

Tipps für Velotouren

Velofahren - besonders auf Touren, auf denen wir den ganzen Tag mit dem Fahrrad verbunden sind - soll möglichst angenehm sein. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass wir ein paar zentrale Punkte beachten.

Wenn wir uns für eine längere Zeit auf dem Velo wohl fühlen wollen, so sollte der fahrbare Untersatz auch richtig angepasst sein. Wie oft ist z. B. der **Sattel zu tief eingestellt**, so dass Radfahrende ihre Knie fast bis zum Kinn hochziehen und dadurch die vorhandene Kraft nicht voll auf die Pedale übertragen können.

Auf diese Weise macht das Velofahren über längere Zeit selbstverständlich keinen Spass. Und weil solche Menschen nicht im Sinn haben, ihr Leben als geschundene Sklaven zu verbringen, stellen sie das Fahrrad früher oder später in die Ecke und wollen nichts mehr von ihm wissen.

Solche Reaktionen können vermieden werden, wenn wir uns zuvor informieren und **kleine technische Regeln** beachten. Hier einige Tipps, auf die Sie - vor allem auf längeren Fahrten - zurückgreifen können.

Das Fahrrad

Mit dem technischen Fortschritt geht gottseidank auch die ständige *Verbesserung und Verfeinerung der Velotechnik* einher. Auf diesem Gebiet sind in den letzten Jahre ungeheure Fortschritte erzielt worden. Die Zeit, wo wir uns mit klobigen und schweren Drahteseln durch die Gegend quälten und sie mit unzähligen Flüchen ins Pfefferland wünschten, ist endgültig vorbei. Heute lassen sich Zweiradfahrzeuge finden, die aus sehr leichtem Material (Faserverbund- und Aluminium-Technik) gebaut sind, die aber trotzdem ein ausreichendes oder sogar verbessertes Mass an Stabilität besitzen.

Achten Sie beim **Velokauf** darauf, dass Sie sich auf dem Gefährt wohl fühlen, probieren Sie es gründlich aus und drehen Sie mit ihm einige Runden. Nehmen Sie sich ausgiebig Zeit, bevor Sie sich endgültig für den Erwerb entscheiden.

Wenn Sie ein **Tourenvelo kaufen** wollen, so rate ich, **folgende Fragen zu überlegen**:

- *Welchen Durchmesser besitzen die Räder, 26 oder 28 Zoll?* Für Velotouren sind die 28-Zoll-Räder empfohlen, da sie auf der Strasse bessere Spurstabilität bieten und nicht nervös auf jede Armbewegung reagieren.
- Die *Pneus*: Besitzen sie die ideale Form, d. h. wirken sie durch ihre Breite auf der Teerstrasse *nicht bremsend*, weisen aber dennoch ein *genügendes Mass an Stabilität* auf? Ist ihre Struktur, ihr Gewebe so entwickelt, dass nicht jeder kleine Kalkstein - und davon gibt es im Jura eine grosse Menge und ganz besonders geschärfte Exemplare - durch sie hindurch dringt und den *Schlauch durchlöchert*?
- Sind über den Rädern *Schutzbleche* angebracht, die Sie vor dem Bespritzwerden bewahren, wenn Sie bei Regenwetter unterwegs sind? Ist das Schutzblech auch *genügend lang*, reicht es - *vorne und hinten!* - bis über die Mitte des Rades hinaus, damit das Regenwasser nicht heraufspritzt und Ihre Kleider beschmutzt?
- Wie ist der *Lenker* beschaffen? Ist er breit, schmal, nach unten gebogen? Ermöglicht er Ihnen (z.B. mit seitlich angebrachten „Hörnchen“), von Zeit zu Zeit Ihre Haltung auf dem Velo zu verändern? Erlaubt er es Ihnen, gewünschte Accessoires (z.B. Geschwindigkeitsmesser) zu montieren, oder eine Lenkertasche festzumachen?
- Sind die *Bremsen* gut eingestellt, und funktionieren sie *auch bei nassen Verhältnissen* tadellos?
- Ist ein *Gepäckträger* vorhanden? Ist es möglich, Velosatteltaschen mit entsprechenden *Haltevorrichtungen* (Häckchen) zu benutzen? Sind eventuell auch am Vorderrad solche Verankerungssysteme vorhanden?
- Ist ein *Ständer* montiert, der Ihnen erlaubt, schnell anzuhalten und das Gefährt sicher abzustellen, ohne dass es gleich umkippt?
- Besonders wichtig ist die Frage: *Wie viele Gänge* weist das Velo auf? Damit Sie auch voll von der modernen Entwicklung profitieren, sollten es *mindestens 21 Gänge* sein.

