

## **Fahrradbibliothek Dresden und fahrradtouristische Beratung**

Johannes Meusel, Steglichstraße 13, 01324 Dresden, 23.04.2003

Tel./FAX: 0351/472 19 20 oder 035873/40065 (dienstlich)

e-mail mail@fahrradbibliothek.de www.fahrradbibliothek.de

### **Ausrüstung für Radreisen**

Sehr vorteilhaft für Radwandertouren sind Radwanderkartenhalter, die am Lenker befestigt werden, und so während der Fahrt immer eine schnelle Orientierung ermöglichen, ohne immer anhalten zu müssen. Viele Lenkertaschen haben auf der Oberseite auch ein Kartenfach, doch besteht da bei seitlicher Öffnung die Gefahr des Verlierens der Karte bei holpriger Strecke und die Karte liegt meist quer.

Ein Kilometerzähler oder Fahrradcomputer bieten die Möglichkeit des Vergleichs von Entfernungen mit der Karte oder dem Radwanderführer, wenn die Routenführung bzw. Abzweige unklar sind.

Wichtig sind weiterhin eine gute Verteilung des Gepäcks auf dem Fahrrad (Faustregel: 2/3 hinten, 1/3 vorn), wofür man sich Fahrradtaschenhalter bzw. Vorderradgepäckträger anbauen muss. Ideal sind Lenkertasche und dreiteilige Radwandertaschen auf dem Gepäckträger, die ein abnehmbares Oberteil haben, welches zugleich als Rucksack für Stadtbesichtigungen, Tagesausflüge und Wanderungen benutzt werden kann, sowie Seitentaschen mit Henkel, da man bei Bahnfahrten meist das Gepäck vom Rad abmachen muss.

Zu empfehlen sind spezielle Radhandschuhe (denn sie machen oft den stundenlangen Griff am Lenker angenehmer, sicherer und schonender) und Radshorts mit eingenähtem Sitzleder, die unnötigen und lästigen Sitzproblemen auf längeren Touren vorbeugen.

Um der eigenen Sicherheit willen sollten Radwanderer (vor allem Kinder) einen Fahrradhelm als Kopfschutz tragen. Wenn man angefahren wird oder durch einen Fahrfehler stürzt, dann geht es meistens kopfüber aus recht großer Höhe zu Boden. Schwere Schädelverletzungen sind manchmal die Folge, die durch einen Helm zu vermeiden gewesen wären.

Nicht zu vergessen sind Verbandsmaterial, Werkzeug und Ersatzteile, da man sich unterwegs nicht immer auf Werkstätten verlassen kann. Radwanderführer bieten dazu oft Checklisten, um an alles zu denken.

### **Ausrüstung, Fahrrad und Gepäck**

Ganz klar: Selbst wer mit wenig auskommt, braucht Stauraum. Für die echten Radreise-Asketen mag vielleicht ein kleiner Rucksack durchaus ausreichen. Alle anderen hingegen werden um ein gutes Gepäckträger bzw. Taschensystem nicht herumkommen. Wer von Pension zu Pension oder gar von Hotel zu Hotel radelt, benötigt natürlich weniger Stauraum als der Unabhängigkeitsfreund, der mit Zelt, Schlafsack und Campingküche ausgerüstet auf Tour geht.

### **Rucksack**

Wer nur mit einem Rucksack auf Tour gehen möchte, sollte diesen sehr sorgfältig auswählen. Wichtig ist eine vernünftige Polsterung am Rücken, sonst kann es schnell zu Druckstellen kommen. Durch entsprechende Luftkanäle an der Rucksackrückseite lässt sich zudem der unvermeidliche Wärmestau etwas mildern. Ein Hüftgurt gibt zusätzlichen Halt, hat aber bei weitem nicht die elementare Bedeutung wie bei einem Trekking-Rucksack. Bedingt durch die Sitzposition auf dem Fahrrad, ist es nicht möglich, viel Gewicht auf die Hüften zu verlagern. Das Gewicht muss folglich nahezu vollständig vom Rücken getragen werden. Deshalb sollte ein Rucksack für Radtouren ein Volumen von 30 bis 40 l nicht überschreiten. Spezielle Kletterrucksäcke dürften den Anforderungen am besten entsprechen. Tipp: Viele nützliche Utensilien für Ihre Radtour finden Sie in Spezialgeschäften für den Outdoorbereich und den Kletterbedarf.

