

NEU!

MYBIKE

MEIN FAHRRADMAGAZIN

01-2019

JANUAR/FEBRUAR



Deutschland 4,90 €

Österreich 5,60 € Schweiz 8,90 CHF
BeNeLux 5,60 € Italien 6,20 € Spanien 6,20 €
Slowenien 6,40 € Dänemark 55,00 DKK

Printed in Germany

Ein Freund von **bike & TOUR**

IM TEST
**VERSAND-
E-BIKES**
Lohnen die
Schnäppchen aus
dem Netz?

Modern & individuell
Schöne Fahrräder
aus **Stahl**

Akku-Beleuchtung
10 Sets im Test

Sport-Shirts
Das wichtige
Untendrunter

KRAFT TANKEN
Entspannung für
Körper und Geist

**KANARISCHE
INSELN**
Der Sonne
entgegen

NORWEGEN
Traumtour
im hohen
Norden

Aktiv durch den Winter

TIPPS FÜR TOUREN, AUSRÜSTUNG & GESUNDHEIT



IN DER NORDKURVE

TEXT und FOTOS Jörg Spaniol

WAS IST EINE INSEL, WAS IST FESTLAND? JENSEITS DES POLARKREISES IST NORWEGENS KÜSTENLINIE SO ZERRISSEN WIE SPEKTAKULÄR. DORT VERBINDET DER FERNRADWEG „EUROVELO 1“ DIE LOFOTEN, DIE VESTERÅLEN UND SENJA MIT DEM FESTLAND BEI TROMSØ. SECHS TAGE ZWISCHEN FERNSICHT UND FÄHRANLEGERN



Alpenpanorama auf Meereshöhe: Die Landschaft der Lofoten-Insel Austvågøya zieht Touristen magisch an



Holz vor der Hütt'n: alten Fischerhütten nachempfundene Ferienhäuser in der Lofoten-Hauptstadt Svolvær

EINEN ZAUN WÜRDEN SIE zu Hause drumherum ziehen. Eintritt verlangen. Schlange stehen. „Kunst“ dazu sagen. Hier ist es nur ein schwarzer Granitblock, der verkantet und groß wie ein abgestürztes Auto in der Tundra steckt. Auf einer Flanke wachsen Moos und Heidekraut, an die Gegenseite krallen sich gelbgraue Flechten. Und oben, aus einem breiten Riss, strecken sich ein Erlengebüsch und eine kleine Tanne dem Sprühregen entgegen, der arrogant vom Himmel stäubt. Ein paar Kubikmeter Fels und Biomasse sind es, ein Konzentrat der wilden und rauen Welt rundum. Ein unverbesserbares Prachtstück der Natur, zusätzlich ausgestattet mit einem praktischen Nutzen: Man kann sein Rad dagegenlehnen und zum Felsen am einsamen Strand von Flakstad schlendern, wo zwei Mädchen in fingerdicken Neoprenanzügen die eisigen Wellen reiten.

Einen abseitigeren Platz dafür muss man erst mal finden. Norwegens Nordwestküste ist eine schier endlose Machtdemonstration der Natur, mit einstelligen Wassertemperaturen und einem Wetter, das manchmal minutenschnell von Schneeregen auf Sonnenbrand umschaltet. Ein paar Hundert Kilometer nördlich des Polarkreises ist das Wort Hochsommer sehr relativ, doch die schiere Pracht der Gegend ist stärker als die Angst vor Mistwetter: Das Zauberwort „Lofoten“ oder das rituelle Abhaken des Nordkaps ziehen Zehntausende herauf. Viele davon reisen kuschelig in überbreiten Wohnmobilen. Doch viel gefühlreicher ist der Trip per Rad.