An dieser Stelle weise ich darauf hin, dass der *Umgang mit so viel Gängen auch gelernt* sein will (Autofahren mit nur 5 oder 6 Gängen wird stundenlang geübt!): Achten Sie darauf, dass die *Kette immer schön parallel läuft*, dass sie nicht vorne auf dem Kranz ganz rechts und hinten auf dem Kranz ganz links dreht. Wenn das der Fall ist, in einer solchen Diagonal-Lage, verspannt sich die Kette nämlich sehr schnell und geht bald in Brüche.

Von Vorteil ist deshalb, einen *Gangschalter vorne am Lenker* zu installieren, der Ihnen anzeigt, auf welchem Kranz (z. B. 1 - 7) sich die Kette im Moment befindet, und der Ihnen eine Kontrolle ermöglicht ohne das gefährliche Hinunter- und Rückwärtsschauen.

Merke: Der *grosse Vorteil* einer 18- bis 24-Gang-Schaltung besteht *nicht* darin, 18 oder 24 Gänge zu besitzen, *sondern 7-9 Gänge mit einer möglichst parallelen Laufweise der Kette benutzen zu können*.

- Welche *Lichtanlage* ist installiert? Wollen Sie eine fixe Stromerzeugungsanlage und entsprechende Leuchtkörper, oder behelfen Sie sich lieber mit batteriebetriebenen Lampen, die Sie, wenn nötig, am Gefährt oder am Körper anbringen? Bei fixen Anlagen ist es besonders ratsam, sich *Diodenlampen* anzuschaffen: Diese leuchten auch weiter, wenn Sie anhalten müssen; so werden Sie von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen, wenn Sie in der Dunkelheit auf der Strasse stillstehen.
- Eine ganz delikate Angelegenheit ist die Auswahl des *Sattels*. Schliesslich sind es die Schmerzen, die beim langen Sitzen auf dem Velo empfunden werden, die viele Leute veranlassen, dem Zweirad auf immer Lebewohl zu sagen. Paradoxerweise verhindert aber nicht der weiche, breite Sattel das unangenehme Brennen zwischen den Beinen. Im Gegenteil: Schmal - vor allem vorne - soll der Velositz sein und so gebaut, dass die schmerzverursachende Fältchen- und Rillenbildung wegfällt. Für *Frauen und Männer* sind im übrigen je *spezielle Modelle* entwickelt worden.

Kleidung

Eine entscheidende Rolle für unser Wohlbefinden auf der Tour spielen die Kleider, die wir tragen. Es gibt heute **Textilien**, die fähig sind, den Schweiß schnell nach aussen zu befördern und verdampfen zu lassen, so dass wir uns auch bei grösseren Anstrengungen und *hohen Temperaturen* nie so richtig verschwitzt fühlen.

Im gegenteiligen Fall, wenn die *Temperatur eher tief* ist, bieten moderne Textilerzeugnisse ebenfalls ausreichenden Schutz. Es ist zwar nicht gerade gemütlich, unter 10° C unterwegs zu sein; aber es ist durchaus möglich, auch dann die Wärme im eigenen Körper zu behalten, und zwar mit Handschuhen, mit langen Unterhosen, Fleece-Leibchen und Fleecejacken, mit winddichten Anzügen, mit Kappen, dicken Socken und gefütterten Schuhen.

Die Zeiten, wo wir uns *bei Regen* entweder ungeschützt und tropfnass, oder dann in unangenehmen Plastik gehüllt und schweissgebadet durchs Wetter kämpften, sind heute - wenigstens bis zu einem gewissen Grad - vorbei. Regenkleider - *wind-, wasserdicht und atmungsaktiv* - gestatten eine Fahrt ohne die Erfahrung mit unangenehm tiefenden Klamotten.

Ein weiterer Vorteil der modernen Sportbekleidung: Wir können sie am Abend nach der Tour kurz auswaschen, über Nacht trocknen lassen und am nächsten Morgen wieder anziehen. Sie ist aus einem Gewebe gefertigt, das auch ohne Bügeln seine Form behält.