Mit der richtigen Ausrüstung wird der Drahtesel zum wahren Lastenesel

### **Packtaschen**

Für die meisten Unternehmungen dürften zwei Packtaschen und eine Lenkertasche ausreichen. Die beiden Packtaschen werden hinten an einen möglichst soliden Gepäckträger gehängt. Einzeltaschen ist

## **Fahrradbibliothek Dresden und fahrradtouristische Beratung**

Johannes Meusel, Steglichstraße 13, 01324 Dresden, 23.04.2003

Tel./FAX: 0351/472 19 20 oder 035873/40065 (dienstlich)

e-mail mail@fahrradbibliothek.de www.fahrradbibliothek.de

immer der Vorrang einzuräumen. Es gibt zwar auch Taschen aus einem Stück, die meist drei Fächer bieten und über den Träger gelegt werden, aber hinsichtlich Stabilität und Handhabung sind sie Einzeltaschen doch sehr unterlegen. Wer seinem Lastesel zusätzlich zur Kleidung, Waschzeug und Proviant auch noch eine Campingausrüstung aufladen will, der kommt natürlich mit zwei hinteren Taschen nicht mehr aus. Es müssen vorn gleichfalls noch Gepäckträger und Taschen montiert werden.

Auch bei den Packtaschen ist die Versuchung groß, wenn sie vielleicht sogar nur ein- oder zweimal im Jahr zum Einsatz kommen, die eine oder andere Mark zu sparen. Wer oft und lange unterwegs ist, wird aber auch hier auf optimale Qualität achten, und die hat eben ihren Preis. Beim Fahrradzubehör gilt ganz besonders: Man bekommt, was man bezahlt. Das Angebot an Packtaschen ist so groß, dass es den Rahmen dieses Buches sprengen würde, alle vorzustellen. Sehr wichtig ist das Aufhängungssystem; die Packtaschen müssen bombenfest am Rad sitzen und sollen aber trotzdem schnell und problemlos an- und abzuhängen sein. Außerdem ist es von Vorteil, wenn die Haken der Aufhängung auf einer Schiene an der Rückseite der Packtasche verschoben werden können. So wird durch ein entsprechendes Ausrichten der Haken die notwendige Fersenfreiheit beim Pedalieren geschaffen. Aus diesem Grund sollten die hinteren Packtaschen im unteren Bereich leicht abgeschrägt sein. Ebenfalls wichtig sind auch die Verschlüsse: Schwer zugängliche Packtaschen nerven spätestens am zweiten Tag! Über das Material lässt sich im Gegensatz zum Preis jedoch prima streiten: Wirklich wasserdicht sind nur Modelle aus verschweißtem, hochreißfestem Kunststoffmaterial bzw. beschichtetem Spezialgewebe.

Wer oft und gerne mit dem Rad reist, sollte auf eine optimale Qualität und Funktionalität seiner Packtaschen achten. Schlechtes Material vermiest die schönste Tour.

Dafür fangen darin feucht verstaute Teile jedoch schnell an, schlecht zu riechen, während in nicht ganz so dichten Packtaschen Schlafsack und Kleidung noch ganz ordentlich belüftet sind und bei Bedarf, sprich Regen, durch Kunststoffbeutel oder spezielle Regenschutzhüllen geschützt werden können. Das Material der Packtaschen muss abriebfest und die Reißverschlüsse gut abgedeckt sein. Billigtaschen werden häufig aus viel zu dünnem Material gefertigt und geraten dadurch schnell in die Speichen. Deshalb sollte die Rückseite der Packtaschen recht steif sein. Gute Packtaschen haben an der Rückseite kräftige Kunststoff- oder Metallplatten eingearbeitet. Dies gibt der Packtasche selbst in nicht ganz vollem Zustand Halt und kann verhindern, dass sie bei Erschütterungen in die Speichen gerät.

### **Lenkertaschen**

Lenkertaschen werden durchweg in Material und Verarbeitung passend zu den Packtaschen angeboten. Wichtig ist auch hier ein Aufhängungssystem, das es einerseits ermöglicht, die Lenkertasche schnell abzunehmen und das andererseits aber festen Sitz garantiert. Gute Lenkertaschen besitzen oft ein eingearbeitetes Kartenfach und können mit speziell gepolsterten und auf die Innenmaße zugeschnittenen Einsätzen zur Fototasche ausgebaut werden. Lenkertaschen sind mit der beste Platz am Rad für die wertvolle Kameraausrüstung. Etwa 2 bis 3 kg sollten jedoch die Obergrenze für das Beladen der Lenkertasche darstellen, da das Lenken sonst unsicher wird.

### **Gut gepackt ist gut getourt! Achten Sie auf gleichmäßige Gewichtsverteilung.**

Gepäckverteilung An dieser Stelle soll auch gleich erwähnt werden, wie wichtig es ist, auf eine optimale Gewichtsverteilung zu achten. Der Schwerpunkt sollte so dicht wie möglich in der Nähe des Fahrradschwerpunktes (Tretlager) liegen. Das bedeutet: Packtaschen hinten über der Achse und vorn auf der Achshöhe montieren. Deshalb kommt bei Touren auf Straßen, Feld- und Waldwegen für vorn nur ein Lowrider-Gepäckträger in Betracht. Dieser ist weit heruntergezogen, und der Schwerpunkt der Packtaschen kommt ziemlich genau in Höhe der Vorderradachse zu liegen. Zum einen bleibt dadurch der Schwerpunkt so tief wie möglich, und zum anderen wird das Lenkverhalten kaum beeinträchtigt. Nur bei reinen Geländetouren, wo Bodenfreiheit wichtig ist, werden die Taschen höher montiert. Schwere Gegenstände sollten in den Packtaschen in Achснаhe verstaute werden. Runde 40 % des Gewichtes gehören in die vorderen Packtaschen, der Rest in die hinteren. In die Lenkertasche und auf den Gepäckträger selbst kommen nur leichte Teile.

