

## Trondheim-Oslo – The Other Way Round

von bernd bohle - Montag, 4. Januar 2016

[https://www.pd-f.de/2016/01/04/trondheim-oslo-the-other-way-round\\_9088/](https://www.pd-f.de/2016/01/04/trondheim-oslo-the-other-way-round_9088/)



Fatbikes ... war das nun ein Marketing-Gag oder bringen diese Räder wirklich einzigartige Möglichkeiten? Gunnar Fehlau, Leiter des pressedienst-fahrrad, hat die Probe aufs Exempel gemacht und fuhr auf den Spuren des [Renntag](#)-Klassikers „Trondheim-Oslo“ durch den norwegischen Winter. Hier sein Bericht über eine außergewöhnliche Radreise.

[pd-f/GuF] Unsere Tour begann lange bevor wir Mitte Januar im Flieger nach Oslo saßen. Es war eine dieser Schnapsideen, wie sie an ganz bestimmten Abenden unter Männern entstehen. Eben dann, wenn sich wohldosierter Alkoholpegel, ausgelassene Stimmung und genau die richtige Mischung an Typen in einer perfekten Balance befinden. Das sind magische Momente, die Ideen gebären, die sonst – genau! – undenkbar wären. Diesen Moment hatten mein Tourenpartner Walter und ich, als wir im Juni nach absolvierter [Grenzsteintrophy](#) in der „Gemütlichen Kleintierschänke“ unweit des ehemaligen Dreiländerecks (BRD, DDR, Tschechoslowakei) bei einer deftigen Wurstplatte zusammensaßen. „Und, was machen wir als nächstes Abenteuer?“, fragte Walter und lachte mich an. „Mal wieder was mit'm Rennrad?“, entgegnete ich, das Weizenglas schwenkend. „[Trondheim-Oslo](#) wär' schon mal wieder drin“, dachte mein fränkischer Freund laut. „Mmh, was mit [Fatbike](#) wäre aber auch nicht schlecht“, erwiderte ich. Drei Biere später hatten wir die Gesprächsfetzen zu einem perfekten Plan zusammengesetzt – Arbeitstitel „Trondheim-Oslo: The Other Way Round“. Wer gerne Rennrad fährt und eine gewisse Affinität für lange Strecken hat, für den ist „Trondheim-Oslo“ quasi Pflicht. Wir beide sind den Marathonklassiker, der seit den 1960ern ausgetragen wird und jährlich bis zu 5.000 Teilnehmer zählt, schon mehrfach mitgefahren.

### Mit verkehrten Vorzeichen ins Abenteuer

Für diese Tour änderten wir schlicht die Vorzeichen aller Merkmale des Rennradklassikers: Statt Mittsommernacht im Juni wählten wir den Januar. Statt dem Rennrad das Fatbike. Statt Rennorganisation mit Vollservice packten wir Trockenfutter und Biwak-Ausrüstung aufs Rad. Selbst Start- und Zielpunkt vertauschten wir und während der Marathon 540 Kilometer über blitzblanken Asphalt führt, wählten wir Schneepisten im Wald. Der Rest ist schnell erzählt: Räder aufmotzen, Wetterrecherche, Ausrüstung aufstocken: [Bekleidung](#) für Temperaturen bis tief in die Minus-Dreißiger, Winterbiwak-Ausstattung und Kalorienvorräte für mehrere Tage autarke Fahrt. Anfang Dezember eine Probetour im Harz und los konnte es gehen.

