



Sauber verarbeitete Reynolds 531 C Rohre und ein langer Radstand kennzeichnen den GAZELLE-Rahmen. Er besitzt Anlötteile sowohl für einen vorderen Gepäckträger wie auch hinten für ein nach Blackburn-Prinzip gebautes Lastgestell. Sieben verschiedene Farben stehen zur Wahl, die lieferbaren Rahmenhöhen reichen von 50 bis 60 cm. Die Ausstattung dieses „Ur-Reise-Rahmens“ stammt von Rose und entspricht der hohen Rahmenqualität.

VELO-EVOLUTIONEN:

VOM TOURING-BIKE ZUM REISERAD

TECHNOBULL gab sich nicht mit der Kreation eines robusten Rahmens zufrieden, er erdachte noch einige Extras. Seine verlötete Halterung für zwei(!) Ersatzspeichen dient zugleich als Kettenstreben-Schutz, ebenfalls angelötet hat er ein Speichenschloß mit Widerlager. Noch mehr Lot floß zur Befestigung des zusätzlich verschraubten Maruichi-Ständers. Ein sinnvolles Detail ist die Halterung am Sitzrohr für den hinteren Bremszug. Weitere Besonderheiten: Scheibenbremse vorne, 48 Speichen hinten und innen verlegte Züge. Ein verlängerter Gabelschaft ermöglicht – auf Wunsch – aufrechte Sitzposition. Willkommene Verbesserungen oder technische Gags – über manches läßt sich sicher streiten.

Es tut sich was in der Velo-Welt. Entweder sind es die touristischen Punktejäger, jeden Sonntag das Hinterrad ihres Vordermanns zu studieren – oder die Piloten von Preiswert-Tretern haben inzwischen genug schlechte Erfah-

rungen mit tückischem Billig-Material gesammelt.

Jedenfalls sind die genüßlich Reisenden auf dem Vormarsch, gesundheitsbewußte Radfahrer, die die letzten Reste heiler Natur suchen; Erlebnishungrige, die beim Pedalieren nicht die sportliche Erfahrung in den Vordergrund stellen, sondern die persönliche, menschliche suchen. Diese Leute brauchen Räder. Und das dürfen keine nackten Leichtgewichte im Aero-Look sein, bitte auch keine Alltags-Maschinen mit Schlapper-Bremsen und popeligen Dreigangschaltungen. Immerhin soll ein solches Velo die Rad-Reisenden auch mal durch die Wüste begleiten (oder zumindest bis zum nächsten Sandstrand), soll Berge auch mit Gepäck bezwingbar und die Abfahrten sicher machen. Qualität ist gefordert. Das Rad fürs Leben.





Mit bekannter Gründlichkeit hat KOGA MIYATA diese Reise-maschine konstruiert; für sie sprechen die hohe Material- und Verarbeitungsqualität und das sinnvolle Zubehör. Beispiele: ein elegant gebogener Extra-Steg für die Stellschraube des hinteren Bremszuges und ein angelöteter Kettenhalter. Anlötteile für einen Front-Gepäckträger (Lowrider) sind vorhanden. Vorteil des Rollendynamos (unten): extrem leichter und ruhiger Lauf.



Wenn überhaupt, dann stand die letztjährige IFMA unter einem Motto, das schlicht heißen könnte „Reiseräder“. Viele Prototypen gab es dort zu sehen, Einzelstücke, mit deren Hilfe zunächst einmal das Marktinteresse getestet werden sollte. Bianchi, Basso, Motobecane und Peugeot präsentieren erste Serienmodelle daher voraussichtlich erst im Frühjahr. Einen Überblick über das derzeit vorliegende Angebot bietet „tour“ schon jetzt.

Worauf kommt es an beim Reiserad? In Kürze: auf absolut zuverlässige Top-Qualität von Rahmen und Komponenten. Reiseradler wollen sich nicht von schimmerndem Chrom und edlem Styling blenden lassen. Sie wollen fahren, wo die letzten Straßen enden – und dann ist es um so schmerzlicher, wenn die Gepäckträger-Strebe kracht, der Bremshebel abfällt, die Schaltung ihren Geist aufgibt. Gefordert ist unter solchen Bedingungen ein „straßentaugliches Mountain-Bike“, und nicht von ungefähr sind an den Reiserädern von Gudreit, Gazelle, Koga Miyata, Meral und Nishiki Komponenten aus dem „Ballon-Reifen-Metier“ montiert. Ein Dreifach-Kettenblatt, heute bereits von vielen Herstellern angeboten, ist allerdings fast Voraussetzung für ein Reiserad. Schließlich will man – mit viel Gepäck oder ganz ohne – den diversen Strecken-Schwierigkeiten unterwegs gewachsen

sein. Und das erfordert Übersetzungsvielfalt – mehr jedenfalls, als sie der normale Radfahrer braucht. Die Tatsache, daß die Modelle von Schauff, Enik, Patria, Villiger und Hercules nur mit je zwölf Fahrstufen aufwarten, scheint darauf hinzudeuten, daß diese Firmen „Vorstufen“ zum

exklusiven Reiserad anbieten wollen. Das läßt sich auch anhand des Preises nachvollziehen – ein Top-Bike wie das von Koga Miyata ist knapp 2000 Mark teuer, die Modelle von Meral, Nishiki und Gazelle liegen bei rund 1500 Mark.