## **Fahrradbibliothek Dresden und fahrradtouristische Beratung**

Johannes Meusel, Steglichstraße 13, 01324 Dresden, 23.04.2003

Tel./FAX: 0351/472 19 20 oder 035873/40065 (dienstlich)

e-mail mail@fahrradbibliothek.de www.fahrradbibliothek.de

### **Gepäckträger**

Der hintere Gepäckträger muss in sich stabil und absolut verwindungssteif mit dem Rahmen verschraubt sein. Nur eine Vierpunktbefestigung (linke und rechte Hinterbaustrebe und an den beiden Ausfallenden) ist wirklich belastungsfähig. Gepäckträger, die nur an drei Punkten verschraubt sind - je ein Punkt unterhalb des Sattels und an den beiden Ausfallenden -, sind ungeeignet. Bei schnellen Abfahrten und im Wiegetritt (in den Pedalen stehend) schaukelt sich durch den mitschwingenden Gepäckträger das ganze Rad auf, was im Extremfall zum Sturz führen kann. Montieren Sie den Gepäckträger möglichst spannungsfrei, andernfalls werden Brüche bereits bei der Montage vorprogrammiert. Gepäckträger werden Ihnen sowohl in Stahl- als auch in Aluminiumausführung angeboten. Hochwertige, stabile Gepäckträger überzeugen durch spezielle, angeschweißte Befestigungsteile

Hochwertige Stahlgepäckträger aus Chromoly-Stahlrohr sind kaum schwerer als Aluminiummodelle - meist aus 8 mm starkem Aludraht geschweißt-, können aber unterwegs in fast jeder Dorfschmiede repariert werden. Unterwegs schnell mal jemanden zu finden, der Aluminium schweißen kann, dürfte dagegen recht schwer sein. Wichtig ist der Übergang zwischen Gepäckträger und Fahrradrahmen. Bei besseren Gepäckträgern sind die Rohrenden nicht einfach nur zusammengequetscht und dann durchbohrt worden, sondern es kommen spezielle angeschweißte Befestigungsteile zum Einsatz. Solch eine Konstruktion ist zwar bedeutend aufwendiger, reißt dafür aber garantiert nicht aus. Manche Gepäckträger bieten den Packtaschen zuwenig Auflagefläche, mit der Gefahr, dass eine nicht ganz voll gepackte Tasche in die Speichen gezogen wird. Ganz billig können gute Gepäckträger also nicht sein. Wer allerdings hier spart, spart eindeutig an der falschen Stelle. Bleibt noch das reichhaltige Zubehör, unter dem sich die Regalbretter der Fahrradhändler so beängstigend durchbiegen. Vieles davon hat seine Berechtigung. Hüten Sie sich jedoch, in einen Kaufrausch zu verfallen. All die kleinen und großen Zubehörteile bringen zusammen ganz ordentlich Gewicht auf die Waage und müssen Meter für Meter mitgeschleppt werden.

### **Fahrradklingel (Radglocke)**

Von vielen sportlich ambitionierten Radlern belächelt, dennoch sehr empfehlenswert und außerdem vom Gesetzgeber vorgeschrieben, ist eine Fahrradklingel (Glocke). Es muss ja nicht gerade so ein vorsintflutliches, vollverchromtes Ungetüm in Suppentassengröße sein. Es gibt kleine und leichte, trotzdem gut zu hörende Modelle, deren Vorzüge man auf engen Radwegen oder auch auf von Wanderern begangenen Forststraßen schnell schätzen lernt.

### **Trinkflaschen und Halter**

Unverzichtbar sind Trinkflaschen. Bei längeren Fahrten möchte man **Trinkflaschen** nicht missen.

