeit</b> .....	112 Nm/°	<b>1,0</b>
<b>Seitensteifigkeit Gabel</b> .....	51 N/mm	<b>1,3</b>
<b>Tretlagersteifigkeit</b> .....	63 N/mm	<b>1,0</b>
<b>Federhärte Sattelstütze</b> .....	59 N/mm	<b>2,7</b>
<b>Federhärte Gabel</b> .....	44 N/mm	<b>2,3</b>

### STÄRKEN UND SCHWÄCHEN



Eine Erklärung der \* finden Sie auf Seite 39

# CROSS- RÄDER

**2,0**  
TOUR

## STEVENS SUPER PRESTIGE 1X11

- Preis 3.499 Euro
- Info [www.stevens-bikes.com](http://www.stevens-bikes.com)

**Gewicht Rahmen/Gabel/Steuerlager\*** 1.135/495/93 Gramm

**Rahmengrößen\*\*** 50, 52, 54, 56, 58, 60

**Sitz-/Ober-/Steuerrohr** 495/575/145 Millimeter

**Stack/Reach/STR\*\*\*** 573/375 Millimeter/1,53

**Radstand/Nachlauf** 1.010/65 Millimeter

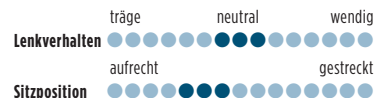
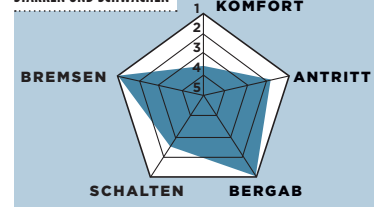
### AUSSTATTUNG

**Antrieb/Schaltung** Easton EC90 SL/Shimano GRX 810 (1x11; 40, 11-34 Z.) **Bremsen** Shimano GRX 810 (160/160 mm) **Laufäder/Reifen (Gewichte)\*\*\*\*** DT Swiss C1800 Spline/Schwalbe X-One Allround TLE 33 mm (v./h. 1.442/1.824 g)

### MESSWERTE & EINZELNOTEN\*\*\*\*\*

<b>Gewicht Komplett</b>	8,4 Kilo	<b>2,0</b>
<b>Lenkkopfsteifigkeit</b>	131 Nm/°	<b>1,0</b>
<b>Seitensteifigkeit Gabel</b>	77 N/mm	<b>1,0</b>
<b>Tretlagersteifigkeit</b>	69 N/mm	<b>1,0</b>
<b>Federhärte Sattelstütze</b>	171 N/mm	<b>3,7</b>
<b>Federhärte Gabel</b>	137 N/mm	<b>5,0</b>

### STÄRKEN UND SCHWÄCHEN



Eine Erklärung der \* finden Sie auf  
Seite 39

Aufgeweckt: Mit dem wendigen Fahrverhalten eines Crossers fühlen sich viele Rennradfahrer wohl

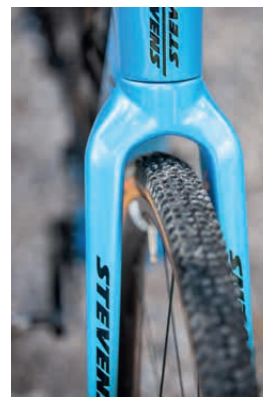
## STEVENS SUPER PRESTIGE 1X11 SUPERTALENT

Das Super Prestige ist für Jacob von Hacht, Chef der Marke Stevens, eine Herzensangelegenheit; das Rad sei in Zeiten des Gravel-Booms kein Bestseller, präge aber die Unternehmenshistorie der Hamburger wie kaum ein anderes. Seit vielen Jahren engagiert sich die Marke im Querfeldein-Sport, stolz kann man auf 17 WM-Titel und unzählige weitere Medaillen zurückblicken. Das Kondensat dieser Expertise soll nun im neuen Super Prestige aufgehen, dem Flaggschiff, das unter anderem die Belgierin Sanne Cant zu ihrem vierten WM-Titel tragen soll.

Wir haben uns das Einstiegsmodell mit GRX-1x11-Getriebe angeschaut, das mit 3.499 Euro wohltuend bodenständig kalkuliert ist. Das i-Tüpfelchen ist eine edle Carbonkurbel von Easton. Der Rahmen zeigt klassische Linien, das Design wirkt markant, aber schnörkellos. Neu sind eine integrierte Sattelklemmung, von der man seitlich nur einen versenkten Schraubkopf sehen kann, und die unter dem Vorbau verlaufenden Züge. Obligatorisch ist das abgeflachte Oberrohr, damit sich das Rad in Laufpassagen besser schultern lässt, Befestigungen für Taschen sucht man dagegen vergebens. Geometrie und damit auch das Fahrverhalten wurden millimetergenau vom erfolgreichen Vorgänger kopiert.

Das bedeutet, dass sich die Fahrt auf dem Vollblut-Crosser – bei aller Ähnlichkeit – anders anfühlt als auf einem Gravelbike. Mit

etwas mehr Bodenfreiheit versehen, thront der Fahrer höher über dem Rad, die Fahrt ist etwas wackeliger, aber spielerischer. Der kurze Radstand und die steilen Winkel sind optimiert für winkelige Kurse, Hindernisse umkurvt das Stevens formidabel. Nachteil: Bei hohem Tempo im Gelände gilt es, den Lenker gut festzuhalten. Die für heutige Verhältnisse schmalen Stollenreifen haben jede Menge Grip, lassen sich von Steinen oder Rinnen aber leichter aus der Spur bringen. Wer Crossrennen fährt, ist das gewohnt. Mit etwas breiteren Reifen – bis 40 Millimeter dürften durch Rahmen und Gabel passen – würde sich das Fahrverhalten etwas beruhigen. Allerdings wäre die Fußfreiheit zum Vorderrad dann arg knapp. Die Übersetzung ist im mittleren Bereich angenehm abgestuft, für steile Berge aber zu stramm. Eine Zweifach-Kurbel gibt es ohne Aufpreis. Abgesehen davon passt an dem Rad einfach alles. Nichts klappert oder knarzt, alle Details sind durchdacht, die neue Sattelklemmung funktioniert perfekt. Die Preise sind fair: Bereits für 500 Euro mehr gibt es eine elektronische SRAM-Force-1x12-Schaltung; das Top-Modell mit Shimanos 2x11-GRX Di2 kostet 4.499 Euro.



### NOCH LUFT

Das Super Prestige liebt sich auch mit breiteren Reifen bestücken, allerdings zulasten der Wendigkeit

## CROSS- RÄDER SCHON GETESTET



### GIANT TCX ADVANCED PRO

7,5 Kilo, 5.699 Euro | **Info** [www.giant-bicycles.com](http://www.giant-bicycles.com)

Das 2020 präsentierte Giant TCX Advanced gehört sicher zu den innovativsten Cyclocross-Modellen derzeit. Auffällig ist das 1x12-Getriebe mit dem winzig wirkenden Kettenblatt mit nur 38 Zähnen, kombiniert mit einer Rennrad-Kassette. Die Übersetzung taugt weder zum Rasen noch für lange Anstiege, ist aber für den schmalen Geschwindigkeitsbereich eines Crossrennens (oder auf weitgehend flachen Schotterwegen) bestens abgestuft. Das leichte Rahmen-Set bietet viel Komfort; mit bis zu 45 Millimeter breiten Reifen, die der Hersteller offiziell zulässt, macht das TCX auch sportlichen Gravelbikes Konkurrenz. Mit diesem Gedanken sind wohl auch andere Features des Rahmens entstanden: Optional lässt sich sogar eine absenkbar Sattelstütze montieren. Die Preise des TCX beginnen bei 2.999 Euro.



### CANYON INFLITE CF SLX

8,0 Kilo\* (\*Herstellerangabe), 4.699 Euro | **Info** [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Auch fünf Jahre nach der Markteinführung wirkt das Canyon Inflite keineswegs altbacken. Der markante Knick im Oberrohr soll das Rad bequemer auf der Schulter liegen lassen, was tatsächlich gut funktioniert. Das ungewöhnliche Geometrie-Konzept mit langem Oberrohr und kurzem Vorbau bewirkt einen außerordentlich guten Geradeauslauf und viel Fußfreiheit, ohne dabei träge zu wirken. Für ihre Preisklasse sind die Inflite-Modelle relativ leicht: Der Rahmen der SLX-Variante wiegt unter 1.000 Gramm, die SL-Modelle liegen nur knapp darüber. Das Einstiegsmodell SL6 mit Shimanos GRX für 1.999 Euro ist ein Preiskracher, ab dem SL7 aufwärts verfügen alle Varianten über ein Powermeter. Das gezeigte Top-Modell SLX 9 mit SRAM Force eTap und hochwertigen Carbonfelgen kostet faire 4.699 Euro.

## NEUHEITEN



### CUBE CROSS RACE C:68X

**Info** [www.cube.eu](http://www.cube.eu)

Die mit Shimanos Ultegra Di2 ausgestattete Version C:62 schnitt im TOUR-Test (2/2021) mit Note 1,8 ab und bot Wettkampfmateriale zum fairen Kurs. Das Modell ist weiterhin mit mechanischen Shimano-Schaltungen erhältlich, los geht's bei 2.199 Euro. Das jüngst präsentierte C:68X (Foto) ist das neue Top-Modell, das ausschließlich mit Elektroschaltungen angeboten

wird. Die 7,3 Kilo leichte Team Edition kommt mit Ultegra Di2 2x12 und klassischer Cross-Abstufung, das SLT mit SRAM-Force-1x12-Antrieb. Die wichtigsten Veränderungen sind eine Carbon-Lenkereinheit mit integrierten Leitungen und die neue Stützenklemmung. Geometrie und Fahrverhalten des Crossers bleiben unverändert.



### CERVELO R5-CX

**Info** [www.cervelo.com](http://www.cervelo.com)

Nach längerer Zeit der Abstinenz steigt Cervélo wieder ins Cross-Geschäft ein, Grund sind mit Marianne Vos und Wout Van Aert zwei Ausnahme-Athleten mit Sponsorenvertrag. Dass sich das Modell explizit an Profis richtet, sieht man leider auch an den Preisen. Das R5-CX orientiert sich am Straßenrenner und Tour-de-France-Sie-

gerard R5; es hat Aero-Elemente und dürfte allen Erwartungen nach sehr leicht ausfallen. Aktuell ist nur das Rahmen-Set in zwei Farben für 4.699 Euro erhältlich. Zwei Komplettäder mit SRAM-Gruppen sollen 2023 kommen, werden aber auch keine Schnäppchen: Sie kosten knapp 10.000 oder 13.000 Euro.