Im Bereich bis 1000 Mark gestal-

Einen sehr guten Eindruck macht auch das Reisemobil von GUDEREIT. Der auch in Herrenversion lieferbare Rahmen ist relativ kurz gebaut und mit vertrauten erweckenden Shimano Deore-, 600 new- sowie Tourney-Komponenten bestückt. Hervorragend sind die Bremsen: beste Verzögerung bei geringstem Kraftaufwand, Inbusbefestigung.



Ein leicht aushakbarer Bremszug ersetzt außerdem den Schnell-auslöser. Leichte Schwachpunkte sind die kleine Pumpe und der einfache Seitenständer. Links: An den tief angebrachten Seiten-trägern (Lowrider) kann man das Gepäck sehr niedrig und deshalb günstig für den Schwerpunkt anbringen.

ten sich die Übergänge vom Tourensport- zum Reiserad fließend. Qualifiziert allein die Trommelbremse und der kleine Vorderrad-Gepäckträger Hercules' Alassio bereits zum „Wüsten-Velo“? Wir glauben: nein. Dafür ist es mit rund 750 Mark ein Angebot für Radler, die sich keinen Hang zur Perfektion leisten wollen – oder können.

Oder Schauffs Velo „Transamericana“: kernige Erscheinung, zwei fest verlötete Gepäckträger, ein Preis, der sicher nicht aus Amerika kommt. Was aber kann ein Hersteller für 500 Mark auf den Markt werfen?! Der „Superpolster“-Sattel hat nur eine dünne Kunststoff-Haut und macht alles andere als den Eindruck, man käme darauf bis nach Feuerland. Die Komponenten sind preiswert, die Montage konnte nicht überzeugen.

Die nächste Stufe der „Velo-Evolution“ haben die Maschinen von Centurion, Dancelli, Kotter und Patria erreicht. Eine gewisse Nähe zu herkömmlichem Rennmaterial merkt man den Rädern von Centurion und Kotter an: gestreckte Rahmen, an denen man – wie beim Centurion – das Schutzblech auch fortlassen kann; der vordere Gepäckträger fehlt ganz oder kann nachgerüstet werden. Dafür bietet Kotter ein attraktives Akkuliht und den trittökonomischen Bio-Pace-Antrieb (siehe „tour“ 10/83, S. 10) von Shimano; Centurion lockt mit sehr guter Ausstattung und einem makellos verarbeiteten Rahmen in Renn-Qualität (Tange Champion Nr. 2-Rohr).

Mannesmann 25 CrMo 4-Rohr dagegen bei Patria. Gefallen kann das deutsche Rad mit deutschen Komponenten von F & S. Bemerkenswert die Hinterradnabe Galaxy: Beim Radwechsel bleibt der Kranz am Rahmen, nur das Laufrad läßt sich über die Steckachse mit Schnellspann-Fixierung herausnehmen. Die hintere Weinmann-Cantilever-Bremse funktionierte am Testrad nicht einwandfrei, die Züge schluckten zuviel Bremskraft. Den insgesamt guten Eindruck trübte auch der rubbelnde Dynamo und ein herkömmlicher Leichtträger von ESGE. Dabei hat Patria-Inhaber Kleinebenne sein Reiserad nach den Wünschen von 300 befragten Interessenten zusammengestellt – und die sind offenbar vor allem mit dem Rahmen (auch einzeln lieferbar) sehr zufrieden.

Flotte Optik bei Dancelli. Die Italiener mögen sich halt nicht vom prestigeträchtigen Renn-Flair ihrer Velos trennen. Modell „Fury“ ist demnach als einziges in unserem Vergleich mit Crono



Sieht man einmal vom harten Sattel ab, dann hat NISHIKI alle Register der Reiserad-Technik gezogen: dick gepolsterter Randonneur-Bügel, stabile Gepäckträger, Dreifach-Kettenblatt, Longcage-Schaltung, 2,2 mm-Speichen sowie Naben mit wartungsfreien Kugellagern. Praktisch die Shimano Deore Pedale, die wie das alte Dura-Ace AX Modell nur auf einer Seite gelagert sind. Der Fuß sitzt also tiefer, den Rahmen kann man deshalb zwei Zentimeter kleiner wählen. Kleines Foto: Die CLB-Cantilever-Bremsen sind mit einem Schnellauflöser ausgerüstet.