### Die tödliche Hauptschlagader

„Nichts wie weg!“, schallt es von hinten aus der Dunkelheit. Fast hätte ich es unter dem Lärm der Belagfräse und Baufahrzeuge nicht verstanden. „Mensch, Gunnar, wollen die uns umbringen?!“, schreit Walter. Seine Stimme klingt ängstlich, fast panisch. So kenne ich ihn gar nicht. Walter ist seit Jahren mein Buddy auf Radreisen. Der 57-Jährige hat ordentlich Dampf in den Waden und ist ein Outdoor-Profi. Noch bevor er anfang „richtig“ Rad zu fahren, gründete er mit Freunden 1988 einen Survival-Verein. Aus dem Angebot der Bundeswehr-Reservisten-Übungen pickte Walter zielsicher die härtesten Überlebensprogramme heraus; für manche dieser Aktionen musste er sich sogar Sondergenehmigungen beschaffen. Sucht man jemanden, der mit gefesselten Händen und einer klapprigen Heckenschere im Dunkeln eine lupenreine Blinddarm-Operation durchführt, ohne dabei unruhig oder gar gestresst zu sein, dann ist man bei Walter genau richtig. Okay, das ist vielleicht etwas übertrieben, trifft aber den Kern: Walter hat die Ruhe weg und weiß sich zu helfen. Er liebt das Abenteuer, scheut aber unnötige Risiken. Er liebt die Natur, weiß aber um ihre tödlichen Kräfte. Wenn Walter auf Alarmmodus umschaltet, dann ist die Lage ernst. Wirklich ernst. Offensichtlich sind meine Sensoren in Sachen Verkehr anders justiert: Miami, London, San Francisco, Paris, Vancouver, Köln oder Bangkok – bisher hat mich keine Rushhour niedergedrungen. Doch mit einem Mal wird mir klar, in welcher Hölle wir hier pedalieren. Wir sind auf der E6 unterwegs, irgendwo etwa 60 Kilometer nördlich von Oslo. Es ist 16:30 Uhr und stockdunkel. Die E6 ist die automobiler Hauptschlagader dieser Region. Sie verbindet die Metropole Oslo mit dem nördlichen Umland. Wir bekommen die volle Dosis abendlichen Pendlerverkehrs ab, der sich auf engstem Raum durch eine kilometerlange Baustelle presst. Zwischen Familien-Kombis, 38-Tonnern und Gegenverkehr ist schlicht klein Platz für uns. Da werden selbst die freundlichen Norweger fast zwangsläufig zu Straßenrowdys. Dazu kommt das Wetter. Der Winter ist mild, was die Lage eher ungemütlich macht. In den wärmeren Tallagen peitscht uns der Nieselregen bei einem Grad Celsius ins Gesicht. Verläuft die Straße weiter oben am Hang, dann sind es Schneereggen und Bodeneis, die uns zusätzlich piesacken. Wir müssen hier raus und zwar schnell! Ich schaue mich um und versuche, in Dunkel und Regennebel einen Ausweg zu finden. Linker Hand, etwa 20 Höhenmeter unter uns und in kaum 100 Metern Entfernung könnte eine Straße verlaufen. Zumindest leuchten dort in gewisser Regelmäßigkeit Scheinwerferpaare aus der Dunkelheit hervor. „Lass uns das versuchen“, schreie ich Walter über die Schulter nach hinten zu und bremse ab. Wir kraxeln über Leitplanken und Bauzäune, wuchten unsere vollbeladenen Fatbikes durch die Rabatten und radeln kaum 20 Minuten später auf einer schmalen, ruhigen Versorgungsstraße. Der Puls sinkt, die Stimmung steigt. Wir orientieren uns. Walters „Vier-Routen-System“ erweist sich als perfektes Raster.

### Auf vier Routen ins Abenteuer

Die Strecke war der heikelste Teil der Planung, da wir keine Vorstellung hatten, wie die Wege wirklich beschaffen sein würden. Also hat Walter besagtes System entwickelt: Die erste Ebene bildet der „St. Olavsweg“, ein Pilgerpfad von Oslo nach Trondheim ([www.pilegrimsleden.no](http://www.pilegrimsleden.no)). Ist dieser nicht fahrbar, greift die zweite Route, die offizielle Radvariante des Pilgerwegs. Für den Fall, dass sich auch diese als unfahrbar erweist, haben wir jeweils möglichst parallel zu diesen beiden Routen eine Asphalt-Nebenstraßen-Route zusammengegoogelt. Als letzte Notfallabsicherung dient in dem Plan die offizielle Rennradstrecke Trondheim-Oslo, welche meist auf der autobahngleich ausgebauten E6 verläuft. Auf diese Weise können wir faktisch an jeder Kreuzung die Route den aktuellen Bedingungen anpassen. Und so landen wir auch nach unserer Flucht aus der Baustelle schon nach wenigen Kilometern wieder auf einem vorgeplanten GPS-Track.