2,6  
TOUR



## PENDLER-RÄDER

- Preis 3.299 Euro
- Gewicht 11,3 Kilo

### BERGAMONT Grandurance RD Elite

Für die im Rennradbereich zuletzt eher unscheinbare Marke Bergamont ist das Grandurance ein großer Erfolg. Die markant lackierte Gabel des Alu-Modells gehört in Deutschland bereits zum gewohnten Straßenbild, häufig als RD, also Randonneur. Eine Carbonvariante, die es optional ebenfalls mit Schlechtwetter-Ausrüstung gibt, verleiht dem Modell etwas mehr Glamour. Basis ist ein unkompliziertes Gravelbike, auf dem man recht aufrecht sitzt und das viel Gepäck zulässt. Von der Farbgebung abgesehen wirkt das Rad unspektakulär, aber auch frei von Technik-Firlefanz. Die biedere Optik täuscht, denn das Grandurance lässt sich durchaus flink durchs Gelände bewegen. Die ausgewo-

gene Sitzposition, gute Reifen und das berechenbare Fahrverhalten tragen dazu bei und lassen das hohe Gewicht fast vergessen. Auch auf der Straße kann das Rad punkten; die Reifen rollen leicht, das Lenkverhalten wirkt nicht so träge wie bei anderen Gravelbikes. Nur Lob haben wir für die Ausstattung: Auch im harten Geländeeinsatz klappert oder schleift nichts, die Schutzbleche sind ausreichend breit und sehr stabil, das Licht zuverlässig und hell, der Gepäckträger solide. Auch am Komponenten-Mix aus Ultegra- und GRX-Teilen gibt es nichts auszusetzen. Der Preis ist angesichts des Gebotenen in Ordnung; wer weniger ausgeben will, findet fünf Alu-Modelle ab 1.200 Euro zur Auswahl.

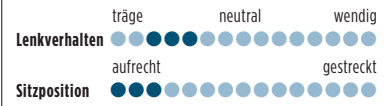
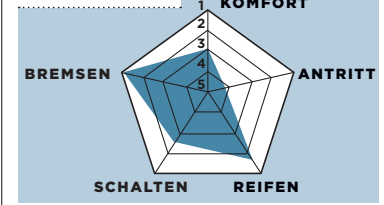
Info [www.bergamont.com](http://www.bergamont.com)

**Gewicht Rahmen/Gabel/Steuerlager\*** 1.250/550/114 Gramm  
**Rahmengrößen\*\*** 50, 54, 57, 61  
**Sitz-/Ober-/Steuerrohr** 525/550/163 Millimeter  
**Stack/Reach/STR\*\*\*** 610/380 Millimeter/1,60  
**Radstand/Nachlauf** 1.060/75 Millimeter

#### AUSSTATTUNG

**Antrieb/Schaltung** Shimano GRX 810 (2x11; 48/31, 11-34 Z.) **Bremsen** Shimano GRX 810 (160/160 mm)  
**Lafräder/Reifen (Gewichte)\*\*\*\*** Syncros Capital 2.0/Schwalbe G-One Sp. 40 mm (v./h. 1.940/2.204 g)

#### STÄRKEN UND SCHWÄCHEN



- +** hochwertig und solide ausgestattet, robustes Zubehör
- vergleichsweise schwer, nur vier sehr grob abgestufte Größen

1,8  
TOUR



- Preis 8.999 Euro
- Gewicht 9,0 Kilo

### CANNONDALE Topstone Carbon 1 RLE

Das Topstone Carbon 1 RLE ist wohl nicht nur eines der teuersten Räder mit installierter Lichtanlage, sondern auch eines der schnellsten. Durch das King-Pin-Federelement am Hinterbau, das im Zuge der Modellpflege haltbarer und leichter als beim Vorgänger geworden sein soll, liegt das Cannondale satt in der Spur. Auch auf Asphalt hängt das Bike gut am Gas und profitiert von den schnellen Reifen. Auf matschigem Boden fehlt es den 38 Millimeter breiten Pnues allerdings an Haftung, Kurven werden zur Rutschgefahr. Highlight des komfortablen Topstone ist die exklusive Ausstattung mit Abstandsradar (R), STVZO-konformer

Lichtanlage (L) und Elektroschaltung (E) – bekannt vom Endurance-Rad Synapse (TOUR 3/2022). Während das helle Frontlicht von Lezyne mit gleichmäßiger Ausleuchtung überzeugt, ist das Radar mit Bremslicht von Garmin bei einem Gravelbike zumindest diskutabel. Auf der Anfahrt ins Gravel-Terrain mag die Funktion ein nützliches Sicherheits-Feature sein, doch auf verkehrsarmen Wald- oder Schotterwegen ist das Radar überflüssig. Gespeist wird das „Smart Sense“-System durch einen Akku am Unterrohr, dessen Laufzeit relativ knapp bemessen ist. Cannondale bietet das Topstone auch ohne Elektronik ab 2.949 Euro an.

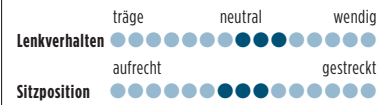
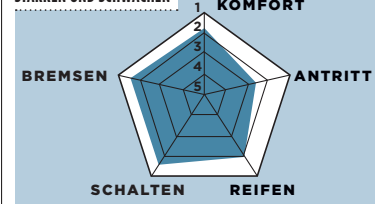
Info [www.cannondale.com](http://www.cannondale.com)

**Gewicht Rahmen/Gabel/Steuerlager\*** 1.320/530/73 Gramm  
**Rahmengrößen\*\*** XS, SM, MD, LG, XL  
**Sitz-/Ober-/Steuerrohr** 510/555/149 Millimeter  
**Stack/Reach/STR\*\*\*** 574/381 Millimeter/1,51  
**Radstand/Nachlauf** 1.025/64 Millimeter

#### AUSSTATTUNG

**Antrieb/Schaltung** SRAM Force eTap (2x12; 43/30, 10-36 Z.) **Bremsen** SRAM Force (160/160 mm)  
**Lafräder/Reifen (Gewichte)\*\*\*\*** WTB CZR/Vittoria Terreno Dry Graphene 38 mm (v./h. 1.403/1.847 g)

#### STÄRKEN UND SCHWÄCHEN



- +** Federung auf MTB-Niveau, exklusive Ausstattung
- hoher Preis, kurze Akkudauer des „Smart Sense“-Systems

\*Gewogene Gewichte. \*\*Herstellerangabe, Testgröße fett. \*\*\*Stack/Reach projiziertes senkrechtes/waagerechtes Maß von Mitte Tretlager bis Oberkante Steuerrohr; STR (Stack to Reach): 1,36 bedeutet eine sehr gestreckte, 1,60 eine sehr aufrechte Sitzposition. \*\*\*\*Laufradgewichte inklusive Bereifung, Kassette, Schnellspanner/Steckachsen und ggf. Bremscheiben.

## PENDLER- RÄDER SCHON GETESTET

### CUBE NUROAD FE

11,4 Kilo, 1.799 Euro | Info [www.cube.eu](http://www.cube.eu)



Das Kürzel FE steht für „fully equipped“, was man beim Cube Nuroad wörtlich nehmen kann. Neben Schutzblechen und Licht sind auch eine Klingel und ein Seitenständer mit an Bord. Insgesamt drei so ausgestattete Versionen bietet Cube zu bezahlbaren Preisen zwischen 999 und 1.799 Euro an, die teuerste konnten wir bereits testen. Der recht schwere Alu-Rahmen punktet mit unerschütterlicher Laufruhe, Antrieb und Bremsen sind Sorglos-Komponenten von Shimano. Gefallen

hat uns der hochwertige Frontscheinwerfer; kritikwürdig sind das schlecht sichtbare Rücklicht, recht schmale Schutzbleche und der Gepäckträger, der nur Seitentaschen mit Klicksystem aufnimmt. Abgesehen von den kleinen Schwächen bietet das Nuroad aber viel Rad fürs Geld.

### ROSE BACKROAD RANDONNEUR

10,8 Kilo, 3.699 Euro | Info [www.rose-bikes.com](http://www.rose-bikes.com)



Rose stellt das Backroad als eine Art Edelversion des klassischen Randonneurs auf die Räder. Das Gravelbike mit Carbonrahmen bietet eine entspannte Sitzposition und kommt mit 35-Millimeter-Straßenreifen, damit die stabilen und langen Schutzbleche passen. Das Fahrverhalten ist damit nahe am Rennrad, dank der gut federnden Stütze kommt der Komfort dennoch nicht zu kurz. Die noble

Lichtanlage von Busch & Müller ist eine Klasse für sich; der elegante Gepäckträger, der sich auf dem Schutzblech abstützt, verträgt immerhin 16 Kilo Last. Auch sonst ist das Backroad mit Shimanos GRX 810 und leichten Laufrädern überdurchschnittlich ausgestattet. Günstiger ist die ähnlich ausgestattete Alu-Variante, sie kostet 2.499 Euro.

### NORWID MARIBO URBAN RANDONNEUR

Den Urtp des Randonneurs baut noch heute unter anderem Rudolf Pallesen. Mit seiner Marke Norwid ist er auf Reiseräder spezialisiert, Randonneure mit Rennlenker gehören seit 30 Jahren zu seinem Portfolio. Statt auf einem handgelöteten Unikat, das Pallesen weiterhin anbietet, baut das gezeigte Straßenrad Maribo auf einem geschweißten Stahlrahmen samt Gabel des Zulieferers Fort aus Tschechien auf (siehe auch Interview rechts). Pallesen über-

nimmt das Design und den Aufbau. Das Rad ist ein hübscher Mix aus Klassik und Moderne, versehen vor allem mit praktischen und langlebigen Komponenten. Insgesamt macht das Rad mit allen Details den Eindruck, ein Kauf fürs Leben zu sein; das zulässige Gesamtgewicht von 130 Kilogramm spricht für sich. Der Rahmen lässt auch eine sportliche Sitzposition zu, die üppigen, aber schnellen Straßenreifen vermitteln trotz des Gewichts von fast 13 Kilogramm Rennradfeeling. Das war es aber auch mit dem sportlichen Anspruch, darüber hinaus sind Rad und Aufbau vor allem eines: bewährt und praktisch für den Radleralltag.

12,8 Kilo, 3.390 Euro  
Info [www.norwid.de](http://www.norwid.de)



Drei Fragen an  
**Rudolf Pallesen**, der seit  
30 Jahren Randonneure in  
Handarbeit baut

#### Welches ist das bessere Norwid, das handgebaute oder das zugekaufte?

Natürlich das handgebaute. Ich kann viel besser auf individuelle Bedürfnisse eingehen, die Geometrie, Befestigungsmöglichkeiten, Fahrverhalten und Reifenbreite.

#### Wann raten Sie zum Modell mit Standardgeometrie?

Wenn der Kunde keine besondere Geometrie benötigt und der Preis eine Rolle spielt. Auch die Lieferzeit wird zunehmend zum Kriterium: Die Wartezeit auf ein handgebautes Rad beträgt derzeit zehn Monate. Da ist für manchen Kunden ein Standardrahmen mit kleinen Kompromissen die bessere Option.

#### Das Testrad ist toll ausgestattet, aber schwer und mit über 3.000 Euro nicht eben günstig. Worin besteht der Vorteil gegenüber Großserienherstellern?

Ganz klar in der Beratung und in der Befriedigung individueller Bedürfnisse, da kommt unsere Expertise ins Spiel. Mit der geschickten Auswahl der Komponenten kann man auch mit Standardrahmen individuelle, vor allem passende Räder bauen, vom Sattel bis zur Lichtanlage. Mit diesem Konzept ist man natürlich nicht konkurrenzfähig gegenüber Massenware, die im Internet bestellt wird. Aber wenn ich mir so manche Sitzposition anschau, sehe ich leider häufig, dass die Räder blind gekauft und versendet wurden.