Vom Südende der Lofoten – markiert durch den sensationell kurzen Ortsnamen „Å“ – bis in die winzige Weltstadt Tromsø soll es gehen. Dazwischen liegen die Inselgruppen der Lofoten, der Vesterålen und die nördlich anschließende Insel Senja. Gute 500 Kilometer sind es, und den



Kleidertausch am Tunnel

Da hat jemand mitgedacht: An den Ein- und Ausgängen längerer Straßentunnel stehen immer wieder solche weißen „Briefkästen“ voller Signalwesten. Man leiht die Westen kostenlos aus, um sie am Ausgang wieder in einer ähnlichen Box zu verstauen. Manchmal steht sogar ein Signalknopf am Tunneleingang. Drückt man ihn, warnt ein gelbes Blinklicht die Autofahrer vor Radlern im Tunnel

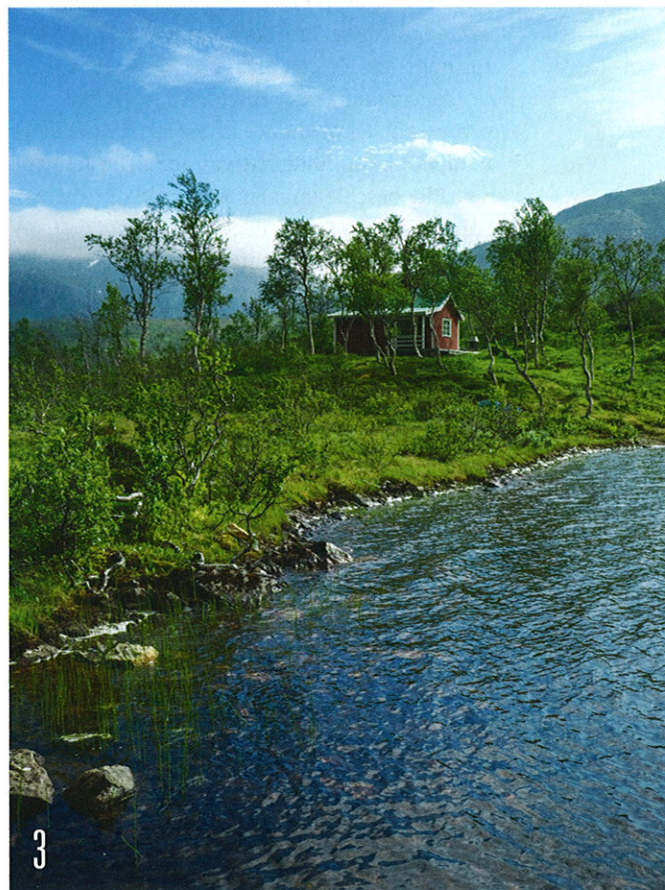
Weg weisen dunkelrote Schilder mit einer „1“ drauf. Die Zahl bezeichnet die „Eurovelo-Route 1“ vom spanischen Santander bis zum Nordkap. Und so, wie die schwer bepackten Tourenkollegen daherkommen, ziehen das etliche komplett durch: Sonnengebleichte Packtaschen und ausgeleierte Radhosen sind häufiger als unser hotelfrischer Look mit kleinem Gepäck. Sieht so aus, als seien unsere 500 Kilometer vergleichsweise eine Schnuppertour. Aber ist das so schlimm? Zu schnupfern gibt es jedenfalls reichlich.

Eine Lofoten-Spezialität sind die haushohen Lattengerüste, auf denen in Winter und Frühjahr der Kabeljau zu Stockfisch trocknet. Der hat mittlerweile längst die Kochtöpfe rund ums Mittelmeer erreicht, doch geblieben sind die dünnen Fischköpfe für den afrikanischen Markt. Sie müffeln deutlich – und in einem aufregenden Mix: Direkt neben den Trockengerüsten steigen die Berge aus einem Saum von Nadelwald sieben-, acht-, neunhundert Meter steil in die Luft. Erlen und Birken komplettieren diesen Bergwald auf Meereshöhe und mischen ihre Aromen mit den Fischköpfen. Wo sich der Nordatlantik zur Ebbe zurückzieht, bleibt currygelber, meeresduftender Seetang im XXL-Format.

Der Anblick drumherum wird vom Klischee zunächst ausreichend beschrieben: Die Lofoten prahlen mit Urgesteinsgipfeln, die aus einem düsteren Nordatlantik hervorstechen wie Berggipfel aus einer Wolkendecke. Unten kuscheln sich kleine, oft rote Häuser an geschützten Stellen. Fischerboote dümpeln an hölzernen Molen. Was das werbewirksame Klischee nicht zeigt, sind die Autos dazwischen. Norwegens Hochsommer ist absurd kurz, die Hauptsaison reicht von Mittsommer bis Mitte August. Die Skandinavier, aber auch die Schweizer, Deutschen und Österreicher reisen gerne – und besonders gerne im Campingbus. Ihre Promeniermeile, die Fernstraße „E10“, ist streckenweise auch für Radler unvermeidlich. Nicht, dass es eine Raserstrecke wäre. Doch nur, wo Eurovelo 1 und die E10 sich trennen, umarmt die schweigende Natur den Radler so richtig.