„HaMi“ MITTENDORF ist für seine penibel verarbeiteten Rahmen bekannt. Selbst gebaut hat er auch den Gepäckträger aus Dur-Alu. Nur wegen der Diebstahlgefahr verzichtete er auf Schnellspann-Naben...



Sprint Classic-Komponenten von Gipiemme ausgerüstet, weist als Reiserad-Attribute den langen Radstand, je zwei Schutzbleche und Gepäckträger sowie die Lichtanlage auf.

Das Rad zum Pulli

Muß ein echtes, robustes Reiserad aber nicht vielmehr Arbeitstier und Lagerfeuer-Kumpen sein? Den optischen Gegenpol zum farblich fröhlichen Italiener bietet Raleighs „Classic“. Zu ihm paßt der wollige Norweger-Pullover weitaus besser als ein modisches Renntrikot. Augenfällig ist der Brooks-Sattel aus dickem Leder. Er ist ungefedert – ein Zugeständnis an die einschlägige Rennerfahrung. Bluemelschutzbleche und zwei Gepäckträger von Jim Blackburn gehören zum Feinsten, was er-

fahrene Radreisende empfehlen. Eigentlich fehlt also nur das Licht, bevor die Reise losgehen kann.

Wirklich komplett ausgestattet ist dagegen das deutsche Gudereit-Modell. Die hochwertigen Komponenten stammen aus Shimanos Mountain-Bike-Serie Deore, sehr praktisch unterwegs sind sicherlich die Lenkerschalthebel mit kleinen Raster-schritten – so etwas lernt man gerade auf holperigem Untergrund zu schätzen. Die Gepäckträger erweisen sich erst bei näherem Hinsehen als Blackburn-Nachbauten von Vetta – der vordere ermöglicht die Verlegung des Gepäck-Schwerpunkts auf Höhe der Nabe (Low-Rider). Das stabilisiert den Geradeauslauf. Da gibt es auch ein „Ur-Reiserad“, das ganz aus der Praxis entstand. Vor Jahren schon

suchte sich nämlich eine Gruppe von Touren-Enthusiasten aus Gütersloh ausgerechnet den Gazelle Randonneur-Rahmen aus Reynolds 531-Competition-Rohren aus, um damit alle anfallenden Strecken zu bewältigen. Für die konsequenten Allwetterfahrer bedeutete das nicht nur die – womöglich ausgedehnte – Fahrt in den Urlaub, sie bewegten sich auch zur Arbeit nur mit Muskelkraft. Und in der Freizeit ging's mit Picknickkorb oft „off-road“ durchs Gelände. Im gleichen Maße, wie sie auf den Transport per Auto verzichteten, wuchsen ihre Ansprüche ans Fahrrad-Material. Sinnigerweise investierten sie bald darauf den Erlös aus dem Verkauf der „Vier-rädlings“ in praxisgerechtes Velo-Zubehör. So muß im Lauf der Zeit und nach diversen leidvollen Erfahrungen das „Ur-Reise-

rad“ Tourmalet entstanden sein. Heute wird der – von Gazelle nur „nackt“ gelieferte – Rahmen bei der Bocholter Firma Rose komplettiert – und erfüllt die Forderungen der „Gruppe Gütersloh“: „Er soll rollen und so wenig wie möglich springen. Wettbewerbsübliche Spurts fallen hier kaum an, und der Rahmen soll komfortabel sein. Der Radabstand sollte zwischen 103 und 105 cm liegen. Darüber wird der Rahmen zunehmend empfindlicher gegen Resonanzen. Er schlingert dann unter Umständen unter schwerem Gepäck.“ Eine weitere Überlegung aus dem „Reiserad-Lastenheft“ betrifft den Bremssteg: „Das mit bis zu 20 kg beladene Fahrrad braucht z. B. bei Bergab-Fahrten Bremsen, die mühelos verzögern, ohne Muskelkater in den Händen zu verursachen. Sie sollten unabhängig von doch immer schwingenden Gepäckträgern angebracht sein. Optimal sind die vom Querfeldeinsport bekannten Cross- oder Cantileverbremsen“. Natürlich müssen Reiseräder nicht ganz so teuer wie das Tourmalet (rund 2000 Mark) sein, aber viel weniger sollte der Käufer nicht investieren, will er sein Fahrzeug unterwegs auch „ordentlich hernehmen“.