# DIE AUF DEM TEPPICH BLEIBEN

Auf der Stelle treten und trotzdem viel erleben – Software ermöglicht es, drinnen virtuelle Strecken nachzufahren und kurzweilig zu trainieren. Wir haben sieben Angebote getestet

# N

TEXTE

Robert Kühnen, Julian Schultz

Nicht jeder ist so hart wie Graeme Obree. Der Schotte, der die Radsportwelt und insbesondere die Wächter der Regeln durch immer neue Vorstöße in Regellücken herausforderte und in den 1990er-Jahren zeitweilig den Stundenweltrekord hielt, absolvierte Indoortraining der härtesten Art: ohne Ablenkung – so hat er es jedenfalls selbst geschildert. Vor der weißen Zimmerwand hart zu treten, erfordert aber enormen Willen. Normalsportlern fällt das Training auf der Stelle deutlich leichter, wenn das Hirn Futter bekommt: Video, Animation und Ton helfen, die Aufmerksamkeit wegzulenken von schmerzenden Beinen und anderen Zipperlein, hin zu Action oder zumindest interessanter Unterhaltung. Trainieren zu Hause wird erträglich bis kurzweilig. Software-Entwickler haben dafür verschiedenste Lösungen geschaffen. Im Kern steuert die Software die Bremse des Smarttrainers und regelt den Fahrwiderstand passend zu dem, was auf dem Bildschirm passiert – entweder werden virtuelle Strecken nachgefahren oder Intervalltrainings visuell aufbereitet. Im besten Fall vergisst man, dass man zu Hau-

se im Wohnzimmer sitzt und vor dem Bildschirm kurbelt. Die Täuschung kann sogar so weit gehen, dass das Gleichgewichtsorgan auf einer virtuellen Achterbahn Probleme bekommt. Radsport ist auf diesem Wege auch zu einem E-Sport geworden, mit regelmäßigen Rennen und Meisterschaften. Und mancher Fahrer verdient dort schon besser als auf der Straße.

Die E-Sport-Programme werden als Abo angeboten und sind mit den meisten Laptops, Tablets und Smartphones kompatibel. Die Tücke kann aber im Detail stecken, da Trainer (und dessen Software), Computer und die Software der virtuellen Welt für ein ruckelfreies Erlebnis zusammenarbeiten müssen. Das klappt meistens, aber nicht immer. Die kostenlose Testphase in der virtuellen Welt sollte deshalb dazu genutzt werden, das Zusammenspiel der heimischen Konfiguration zu prüfen. Denn so motivierend das Online-training sein kann: Nichts ist demotivierender als technische Defekte auf dem Wohnzimmerteppich – um dann am Ball zu bleiben, muss man noch härter sein als Graeme Obree.





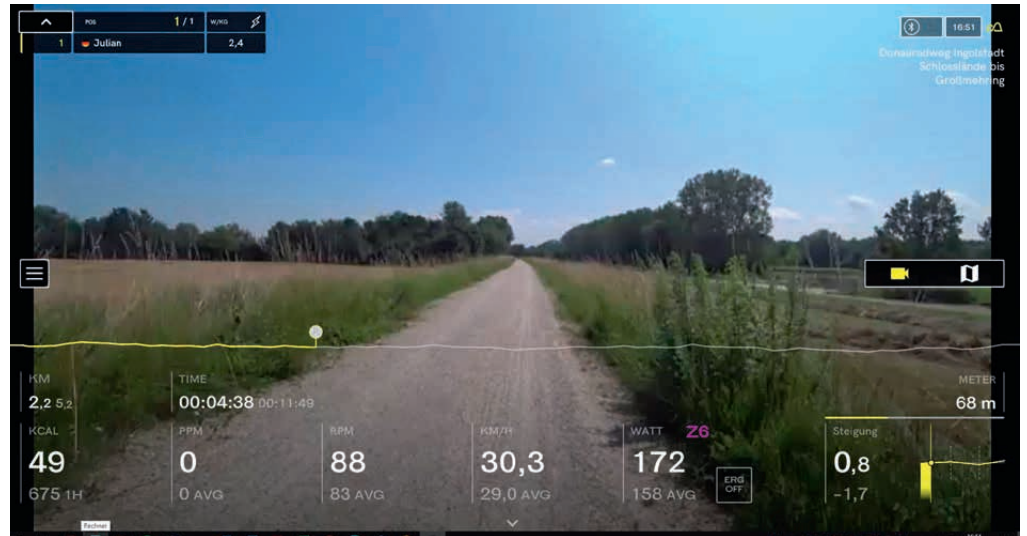
# BKOOL

**Info** [www.bkool.com](http://www.bkool.com)

**Kosten** 9,99 Euro/Monat, 96 Euro/Jahr

**Für wen?** Entdecker, die eine riesige Anzahl an Strecken nachfahren wollen, von der eigenen Trainingsrunde bis zu Klassikern wie Alpe d'Huez

► **Nur in den 3D-Welten radelt man an der Seite von Avataren**



Der „realistischste Simulator auf dem Markt“, so Bkool, punktet vor allem mit einer schier unendlichen Flut an Strecken: Mehr als acht Millionen (!) sollen es nach Angaben des spanischen Herstellers sein, die als Videos, 3D-Animationen oder Landkarten bereitgestellt werden – und täglich kommen neue hinzu, da jeder Nutzer (Video-)Routen hochladen kann. Auch Work-outs können selbst erstellt werden, rund 120 Einheiten sind voreingestellt. Für spezielle Spinningkurse wird zusätzlich die App „Bkool Fitness“ benötigt. Die Personalisierung ist ein nettes Feature, allerdings etwas umständlich, da man dafür die App verlassen und den Video-Editor

oder die Homepage besuchen muss. Auch für die Teilnahme an Events muss man den Umweg über die Homepage gehen. Insgesamt wirkt die Menüführung deshalb etwas unübersichtlich. Wer die nötige Geduld aufbringt, dem bietet die App aber alle Funktionen einer modernen Trainingssoftware. Speziell die Videoansicht lenkt gut vom Treten in den eigenen vier Wänden ab, die 3D-Animation zeigt hingegen zu wenig Details. Und für das Nachfahren einer Landkarte muss die eigene Schmerzgrenze schon sehr niedrig liegen; bei unseren Tests war auf diesen Strecken auch sehr wenig los.

**+**

extrem viele Strecken

---

**-**

unübersichtliches Menü, holperige Fahrdynamik

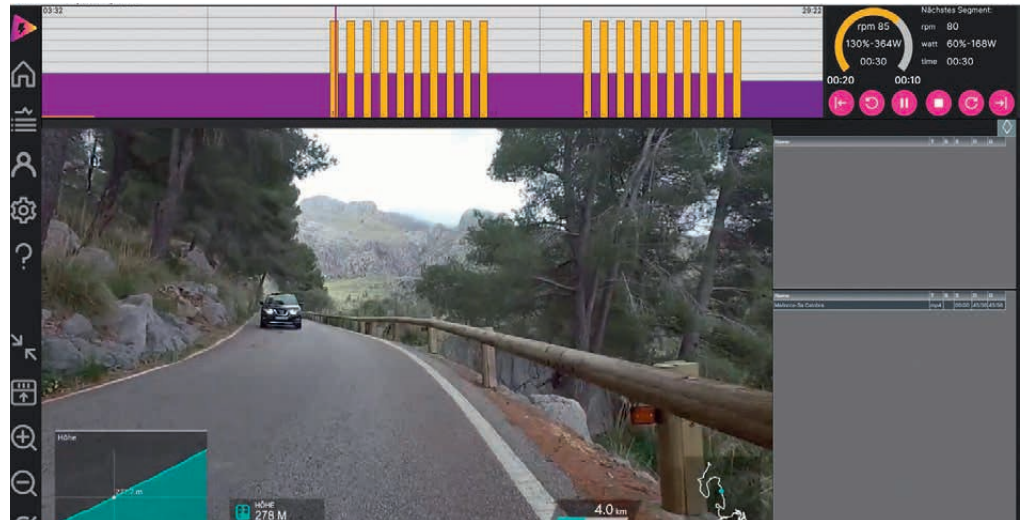
# IC TRAINER

**Info** [www.ictrainer.com](http://www.ictrainer.com)

**Kosten** 23,49 Euro/Jahr

**Für wen?** Radsportler, die weniger Ablenkung und Austausch mit anderen suchen als vielmehr technische Lösungen für strukturiertes Training

► **Kein Schnickschnack: Trainingsangebot mit abgefilmten Straßen oder Video-Streaming im Hintergrund**



„Just train, no game“ – hiermit wirbt die deutsche Softwareschmiede. Geboten wird Intervalltraining, unterlegt mit Videos und Musik. Das Videomaterial besteht aus abgefilmten Radausfahrten auf Mallorca, den Kanaren und weiteren Orten, darunter Klassiker wie der lange La-Calobra-Anstieg auf Mallorca. Einige Besonderheiten unterscheiden den IC Trainer von anderen Angeboten: Nach dem Download einer Trainingseinheit kann man damit auch offline trainieren, außerdem lassen sich zwei Smarttrainer parallel mit einer Lizenz steuern. Hinzu kommt ein Jahres-Abo, das

weniger kostet als zwei Monate bei Zwift und anderen. 165 Work-outs sind vorgefertigt, selbst erstellte lassen sich hinzufügen. Die Trainingsoberfläche lässt sich minimieren, sodass im Hintergrund auch anderes Videomaterial geschaut werden kann – idealerweise auf größeren Bildschirmen. Auf kleineren Geräten wie Tablets ist die Nutzeroberfläche schnell überfrachtet und die Schaltflächen werden winzig. Der Animationseffekt ist gering, aber der praktische Nutzen hoch. Auch der Support stimmt, nach einem Absturz der Software kam gleich eine Nachfrage.