## Norwegen aus dem Bilderbuch

Nach den gestrigen Irrungen und Wirrungen auf der E6 starten wir am nächsten Morgen so, wie wir uns diese Tour gedacht hatten: Auf einer Naturpiste folgen wir der Beschilderung des Pilgerwegs über kleine Straßen, Wald- und Wanderwege. Seichte Hügel, gedrungene Bäume, viele große Eiszeitsteine, hutzelkrumme Büsche, bunte Flechten, häufig von einer Puderzuckerschicht Schnee überzogen. Mit -9 Grad Celsius ist es zwar deutlich kälter als gestern Abend, aber viel angenehmer. Der Weg führt uns zu zahlreichen Kirchen und Kapellen, alle sind geschlossen. Gepilgert wird in Norwegen im Sommer. Später, in Trondheim, sagt man uns, dass wir die ersten Pilger des Jahres sind, die sich ihren Pilgerpass am Nidaros-Dom abstempeln lassen.

## Norwegische Normalität: das perfekte Outdoor-Haus

Facebook sei Dank hat die norwegische Rad-Community längst Wind von unserer Tour bekommen. Eine Einladung zum Mittagessen liegt perfekt auf unserer Route. Wir nehmen sie dankend an und rollen kaum zwanzig Stunden später bei Ole auf den Hof nahe Vinstra. Sein Haus zeigt uns, dass es nicht nur eine typische skandinavische Außenfassade mit buntem Holz gibt, sondern auch, dass das „Innenleben“ sich deutlich von typisch deutschen Häusern unterscheidet. Wir kommen total vollgeschneit bei ihm an, die Schuhe matschig und die Kapuzen schweißtropfend. Dennoch bittet er uns ohne Zögern ins Haus. Statt Flur mit flauschigem Teppich betreten wir eine Art großer Ankleide, gekreuzt mit einer Waschküche. Der Raum ist eine perfekte Schleuse zwischen sauberem, warmen Wohnraum und kalt-nassem Winter. Links geht es direkt ins feudale Badezimmer, nach rechts gelangt man durch einen kurzen Flur in die große Wohnküche. Je weiter die Räume von der Schleuse entfernt sind, umso feiner sind sie eingerichtet und desto repräsentativer werden sie genutzt. Clever: Obwohl das Haus sehr groß ist, muss Ole im Winter nur die Räume unmittelbar um den Schleuseneingang wohnlich warm halten und versorgen. Die Schleuse sorgt dafür, dass man keinen Winterdreck in den Wohnraum schleppt. Der Bauplan ist jedenfalls abgespeichert. Man weiß ja nie! Nachdem wir uns aus unserem Radl-Dress geschält haben, biegt Walter links und ich rechts ab. Der Holzofen in der Küche knistert lautstark und wärmt wunderbar. Seit dem Tod seiner Frau bewohnt Ole das große Haus allein und ist sichtlich froh, mal wieder für mehrere Menschen zu kochen und etwas Gesellschaft zu haben. Im Hintergrund laufen Biathlon-Wettbewerbe. Doch Ole interessiert sich für unsere bevorstehende Route. In der nächsten halben Stunde bekommen wir so nicht nur ein formidables norwegisches Mittagessen mit Elchfleisch aufgetischt, sondern vielmehr auch eine komplett überarbeitete Route für die nächsten 100 Kilometer. Bevor wir nach einem leckeren Kaffee aufbrechen dürfen, lässt sich Ole von uns noch ausgiebig unsere Ausrüstung und die Fatbikes erklären.