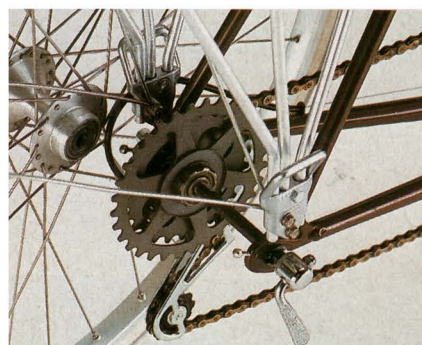
Reifen-Revolution?

So ist das preiswerteste Reiserad bei Rose nicht unter 1450 Mark zu haben. Es heißt Nishiki

„Continental“, hat einen japanischen Rahmen und besteht aus Tange Mangaloy 2001-Rohren, die nur ein Zehntel mehr Wandstärke aufweisen als das Renngeröhre Tange Nr. 2. SunTour-Mountain-Bike-Komponenten, Vetta-Träger, dicke 2,2 mm-Speichen, schmutzgeschützte Innenlager, Rollendynamo und Halogenlicht sind Nishikis Aktiva. Das Rad mit dem gepolsterten Lenkerschutz und den zwei Trinkflaschen hat auch in Schweden und Amerika schon viele Freunde gewonnen. Zum Renner könnten die montierten brandneuen Panaracer-Drahtreifen werden: Ein Hartgummi-Kamm reduziert den Rollwiderstand und sorgt zugleich für gute Kurvenstabilität. Zudem liegt unter der gesamten Lauffläche eine Schicht aus dem Wunderkunststoff Kevlar.



Links: Fast ausschließlich mit deutschen Produkten bestückt ist das „Tourist“ von PATRIA. Die CrMo-Rohre stammen beispielsweise von Mannesmann, FAG liefert ein wartungsfreies Tret-Innenlager. Clou: Die Galaxy-Nabe von F&S, die nur durch einen Mitnehmerring mit dem Kranz verbunden ist. Dieser bleibt beim Ausbau des Rades am Rahmen. Vorteil: Speichenbrüche können problemlos behoben werden. Montiert wird die Nabe mit einer Schnellspannaxel, die allerdings eingeschraubt werden muß. Der Mitnehmerring sitzt dann in der mit Sperrklinken versehenen Vertiefung des Nabenflansches. Dieser



Freilauf ist zwar nicht sonderlich schmutzgeschützt, doch – da ohne Kugellager – auch nicht sehr empfindlich und außerdem leicht zu reinigen.

Mitte: Elegantes Styling und eine Gipiemme-Ausstattung kennzeichnen das DANCELLI-Modell, bei dem der Radstand um stolze 6 cm verlängert wurde. Gabel ohne Träger-Anlötteile.



Unten: Bei MERAL fallen sofort die handgelöteten, verchromten Rieenträger auf. Ihre Vorteile: gute Optik, vielfältige „Verlademöglichkeiten“, elegante und praktische Befestigung durch spezielle Anlötteile und Inbusschrauben. Nachteile: Mit dem Fuß kommt man kaum an den hochgeklappten Ständer heran, außerdem bleibt zwischen Vorderreifen und Gestell nur Platz für eine halbwegs rund laufende Felge – beim „Achter“ streift's. Im übrigen macht das Rad einen sehr robusten Eindruck. Ab Frühjahr '85 liefert Meral den Rahmen auch mit Anlötteilen für ESGE- und Blackburn-Träger, empfehlenswert nicht nur des Preises wegen.



Der schützt gegen Glas und Steine, spitze Wurzeln – kurz: gegen Pannen. Die Japaner wollen in Tests eine um den Faktor 40 höhere Sicherheit gegen Defekte festgestellt haben! Da gerät der über 400 Mark teurere Meral ja fast ins Hintertreffen. Sicher, der Rahmen aus Reynolds SMS ist sauber gearbeitet, die Ausstattung stimmt, und ein gefederter Brooks-Sattel ziert ungemein. Vielleicht aber senkt sich das Preisniveau noch ein wenig – denn ab Frühjahr kann man Meral auch mit Anlötteilen für die – ohnehin empfehlenswerteren Vetta – oder Blackburn-Träger ordern. Das derzeit montierte Stahlgestänge ist nämlich nicht nur sündhaft teuer, sondern auch nicht absolut zuverlässig, wie eine „kalte Lötstelle“ an unserem Testrad zeigte.

Exklusiv gibt es als drittes Reiserad bei Rose das komplett montierte Gazelle. Weinmann Konkav-Felgen, wie sie die Gütersloher Spezialisten bevorzugen, sind ebenso montiert wie Cantilever-Bremsen und Mountain-Bike-Komponenten. Der Hinterbau ist ganz auf robuste Beanspruchung ausgelegt, der Gabelkopf ein Microfusionsteil. Dank einer Reihe von sinnvollen Anlötteilen läßt sich das „Tourmalet“ auch nach eigenen Wünschen ausstatten.