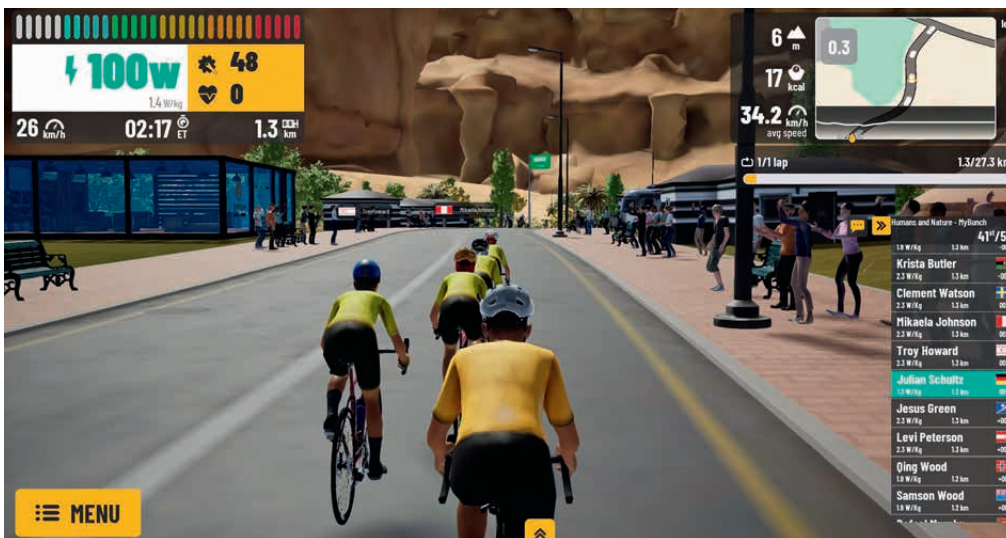
**+**

preiswert, Offline-Modus, Paar-Training

---

**-**

überfrachtete Oberfläche



## MYWHOOSH

**Info** [www.mywhoosh.com](http://www.mywhoosh.com)

**Kosten** keine

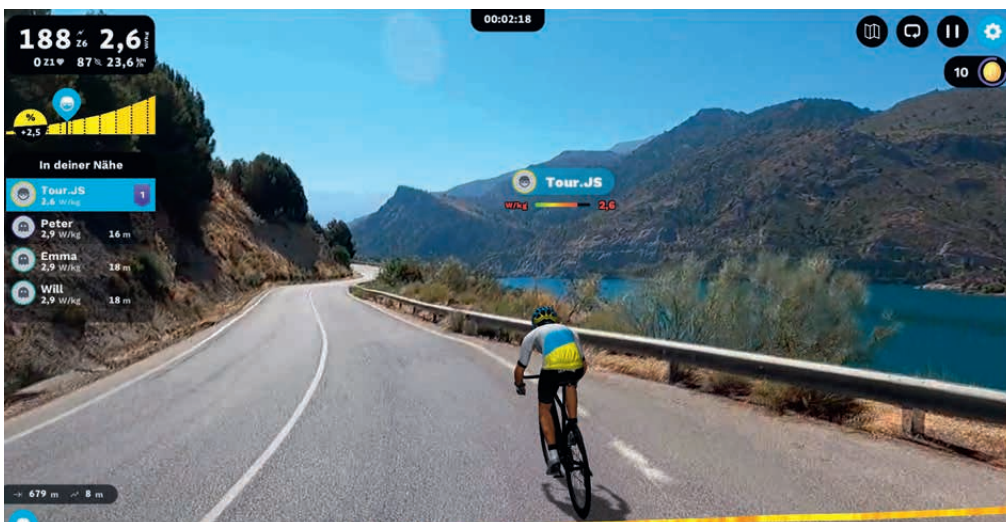
**Für wen?** Rennfahrer, die sich in virtuellen Rennen messen wollen und auf das satte Preisgeld schielen. Hobbyfahrer stehen detaillierte Trainingspläne zur Verfügung

► **Kostenloses Programm, das mit lukrativen Rennen lockt**



Seit drei Jahren ist MyWhoosh auf dem Markt, in Europa fliegt das Programm aber etwas unter dem Radar. Ein möglicher Grund: Die Spielwelten beschränkten sich auf trostlose Wüstenlandschaften in den Vereinigten Arabischen Emiraten, dem Sitz des Herstellers. Mit Australien gibt es seit Sommer eine dritte Welt, weitere sollen folgen. Insgesamt stehen aktuell 675 Kilometer auf 30 Kursen zur Verfügung. Das Programm, das (bis auf MacOS) auf allen gängigen Systemen läuft, lockt nicht nur mit einem kostenlosen Zugang, sondern auch mit lukrativen Rennen. Beim „Sunday Race Club“ wird monatlich ein Preisgeld von 96.000 US-Dollar (ca.

100.000 Euro) vergeben – eine Anfrage nach dem Finanzierungsmodell blieb unbeantwortet. Die Hürden für die Teilnahme liegen hoch: Neben der technischen Ausstattung – unter anderem wird ein zweiter Leistungsmesser verlangt – muss die aufgezeichnete FIT-Datei zur Verifizierung übermittelt werden. Für die Anmeldung fordert MyWhoosh zudem ein Video, das den Radsportler beim Wiegen zeigt. Einfacher gelöst ist der Zugang zum Trainingsangebot. Die mehr als 700 Work-outs – entwickelt vom ehemaligen Profi-Coach Kevin Poulton – lassen kaum Wünsche übrig. Wenn doch, können eigene Pläne erstellt werden.



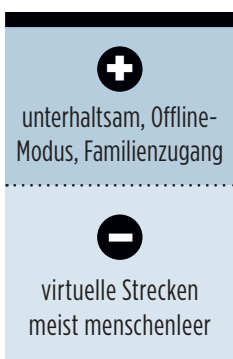
## ROUVY

**Info** [www.rouvy.com](http://www.rouvy.com)

**Kosten** 15 Euro/Monat (einmalig), 84 Euro/6 Monate, 144 Euro/12 Monate

**Für wen?** Radfahrer, die sich in realitätsnaher Umgebung mit anderen duellieren wollen

► **Dank vieler Rennen und „Familienzugang“ eine interessante Alternative für Rennrad-Clubs**



Mit seinem Avatar den Mont Ventoux oder das Stiffler Joch erklimmen: Rouvy macht's möglich – dank hochauflösender Videos und ansprechender Fahrdynamik auch ziemlich realitätsnah. Die Anzeige der Steigungsprozente oder Geschwindigkeit fällt dagegen etwas klein aus. Sehr gut funktioniert das Windschatten-Feature, bei dem man spürbar weniger treten muss. Neben Rennrad-Klassikern stehen unzählige (unbekannte) Strecken zur Auswahl, insgesamt lassen sich mehr als 15.000 Kilometer nachfahren – alleine oder in der Gruppe. Im Testzeitraum war die Plattform jedoch

schlecht besucht. Das große Angebot an Rennen überzeugt, unter anderem kann die Vuelta virtuell nachgefahren werden. Die Software ist jedoch nicht besonders intuitiv. So erschließt sich nicht sofort, welche Funktion in der App oder auf der Website zur Verfügung steht. Bei den Trainingsprogrammen sind 120 Work-outs voreingestellt; wie die Gruppenausfahrten und Rennen lassen sie sich auch selbst erstellen oder importieren. Großer Pluspunkt ist der „Familienzugang“: Drei Nutzer können sich das Abo auf bis zu fünf unterschiedlichen Geräten teilen und damit Kosten sparen.

## WAHOO RGT

**Info** [www.rgtcycling.com](http://www.rgtcycling.com)

**Kosten** 14,99 Euro/Monat, monatlich kündbar

**Für wen?** Sportler, die selbst virtuelle Veranstaltungen ausrichten möchten

► **Avatare und Bots fahren in animierter Landschaft – zum Spaß oder um die Wette**



Die RGT-Welt ist wie System (siehe unten) Teil des Wahoo-Universums und im Abo-Preis für System inklusive. Der Schwerpunkt hier liegt auf animierten Welten mit Avataren. Zwölf berühmte Straßen, wie den Anstieg nach Alpe d'Huez oder die Runde zum Cap Formentor auf Mallorca, hat RGT realitätsnah animiert. Hier kann man frei fahren oder Intervalle trainieren. Spannend ist aber vor allem die Möglichkeit, das Profil eines hochgeladenen GPX-Tracks nachfahren zu können. So lassen sich Rennstrecken nachfahren oder vorab trainieren. Eigene Strecken kann man solo fahren oder als

Events, mit Freunden, Bots (programmiert auf das gewünschte Leistungsniveau) oder auch öffentlich ausgeschrieben. Mit einigen Klicks bastelt man sich seine eigene Veranstaltung, die als gemeinsame Ausfahrt gestaltet werden kann, aber auch als Rennen. Die eigenen Strecken werden nach dem Zufallsprinzip animiert, Steigungen und Kurven entsprechen der GPX-Vorlage, die Landschaft dazu malt RGT. Inmitten des Feldes selbst generierter Bots könnte man glatt vergessen, dass man im Grunde gegen sich selbst fährt.



Animation, gute Fahrdynamik, kurzer Weg zur eigenen Veranstaltung



wenige ausgestaltete Strecken, nur in Englisch

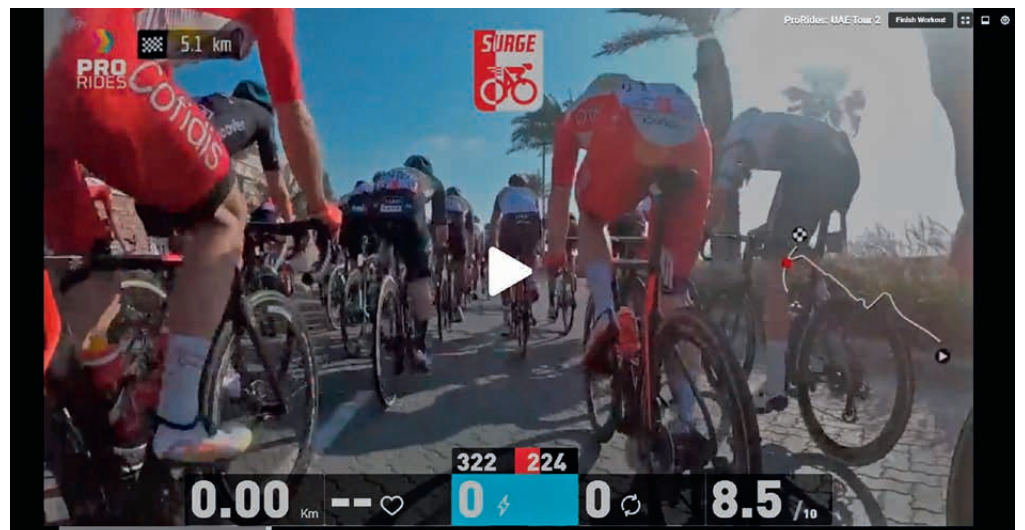
## WAHOO SYSTEM

**Info** [www.wahoofitness.com/system](http://www.wahoofitness.com/system)

**Kosten** 14,99 Euro/Monat, monatlich kündbar

**Für wen?** Alle, die Radsportkultur mit Schwerpunkt Rennsport lieben und sich gerne anstacheln lassen

► **Motivierendes und vielfältiges Programm mit Schwerpunkt video-untermales Intervalltraining**



Vielfältige, systematische Trainings plus motivierendes bis unterhaltendes Videomaterial – das ist die System-Formel. Motivation war das Hauptthema von Sufferfest, einer Software, die in Wahoo aufging. Treibende Musik, motivierende Trainer, packende Szenen. Diese Mischung zündet immer noch. Die Ansprache ist motivierend und die Oberfläche sehr gut gemacht: Man ist jederzeit im Bilde, wann das nächste Intervall kommt und wie lange es dauert. Voraussetzung, um das Ganze genießen zu können: gute Englischkenntnisse, denn die Plattform arbeitet bislang ausschließlich mit

der englischen Sprache, eine deutsche Übersetzung ist in Arbeit. Highlight: Onboard-Bilder aus Profirennen; das Powerprofil des Rennens wird angepasst an die eigene FTP (funktionelle Schwellenleistung). So fährt man aus der subjektiven Perspektive ein Finale mit, hört den sportlichen Leiter im Funk und tritt härter, als man es eigentlich vorhatte. Es gibt aber auch ruhige Sessions mit Radsportfilmen als Hintergrund. In der Summe sind es 328 Trainingseinheiten. Hinzu kommen Anleitungen zu Yoga, Kraft- und Mentaltraining sowie Schwimmen und Laufen.



animierend und umfangreich



nur in englischer Sprache



## ZWIFT

**Info** [zwift.com](http://zwift.com)

**Kosten** 14,99 Euro/Monat, mon. kündb.

**Für wen?** Alle, die Spaß daran haben, Teil einer großen internationalen Community zu sein und Spiel, Sport und Social Media zu verquicken

► **Gaming trifft Sport: Rasen und Punkte sammeln in animierten Fantasiewelten**



hier ist immer was los



Software startet langsam

Die Zwift-Welten entspringen teils der Fantasie von Designern, teils bilden sie reale Strecken nach: Es gibt fantastische Berge, Dschungelstrecken, unermüdlich Lava spuckende Vulkane, eine Prise Wildwest, gläserne Pfade über New York, asiatisch geprägte Strecken und reale Orte wie Salzburg oder London. Die verfügbaren Welten wechseln täglich und bieten eine Spielfläche für freie Fahrten und Rennen. Die Anmutung ist die eines Videospiels. Im nächsten Level kann man sich die Socken aussuchen oder coolere Laufräder ins Rad stecken. Zwift hat viele Mitglieder. Hier tummeln

sich täglich Tausende Avatare, hinter denen echte Menschen stecken, bisweilen wird es voll auf den Straßen. Über die Companion-App auf einem zweiten Gerät kann man mit Mitfahrern kommunizieren. Vorspulen geht nicht; wer in entlegene Ecken des Zwift-Reiches fahren will, muss ernsthaft treten. Anreize, härter zu treten, sind zahlreich, die nächste Wertung ist nie weit weg. Trainingsstrukturen bietet Zwift auch, aber der Fokus liegt klar auf dem Gaming. Technisch läuft das meistens glatt.