## Das Fatbike – der Expeditions-Unimog unter den Fahrrädern

Die Idee der Fatbikes stammt aus Alaska. Dort wurden sie unter dem Namen Snowbike seit Mitte der 1990er von Radfreaks entwickelt. Seit etwa 2005 gab es vereinzelt kommerzielle Anbieter. Mit der besseren Technik und Verfügbarkeit wandelten sich Einsatzgebiet und Name. Aus dem Snowbike für den Schnee in Alaska wurde das Fatbike für jede Art von schlüpfrigem Untergrund, denn mit seinen bis zu 4,8 Zoll breiten Reifen spielt es seine Trümpfe auf Schnee, Sand, Matsch, Kies und nass-losem Untergrund gleichermaßen aus. Damit wird es zum idealen „Allzweck-Reiserad“ für den „Omniterra“-Einsatz als „Nutzspielzeug“, wie [Velotraum](#), einer der ersten Hersteller, die aus der Idee Snowbike ein Touren-Fatbike für europäisches Terrain destilliert haben, in seiner Werbung treffend formuliert. „Pilger“ hat Velotraum-Chef Stefan Stierer sein Fatbike genannt. Ein Rad wie gemacht für unseren Trip: Der Rahmen ist auch bei einer Zuladung von deutlich über 25 Kilogramm absolut spurstabil und bietet alle erdenklichen Aufnahmen, um Taschen, Träger und Zubehör unterzubringen. In Ermangelung des zu Reisebeginn noch nicht lieferbaren „Fat“-Gepäckträgers von [Tubus](#) musste ich noch einen Träger umschweißen lassen. Bemerkenswert an meinem Fat-[Reiserad](#) sind natürlich die 4,8 Zoll breiten Reifen, das überbreite Tretlager und die „XX1“-11-Gang-MTB-Kettenschaltung von [Sram](#). Sie gibt mir leichte Gänge herunter bis zur Schrittgeschwindigkeit, dafür trete ich bei steilen Abfahrten recht früh ins Leere. Das ist einem Pilger (und seinem Fahrer) aber egal und hat sich auf der gesamten Tour nicht negativ bemerkbar gemacht.

Ansonsten liest sich die Ausstattung meines Pilgers wie die jedes guten Reiserades: SON-Nabendynamo mit LED-[Beleuchtung](#) von [Busch & Müller](#), wartungsarme mechanische Scheibenbremsen und [Brooks](#)-Kernledersattel. Die mit kaum 0,4 bis 0,8 bar befüllten Reifen bieten neben reichlich Traktion viel Komfort. Insgesamt stellt das Rad einen Gegenentwurf zu den hochgerüsteten modernen Mountainbikes dar – mit jeder Menge Kultpotenzial. Seit etwa ein bis zwei Jahren bieten auch viele namhafte Hersteller Fatbikes an, und die Preise purzeln. Erste Modelle sind bereits für 999 Euro zu bekommen. Zudem sind nun auch Modelle aus [Carbon](#), mit Vollfederung oder E-Motor im Angebot.

### Kalte TV-Stars

„Tock, Tock, Tock“, es klopft an der Tür. Noch bevor Walter oder ich antworten, steht ein in dickste Daunenmontur gekleideter Mittfünziger im Flur unserer Hütte, die wir uns für die Nacht gegönnt haben. Nach gut hundert Kilometern Schinderei übers tief verschneite Hochplateau unterhalb des Rondane-Nationalparks mit Temperaturen um -25 °C stand uns der Sinn nicht nach Biwak. Aus der voluminösen Kapuze der roten Daunenjacke lugt ein Victor-Emanuel-Bart hervor. Die Augen blicken wach und interessiert. „Ich bin Kurt“, stellt er sich freundlich vor. Verdattert schauen Walter und ich uns an. Wieder so ein Moment, in dem uns schlagartig klar wird, wie verschieden Norweger und Deutsche sind. Wer würde bei uns einfach ins Haus eintreten? Wer würde die Fremden sofort duzen und direkt hinüber zum Ofen gehen? In Norwegen macht man das so. Und das fühlt sich auch gar nicht schlecht an. Nur anders halt. Wir schälen uns aus den Schlafsäcken. „Ich arbeite für eine lokale Zeitung. Der Vermieter hier, ein Freund aus alten Schulzeiten, hat mich angerufen und gesagt, er hätte ein paar verrückte Radfahrer aus Deutschland als Gäste. Kann ich ein Interview mit euch machen?“ In der Hütte ist es angenehm warm, T-Shirt und kurze Hose genügen. Wir sind seit vier Tagen auf Wintertour, unser Kälteempfinden hat sich bereits bestens an den nordischen Winter angepasst. Dachten wir jedenfalls, bis Kurt die Katze aus dem Sack lässt: „Das war die kälteste Nacht dieses Winters und Follidal ist heute der kälteste Ort Norwegens.“ Blitzartig drehe ich mich zum Thermometer um: Innentemperatur 11 °C, Außentemperatur -34 °C. Uns gefrieren die Gesichtszüge! Heute soll es auf das Dach der Tour gehen. Auf's Dovrefjell, dessen raues Klima selbst im Sommer beim Rennradrennen tückisch sein kann. Auf dem Hochplateau pfeift stets ein ordentlicher Wind und urplötzliche, dramatische Wetterwechsel sind keine Seltenheit. Im Juni 1993 bin ich dort bei null Grad und Schneeregen drüber. Damals erreichte von über 5.000 Startern kaum ein Drittel das Zie, bis heute der traurige Did-Not-Finish-Rekord. Wir entscheiden uns erst einmal, den Kamin anzumachen und Kaffee zu kochen. Kurt ist verschwunden und kommt mit einer TV-Schulterkamera zurück. „Ich arbeite auch fürs Fernsehen“, erklärt der findige Journalist. Alle Ablenkung tut gut. Wir machen ihm klar, dass er filmen und interviewen kann, wir aber für ihn keinesfalls in der Kälte stoppen werden.