Über den Inhalt der Trinkflasche informiert Sie Seite 79 Der Handel führt Modelle aus Kunststoff und aus geschmacksneutral beschichtetem Aluminium. Die Flaschen aus Kunststoff sind preislich deutlich unter den anspruchsvolleren Modellen aus Aluminium angesiedelt. In der Praxis bewähren sich beide Ausführungen gleich gut, so dass letzten Endes der eigene Geschmack entscheidend ist. Bleibt noch die Befestigung der Flasche am Fahrradrahmen. Genau dorthin gehört sie, um auch während der Fahrt jederzeit griffbereit zu sein. Am Flaschenhalter sollte nicht gespart werden. Billige Ausführungen aus zu schwachem Draht werden auf schlechten Straßen schnell abgeschüttelt. Gute Flaschenhalter werden direkt an den Rahmen geschraubt und müssen fest sitzen. Sind am Rahmen keine Anlötteile für einen oder besser gleich zwei Flaschenhalter vorgesehen, kann man sich mit Schlauchschellen behelfen

### **Fahrradständer**

Radfahrer, die ihr Fahrrad in erster Linie als Sportgerät einsetzen, werden meist aus optischen Gründen oder aus Gewichtsgründen auf einen Ständer verzichten. Am Reise- und Tourenrad hingegen hat ein Ständer seine Berechtigung. Nicht immer findet sich ein Gegenstand, an den man das Rad anlehnen kann. Also muss das Rad flach auf den Boden gelegt werden. Äußerst unpraktisch, wenn man beispielsweise an die Packtaschen muss oder wenn rasch die Kette geschmiert werden soll. Leicht, robust und - in Verbindung mit schwerem Gepäck - auch sehr standfest sind Seitenständer, die nahe dem hinteren Ausfallende angebracht werden. Mittig in Tretlagernähe montierte Seitenständer sind in Verbindung mit einem schwer beladenen Rad nicht zu empfehlen. Allzuleicht kippt das Rad damit um. Bleiben noch Mittelständer, die ebenfalls in Tretlagernähe montiert werden. Da das Rad mit solch einem Ständer senkrecht steht, entstehen auch bei großer Zuladung keine Probleme. Gewöhnlich fallen diese Mittelständer aber recht schwer und wuchtig aus, so dass einem stabilen, am hinteren Ausfallende montierten Seitenständer der Vorzug zu geben ist.

### **Schutzbleche**

## **Fahrradbibliothek Dresden und fahrradtouristische Beratung**

Johannes Meusel, Steglichstraße 13, 01324 Dresden, 23.04.2003

Tel./FAX: 0351/472 19 20 oder 035873/40065 (dienstlich)

e-mail mail@fahrradbibliothek.de www.fahrradbibliothek.de

Schutz gegen Nässe und Schmutz gehört zum Komfort. Für eine Radtour sollte Ihr Rad über geeignete Schutzbleche verfügen.

Früher machten die Schutzbleche ihrem Namen noch alle Ehre, heute hingegen wird jedoch kaum noch Blech verarbeitet; Schutzbleche werden fast ausnahmslos aus leichten Kunststoffen gefertigt. Gehörten sie damals noch zur Standardausrüstung eines Fahrrades, sind sie heute, vor allem bei sportlichen Fahrrädern, nur selten serienmäßig montiert. Für eine Radtour sollten Schutzbleche jedoch auf jeden Fall am Rad sein. Zum ersten wird damit deutlich weniger Wasser und damit Schmutz auf Kette und Kettenblätter geschleudert und zum zweiten bleiben die Füße länger trocken. Kurioserweise ist nämlich nicht der Regen selbst für nasse Füße verantwortlich (Packtaschen vorn wirken als zusätzlicher Regenschutz), sondern das Spritzwasser des Vorderrades. Deshalb sollten Schutzbleche, die diesen Namen verdienen, etwa 10 bis 15 mm breiter sein als der Reifen, da sonst links und rechts zuviel Sprühnebel vorbeikommt. Steckschutzbleche, wie sie sportliche Fahrer gerne bei Bedarf - sprich Regen - an ihre Rennräder oder Mountain-Bikes knipsen, sind für den Radwanderer nur ein Kompromiss: meist sind sie zu kurz bemessen, um wirklich zu schützen. Fest montierte Schutzbleche sind in jedem Fall vorteilhafter. Achten Sie darauf, dass die "Bleche" weit nach unten heruntergezogen und mit stabilen Streben befestigt sind. Um ein Aufsetzen des starren Schutzbleches beim Fahren über einen Bordstein zu verhindern, wählt man das Schutzblech selbst etwas kürzer und verlängert es dann einfach mit einem passenden Gummilappen.