Die Avantgarde

Weit jenseits dieser Serienräder liegt das Reiserad von Mitten-dorf – zumindest was den Preis angeht. Handverlötete Reynolds 531-Rohre, eine Voll-Unterchromung und das verwendete Silberlot rechtfertigen zumindest vom zusätzlichen Material- und Arbeitsaufwand einen Teil des höheren Preises. Ein weiteres Argument dürfte – neben der Innenrohr-Rostschutz-Versiegelung – auch das mit etwa 11 Kilo (Herstellerangabe) sensationell niedrige Gewicht sein. Verwendet man statt der montierten Cantilever-Verzögerer von CLB die Sturmey Archer Trommelbremsen, dann muß man allerdings etwa 2000 Gramm mehr mit auf die „große Tour“ nehmen. Für die eignet sich das HaMi-Modell auf jeden Fall: Kein anderes Reiserad bot Möglichkeit für den Transport von gleich drei Trinkflaschen!

Mit 3450 Mark auf dem gleichen Preisniveau liegt der „Toureur“ von Technobull. Neue GT-Rohre von Columbus wurden zu einem Rahmen verarbeitet, der stur geradeaus läuft, eine stark federnde Gabel und – dank Kunststoffbeschichtung auf Phosphat-Grundierung – ein widerstandsfähiges Finish besitzt. Als einzi-



Einen Super-Rahmen fertigt RALEIGH: Reynolds 531 C Rohre, sauber verarbeitet und an Gabel und Hinterbau teilweise verchromt. Außerdem kann das Rad als einziges mit Original-Blackburn-Gepäckträgern aufwarten. Lichtanlage und Ständer fehlen, können nach individuellem Geschmack aber nachgerüstet werden. Offen blieb, warum Raleigh auf die sonst üblichen Cantilever-Bremsen verzichtet.

Eigentlich eher ein „Renn-Reiserad“ mit weitem Radstand, macht das CENTURION einen fast edlen Eindruck. Schuld daran sind nicht zuletzt die schwarzen FIR-Felgen. Verarbeitung und Zubehör sind hochwertig – im Grunde fehlen für die große Reise nur Schutzbleche und ein gutes Rücklicht. Diese unvollständige Ausstattung – wie sie auch bei Raleigh auffällt – werten wir nicht als Nachteil. Denn gerade bei der Wahl einer optimalen Lichtanlage (Seiten-, Rollendynamo) scheiden sich die Geister.



Rechts unten: Ziemlich kurz gebaut ist der KOTTER-Rahmen. Details wie die angelötete Schutzblechhalterung über dem Umwerfer beeindruckten. Lobenswert sind außerdem die Lampen. Der in der Frontleuchte eingebaute Akku lädt sich während der Fahrt auf und liefert im Stand vier Minuten lang Strom. Stabil wirkt der ESGE-Gepäckträger. Doch in punkto Verwindungs-Freiheit kann er nicht mit dem Blackburn-Vorbild mithalten. Das Rad macht insgesamt einen guten Eindruck, allerdings vermißt man Anlötteile für ein vor-



deres Lastgestell sowie für einen Flaschenhalter. Weniger gefallen können auch die Züge: Sie sind zum Teil ohne Schutzhülle verlegt. Links: Shimanos Bio-Pace-Kettenblätter sind der „Tretmaschine Mensch“ computergesteuert auf den Leib geschnitten. Die doppelt-ovale Form soll einen ökonomischeren Bewegungsablauf gewährleisten.

ges Modell wartete der „Toureur“ mit innerverlegten Zügen auf, die Austrittsstellen der Kabel waren mit Lötrosetten verstärkt. Wer Technobull kennt, der wartet jetzt auf seine Gags. Hier sind sie: Der wirklich einmalige Kettenstreben-Schutz besteht aus einem aufgelöteten Halter für Ersatzspeichen! Das Hinterrad ist mit 48 Speichen verstärkt – über deren positiven Einfluß sich die Fachwelt allerdings nicht einig ist. Ebenfalls angelötet ist ein solides Speichenschloß mit Widerlager. Vorn bremsst eine selbst-nachstellende Scheibenbremse von Shimano, hinten die Deore-Cantilever. Auf Wunsch können Liebhaber des aufrechten Sitzens den „Toureur“ mit verlängertem Gabelschaftrohr – wie abgebildet – ordern, für ökonomischen Tritt sorgt das computer-entwickelte Antriebssystem Bio-Pace von Shimano: Der „Totpunkt“ auf dem Kurbelzenit wird verkürzt, die kraftintensive Phase der Umdrehung verlängert – durch ein exzentrisch geformtes Kettenblatt...