### Schichtarbeit

Unterhalb von -30 °C ist für Walter und mich völliges Neuland. Bis in die Mittzwanziger-Bereiche hinein haben wir in den letzten Tagen gute Erfahrungen sammeln können. Beispielsweise hat sich die Kombination von [45Nrth](#)-Schuhen („Wölvhammer“) mit wasserdichten Socken und dünnsten [Vaude](#)-Radsocken bestens bewährt. Auch die Beinkleider waren kein Problem: eine Regenhose ergänzte einfach die kurze Radhose und dicke Winter-Radhose der letzten Tage. Den Oberkörper hielten ein Merino-Baselayer, ein langes Trikot, eine Isolationsjacke und darüber eine alpine Regenjacke warm. Hier profitierten wir sicher auch von der langjährigen Erfahrung des Bergsport- und Expeditionsausrüsters Vaude. Zu guter Letzt dicke Handschuhe und Pogies für die Hände, Sturmmaske und [Helm](#)-Untermütze über den Kopf. Etwas steif waren wir mit den ganzen Schichten schon. Es fühlt sich ein wenig an wie diese „Geronto-Anzüge“, die einem die eingeschränkte Beweglichkeit eines Achtzigjährigen verleihen.

### Wenn Michelin-Männchen biken gehen

Dass bereits kürzeste Pausen blitzartiges Auskühlen zur Folge haben, hatten wir schon am zweiten Tag schmerzhaft lernen müssen, als bei einem Trinkstopp gleich mehrere Reißverschlüsse eingefroren waren. Dennoch wagen wir uns in die Kälte hinaus.



Der wolkenlose Himmel mit Sonnenschein ist trügerisch. Es ist schweinekalt. Zwischen Mitte 20 °C minus und Mitte 30 °C minus liegen Welten. Etwa so wie bei Marathonwanderungen oder -rennen, die man mit oder ohne Schlafpause bestreiten kann: zwei total verschiedene Paar Schuhe. Die unfassbare Kälte und die zusätzlichen Klamotten machen Walter und mich steif. Schon das Aufsteigen aufs Fatbike ist eine Qual. Wie kunterbunte Michelin-Männchen tölpeln wir die Ausfahrt vom Hof unseres Blockhauses hinunter. Selbst bei kaum 15 Stundenkilometern schmerzt der Fahrtwind in jeder nicht verhüllten Hautpore. Es entsteht überhaupt kein Flow. Jede Pedalumdrehung will von Neuem gestartet werden. Die verschneite Piste, teils mit Eisplatten gefleckt, führt binnen 30 Kilometern seicht 400 Höhenmeter hinauf. Normalerweise hasse ich Anstiege, aber diese gemächliche Anfahrt aufs Fjell ist perfekt: Man fährt nicht schnell, bleibt warm und kommt dennoch nicht ins Schwitzen. Kurt steht immer wieder mit der Kamera am Straßenrand, schließlich winkt er und mit einem Hupen verschwindet er ebenso plötzlich, wie er vor gut drei Stunden aufgetaucht ist. Es kehrt Ruhe ein am Hang. Walter hat heute einen guten Tag erwischt und legt ein sattes Tempo vor. Obwohl, hohes Tempo? Wir sprechen von elf Stundenkilometern. Angesichts der Temperaturen und des Gewichts, immerhin wiegen unsere Räder mit aller Ausrüstung über 40 Kilogramm, ist das schon ganz okay. Dennoch, Radsport sieht anders aus, über das Dovrefjell fegen die Rennradfahrer der Rekordgruppe im Sommer mit Tempo 45, um die 540 Kilometer in unter 13 Stunden abzuspuhlen.