Der schmerzhaften Erfahrung, die ein **längeres Sitzen auf dem Velosattel** zur brennenden Qual gedeihen lässt, kann wirksam zu Leibe gerückt werden: Wir schützen unseren Hintern, indem wir Velohosen mit *Einlagen* - meist Hirschleder - tragen, oder indem wir unter die normalen Hosen *spezielle Velo-Unterhosen* anziehen, die den Schweiß nicht aufsaugen, sondern nach aussen ableiten, die mit Kunststoff (oder ebenfalls mit Hirschleder) gepolstert sind, und die die lästige und mit der Zeit schmerzhaft Fältchenbildung im Gewebe verhindern. Nützen diese Kleidungsstücke jedoch nichts oder nur wenig, so versprechen verschiedene *Salben*, die Sie am Abend nach der Tour an der brennenden Stelle einreiben, eine lindernde Wirkung.

Tourenvorbereitung

Nebst der Anschaffung eines fahrtüchtigen Velos (und dessen sorgfältigen Wartung!) und nebst geeigneten Kleidungsstücken sollten wir bei der **Tourvorbereitung** folgende Punkte beachten: Gehen Sie die *Route* vor Tourbeginn auf der Karte und/oder an Hand dieser Tourenbeschreibungen *sorgfältig durch* und **merken Sie sich die wichtigen Ortsnamen** und Strassenbezeichnungen. So müssen Sie auf der Reise nicht an jeder Kreuzung Buch oder Karte konsultieren, um weiterzukommen. Das erspart viel Zeit und Energie.

Weiter gehört zur perfekten Reisevorbereitung – vor allem, wenn Sie mit einer Gruppe unterwegs sind - dass Sie sich vor Tourbeginn ein *Hotelzimmer oder eine andere Nachtunterkunft* buchen. Überlegen Sie sich, bis wohin Sie an einem Tag zu fahren gedenken und melden Sie sich telefonisch an diesem Ort an. Das erspart Ihnen unliebsame und kräfteraubende Überraschungen: Es ist mehr als ärgerlich, wenn Sie müde an einem Ort ankommen und feststellen müssen, dass die Unterkunft, mit der Sie so sehr gerechnet haben, für Sie nicht zur Verfügung steht. In einem solchen Fall sind Sie gezwungen, weiterzufahren und einen unter Umständen recht beschwerlichen Weg unter die Räder zu nehmen - was für eine gute Stimmung nicht gerade förderlich ist.

Velotransport

Falls Sie gedenken, Ihr *Velo mit der Bahn an den Ausgangspunkt* Ihrer Tour zu schicken, so ist es ratsam, dies 2 Tage vor dem Tourenstart zu tun. Dann sind Sie sicher, dass das Fahrrad am Bestimmungsort angelangt ist, wenn Sie selbst dort ankommen.

Beim Versand müssen Sie bei der Gepäckaufgabe das Reisebillett vorweisen, damit die Schalterbeamten sicher sind, dass das Velo als Passagiergut und nicht als (teureres) Frachtgut zu verrechnen ist.

Auch *von Frankreich aus* ist der Versand des Velos möglich - nur dauert es etwas länger, bis das Fahrzeug wieder in Ihrem Besitz ist, und die ganze Angelegenheit ist ziemlich teuer (40 bis 50 sFr.!). Zudem ist es sehr zu empfehlen, vorher abzuklären, ob der Ankunftsbahnhof über einen Gepäckschalter verfügt, und ob dieser - vor allem an Wochenenden! - auch tatsächlich geöffnet hat.

Überlegen Sie sich, ob Sie auf der Tour eine gewisse Strecke *mit dem Zug* zurücklegen und das Velo mitnehmen möchten. Dann empfiehlt es sich, den **Fahrplan der SBB** (Schweiz) oder **der SNCF** (Frankreich) im voraus zu studieren und nach *Velo-Piktogrammen* abzusuchen:

- In der *Schweiz* können Sie im Normalfall Ihr Velo selbst mitnehmen, zum Preis von Fr. 12.-- (in IC und anderen Schnellzügen) oder Fr. 6.-- (in Regionalzügen). Wenn im Fahrplan das Velozeichen durchgestrichen ist, so bedeutet das, dass der Selbstverlad nicht möglich ist und Sie das Velo schicken müssen (zum Preis von Fr. 12.--).
- In *Frankreich* ist es umgekehrt: Dort steht im SNCF-Fahrplan dann ein Velo-Piktogramm oben an der entsprechenden Spalte, wenn die Bahn den Selbstverlad zulässt - und zwar gratis. Wenn Sie ganz sicher sein wollen, erkundigen Sie sich bei der SBB-Auskunft oder direkt bei der SNCF in Frankreich (Tel. 0033/836.35.35.35).