Für rund 1000 Mark bekommt man bei VILLIGER das Modell „Flamingo“, sicherlich ein hochwertiges Tourenrad – aber eben keine ausgefuchste Reisemaschine. Typische Komponenten wie Dreifach-Kettenblatt, Longcage-Schaltung oder Front-Gepäckträger fehlen ganz, der – vorhandene – hintere Gepäckträger konnte nicht überzeugen. Auch beim Dynamo wurde ein bißchen zuviel gespart: Er lief schwergängig. Sonst machte das Rad einen ausgewogenen Eindruck. Es markiert einen fließenden Übergang vom Tourenrad zum hochwertigen Reisemobil – echte „Freaks“ allerdings werden sich damit kaum zufrieden geben.

Es macht Spaß, mit Technobulls exklusivem Geistesblitz unterwegs zu sein, doch leisten wollen wird ihn sich so schnell wahrscheinlich keiner. Fast 1500 Mark preiswerter ist immerhin der „Randonneur“ von Koga Miyata, der mit einem hervorragend verarbeiteten Rahmen begeistern kann, der eine sinnvoll komponierte Ausstattung aus Shimano 600 Ex new und Deore präsentiert und hervorragend montiert ist. Qual der Wahl? Zumindest was das Zubehör angeht, gibt es einige Empfehlungen. Wer öfter auch bei Dunkelheit noch unterwegs ist, sollte sich für eins der neuen Halogenlichter entscheiden. Doch Achtung – der Sanyo-Rolldynamo produziert für solche Leuchten zu wenig Spannung. Verwenden Sie daher lieber ein gleichartiges Modell von Soubitez, das dafür etwas schwerer läuft! Apropos Dynamo – es gibt eine fast wartungsfreie Neben-Lichtmaschine von Sturmey-Archer, die – bei höherem Gewicht zwar



– etwas weniger Leistung liefert als der normale Dynamo, dafür aber bei nassem Wetter nicht zu Aussetzern neigt. Erwin Rose wiederum schwört auf sein Schweizer „Nordlicht“, einen nicht gerade billigen Seiten-Dynamo, dessen Gummi-Laufrad auswechselbar ist. Für dessen

Qualität spricht die dreijährige Garantie, die der Hersteller gewährt. Schutzbleche sollten aus unzerbrechlichem Kunststoff bestehen. Seitlich dürfen sie ruhig jeweils etwa 2–3 cm breiter als der Pneu sein – das schützt den Hinterrad vor Spritzwasser.

Gute Optik zum günstigen Preis liefert SCHAUFF. Zwar bekommt man für 500 Mark heute kaum noch ein komplett mit Aluminium-Teilen ausgestattetes Rad, die Material- und Verarbeitungsqualität hat in dieser Preisklasse jedoch natürlich ihre Grenzen.

Die Reifen selbst müssen übrigens vorn und hinten nicht gleich dick sein. Zitat der „Gruppe Gütersloh“: Es hat sich auf unseren Touren herausgestellt, daß auf dem Hinterrad 28 mm breite Reifen ausreichen. Sie lassen auch holprige Bahnübergänge oder holpriges Kopfsteinpflaster überqueren, ohne daß es gleich bis auf die Felge durchschlägt. Zudem vertragen sie höheren Luftdruck, was den Rollwiderstand in erträglichen Grenzen hält. Aufgrund der geringen Gewichtsbelastung vorn reichen hier 25 mm breite Reifen, die ein präziseres Lenkverhalten ergeben als breitere“. Achten Sie beim Kauf auf gute Brems- und Schaltzüge! Bei einigen der Testmodelle waren sie entweder zu lang, nicht richtig (also sehr „kurvenreich“) verlegt, oder sie boten dem Kabel zuviel Reibungswiderstand. Prekärr werden kann dies beson-

ders bei der hinteren Bremse. Eher zweitrangig scheint dagegen die Frage zu sein, ob Ihr Reiserad nun einen Ständer besitzt oder nicht. Die montierten Stützen hatten alle ihre Schwachstellen; am besten konnte noch der Zweibein-Ständer gefallen. Eine wirklich stabile Stütze, die auch ein vollbeladenes Rad in der Vertikalen halten könnte, müßte von Baugröße und Gewicht her einfach zu voluminös sein, als daß sie zugleich noch praktisch wäre... Vielleicht können auch Sie sich mit dem Reiserad anfreunden. Die Industrie jedenfalls rechnet mit reger Nachfrage – zumal das Fahrrad erst jüngst einen unbestreitbar neuen Vorteil gegenüber dem Auto gewonnen hat: Es braucht keinen Katalysator.