**JULIAN SCHULTZ**  
TOUR-Testredakteur



Indoortraining ist langweilig! Diesen Vorwurf hört man unter Rennradlern immer wieder. Dabei überzeugen viele Programme längst mit animierenden und interaktiven Spielwelten. Und: Um im Winter fit zu bleiben, gibt es kaum ein effektiveres Training als auf der Rolle.



**ROBERT KÜHNEN**  
TOUR-Autor



Die Software ist zugänglicher und bedienbarer geworden. Im besten Fall liegen nur wenige Minuten zwischen Anmeldung und erster Fahrt. Frust-Erlebnisse sind dennoch möglich. Deshalb ohne Zeitdruck installieren, am besten nach einem ausgiebigen Training draußen.





# WINDMASCHINEN

TEXT & FOTOS

Robert Kühnen



## BALTER TURMVENTILATOR FLÜSTERMÜHLE

Der 1,16 Meter hohe Ventilator benötigt nur wenig Bodenfläche. Drei Geschwindigkeiten stehen zur Wahl. Die höchste Stufe ist noch am ehesten praxistauglich und kann bei geringen bis mittleren Tretleistungen ausreichend sein. Damit der schmale Luftstrom den Fahrer erwischt, muss der Turm jedoch rund 50 Zentimeter hoch gestellt und nah positioniert werden. Die mangelnde Spezialisierung des Ventilators schränkt die Eignung fürs Indoortraining ein: Die Oszillier-Funktion des Turms ist fürs Radfahren nicht nutzbar, der Schwenkbereich zu weit, das Gebläse zudem nicht fernbedienbar. Aufgrund des niedrigen Tempos ist die Geräuschkentwicklung gering, Gleiches gilt für den Stromverbrauch.

► **Schmale Säule mit schwachem Luftstrom, nur eingeschränkt fürs Training geeignet**



kleine Stellfläche, sehr leise, sehr geringer Stromverbrauch



schwache, schmale Strömung, muss erhöht aufgestellt werden

**Standfläche** 33 cm Durchmesser  
**Max. Leistungsaufnahme (gemessen)** 44 Watt  
**Windgeschwindigkeit** 7/9/12 km/h  
**Lautstärke** 44/48/53 dBA  
**Preis** 55 Euro

## WAHOO KICKR HEADWIND VORREITER

Der Headwind war die erste spezifisch fürs Rollentraining gebaute Windmaschine und hat sich bewährt. Der Luftstrom lässt sich manuell in vier Stufen von leicht säuselnd bis ziemlich energisch blasend einstellen. Ein Vorsatz vor dem Radiallüfter richtet die Strömung stark und bläst vom Boden Richtung Fahrer. Beim Abstand von einem Meter zur Vorderradachse kommen am Oberlenker bis zu 20 km/h an, der Kopf ragt dann aber auch schon etwas aus dem Luftstrom heraus, wenn man nicht sehr flach sitzt. Auch seitlich ist die Strömung eng begrenzt, in Bremsgriffhaltung sind die Hände schon etwas außerhalb des Kühlkorridors. Besonderer Clou: Die Steuerung erfolgt wahlweise auch draht- und stufenlos über die Wahoo-App, den Pulsgurt oder das Geschwindigkeitssignal. Der abgedeckte Geschwindigkeitsbereich ist praxisrelevant und gut abgestuft. Bis Stufe zwei ist der Headwind sehr leise. Der Stromverbrauch ist hingegen relativ hoch und auch bei geringem Tempo kaum niedriger als bei Vollast.

► **Edelgebläse, koppelbar mit Pulsgurt. Gut gestufter Geschwindigkeitsbereich, relativ leise**

**Standfläche** 42 x 29 cm  
**Max. Leistungsaufnahme (gemessen)** 184 Watt  
**Windgeschwindigkeit** 8/14/17/20 km/h  
**Lautstärke** 47/55/62/65 dBA  
**Preis** 280 Euro, Straßenpreise ab 200 Euro



stark, gut regelbar, leise



teuer, hoher Stromverbrauch

Wer auf der Rolle fährt, braucht Kühlung – drei Viertel der Körperleistung sind Abwärme. Ohne Fahrtwind würde man schnell überhitzen und das Gehirn die Beine drosseln. Ventilatoren sollen den fehlenden Fahrtwind ersetzen. Doch wie viel Wind notwendig ist, hängt von der Umgebungstemperatur, der Tretleistung und dem persönlichen Temperaturempfinden ab. Ist es kühl, kann ein zu starkes Gebläse auch unangenehm sein. Wir haben verschiedene Konzepte auf ihre Tauglichkeit fürs Indoortraining getestet



#### VACMASTER AM 1202R CARDIO54

### KRAFTMEIER

Mehr Tempo macht keiner. Der kleine Ventilator bläst die Luft auf der höchsten Stufe mit knapp 70 km/h aus. Am Lenker bleiben mittig davon noch 27 km/h übrig – ausreichend Luft auch für härteste Fahrten. Problematischer ist eher, dass der Regelbereich erst dort beginnt, wo er bei den anderen Geräten endet. Für kühlere Raumtemperaturen bläst der Lüfter daher eher etwas zu schnell, was man durch mehr Abstand aber kompensieren kann, sofern genug Platz vorhanden ist. Der Sound ist bezogen aufs hohe Tempo leise. Mittels Fernbedienung, die am Lenker befestigt werden kann, lassen sich die drei Stufen einfach schalten. Drei Abstrahlwinkel sind möglich.

#### ► Kompakter Lüfter mit dem schnellsten Luftstrom

**Standfläche** 35 x 25 cm  
**Max. Leistungsaufnahme (gemessen)** 131 Watt  
**Windgeschwindigkeit** 19/23/27 km/h  
**Lautstärke** 62/64/67 dBA  
**Preis** 95 Euro

- +
- kompakt, leistungsstark,  
fernbedienbar,  
langes Kabel

---

- 
- niedrige Geschwindig-  
keitsstufe fehlt

#### AERSON BODENVENTILATOR

### KLASSIKER

Zeitlos eleganter, großer Bodenventilator mit manuell einstellbarer Neigung. Die drei Geschwindigkeitsstufen lassen sich nur am Gerät schalten, sind aber praxisrelevant. Stufe eins entspricht der Stufe zwei am Headwind von Wahoo. Durch den breiteren Abstrahlwinkel wird der ganze Körper gekühlt, der Lüfter darf dabei relativ dicht vor dem Rad stehen. Der Sound ist propelliger als bei den Radiallüftern und hat mehr höherfrequente Anteile: Das Klangspektrum zeigt einen leichten Peak bei 4 kHz; subjektiv klingt das angenehm. Der Luftstrom ist turbulenter als bei den gerichteten Austritten der Radiallüfter – und das Grundgeräusch bei langsamem Tempo etwas höher. Im Praxistest kühlte der Propeller bereits auf der untersten Stufe sehr ordentlich. Bei stark wechselnden Intervallen vermissen wir eine Fernsteuerung.

#### ► Preiswerter Großlüfter mit Retro-Charme und viel Luftdurchsatz

- +
- breiter Luftstrom

---

- 
- bei niedrigem Tempo  
etwas laut, keine Fern-  
steuerung, kurzes Kabel

**Standfläche** 60 x 20 cm  
**Max. Leistungsaufnahme (gemessen)** 127 Watt  
**Windgeschwindigkeit** 14/16/20 km/h  
**Lautstärke** 62/64/67 dBA  
**Preis** 70 Euro





WINTER | ROLLENTRAINER



# SPASS- MASCHINEN

Smarttrainer machen das scheinbar Unmögliche möglich: zu trainieren und Rennen zu fahren, ohne vor die Tür zu gehen. Im Test: drei neue Geräte zwischen 499 und 1.300 Euro

# D

TEXT  
Robert Kühnen

Das Image des Indoor-Radfahrens hat sich gewandelt: von einer meist verhassten und selten praktizierten Methode zu einer hippen, natürlichen Art, den geliebten Sport mit mehr Freiheit als je zuvor auszuüben. Maßgeblich dafür sind Smarttrainer, die das eigene Rad zum perfekten Indoor-Rad umrüsten. Hinterrad raus, Smarttrainer rein – und los geht's. Dank Direktantrieb und reichlich Schwungmasse fühlt sich der Tritt gut an, die Sitzposition ist die gewohnte, und auf dem Bildschirm vor der Nase öffnen sich virtuelle Radsportwelten, die mit dem Smarttrainer interagieren (siehe Seite 28). Smart heißt in diesem Zusammenhang, dass das virtuelle Gelände die Bremse steuert. Geht's auf dem Bildschirm bergauf, greift die Magnetbremse gnadenlos zu und simuliert die Bergfahrt. Da kann es passieren, dass einem wegen eines falschen Gangs auf dem Teppich die Puste ausgeht und die ganze Fuhre stehen bleibt. Stetig fallende Preise haben die Hemmschwelle, sich mit dieser Technik zu beschäftigen, gesenkt. Zwift, der führende Software-Anbieter für virtuelles Training, bringt in Kooperation mit Jet Black den ersten eigenen Smarttrainer auf den Markt und setzt mit 499 Euro für Trainer inklusive Kassette einen Kampfpreis für vollwertig ausgestattete Smarttrainer. Der Zwift Hub bietet alle Features, die man sich für den Einstieg wünscht, Leistungsanzeige inklusive. Unsere beiden anderen Trainer im Test, der Elite Justo und der Wahoo Kickr Wifi, kosten hingegen das Doppelte und mehr.