### **Fahrradcomputer**

Für die Tourenplanung sind die modernen Radcomputer eine große Hilfe. Nicht zwingend notwendig, doch sehr sinnvoll ist ein Tachometer, gerade auch für den Reiseradler. Mechanisch angetriebene Modelle, die nur die Geschwindigkeit und Wegstrecke erfassen können, sind längst von modernen, elektronisch arbeitenden Modellen abgelöst worden. Der Abrollumfang des Laufrades (meist des Vorderrades) wird gemessen und in den Computer eingegeben. Ein an einer Speiche befestigter Magnet leitet nun über einen fest am Rahmen montierten Impulsnehmer die Information der Umdrehungszahl über ein Kabel an den meist am Lenker, teilweise auch an der Gabelscheide befestigten Computer weiter. Aus Abrollumfang und Umdrehungszahl wird so mit sehr hoher Genauigkeit die zurückgelegte Strecke errechnet. Über eine interne Uhr ermittelt der Computer noch zusätzlich die aktuelle Geschwindigkeit und, je nach Modell, auch noch die Durchschnittsgeschwindigkeit, merkt sich die Höchstgeschwindigkeit und verfügt fast immer über eine Stoppuhr. Manch einem mag das alles etwas übertrieben erscheinen. Für die Tourenplanung unterwegs ist ein solcher Tachometer jedoch eine große Hilfe, und seine motivierende Wirkung sollte nicht unterschätzt werden. Wenn man erst einmal auf dem LCD-Display sieht, wie schnell man tatsächlich unterwegs ist bzw. wie weit man schon aus eigener Kraft gekommen ist, dann ist das ein echter Ansporn. Legen Sie beim Kauf eines solchen Messgerätes Wert auf eine große, übersichtliche Anzeige. Der Computer sollte, ohne großes Gefummel und ohne Kabelverbindungen lösen zu müssen, vom

Lenkerhalter abgenommen werden können; allzu leicht wird er sonst einen neuen Besitzer finden. Manche Radcomputer können in Verbindung mit einem um die Brust zu tragenden Sensor-Gurt die Pulsfrequenz anzeigen. Sportlich ambitionierte Fahrer erhalten dadurch sehr wertvolle und genaue Informationen für ihre Trainingssteuerung und -planung.

### **Fahrradschlösser**

Die sicherste Methode, sein wertvolles Rad (sei es nun finanziell oder ideell) vor Diebstahl zu schützen, nämlich das Einschließen im Keller, ist für den Reiseradler unmöglich. Also bleibt nur die Sicherung des geliebten Gefährts mittels eines Schlosses. Schlösser gibt's sehr viele auf dem Markt. Aber nur wenige, sehr wenige, können Diebe von ihrem Handeln abhalten. In die Kategorie der Realsatire gehören all die Diebstahlsicherungen, die, fest am Rahmen montiert, nur ein Laufrad blockieren. Wenn sie nicht schon mit einem einfachen Schraubendreher oder gar mit der bloßen Hand geknackt werden können, dann schleppt der Bösewicht eben einfach das wertvolle Rad die paar Meter bis zu seinem Lieferwagen. Deshalb nützt auch das beste Schloss nur etwas, wenn das Fahrrad damit an einem festen Gegenstand (Laternenmast, Geländer oder Baum) gesichert wird. Grundsätzlich ist jedes Schloss zu knacken. Es ist nur eine Frage der Zeit und des Aufwandes. Da Diebe aber im allgemeinen nicht auffallen möchten, und so schnell wie möglich ihren Job erledigen müssen, sollte man es ihnen demzufolge so schwere irgend möglich machen. Hauptaufgabe eines Schlosses ist es also, den Langfingern ihr Handwerk zu erschweren. Das gelingt nur mit soliden, leider recht schweren Bügelschlössern oder mit Kabelschlössern, deren Drahtseil zusätzlich mittels übergeschobener Stahlhülsen geschützt ist.

## **Fahrradbibliothek Dresden und fahrradtouristische Beratung**

Johannes Meusel, Steglichstraße 13, 01324 Dresden, 23.04.2003

Tel./FAX: 0351/472 19 20 oder 035873/40065 (dienstlich)

e-mail mail@fahrradbibliothek.de www.fahrradbibliothek.de

Normale Spiralkabelschlösser lassen sich häufig schon mit einem simplen Seitenschneider, fast immer jedoch mit einem Bolzenschneider knacken. Auch hier sollte man nicht an der falschen Stelle sparen. Vor allem unter den Bügelschlössern finden sich viele billige Kopien, die an die Materialqualität der Originalausführungen bei weitem nicht herankommen. Wichtig ist natürlich immer, dass der Rahmen und möglichst auch noch das Vorderrad am Laternenmast gesichert werden. Sonst bleiben einem womöglich nur ein einsam am Mast hängendes Laufrad und die Erinnerung an den schönen Rest. Dies ist übrigens ein entscheidender Nachteil der Schnellspan-Naben, die es ermöglichen, ein Laufrad ohne Werkzeug auszubauen. Das gleiche Problem taucht beim Sattel auf. Auch hier sind Schnellspanner an der Sattelstütze weit verbreitet. Wer unliebsamen Überraschungen vorbeugen möchte, sollte den Sattel samt Sattelstütze mit zum Stadtbummel nehmen oder, ist die richtige Höhe erst einmal eingestellt, den Schnellspanner durch eine feste Schraube ersetzen. Bleibt noch all das Gepäck, das sich -will man nicht alles mit sich herumschleppen - kaum sichern lässt. Hier hilft nur eine gehörige Portion Optimismus und unter Umständen ein kleines Vorhängeschloss. Mit dem kann man, falls vorhanden, den Zweiwegereißverschluss der Packtaschen abschließen und so zumindest Spontandiebstähle verhindern. Ansonsten sollte alles Wertvolle - wie etwa Papiere, Geld und Fotoapparat - in der Lenkertasche verstaut werden. Diese kann problemlos zum Einkauf oder Stadtbummel mitgenommen werden (meist gehört ein Schultertragegurt zur Lenkertasche), und das lästige Zusammensuchen der Wertsachen in diversen Packtaschen entfällt. Ein ungutes Gefühl bleibt dagegen immer zurück, lässt man das Rad samt Gepäck in einer größeren Stadt unbeaufsichtigt an einem Laternenmast stehen. Eine vollkommene Diebstahlsicherung gibt es nicht. Doch machen Sie es den Langfingern so schwierig wie nur irgend möglich