Eine gute Stunde hinter dem für hiesige Verhältnisse lebhaften Lofoten-Hauptort Svolvær zeigen sich die Vorteile des Insel-Radelns besonders eindrucksvoll. So schmal wie die Lofoten zeitweise sind, wechselt die Straße mal auf die

1



3

- 1 Zielführend: Für viele Wohnmobilsten und Autoreisende ist die Fernstraße E 10 der schönstmögliche Umweg zum Nordkap. Deshalb weicht die Radroute möglichst auf Nebenstraßen aus
- 2 Hölzern: Traditionelle Gebäude wie die Kirche von Flakstad sind leichte Holzkonstruktionen. Der Anstrich im traditionellen „Falun-Rot“ widersteht der Witterung besonders lange
- 3 Neiderweckend: Viele norwegische Familien besitzen eine Hütte in der Natur. Auf der dünn besiedelten Insel Senja endet die Erschließung praktisch direkt am Straßenrand

Seite des offenen Ozeans, mal auf die Seite zum Festland hin. Dazwischen liegen Gebirgskämme, so schmal und steil wie ein Hahnenkamm. Die dunkelrote „1“ schickt uns in einen Abzweig: Die E 10 bleibt rechts, die Radroute zieht über einen flachen Sattel nach links und – schwupps! – gehört Norwegens Westküste uns alleine. Nach einer Viertelstunde überholt ein Postauto, dann surren zwei Rennradler vorbei. In der offenen Weite waren sie schon lange vorher zu sehen.

Die landschaftliche Vielfalt der nordatlantischen Inseln ist ungeheuer. Weite Talsenken mit wadenhohem Tundragesträuch wirken unberührt und laufen in flachen Buchten mit weißem Sand aus. Kleine Ackerflächen und Weiden gibt es nur unmittelbar bei manchen Weilern. Daneben sind Klima und Böden zu rau für die Ackerwirtschaft. In den Mulden und auf sumpfigem Boden stehen Erlen mit schwarzen Stämmen und nur mannshohe Birken mit weißer Rinde. Andere Küstenstreifen überwältigen mit Wänden aus Granit, die nur einen winzigen Streifen für die einspurige Asphaltstraße lassen. Schon auf der Straßenkarte ist die Küstenlinie in ihren Wendungen nach Westen, Osten, Norden schwer zu verfolgen. Im Gelände wird es ohne richtungsweisende Sonne richtig verwirrend. Doch verirren kann man sich auf den Nebenstraßen auch ohne Rad-Wegweiser kaum: einfach immer der Asphaltstraße folgen. Meistens gibt es keine zweite. Und selbst kleinere Irrfahrten lassen sich im subarktischen Sommer korrigieren, solange Beinkraft oder Akkuladung reichen – es wird einfach nicht dunkel. Nie. Nicht einmal morgens um zwei. Die Vorhänge in den Hotels sind deshalb schwer und steif und düster. Manchmal ist sogar eine Metallfolie eingebaut, um die Mitternachts-sonne zuverlässig abzuhalten. Es ist eine gute Zeit, um schlaflos zu sein. In der tief stehenden Sonne leuchten die Farben warm auf. Setzt man sich um Mitternacht mit einem Zehn-Euro-Bier ins Freie, ist die Zeitverwirrung komplett: Draußen spielen Kinder, Menschen flanieren an der Hafemole. Sommer ist der Ausnahmezustand im hohen Norden. Zu kurz und zu kostbar, um auch nur ein paar Stunden zu verpassen.