Die integrierte Watt-Messung der Smarttrainer hat das Thema „Training mit Power“ deutlich zugänglicher gemacht, denn die Geräte kosten inklusive Leistungsanzeige weniger als die meisten Powermeter, die man sich ans

Rad schraubt. Die zugehörige Software fördert mit Tests und Anleitungen das Verständnis für die Watt-Werte und hilft, die Leistung im Training gezielt zu dosieren.

## POWERMETER SIND GENAUER

Der Unterschied zwischen Smarttrainer und Powermeter: Viele Smarttrainer erfassen nur indirekt die Leistung, wodurch die Genauigkeit potenziell schlechter ist als bei einem guten Powermeter. Manche Trainer verfügen aber über eine echte Leistungssensoren. Im Elite Justo ist ein Powermeter integriert; ein optischer Sensor, der das tatsächliche Drehmoment erfasst. Smarttrainer ohne diese direkte Leistungsmessung können gut kalibriert auch recht genau sein, sind aber anfälliger für falsche Werte. Früher machte man zur Kalibrierung Spindowns am warmen Gerät, trat dabei bis zu einer Zielgeschwindigkeit in die Pedale, hörte dann zu treten auf und ließ das Fahrrad bis zum Stillstand ausrollen. Heute sind viele Geräte selbstkalibrierend – was die Bedienung vereinfacht, die Genauigkeit aber nicht unbedingt verbessert. Im Test messen Justo und Kickr ähnlich genau, mit Abweichungen bis zu zehn Watt. Der preiswerte Hub zeigt größere Abweichungen, die zudem, was schwerer wiegt, mal in die eine, mal in die andere Richtung gehen. Auch die Regelung im Zwift-ERG-Modus, der bei voreingestellter Watt-Zahl den Widerstand der Trittfrequenz anpasst, hatte Aussetzer.

Besonders spürbar sind die unterschiedlichen Schwungmassen der Geräte. Je massiver das Schwungrad, desto besser lässt sich mit dem Smarttrainer die Trägheit der echten Fahrt simulieren. Das heißt, dass man im Freilauf länger ausrollt, wenn die Fuhre erst mal in Schwung ist. Der Kickr hat hier die Nase vorn, knapp gefolgt vom Justo. Der Zwift Hub besitzt die kleinste Schwungmasse, aber auch diese reicht für einen guten Tritt aus. Weitere Unterscheidungsmerkmale sind Extras wie weiche Füße, die ein etwas natürlicheres Fahrerlebnis liefern, weil man weniger statisch im Sattel sitzt, wenn das Rad seitlich etwas kippeln kann. Solche Feinheiten bietet der Zwift Hub nicht, aber das sind nachrangige Details, die teils auch nachrüstbar sind, etwa durch eine instabile Unterlage. So praktisch die Geräte auch sind, einen Nachteil haben Smarttrainer: Die Zeit der Ausreden ist vorbei. Training geht jetzt immer, auch in der kleinsten Hütte und mit wenig Zeit. In 24 Stunden finden sich sicher 30 Minuten, um zu trainieren. Jedenfalls dann, wenn der Wille reicht.







ELITE JUSTO

## ITALIENISCHES FLAGGSCHIFF

Der Justo ist das neue Top-Modell des italienischen Herstellers Elite. Das Gerät ist kompakt, dank klappbarer Füße leicht zu verstauen, hat eine Schlaufe zum Tragen und verspricht Bremsleistungen bis 2.300 Watt. Letztere auszukosten lag außerhalb unserer Möglichkeiten. Der Trainer glänzt mit sehr solidem Fahrgefühl und wird den Erwartungen an ein Top-Gerät gerecht. Einziges Manko: Weil sich die Bremsleistung in größeren Gängen nicht tief genug herunterregeln lässt, muss man zwingend einen Berggang einlegen, um locker zu fahren. Zwei elastische Füße unter den Auslegern geben dem Trainer seitliche Kippelfreiheit für ein natürlicheres Fahrgefühl. Wir fanden das angenehm. Ein zweiter Satz härterer Füße liegt bei. Im Abgleich mit unserem Referenzpowermeter zeigt der Justo zwischen drei und neun Watt weniger an. Elite verbaut einen optischen Sensor und hat so eine echte Leistungsmessung an Bord. Das Gerät kalibriert sich zudem selbst, was die Bedienung erleichtert. Zwei Besonderheiten: Justo besitzt zwei Bluetooth-Verbindungen und kann die Signale weiterer Sensoren bündeln, etwa die der Herzfrequenz oder weiterer Powermeter. Das ist ein Vorteil im Zusammenspiel mit Apple-TV. Ferner ist für zukünftige drahtgestützte Verbindungen eine Telefonbuchse montiert – analog zum Wahoo Kickr.



stark, leise, genaue Leistungsmessung, gutes Fahrgefühl, federnde Füße, klappbar



Bremse in großen Gängen nicht schwach genug einzustellen

► **Stark, genau, kompakt und mit etwas Neigefreiheit. Auch ohne App und/oder Strom nutzbar**

**Maximale Bremsleistung** 2.300 Watt  
**simulierbare Steigung** 24 %  
**Genauigkeitsklasse (Herstellerangabe)** +/-1 %  
**Preis** 990 Euro ohne Kassette  
**Gewicht** 20,7 kg  
**Standfläche** 58 x 73 cm  
**Lautstärke (27/40/66 km/h)** 67/71/79 dBA



WAHOO KICKR WIFI

## KLASSIKER MIT NEUER WIFI-VERBINDUNG

Zehn Jahre nach dem ersten Kickr, der die Smarttrainer-Revolution maßgeblich anschob, bringt Wahoo die sechste Version seines Klassikers. Das schwere Gerät unterscheidet sich nur durch innere Werte vom Vorgänger: Zusätzlich zu ANT+ und Bluetooth ist jetzt eine Wifi-Verbindung möglich, die mehr Stabilität und schnelleren Datendurchsatz bringen soll. Mit der Wahoo-App gelang uns eine problemlos funktionierende Wifi-Verbindung. Auf Zwift, wo Wifi von größerem Nutzen gewesen wäre (z. B. für Onlinerennen), war die Verbindung hingegen nicht verfügbar. Wie zur Demonstration kam es in unserem Test zu einem – nach unserer Erfahrung untypischen – kurzen Bremsaussetzer im Betrieb mit ANT+ auf Zwift. Sonst wusste der Kickr aber zu überzeugen: Satte Schwungmasse, nivellierbare, nachgiebige Füße, ein Griff zum Tragen und ein weiter Regelbereich kennzeichnen das Gerät. Im Prinzip ist der Kickr so leise wie die beiden anderen Geräte im Test. Aber sowohl das charakteristische leise metallische Klingeln als auch ein tiefes Bollern bei sehr hohen Geschwindigkeiten machen den Kickr akustisch dann doch auffälliger. Die Genauigkeit der Leistungsmessung war in Ordnung, das Gerät zeigte zwischen vier und zehn Watt weniger an als unser Referenz-Powermeter.

► **Klassiker mit neuer Wifi-Fähigkeit, internem Kilometerzähler und leichteren Anfahren im ERG-Modus**



stark, leise, genau, gutes Fahrgefühl, federnde Füße, klappbar



relativ teuer

**Maximale Bremsleistung** 2.200 Watt  
**simulierbare Steigung** 20 %  
**Genauigkeitsklasse (Herstellerangabe)** +/-1 %  
**Preis** 1.300 Euro inklusive Kassette (11-fach)  
**Gewicht** 25,3 kg  
**Standfläche** 73 x 54 cm  
**Lautstärke (27/40/66 km/h)** 65/71/80 dBA



ZWIFT HUB

## PREISBRECHER VOM SOFTWARE-ANBIETER

Die Gerüchte schwirrten lange, jetzt endlich gibt es auch das Gerät: Zwift Hub ist ein Smarttrainer, mit dem sich der Betreiber der Onlineplattform neue Kunden erschließen will – über den Preis von 499 Euro inklusive Kassette und über die besonders einfache Konfiguration. Zum letzten Punkt gehört, dass man schon bei der Bestellung Kassetten zwischen acht und zwölf Ritzeln zur Vormontage wählen kann. Vom Öffnen des Paketes bis zum Fahren dauerte es rund zehn Minuten. Nur die Standfüße müssen mit vier Schrauben befestigt werden. Die Wahl des Achs-Adapters unterstützt Zwift mit Schablonen. In freier Fahrt zeigt sich das Gerät solide: Die Schwungmasse ist nicht superschwer, aber relevant, die Bremse hat ausreichend Power und reagiert schnell. Im ERG-Modus auf Zwift kam es aber zu Regelfehlern und größeren Leistungsabweichungen zwischen Powermeter und Hub. Mal zeigte der Hub 10 Watt zu viel Leistung, in einer anderen Fahrt bis zu 20 Watt zu wenig. Bei hohen Ausdauerleistungen stimmt die Anzeige eher als bei geringen. Es ist zu hoffen, dass diese Kinderkrankheiten noch abgestellt werden. Leise ist das in Kooperation mit Jet Black entwickelte Gerät auch. Mehr Smarttrainer brauchen die meisten nicht – vorausgesetzt, die Leistungsanzeige wird stabiler. Zwift Hub ist nach den gängigen Standards gebaut und funktioniert genauso auch mit anderer Software. Zwift will seine Plattform weiter offenhalten für die Hardware anderer Hersteller.



Preis, gutes Fahrgefühl,  
leise



schwankende Leistungs-  
werte, nicht klappbar,  
kein Tragegriff

► Der Preis ist heiß. Zum perfekten Economy-Smarttrainer fehlt noch eine stabilere Leistungsanzeige

**Maximale Bremsleistung** 1.800 Watt

**simulierbare Steigung** 16 %

**Genauigkeitsklasse (Herstellerangabe)** +/-2,5 %

**Preis** 499 Euro inkl. Kassette

**Gewicht** 18,2 kg

**Standfläche** 62 x 50 cm

**Lautstärke (27/40/66 km/h)** 65/71/78 dBA

## ALTERNATIVEN

Wie viel Smarttrainer braucht man?

### INTERAKTIV

Zwift Hub ist derzeit der günstigste vollwertige, interaktive Smarttrainer. Andere Geräte, die noch weniger kosten und als „smart“ beworben werden, besitzen keine interaktive Bremssteuerung. Auch mit ihnen kann man durch virtuelle Welten fahren, muss die Bremse aber unabhängig vom Gelände steuern. Für Onlinerenner sind diese Geräte nicht geeignet.

### FREIE FAHRT

Eine Alternative zum Einspannen des Hinterrades in einen Smarttrainer ist die Fahrt auf der freien Rolle, bei der das Rennrad unbefestigt auf einem Gestell mit drei Rollen fährt. Das Modell Nero von Elite kombiniert die Fähigkeiten eines Smarttrainers mit dem Konzept der freien Rolle. Vorteil: Training des Gleichgewichts. Nachteile: weniger Bremsleistung, ungenaue Leistungsanzeige.

### FESTER TRAINER

Wer sein Rad nicht zum Indoor-Bike degradieren will und über ausreichend Platz verfügt, hat die Auswahl zwischen diversen stationären Trainern, die die Funktionalität von Smarttrainern besitzen, dazu eine eigenständige Optik. Die Bandbreite reicht von technisch anmutenden Trainern wie dem Wahoo Kickr Bike bis hin zu Design-Statements wie dem hier abgebildeten Elite Fuoripista.