### **Ausrüstung Camping**

Wer die Freiheit, die das Reisen mit dem Rad bietet, konsequent nutzen möchte, wird in seinen Packtaschen auch Zelt, Schlafsack und Kocher verstauen. Unabhängig von Hotels und Pensionen kann man so spontan an schönen Stellen sein Lager errichten und den Tag unter freiem Himmel ausklingen lassen. Und wer durch einsame Regionen radelt, der kommt am Zelt ohnehin nicht vorbei - doch beachten Sie bitte, dass in Deutschland das wilde Campen untersagt ist. Und ist der Platz noch so schön, fragen Sie den Eigentümer um seine Erlaubnis. Hier nun auch das Wichtigste über die Ausrüstung für die große Freiheit.

### **Zelte**

My home is my castle - und sei es noch so klein Zelt. Wer draußen schläft, sei es nun auf dem Campingplatz, beim Bauern auf der Wiese oder einfach am Waldrand, der braucht ein Dach über dem Kopf. Man kann ja trotzdem unter freiem Himmel mit Blick auf die Sterne schlafen; sollte es nachts plötzlich zu regnen anfangen oder sollten beispielsweise die Moskitos gar zu aufdringlich werden, kann man sich hurtig ins vorsichtshalber schon am Abend aufgestellte Zelt zurückziehen.

Aus Gewichtsgründen kommen für die Radtour eigentlich nur hochwertige Leichtgewicht-Zelte, die zudem auch noch durch kleines Packmaß glänzen, in Betracht. Dabei sollte es sich in jedem Fall um ein Doppeldachzelt handeln. Diese besitzen ein wasserdichtes Überzelt, das den Regen wirkungsvoll daran hindert, einzudringen, und ein atmungsaktives Innenzelt, das Schweißwasser (zum Beispiel die Atemluft der Bewohner) entweichen lässt. Dazwischen kann die Luft zirkulieren. Alles andere ist ein Kompromiss, den Sie spätestens nach dem ersten heftigen Regen bereuen werden. Mehr als 3 kg sollte solch ein Zelt nicht wiegen; besser noch weniger.

Die besten Zwei-Mann-Zelte liegen bei etwas über 2 kg! Sie werden es sicher schon ahnen, dass solch ein Zelt nicht billig sein kann. Doch vor allem bei längeren Touren ist es sehr wichtig, qualitativ hochwertige Ausrüstung dabeizuhaben. Dem Zelt kommt hierbei eine sehr große Bedeutung zu. Wer nach langem, anstrengendem Tag im Sattel nachts auch noch vom Regen, der an allen Ecken und Enden ins Zelt läuft, genervt wird, hat sich anderntags mit Sicherheit nicht genügend regeneriert, um wieder mit voller Energie in die Pedale treten zu können. Bei manchen Zelten bestehen die Innenzelte aus einem Baumwollmischgewebe. Diese haben den entscheidenden Nachteil, dass sie nicht nass eingepackt werden dürfen. Auf einer Radtour wird man jedoch in den seltensten Fällen Lust haben, jeden Morgen erst zu warten, bis das Zelt endlich trocken ist. Deshalb sind Zelte, die komplett aus Polyamid - besser bekannt als Nylon oder Polyester gefertigt sind, die bessere Wahl. Diese können auch einmal feucht

## **Fahrradbibliothek Dresden und fahrradtouristische Beratung**

Johannes Meusel, Steglichstraße 13, 01324 Dresden, 23.04.2003

Tel./FAX: 0351/472 19 20 oder 035873/40065 (dienstlich)

e-mail mail@fahrradbibliothek.de www.fahrradbibliothek.de

eingepackt werden, ohne gleich Schaden zu erleiden.