Text: C.Reinhard/D.Sommer
Fotos: Creativ-Shop
Plankenhorn



Nur Vorstufen waschechter Reiseräder präsentieren HERKULES und ENIK. Ohne typische Ausstattung sind sie nicht mehr – aber auch nicht weniger – als hochwertige Tourenräder. Besonders Enik's „Signore“ gefällt durch flottes Styling. Während HERKULES mit einem längenverstellbaren Teleskop-Ständer aufwartet, sucht man einen Stützapparat beim kurz gebauten ENIK-Rahmen vergebens. Gut gestanden hätte beiden Modellen ein Alu-Pedal mit Clip sowie ein stabiler Zugseil-Gepäckträger.



Modell	Rohr	Kettenblatt	Pedale	Schaltung	Zahl der Gänge	Umwerfer	Schalt-hebel	Lenker	Vorbau	Steuersatz	Bremsen	Sattel	Sattel-stütze	Naben	Felgen	Bereifung (immer Drahtreifen)	Schutz-bleche	Dynamo	Licht	Gepäck-träger vorne	Gepäck-träger hinten	Zahl der Flaschenhalter	Ständer	Gewicht	Preis	Zubehör
Centurion Pro Tour 15	Tange Champion No. 2	Sugino GT 3fach (52/42/34)	Sakae SP152	SunTour Mountech	18	SunTour Letch	SunTour Symmetric	WIN	Sakae	Tange Cantilever ARX	Dia Compe	Kashimax	Sakae Laprade	SunTour	FIR EL 19	IRC	Ösen vorhanden	Sanyo Rolle	Sanyo	Anlötteile vorhanden	Alu geschweißt	1 Anlötteile für zweiten	-	ca. 11 kg	ca. 1400,-	ja
Dancelli Fury	3 Rohre Reynolds 453	Gipiemme strada spezial 3fach	Gipiemme chrono sprint	Gipiemme strada spez.	18	Gipiemme strada spez.	dito	3ttt	3ttt	Gipiemme chrono sprint	dito	Sella Italia turbo	Gipiemme chrono sprint	Gipiemme chrono sprint	Ambrosio Elite	Michelin Elan 23	ESGE	Rolle	Union	ESGE	ESGE	2	-	ca. 12 kg	ca. 1850,-	ja
Enik Signore-Tourist	Falck	Ömega 2fach (52/42)	Klotz	Shimano Altus	10	Shimano Altus	dito	Alu flach	K. A. *	Ömega	Weinmann 506	Mundialita	Sakae Custom	Pelissier	Rigida	K. A.	ESGE	Soubitez	dito	-	Hebie PVC	1	-	ca. 12 kg	ca. 900,-	-
Gazelle Tourmalet	Reynolds 531 C	Shimano Deore 3fach (52/42/32)	dito	Shimano Deore	18	Shimano	Campagnolo	3ttt	3ttt	Tange	Shimano Deore Cantilever	Brooks Champion B 66	3ttt	Shimano	Weinmann	Wolber	Bluemels	Nordlicht	IKS Halogen	Anlötteile vorhanden	ESGE	1	ESGE Doppelständer	ca. 13,5 kg	ca. 2000,-	-
Gudereit	Reynolds 453	Shim. Tourney GS 3fach (48/38/28)	Shimano 600	Shimano Deore	18	Shimano	Shimano Deore	Philippe	Philippe	Shimano 600	Shimano Deore Cantilever	Selle Royal	Sakae Custom	Shimano 600	Mavic Modul	Conti	ESGE	Sanyo Rolle	Union	Vetta	Vetta	2	ESGE	ca. 13 kg	ca. 1400,-	-
Hercules Alassio	Stahlrohr	Thun Coronado 1fach	Klotz	Sachs Commander	12	-	Sachs Commander	Alu flach	Sakae	Stahl	Sachs Trommel	Selle Royal	K. A.	Sachs	Weinmann	Semperit	Stahl	Cibie	Cibie	Herkules	Stahl mit Bügel	-	Selle Royal	ca. 16,5 kg	ca. 750,-	vordere Tasche, Speichenschloß
Koga Miyata Randonneur	Miyata Hardtlite FM 2	Shim. 600 EX new 3fach (52/42/32)	Shimano 600 EX new	Shimano Deore	18	Shimano 600 EX new	dito	Sakae Road Champion	Sakae Custom	Shimano 600 EX new	Shimano Deore Cantilever	Koga Anatomic	Sakae P-5 Laprade	Shimano 600 EX new	Mavic Modul argent	Wolber Invulnerable	ESGE	Sanyo Rolle	ULO	Koga-Alu geschweißt	dito	2	Maruichi Dural	ca. 14 kg	ca. 1900,-	Tasche Werkzeug Ölkännchen