Auf den Vesterålen zieht sich die Pracht etwas mehr in die Breite als auf den Lofoten. Noch immer steigen mächtige Gipfel aus dem Atlantik und der weiten Tundra, noch immer sind die Häuschen mit ihren verwitterten Nadelholzwänden rot, sind die Fenster weiß gerahmt, die Gewässer zahlreich, ist die Luft rau und klar. Doch

DIE ETAPPEN

- 1. Tag: Å – Ballstad
54 km, 500 hm, Schiffspassage von Nusfjord nach Ballstad (Landweg möglich)
- 2. Tag: Ballstad – Svolvær
85 km, 650 hm
Überquerung des E-10-Tunnels vor Svolvær auf Schotter ist empfehlenswert
- 3. Tag: Svolvær – Sortland/
Stokmarknes
125 km, 560 hm
Fährpassage zwischen Fiskebøl und Melbu
- 4. Tag: Sortland – Hamn/
Senja, 115 km, 570 hm
Fährpassage zwischen Andenes und Gryllefjord
- 5. Tag:
Hamn/Senja – Sommarøy
75 km, 800 hm
Fährpassage von Botnhamn nach Sommarøy
- 6. Tag: Sommarøy – Tromsø
76 km, 400 hm

die meisten motorisierten Nordkap-Aspiranten sind längst landeinwärts abgebogen. Die Vesterålen und die nördlich anschließende Insel Senja sind nur die B-Promis unter den Stars der nordnorwegischen Küste – und vielleicht deshalb per Rad ganz besonders charmant.

Man tut hier oben gut daran, am Frühstücksbüfett für ein paar Kronen oder freundliche Worte extra ein dickes Lunchpaket einzustecken, denn auf dem Weg nach Norden schrumpfen nicht nur die Bäume, sondern auch die Verpflegungsmöglichkeiten. Supermärkte oder Cafés werden zu Raritäten, Bushaltestellen oder Scheunendächer zur Zuflucht, wenn Regenhänge vom Atlantik heranwehen. Aber noch sieht es gut aus. In einer windgeschützten Senke klappen wir die Seitenständer herunter und setzen uns mit dem Proviant ins Heidekraut. Es dauert keine zwei Minuten, dann haben die winzigen Stechmücken mitbekommen, dass da zwei Frischblut-Transporter sitzen. Fünf Meter höher ist es zugig, aber mückenfrei. Schwammiges Brot mit karamellartigem Käse und Gurkenscheiben schmeckt ungeheuer delikats, wenn der Blick beim Kauen über einen Bergsee wandern kann – und noch einiges an Strecke zu machen ist. Bloß dreimal pro Tag dampft eine Fähre von Andenes am Nordzipfel der Vesterålen nach Gryllefjord auf Senja. Die will man lieber nicht verpassen. Also los, Kopf runter und Vollgas nordwärts. Am Ende hat ein gnädiger Südwind den Ritt beschleunigt, und es bleibt noch eine Stunde, bis das Schiff ablegt.

Andenes hat sogar einen kleinen Supermarkt. Und dort, vermutlich hinter dem offenen Regal mit den Kunstblumen, soll es eine Cafeteria geben. Selbst wenn man dort nur Thermoskannenkaffee und Hotdogs bekommt, ist eine ungeschützte Hafemole im mittlerweile ergiebigen Regen keine Alternative. Wir stellen die Räder ab, fingern hektisch die Schlösser hervor – und werden von einer herauskommenden Dame mit tadelndem Kopfschütteln bedacht: „Wo kommt ihr denn her? Bei uns gibt es keine Diebe!“ Ein kurzes Stutzen, dann rattert endgültig die Erkenntnis ins Bewusstsein: Wir sind an einem wunderbar rauhen, aber zutiefst entspannten Ende Europas unterwegs.





- 1 Immer mit Aussicht: Gäbe es die Lofoten nicht, bekämen die Vesterålen noch mehr Besuch. Ihre Landschaft – hier auf Andøya – ist ebenso gewaltig, aber weniger schroff
- 2 Immer anhalten: Windgeschützte Räume mit heißem Kaffee sind unterwegs selten. Der beliebte „Vintage“-Stilmix hat sich bis jenseits des Polarkreises durchgesetzt
- 3 Immer mit der Ruhe: Autos stechen per Tunnel durch den Berg zwischen Gryllefjord und Hamn auf Senja. Die alte Passstraße ist gesperrt – und ein Radlertraum