Leicht, klein zu verpacken und absolut zweckmäßig sind die Kriterien einer guten Zeltausrüstung. Während der Mittagspause kann man sie schnell in der Sonne trocknen. Bleibt noch die Qual der Wahl bezüglich der Bauform des Zeltens. Das klassische Firstzelt wurde in den letzten Jahren mehr und mehr von den Kuppel- und den Tunnelzelten verdrängt. Vorteil des Firstzeltes sind die geraden Stangen, die sich bei Bruch problemlos durch einen Holzstock oder ähnliches ersetzen lassen. Kuppelzelte und Tunnelzelte dagegen haben gleich mehrere Vorzüge, mit denen sie „protzen“ können. Zum einen ist bei ihnen das Verhältnis vom Materialeinsatz zum Innenvolumen sehr gut, was sich positiv im Gewicht niederschlägt. Außerdem sind sie häufig sehr windstabil und brauchen nur sehr wenige, manche Modelle sogar gar keine Heringe. Einmal aufgestellt, können sie zudem problemlos an einen anderen Platz getragen werden, sollte sich der alte Standort nach einem Regenguss plötzlich als Bachbett entpuppen oder der verflixte ein allzu sehr drücken. Als Nachteil bleiben die biegsamen Zeltgestänge, die unterwegs, sollte es zu einem Bruch kommen, nur sehr schwer zu ersetzen sind. Aus diesem Grund sollte man darauf achten, ein Zelt mit hochwertigem Aluminiumgestänge zu erwerben. Fiberglasgestänge, wie sie bei preiswerten Modellen verwendet werden, sind weniger zu empfehlen.

### **Schlafsack**

Eine Binsenweisheit: wie man sich bettet, so schläft man. Wenn Sie sich einmal klarmachen, dass Sie bei einer dreiwöchigen Radtour fast eine ganze Woche lang nur im Schlafsack verbringen, dann wird ziemlich rasch ersichtlich, welche Bedeutung diesem zukommt. Besonders während einer physisch anstrengenden Tour ist die Erholungsphase von elementarer Wichtigkeit. Der Schlafsack sollte also bequem und gut verarbeitet sein. Er muss den zu erwartenden Temperaturen während der Tour angepasst, sollte also nicht zu warm, aber auch nicht zu kalt sein. Gute Schlafsäcke sind körperbetont geschnitten (Mumienform), um den toten Raum, der von Ihrem Körper mitgeheizt werden muss, so gering wie möglich zu halten. Der Reißverschluss ist mit einer gut isolierten Leiste abgedeckt, und in ganz kalten Nächten kann die Kapuze so zusammengezogen werden, dass nur noch die Nasenspitze herauschaut. Beim Material des Innenstoffes sollte sich jeder von seinen eigenen Vorstellungen leiten lassen. Baumwollmischgewebe sind angenehmer auf der Haut, trocknen aber schlechter als Kunstfasern. Sehr wichtig ist auf einer Radtour mit voller Campingausrüstung natürlich auch möglichst geringes Gewicht und Packmaß. Optimale Werte in bezug auf Wärmeisolation, Packmaß und Gewicht bieten nach wie vor nur hochwertige Daunenschlafsäcke. Die Qualität eines Daunenschlafsackes steht und fällt mit der Verarbeitung und mit der Qualität der Füllung. Gute Füllungen bestehen zu 80 % aus Daunen, diese sind für das Isolationsvermögen verantwortlich und zu 20 % aus Federn, die für die Spannkraft sorgen. Daunenschlafsäcke müssen grundsätzlich in einem wasserdichten Packsack transportiert und dürfen nicht feucht eingepackt werden. Für all diejenigen, die in Regionen mit normaler Luftfeuchtigkeit unterwegs sind und die immer im Zelt schlafen, ist das sicher eine gute Lösung. Problemloser in der Handhabung, weil feuchtigkeitsunempfindlich, sind Kunstfaserschlafsäcke. Obwohl mit den modernen Kunstfasern schon ein erstaunlich geringes Gewicht und Packmaß erreicht werden, kann es speziell bei Kunstfaserschlafsäcken für sehr niedrige Temperaturen (die daher voluminös und schwer ausfallen) aber Probleme geben, diese in einer Packtasche zu verstauen.

### **Isomatte**

Der beste Schlafsack nützt überhaupt nichts, wenn die Bodenkälte nicht mittels einer Isomatte ausgeschaltet wird. Durch das Körpergewicht werden die Daunen bzw. das Kunstfaservlies zusammengedrückt, das Isolationsvermögen des Schlafsacks geht gegen Null, und es wird überraschend schnell kalt.

Wenn nicht gerade mit ordentlichen Minusgraden gerechnet werden muss, erfüllen die einfachsten Isomatten ihren Zweck hervorragend. Man sollte allerdings darauf achten, dass die Isomatte aus geschlossenen zelligem Schaum besteht, der sich nicht mit Wasser voll saugen kann. Solch eine Isomatte wiegt nicht viel und kann problemlos auf dem hinteren Gepäckträger, zwischen den beiden Packtaschen, festgezurt werden. So ist sie auch tagsüber bei kleinen Pausen geschwind zur Hand.