Kotter Liberty	Falck	Shimano Bio-Pace 3fach (48/38/28)	Kyokuto Pro	Shimano 600	18	Shimano Deore	Shimano Cross	3ttt	K. A.	Tange	Shimano 600 Cantilever	Selle San Marco Laser	3ttt	Ömega	Ambrosio Elite	Pariba	ESGE	Sanyo Rolle	Akku Halogen	-	ESGE	-	-	ca. 12,5 kg	ca. 1500,-	-
Meral Voyageur	Reynolds SMS	Shimano Deore 3fach (52/42/32)	dito	Simplex	18	Simplex	SunTour Lenker-hebel	Alu flach	Sakae	Tange	Dia Compe Cantilever	Brooks Champion B 66	Sakae P-5 Laprade	Campagnolo Gran Sport	Weinmann	Wolber	ESGE	Sanyo Rolle	Soubitez	Stahl	dito	1	Maruichi Dural	ca. 15,5 kg	ca. 1900,-	-
Mittendorf Super Luxe	Reynolds 531	Ömega Comp. 3fach (52/44/32)	TA	Simplex SLJ 6000	18	Simplex SLJ	Lenker-hebel K. A.	Cinelli	dito	Ömega Dural	CLB Cantilever	Idéale	3ttt	Ömega CX	Mavic G 40	Hutchinson	Bluemels	Soubitez Rolle	Union Halogen	Mittendorf MG 2 Dur-Alu	dito	3	-	ca. 11 kg	ca. 3500,-	ja
Nishiki Continental	Tange Mangaloy 2001	Shimano Deore 3fach (52/42/33)	dito	SunTour Mountech	18	SunTour Letch	dito	Sakae Road Champion	Sakae	Vesta	Dia Compe Cantilever	Kashimax	Sakae Laprade	SunTour	Araya	Panaracer	ESGE	Sanyo Rolle	IKS Halogen	Vetta	Vetta	2	-	ca. 13 kg	ca. 1450,-	-
Patria Tourist	Mannesmann 25 CrMo 4	Thun Coron. 2fach (52/42)	Maillard	Sachs/Huret Rider	12	Sach/Huret Pilot	dito	Friko Touring super	Bellerie	Stahl	Weinmann Cantilever	Iscalelle	ITM	vorn: Mail-lard, hinten Sachs Galaxy	Schürmann	Metzler	ESGE	Union	dito	Anlötteile vorhanden	ESGE	1	ESGE Doppelständer	ca. 13,5 kg	ca. 1300,-	-
Raleigh Classic	Reynolds 531 C	Sugino PX 3fach (50/40/30)	MKS	Sachs/Huret Duopar	15	Sachs/Huret	SunTour	Sakae Road Champion	Sakae Custom	Stahl	Weinmann Mittelzug	Brooks Champion B 17	Sakae	Normandy Luxe Competition	Weinmann	Michelin	Bluemels	-	-	Jim Blackburn	dito	1	-	ca. 13,5 kg	ca. 1600,-	-
Schauff Trans-americana	Stahl	Shimano Adamas 2fach (52/42)	dito	dito	12	Shimano	dito	LE	K. A.	Stahl	Weinmann 890	Schauff Superpolster	Stahl	Maillard Hochflansch	Weinmann	K. A.	Blech	Soubitez	Roscho	Schauff, angelötet	dito	2	ESGE Doppelständer	ca. 16 kg	ca. 550,-	-
Technobull Tourer	Columbus GT	Shimano Bio-Pace 3f. (48/38/28)	Shimano Deore	Shimano Deore	18	Shimano Deore	Cross Randonneur	Dural 600 AX	Shimano	Technobull	vorn: Shim. Scheibenbr.; Shim. De. XT	Brooks B 66	Shimano Dura-Ace	vo: Technob. hi: Shim. Dura-Ace	Super Champion Mixte	Wolber Invulnerable	rostfreier Stahl	Sanyo Rolle	K. A. vorn: Halogen	Technobull Alu	dito	2	Maruichi angelötet u. geschraubt	ca. 14 kg	3450,-	-
Villiger Flamingo	Vitus Durifort	Sakae Silster 2fach (52/42)	Sakae SP-461	Shimano 600	12	Shimano 600	dito	Sakae Road Champion	Sakae Custom	Stahl	Weinmann Symmetric	Selle Italia	Sakae	Shimano	Mavic Module	Michelin Bib Sport 25	ESGE	Soubitez	IKS Halogen	-	ESGE	1	ESGE	ca. 13 kg	ca. 1050,-	-

* Keine Angabe