# BALANCEAKT

Intensive Intervalle auf der Rolle – und draußen auch immer kurz und knackig rasen? Geht das gut? Wie man im Winter Indoor- und Outdoortraining idealerweise kombiniert

TEXT  
Robert Kühnen

# N

Nur wenige Radsportlerinnen und Radsportler trainieren auf der Rolle so wie draußen. Die meisten gestalten ihr Indoortraining straffer – es ist auch effizienter, weil Rollphasen entfallen. Auf Trainingsplattformen im Internet sieht man viele intensive Trainingseinheiten, gespickt mit Intervallen. Ist ja auch langweilig, auf der Rolle Grundlagentraining mit konstant niedriger Leistung abzuspulen. Andererseits ist klar, dass man nicht immer volle Pulle fahren

kann, nicht jeden Tag und auch nicht das ganze Jahr. Das birgt nicht nur die Gefahr von Übertraining, sondern generell verschlechtert sich die Leistung mit der Zeit durch die ständige hohe Belastung. Besser ist, das Training zu periodisieren und zuzuspitzen. Je nach Fitnesszustand, Alter und Jahresplanung sollte man nicht mehr als ein bis drei intensive Einheiten pro Woche absolvieren.

Klassische Trainingslehre rät, im Winter viel Grundlage zu trainieren – Trainings-sprech für „lang und langsam fahren“. Das beißt sich aber oft mit den widrigen Wetter- und Straßenverhältnissen in dieser Jahreszeit. Was also tun? Unser Rat: Das Wichtigste ist, auch im Winter weiterzufahren (oder sich auf andere Art zu bewegen), aber mit weniger Druck als während der Saison. Der Kopf braucht etwas Abstand, der Körper Er-



#### TIMING

Alles zu seiner Zeit:  
Im Winter zählt die kluge  
Kombi aus intensiver und  
lockerer Belastung

holung. Das Motto lautet jetzt: mit Spaß aktiv sein, Energie tanken. Kilometer, Watt und Schnitt dürfen auch mal egal sein. Andererseits schafft konstantes Training über den Winter ein Sprungbrett, um im nächsten Sommer eine Schippe nachzulegen und das Gesamtniveau zu steigern. Daher: Wenn es Zeit, Wetter und Motivation erlauben, sollte man längere, langsame Einheiten einbauen – wenn nicht, ist es auch nicht so schlimm. Wie alles im Training ist auch die Gestaltung des Winters ein Balanceakt – und sehr individuell. Daher haben wir für drei verschiedene Fahrertypen Empfehlungen zusammengestellt, wie sie ihr Wintertraining gestalten können.

### STRATEGIE 1

## Wenigfahrer → Ziele liegen im Sommer

Wer insgesamt nicht viele Kilometer fährt, muss nicht ausgerechnet im Winter anfangen, extralange Einheiten zu schrubben. Indoortraining ist eine Möglichkeit, antizyklisch zu arbeiten und radspezifische Fähigkeiten zu erhalten oder gar auszubauen. Zwei kurze, intensive Indoorseinheiten vom gehobenen Ausdauerbereich (simulierte

Berge) bis hin zu VO<sub>2</sub>max-Intervallen sind sinnvoll. Alternativ: kurz und knackig mit Cross- oder Gravelbike. Ergänzen lässt sich das durch andere Sportarten. Konstanz im Wintertraining zahlt sich aus – auch mit kurzen Einheiten. Längere Trainings werden ins Frühjahr gelegt, bis zu den Events im Sommer ist dann noch genug Zeit.

### WOCHEN-TRAININGSPLAN

- zwei kurze, intensive Trainings, Rolle oder Crossrad, 30–90 Minuten
- ein mittellanges Radtraining draußen, lockeres Tempo, 2–3 Stunden
- ein- bis zweimal Laufen oder anderer Sport

### STRATEGIE 2

## Vielfahrer → Ziele liegen im Sommer

Wer im Sommer sehr viel fährt, will auch im Winter ein ordentliches Maß an Training aufrechterhalten – es aber eine Nummer ruhiger angehen als in der Wettkampfvorbereitung. Im Unterschied zu Profis ist es selbst für engagierte Hobbysportler wenig sinnvoll, im Winter riesige Umfänge auf der Straße zu absolvieren. Besser, man kombiniert kurze bis mittellange

Indoortrainings mit mittleren, vereinzelt längeren Einheiten draußen; gerne auch im Gelände, weil dann das Tempo niedriger ist. Wichtig: Die Gesamtbelastung sollte geringer sein als in heißen Trainingsphasen. Das lässt sich zum Beispiel über Trainingssoftware ermitteln, die die Gesamtbelastung erfasst (chronische Trainingslast CTL, Golden Cheetah, Training Peaks u. a.).

### WOCHEN-TRAININGSPLAN

- zweimal mittellanges Rollentraining, Fokus Ausdauerbereich, 60–90 Minuten
- einmal mittellanges Radtraining oder anderes Ausdauertraining, 2–2,5 Stunden
- einmal langes Ausdauertraining draußen (*mehr als 4 Stunden*)
- zweimal Krafttraining oder andere Sportarten

### STRATEGIE 3

## Vielfahrer → Ziele liegen (auch) im Winter

Klarer Fall: Wer im Winter spezifische Ziele verfolgt – Crossrennen oder Indoorrennen – muss auch spezifisch trainieren, getreu dem allgemeinen Prinzip, wonach das Training immer spezifischer wird, je näher der Wett-

kampf rückt. Diese Gruppe hat demnach die höchste Intensitätsdichte im Winter und kann den Sommer nutzen, um lange Trainings draußen umzusetzen und so ein Fundament zu schaffen für einen heißen Winter.

### WOCHEN-TRAININGSPLAN

- zwei intensive Trainings, Rolle oder Crosser, 60–120 Minuten
- zwei bis drei mittellange Trainings, Rolle oder draußen, 1,5–3 Stunden
- ein bis zwei regenerative oder vorbereitende Rollentrainings, 60 Minuten
- ein Rennen auf der Rolle oder im Wald



# KALTE FÜSSE?

Die Füße sind am schwierigsten warm zu halten beim Rennradfahren im Winter. Ein paar (kreative) Tipps aus der TOUR-Redaktion, wie es doch gelingen kann



## OMAS SOCKEN

**DOMINIK SCHERER**  
Testlabor-Mitarbeiter

Pendelt fast täglich mit dem Rennrad oder Gravelbike die 50 Kilometer zwischen seinem Wohnort und der Redaktion in München



Meine gefütterten Goretex-Winter-Radschuhe sind eine Nummer größer, damit Omas dicke Wollsocken noch reinpassen. Unter denen trage ich dünne Funktionssocken. Und unter die orthopädische Einlegesohle kommt noch eine Iso-Einlegesohle. Nur selten, wenn's arg ungemütlich ist, ziehe ich noch dicke Neopren-Überschuhe außen drüber. Die Schwachstelle ist die Metall-Schuhplatte als Kältebrücke – da kommt früher oder später immer die Kälte reingekrochen. Da hilft dann nur noch eine Kaffeepause im Warmen.



## WANDERSCHUHE

**ANGELIKA RAUW**  
Stellvertretende Chefredakteurin

Liebt auch in Herbst und Winter Rennrad- oder Gravelbike-Touren in und um München – solange es nicht glatt ist



Je kälter es wird, desto dickere Überschuhe ziehe ich über die Radschuhe – von Schutzkappen nur für die Zehen bis hin zu Neopren-Überschuhen. Meine Füße stecken in Merinosocken. Reicht das nicht mehr aus, und die Kälte kriecht trotzdem über die Pedalplatten in meine Schuhe, tausche ich die Klick- gegen Trekkingpedale und die Rennradschuhe gegen leichte, flache Goretex-Wanderschuhe.



## BUNDESWEHR SOCKEN

**JENS KLÖTZER**  
Testleiter

Kann sich im Winter nur selten zum Indoortraining motivieren. Fährt daher Rennrad, solange es geht – noch lieber aber technische Gravelbike-Touren



Von meinem Radtrainer bekam ich eine besonders kostengünstige Empfehlung gegen kalte Füße, die ich noch heute befolge: Dicke Stricksocken – und zwar „außenrum“. Dafür müssen sie natürlich groß genug sein. Für die Pedalplatten einfach Löcher reinschneiden, und fertig ist der Übergangs-Überschuh. Gegen Regen schützen sie zwar nicht, aber sie halten den Wind ab, und der Schweiß kann raus. Tipp: Bundeswehrsocken funktionieren am besten, sind robust und schön lang.



## HUNDEBEUTEL

**KRISTIAN BAUER**  
Redakteur Hobbysport

Macht im Winter eigentlich lieber Winter- als Radsport. Am liebsten steht der Multisportler dann auf Touren- oder Langlaufskiern



Was tun, wenn's doch kälter ist als zunächst gedacht? Ignorieren und weiterfahren – was sonst? Aber das funktioniert nicht immer. Einmal wurde es bei mir so schlimm, dass auf einer Ausfahrt nach eineinhalb Stunden irgendeine Lösung hermusste. Schließlich entdeckte ich bei einer Ortsdurchfahrt einen Spender für Hundekotbeutel und wickelte beide Füße in Tüten. Leider war's zu spät, das Gefühl in den Füßen war schrecklich. Den schlimmsten Fehler habe ich aber nicht gemacht: mit blutleeren, halb erfrorenen Füßen sofort unter die Dusche zu gehen. Doch das langsame Auftauen macht schon genug Aua, um das nächste Mal doch dicke Überschuhe einzupacken.



## MTB-SCHUHE

**JÖRG WENZEL**  
TOUR-Reiseautor

Hat nicht den einen Tipp als Garantie für warme Füße, sondern passt sich den Gegebenheiten flexibel an



Über fünf Grad und bei Sonne reichen mir dünne Merinosocken und winddichte Überschuhe überm Rennradschuh. Wird's frischer bis an den Gefrierpunkt, tausche ich die winddichten Überschuhe gegen welche mit Iso-Effekt, beispielsweise aus dünnem Neopren. Unter null Grad vertraue ich auf mein bewährtes Winter-Set-up: Shimano-Mountainbikeschuhe, weil sie weit geschnitten sind und meine Füße mit dicken und langen Wander- oder Skisocken luftig reinpassen. Das ist wichtig – im Winter sollten Schuhe wegen des Wärmeübergangs nicht zu eng sitzen! Außen schützt wieder das Neopren, jedoch ein dickeres. Hier achte ich darauf, dass der Schuh nicht an der Kurbel schleift.



## ZEHENWÄRMER

**SANDRA SCHUBERT**  
Online-Redakteurin

Pendelt die 25 Kilometer zwischen Wohnung und Redaktion und liebt lange Bikepacking-Touren selbst im Winter – inklusive Draußen-Schlafen



Für die Pendelstrecke ins Büro schlüpfte ich in Merinosocken und Winterschuhe. Auf längeren Touren habe ich Einmal-Zehenwärmer dabei; die kleinen Warmekissen haben mir schon geholfen, als ich meine Zehen vor Kälte nicht mehr gespürt habe. Generell fahre ich an kalten Tagen lieber offroad oder einen Mix aus Straße und Gravel, dann ist der Fahrtwind geringer und gleichzeitig der gesamte Körper im Einsatz. Wie Kollege Dominik mache auch ich gern eine Aufwärmpause – mit heißem Kaffee.