Relativ unproblematisch ist der Velotransport dann, wenn Sie auf der Tour **eine grosse Tasche** (TransBag, etc.) dabei haben, in der das Velo - bei abmontiertem Vorderrad - schön Platz hat. Eine solche Tasche gilt als Handgepäck, das Sie in jeden Bahnwagen - auch in den TGV - gratis mitführen können. Freilich ist dabei zu beachten, dass Sie- nebst dem übrigen Gepäck - 10 bis 15 kg mehr Gewicht herumzuschleppen.

Seit kurzem ist es möglich, auf gewissen Strecken das **Velo ohne Hülle auch im TGV** mitzunehmen. Auf **Reservation** hin stehen gewisse Abteile dafür zur Verfügung. Erkundigen Sie sich auf Ihrem Bahnhof.

Gepäck

Kaufen Sie sich für die Tour **Satteltaschen**. Diese gewährleisten - vor allem dann, wenn Sie für eine längere Dauer unterwegs sind - einen gewissen Fahrkomfort. Touren mit dem Rucksack auf dem Rücken sind sehr beschwerlich, verunmöglichen die nötige Luftzufuhr und stellen zudem ein Stabilitätsrisiko dar. Ebenfalls ein Stabilitätsrisiko bilden Rucksäcke und Taschen, wenn sie hinten auf den Gepäckträger geschnallt und festgezurt werden. Dabei besteht weniger die Gefahr, dass das Gepäckstück runterfällt, sondern vielmehr, dass Sie das Gleichgewicht verlieren und stürzen.

Satteltaschen bieten hingegen dank ihrem tiefen Schwerpunkt auf Radnabenhöhe eine ausreichende Sicherheit. Damit transportieren Sie Ihre Siebensachen so, dass Sie keine unangenehmen oder gar gefährlichen Behinderungen in Kauf nehmen müssen.

Auch eine Satteltasche aus dem kostengünstigen Sortiment erlaubt den Transport Ihrer Gepäckstücke, ohne dass diese der Gefahr von Verschmutzung und Nasswerden ausgesetzt sind: Packen Sie Ihre Utensilien und alles, was Sie auf der Reise für unentbehrlich halten, **in Plastik- oder Kehrachtsäcke** ein. Dieses Vorgehen gewährt Übersichtlichkeit und erlaubt Ihnen den raschen Zugriff auf Ihr Gepäck. Zudem bietet es einigermaßen Gewähr, dass Sie sich, wenn Sie unterwegs verregnet werden, wenigstens am Abend in trockene Kleider hüllen und von den Strapazen ausreichend erholen können.

Reisen in Gruppen

Im Normalfall werden Velotouren in Gruppen unternommen. Deshalb seien auch zu diesem Punkt einige Erfahrungen weitergegeben:

- Wer eine Gruppentour organisiert, muss sich bewusst sein, dass Hotelreservierungen *noch sorgfältiger* (schriftlich!) als sonst getätigt, und dass allfällige Zugreisen *noch präziser* geplant sein wollen. Zudem tut er gut daran, den Mitfahrenden *Hoteladresse* (mit Telefonnummer) und *Fahrpläne* im Voraus bekannt zu geben
- Die *Strecke*, die zu befahren ist, sollte allen Gruppenmitgliedern *klar* sein, damit es unterwegs nicht zu zeitraubenden Diskussionen kommt.
- Auf der Tour selbst empfiehlt es sich, *nicht allzu nahe hintereinander* zu fahren. Eine genügend grosse Sichtweite erlaubt es den Tourenden - vor allem bei Abfahrten - allfälligen Hindernissen (Schlaglöcher, Steinbrocken) rechtzeitig auszuweichen.
- Apropos Steinbrocken: *Steinschlaggebiete* kommen im Jura häufig vor. Schnellfahrende müssen sich deshalb bewusst sein, dass ihnen plötzlich auftretende Steinfelder ganz übel zusetzen können.
- Auch für die Tour gilt: „Kluge Köpfe schützen sich“. *Helm-Tragen* ist sehr *empfohlen*.
- Denjenigen, die *zu zweit nebeneinander* fahren und ein Schwätzchen halten, sei nahegelegt, vorher miteinander abzusprechen, wie sie einer nahenden Gefahr ausweichen wollen.