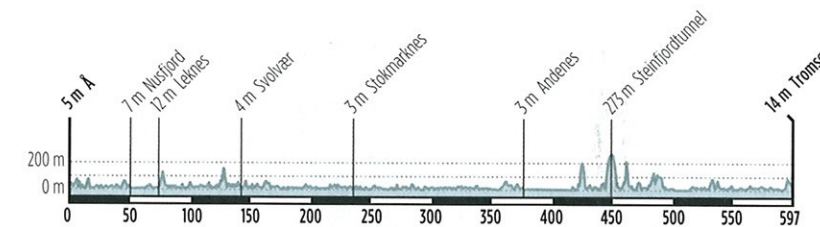
INFOS NORD-NORWEGEN

TOURENCHARAKTER

Die hier beschriebene Reise folgt grob der markierten „Eurovelo 1“-Strecke vom Süzipfel der Lofoten über die Vesterålen und die Insel Senja bis nach Tromsø. Ohne Pedelec ist die Route mit ihren bis zu 130 Kilometer langen Tagesetappen und Steigungen bis etwa 200 Höhenmeter am Stück durchaus sportlich, aber fahrtechnisch anspruchslos. Die Strecke ist asphaltiert und folgt überwiegend ruhigen Nebenstraßen. Für Tunneldurchquerungen empfiehlt sich dringend eine Beleuchtung. Fast täglich sind größere oder kleinere Fährverbindungen nötig. Die wichtigsten Abfahrts- tafeln finden sich auf der Website www.torghatten-nord.no

REISEZEIT

Der nord-norwegische Sommer ist kurz und mit üblichen Tagestemperaturen von zehn bis 20 Grad ohnehin nicht besonders warm. Die kurze Saison erfordert Kompromisse: Außerhalb der Hochsaison von etwa Mitte Juni bis Mitte/Ende August schließen etliche touristische Einrichtungen, manche Fähr- und Busfahrpläne dünnen aus. Wer das in Kauf nimmt, ist in den Randzeiten ruhiger unterwegs, denn in der Hochsaison ist die streckenweise unvermeidliche Fernstraße E 10 ein Wohnmobil-Highway.



Höhenprofil: anner Grafik

AN- UND ABREISE

Aufgrund der enormen Distanz (zwischen Hamburg und Tromsø liegen etwa 2.400 Kilometer) ist ein Flug praktisch. Die Flughäfen Bodø und Tromsø werden von Scandinavian, Widerøe und Norwegian (meist über Oslo) bedient. Eine etwaige Fahrradmitnahme sollte man sich aufgrund der manchmal kleinen Maschinen unbedingt bestätigen lassen. Reizvolle Alternative zum Gabelflug: eine Mini-Kreuzfahrt von Tromsø zurück nach Bodø oder umgekehrt mit einem Hurtigruten-Küstenschiff in 24 Stunden (www.hurtigruten.de).

UNTERKUNFT

In der Hauptsaison sind die dünn gesäten Hotels sehr gut gebucht. Reservierungen empfehlen sich unbedingt. Die Übernachtungsmöglichkeiten entscheiden bisweilen über die Routenwahl. Viele Eurovelo-1-Radler packen lieber gleich ein Zelt ein.

VERANSTALTER

Inselhüpfen bietet die Tour zwischen Ende Juni und Ende Juli in je sechs Etappen an. Der Preis von 1.700 Euro (ohne Anreise) relativiert sich durch die enthaltenen Fahrtickets, Miet-Pedelecs und die in Norwegen sehr kostspielige Halbpension. Individualreisende können Pedelecs auch in Tromsø mieten (ca. 45 Euro/Tag, www.tromsooutdoor.no). Sie müssen dort jedoch wieder abgegeben werden.

INFOS

Die wichtigsten Fährverbindungen finden sich auf der Website www.torghatten-nord.no. Einen ersten Überblick zur Eurovelo 1 liefert die Seite <https://eurovelo.travelmap.net>. Kataloge und allgemeine Reiseinfos bietet VisitNorway, Tel. 040/2294150, www.visitnorway.de



Die GPS-Daten zum Download, eine detaillierte Karte und noch mehr Bilder gibt es unter mybike-magazin.de, Webcode #6360