**WINTER** | TEST WINTERSCHUHE



# FROST-SCHÜTZER

Keine Lust auf das „Gewurschtel“ mit Zehenkappen, dicken Socken oder Überschuhen? Dann könnte ein richtiger Winterschuh der passende Partner für winterliche Ausfahrten sein

# W

TEXT  
Matthias Borchers

Wer auch im Winter ambitioniert mit dem Renner auf der Straße oder dem Gravelbike auf Schotter unterwegs ist, für den ist der gefütterte und wasserdichte Winterschuh die richtige Wahl. Im Vergleich zum Sommerschuh, den alle Hersteller in zahlreichen Varianten und Preisklassen im Sortiment haben, ist die Auswahl an Winterschuhen allerdings überschaubar. Für unseren aktuellen Test konnten sieben Hersteller je ein Modell ins Rennen schicken. Marken wie Bontrager oder Specialized, die früher mit von der Partie waren, bieten inzwischen keine Winterschuhe mehr an; Sidi wollte mit seinem aktuellen Modell nicht an unserem Test teilnehmen.

Auf der Basis vieler Erfahrungen beim Radfahren im Winter haben wir uns dafür entschieden, Winterschuhe mit Mountainbike-Sohlen zu testen. Stehen und Gehen auf glattem, nassem oder auch matschigem Untergrund gelingt damit auf jeden Fall sicherer. Nachteil ist, dass man dafür ein passendes Mountainbike-Pedal ans Rad schrauben muss, denn die Platten bzw. Cleats der gängigen Rennradpedale passen nicht auf die MTB-Sohlen. Wettmachen kann diesen Nachteil, dass durch die längeren Achsen der MTB-Pedale die breiteren Winterschuhe mehr Abstand zu den Kurbeln halten, was hässliche Scheuermarken vermeiden hilft. Wer auch im Winter sein gewohntes Pedalsystem bevorzugt, für den haben von den Marken im Test Fizik und Scott Winterschuhe mit Rennradsohlen im Angebot.

Außer Vaude verwenden alle Hersteller dampfdurchlässige Membrane von Gore-Tex zwischen Außenhaut und Futter; die Marke aus dem Allgäu vertraut auf das recyclingfähige

Porenmaterial von Sympatex. Alle Schuhe verfügen über einen umlaufenden Kantenschutz, um Schnitte im Obermaterial durch scharfes Gestein zu verhindern. An einigen können zusätzliche Schraubstollen für besseren Halt beim Laufen im Gelände ergänzt werden. Die Modelle von Fizik und Northwave sind mit besonders dickem Teddyflausch ausgestattet. Der Fizik-Schuh gibt sich mit dem niedrigsten Schaft betont sportlich, während der Schuh von 45 NRTH mit extralangem Neoprenschaft schon fast als Stiefel durchgeht.

Unsere Testerinnen und Tester haben alle Schuhe intensiv ausprobiert und ihre Eindrücke zur Passform sowie die Erfahrungen in der Praxis dokumentiert. Unter Laborbedingungen mussten die Schuhe ihre Wasserdichtigkeit und Isolationseigenschaften unter Beweis stellen. Die gute Nachricht: Alle sieben Paare halten die Füße trocken und warm, wobei 45 NRTH und Northwave hierbei am besten abschneiden – damit sind sie eine Empfehlung für besonders kälteempfindliche Radler. Deutlich weniger wärmen die Modelle von Gaerne und Scott. Das muss kein Nachteil sein: Zum einen ist das individuelle Kälteempfinden sehr unterschiedlich, und zum anderen kann es bei intensivem Training in stark isolierenden Schuhen schnell zu warm und damit feucht und in der Folge kalt werden. Viel Lob gab es von allen Testern für die Passform des Fizik-Treters, der sich zudem am besten an- und ausziehen lässt. Doch kein Vorteil ohne Nachteil: Wegen des kurzen Schafts läuft Regen und Spritzwasser schnell von oben in die Schuhe. Hier punkten aufgrund ihrer Konstruktion mit hohem Schaft die Modelle von Northwave und 45 NRTH. Die Ergebnisse im Detail lesen Sie auf den folgenden Seiten.

## BESTENLISTE



Der leichteste Schuh  
**NORTHWAVE**



Der wärmste Schuh  
**VAUDE**







1



2

3



4



TOUR  
TEST  
SIEGER

**1** **45 NRTH**

**Ragnarök Tall**  
www.45nrth.com  
270 Euro / China  
1.055 Gramm (44)  
36 bis 48; 50

Boa-Li2-Verschluss mit Werkzeug, hoher Neoprenschafft mit Klettverschluss, Stollen, Reflexmaterial



**1,5**

Der Schuh fällt klein aus, Nummer größer probieren; sehr warm, bester Spritzschutz dank sehr hohem Schaft, lässt sich dank Klettverschluss leicht an- und ausziehen, die Weitenanpassung in Fahrt klappt ebenfalls sehr gut, viel Reflexmaterial

**2** **FIZIK**

**Terra Artica GTX**  
www.fizik.com  
259 Euro / Vietnam  
910 Gramm (42)  
36 bis 48; 37,5 bis 46,5

Boa-Verschluss L6 dial D, Gore-Tex-Innensohle, Kletttriemen, Anziehhilfe, Reflexmaterial



**1,9**

Tolle Passform; das Material schützt sehr gut vor Wasser, das flauschige Futter wärmt gut; über den niedrigen Schaft kann leicht Spritzwasser eindringen; der Boa-Verschluss rastet lediglich in eine Richtung. Das Modell mit Rennradsohle heißt „Tempo“

**3** **GAERNE**

**G.ICE-Storm MTB 1.0**  
www.gaerne.com  
270 Euro / Italien  
920 Gramm (44)  
39 bis 48

Boa-Li2-Verschluss, Kletttriemen, Reflexmaterial



**1,6**

Der Schuh fällt klein aus, Nummer größer probieren; in halben Größen erhältlich; der leichteste Schuh im Test lässt sich während der Fahrt fein in der Weite justieren; hinter der Zunge kann Spritzwasser eindringen; für Temperaturen über null Grad und starke Schwitzer

**4** **NORTHWAVE**

**X-Celsius Arctic GTX**  
www.northwave.com  
250 Euro / Kambodscha  
960 Gramm (44)  
36 bis 49; 39,5 bis 45,5

Northwave-Drehverschluss SLW 2, Stollen, Reflexmaterial



**1,4**

Testsieger. Fällt insgesamt groß aus, Nummer kleiner probieren; beim An- und Ausziehen hilft ein Schuhlöffel, der Drehverschluss benötigt etwas Übung und lässt sich mit Handschuhen nicht immer sicher greifen. Sehr guter Wetterschutz

**HERSTELLER**

Modell
Info
Preis / Produktionsland
Gewicht (Größe)
Größen; halbe Größen
Ausstattung

**empfohlener Temperaturbereich**

**TOUR-BEWERTUNG**

Wasserdichtigkeit (30 %)
Handling (30 %)
Ausstattung (30 %)
Gewicht (10 %)

**Gesamtnote (100 %)**

**FAZIT**

# SO TESTET TOUR

Die Gesamtnote basiert auf den Bewertungen der vier Kriterien Wasserdichtigkeit, Handling, Ausstattung und Gewicht, die unterschiedlich stark einfließen. Das Isolationsvermögen der Schuhe haben wir mithilfe eines reproduzierbaren Verfahrens ermittelt. Dabei kühlt erwärmtes Wasser im Schuhinneren über den Testzeitraum ab, während der Schuh bei etwa null Grad Außentemperatur mit kaltem Wasser besprüht und dem simulierten Fahrtwind eines Ventilators ausgesetzt wird. Am besten wärmt der Schuh, bei dem das Wasser am langsamsten abkühlt. Aufgrund des individuell sehr unterschiedlichen Kälteempfindens benoten wir das Kriterium nicht, sondern geben eine Temperaturempfehlung.

## WASSERDICHTIGKEIT (30 %)

Die Schuhe werden mit Packpapier und Papierhandtüchern ausgestopft und anschließend über eine festgelegte Dauer einem Wasserstrahl ausgesetzt. Anschließend dokumentieren wir, an welcher Stelle wie viel Wasser in den Schuh eindringt.

## HANDLING (30 %)

Hier entscheiden Bauart und Bedienung von Drehverschlüssen und Schnürungen darüber, wie gut sich ein Schuh auch in Fahrt anpassen lässt. Die Beschaffenheit von Klettverschlüssen, der Zunge oder Fersenform können das An- und Ausziehen erleichtern oder erschweren. Auf Sohlen mit integrierten, weichen Gummiblöcken geht man sicherer als auf sehr harten Sohlen.

## AUSSTATTUNG (30 %)

Am besten schneiden hier Schuhe ab, deren Drehverschlüsse sich in beide Richtungen fein justieren lassen, die mit einer Innensohle zur Fußgewölbe-Unterstützung ausgestattet sind, die Montage zusätzlicher Schraubstollen erlauben und über ausreichend und sinnvoll platziertes Reflexmaterial verfügen.

## GEWICHT (10 %)

Der Gewichtsunterschied zwischen dem schwersten (Vaude) und dem leichtesten Schuh (Northwave) beträgt immerhin ein halbes Pfund. Leichte Schuhe tragen sich bei gleich guter Passform komfortabler als schwere und trocknen in der Regel auch etwas schneller.



5



7



6

**5** **SCOTT**

**MTB Heater Gore-Tex**  
www.scott-sports.com  
230 Euro / Vietnam  
1.085 Gramm (44)  
38 bis 48

Schnürsenkel, Spritzschutz mit Reißverschluss, Ergo-Innensohle, Reflexmaterial



**2,2**

Fällt relativ groß aus und bietet viel Platz in der Zehenbox, eventuell Nummer kleiner probieren; nicht so warm, bietet jedoch guten Spritzschutz mit Reißverschluss; Größenanpassung mittels Schnürung etwas fummelig, zwingt unterwegs zum Absteigen

**6** **SHIMANO**

**SH-MW701**  
bike.shimano.com  
230 Euro / China  
1.030 Gramm (44)  
38 bis 48

Boa-Verschluss L6 dial D, Spritzschutz mit Klettstreifen, Ergo-Innensohle, Reflexmaterial



**1,8**

Komfortabler Schuh beim An- und Ausziehen, die Weiteinstellung funktioniert auch in Fahrt und mit Handschuhen sehr gut; Sohle mit viel Grip; gut gegen Spritzwasser geschützt; die Innensohle unterstützt das Fußgewölbe

**7** **VAUDE**

**Minaki II**  
www.vaude.com  
230 Euro / Vietnam  
1.200 Gramm (44)  
37 bis 47

Boa-Verschluss L6, Spritzschutz mit Klettverschluss, Reflexmaterial



**2,2**

Fällt klein und schmal aus, Nummer größer probieren; der wärmste Schuh im Test ist gut gegen Spritzwasser geschützt; eine schraubbare Abdeckung macht die Sohle tauglich für flache Pedale; der Drehverschluss ist unter dem Spritzschutz ungünstig platziert; relativ schwer