### Wetterparadox

Verrückte Welt: Je näher wir Hjerkin, dem Dorf auf dem Dovrefjell, kommen, desto wärmer wird es. Im Tal starteten wir bei -34 °C. Als wir unsere Räder vor der Wartehalle des Bahnhofs anlehnen, zeigt das Thermometer behagliche -17 °C. Nach drei Stunden Anstieg gönnen wir uns eine Mittagspause. Im Wartesaal haben wir reichlich Platz, um unsere Kleidung zum Abtropfen auszulegen und erwärmen die tiefgefrorenen Trockenfrüchte und Schokolade. Der Tee kommt aus den Thermoskannen, die sich bestens bewährt haben. Zwei Stunden später, bei kaum mehr -10 °C machen wir uns auf der E6 Richtung Norden auf. Es herrscht ein kräftiger Rückenwind, und wir sausen warm und fröhlich dem Tagesziel in Oppdal entgegen.

### Letzte Etappe unter Jubel

Der letzte Morgen begrüßt uns kalt aber herzlich: Kaum rollen wir auf der E6, um zum nächsten Knotenpunkt unseres Vier-Routen-Systems zu gelangen, winkt uns ein Bauarbeiter zu. Kurz darauf hupt ein roter Volvo von hinten und überholt mit sichtlich erfreutem Fahrer besonders achtsam. Auch an Ampeln beobachten wir Fußgänger, die erfreut tuscheln, nachdem sie uns gesehen haben. Erste Kaffeepause in Berkak nach 30 Kilometern mit großem Kaffee, zwei Teilchen, Cola und Müsli ... Die Kassiererin grinst uns fast zweideutig an und sagt „50 Kronen, bitte!“ Das sind kaum fünf Euro. „Irgendwas stimmt hier doch nicht“, meint Walter. Er hat das Geld im Blick, ich die Menschen. Dann beugt sich die Kassiererin Anna vor, strahlt noch ein bisschen mehr und sagt in bestem Englisch: „I saw you on TV yesterday evening!“. Bingo! Die Leute auf der Straße erkennen uns wieder und Anna tut die Rechnung für uns, weil Kurts Beitrag am Abend lief. Wir machen uns über die Kalorien her, als das Handy vibriert. Eine SMS von Ingar Wilhelmsen, dem damaligen Renndirektor von Trondheim-Oslo. Auch er hat uns im Fernsehen gesehen. Sein Trondheimer Kollege Tore aus dem Orga-Team erwarte uns am Stadtrand und freue sich auf einen gemeinsamen Kaffee im Dom-Café.

Heimdal, 5 Kilometer südlich vor Trondheim: Wieder hupt ein Auto. Doch diesmal hält es nicht Abstand, sondern fährt verdächtig auf. Mir wird mulmig! Sollte die Reise enden, wie sie begann, eingepresst im Pendelverkehr? Mitnichten! Ich schaue in das nahende Auto hinein. Auf dem Pullover des Fahrers prangt das Trondheim-Oslo-Logo: Wow, wir erhalten eine Tour-de-France-würdige Eskorte zum Dom! Beim anschließenden Kaffee meint Tore: „Und im Sommer fahrt ihr das Ding einfach umgekehrt: Von Trondheim nach Oslo, auf der Straße, mit dem Rennrad, bei schönem Wetter, mit vielen anderen und richtig schnell!“ Keine schlechte Idee ...

[Express-Bildauswahl \(20 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema](#) (89 Bilder)

Videos zu „Trondheim-Oslo: The Other Way Round“

**Passende Themen beim pd-f:**

[Themenblatt: Bikepacking, Micro-Adventure, Overnighter](#)

[Mit leichtem Gepäck – Trend Bikepacking](#)

[Tipps für die Radreise: Von der Wochenendtour bis zur Weltumrundung](#)

[Radreise 4.8: Mit dem Pilger auf dem Pilgerweg](#)

[Das Fatbike als Reiserad: Große Tour auf breiter Spur](#)

[Fatbike 2015: Die breiten Reifen rollen weiter](#)

[Reportage: Auf Breitreifen zur Insel](#)

[Reportage: Radeln bei -32 Grad Celsius](#)

[Radtour durch deutsche Geschichte: Grenzerfahrung für Rad, Jugend und Eltern](#)

[Typenkunde Fatbike](#)

[Themenblatt Fatbike](#)

**Passendes Bildmaterial**