Einen unglaublichen Zugewinn an Komfort bieten die - kaum schwereren - sich selbstaufblasenden Isomatten. Diese sind in verschiedenen Stärken erhältlich und kommen schon recht dicht an den Komfort eines richtigen Bettes heran. Das Prinzip ist denkbar einfach: Zwischen Ober- und Unterseite der sich selbstaufblasenden Isomatte wird ein Schaumkern flächig verklebt. Wird die Matte ausgerollt, entfaltet sich der Schaumkern und saugt dabei Luft an. Blasen Sie noch ein paar Luftstöße hinein und fertig ist die Outdoor-Matratze. Sich selbst aufblasende Isomatten glänzen zudem noch mit einem deutlich geringeren

## **Fahrradbibliothek Dresden und fahrradtouristische Beratung**

Johannes Meusel, Steglichstraße 13, 01324 Dresden, 23.04.2003

Tel./FAX: 0351/472 19 20 oder 035873/40065 (dienstlich)

e-mail mail@fahrradbibliothek.de www.fahrradbibliothek.de

Packmaß als herkömmliche Isomatten; erste Wahl also für eine Radtour unabhängig von Hotels und Pensionen.

Isomatten sind vielfältig einsetzbar und sollten auf keiner Tour fehlen.

### **Kocher**

Eigener Herd ist Goldes wert besonders, wenn die nächste Gaststätte noch weit entfernt ist. Wer den ganzen Tag über, im Sattel sitzend, seine wertvollen Kalorien verbrannt hat, der möchte sich am Abend verständlicherweise auch einmal ein Süppchen kochen, ein paar Eier in die Pfanne hauen oder einfach einen Kaffee kochen. Für diesen Zweck braucht der Unabhängigkeit liebende Radwanderer einen Kocher. Der wohl am weitesten verbreitete Campingkocher dürfte der kleine, kompakte Gaskocher mit den blauen Kartuschen sein. Er hat aber, näher betrachtet, einige gravierende Nachteile. Zum ersten ist der Betrieb teuer, die Kartuschen sind recht sperrig und leider auch nicht immer und überall zu erhalten. Zum zweiten steht die ganze Einheit mit einem vollen Suppentopf gekrönt auf ziemlich wackeligen Füßen. Kommt dann noch Wind auf, ist der Ofen im wahrsten Sinne des Wortes ganz aus, denn die Flamme reagiert äußerst empfindlich auf Zugluft. Nähert sich eine Kartusche allmählich ihrem Ende, spricht: sinkt der Druck, dann heißt es geduldig sein. So richtig heizt der Kocher dann nicht mehr. Dagegen ist die Flamme bei genügend voller Kartusche sehr gut zu regulieren, und das Gas verbrennt nahezu rußfrei. Völlig anders verhalten sich da Spirituskocher, die gleich mit einem passenden Windschutz und ineinander stapelbaren Kochtöpfen samt Bratpfanne verkauft werden. Solch ein Sturmkocher geht bei kräftigem Wind so richtig zur Sache. Zudem ist Spiritus fast überall und preiswert zu bekommen, und er verbrennt auch noch völlig geräuschlos. Der Kocher selbst wiegt nur ein paar Gramm, und die ganze Einheit bildet ein komplettes Kochset, meist aus zwei Töpfen, einer Bratpfanne und einem Teekessel bestehend. Zwischenzeitlich sind diese Sturmkocher auch in Edelstahlausführung erhältlich. Rundherum also eine feine Sache.

Als Nachteil ist vielleicht noch zu erwähnen, dass die Leistung eines Spirituskochers in großen Höhen deutlich nachlässt und dass er bei Minusgraden nur schwer zu entzünden ist. Zudem ist die Flamme kaum zu regulieren und rußt leicht. Gegen die Rußbildung hilft aber eine Zugabe von 10 % Wasser zum Brennspritus. Bleiben noch die Benzinkocher, die in ihrer Brennleistung unschlagbar sind. Selbst in großen Höhen und bei tiefen Temperaturen bringen sie das Teewasser in kürzester Zeit zum Kochen. Außerdem sind sie sehr sparsam, und auch hier sind die Betriebskosten sehr gering. Als Nachteil könnte man die hohe Geräuschentwicklung betrachten, die so ganz und gar nicht zum romantischen Zwitschern der Vögel am abendlichen Lagerplatz passen mag. Benzinkocher sind im Gegensatz zu Spirituskochern relativwartungsintensiv. Brennerdüse und Pumpe müssen regelmäßig gereinigt werden, vor allem, wenn ungereinigtes Tankstellenbenzin verwendet wird. Dafür gibt es hingegen keinerlei Nachschubprobleme, Autos gibt es (leider!?) überall. Manche Benzinkocher können auch mit einer speziellen Düse Petroleum verbrennen.

Praktisch, handlich und äußerst sparsam - der Benzinkocher