



Epple Ranger II

Reiseräder

Teil 2

Im ersten Teil unserer Marktübersicht im Sonderheft „Reisen in Europa“ beschäftigten wir uns ausschließlich mit Reiserädern, die mit mehr als 1500 Mark zu Buche schlagen. Auf die Betrachtung der Modelle unter diesem Level dürften viele von Ihnen sehnlichst gewartet haben.

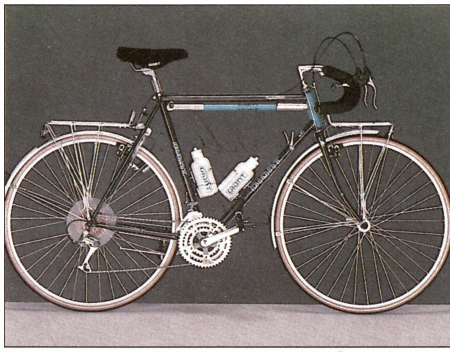
Denn aus Gesprächen unter eingefleischten Radtouristen (und solchen, die es werden wollen), ist eine zunehmende Skepsis herauszuhören, ob wirklich das perfekte Material so unvermeidlich dazugehört oder ob man nicht des Guten auch zuviel tun kann. Reiseräder sind freilich auch einem stetigen Preisschub ausgesetzt, der diese Skepsis noch verstärkt. Nehmen wir ein prominentes Beispiel: Der Randonneur

von Koga Miyata kam 1985 auf den Markt und kostete im Laden knapp 1900 Mark. Wer ein Frühjahr später in die Schaufenster lugte, konnte sehen, daß der edle Tourer stolze 300 Mark zugelegt hatte, ohne daß mehr als Detailänderungen passiert wären. 1988 schlug der Randonneur schon mit 2350 Mark zu Buche – in drei Jahren war ein und dasselbe Modell um mehr als 20 Prozent teurer geworden, ohne daß dem

entsprechende Aufwertungen der Ausrüstung gegenübergestanden hätten. Der Randonneur ist mittlerweile eingestellt, verwiesen wird man an den Randonneur-Extra zu 2700 Mark. Diese Preisentwicklung ist kein Einfall von Koga Miyata, sondern generell festzustellen, und hat unter anderem damit zu tun, daß die Stabilisierung der Nachfrage auf niedrigerem Niveau nur zu einer Kleinserienherstellung

führt, die die Preise natürlich nach oben drückt. Viele wollen das nicht mehr mitmachen.

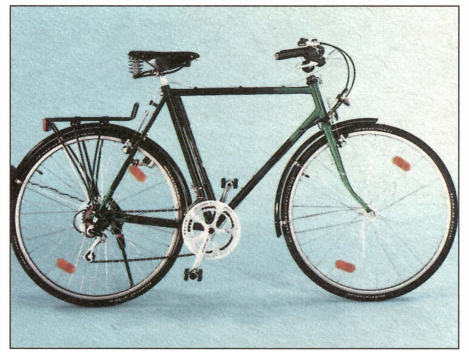
Es kommt aber noch etwas anderes hinzu: Redeten sich die Freaks noch vor kurzem die Köpfe heiß, ob die Maxicar-Nabe nun der Stein der Weisen sei, welche Übersetzung der Reiseradler brauche und wieviele Flaschenhalterösen am Ferntourer unabdingbar seien, so ist die Materialfrage neuerdings wieder



Giant Expedition



Peugeot Anjou



Bonnke



VSF-Fahrradmanufaktur



Winora Trekking



Corrado City

etwas in den Hintergrund getreten. Schon vor Jahren stellte Wolfgang Reiche in seinem Bändchen über seine 73 000-Kilometer-Weltreise fest, daß das Gelingen einer Fahrradreise in erstaunlich geringem Umfang vom richtigen Material abhängt – es sei denn, jemand ist ein absoluter Technik-Freak und Land und Leute sind für ihn sekundär. Für viele Radenthusiasten ist es keine Frage

der Technik oder des Preis/Leistungs-Verhältnisses, sondern ein grundsätzliches Problem, wenn sie sündteure Reiseräder ablehnen. „Back to the roots“ heißt daher vielfach das Stichwort.

Das heißt nicht, daß jetzt mit Kaufhausrädern die Welt erobert werden soll. Auch konsumkritische Geister wissen sehr wohl zwischen solider Fertigung und Pfusch zu unterscheiden. Der Tourer

darf schon was kosten, aber nicht die Welt. Dem schließen sich nicht zuletzt auch die an, die gar nicht die 2000 Mark übrig haben, die ein Top-Reiserad wenigstens kostet. Und dann wären da noch die weniger ambitionierten Reiseradler, die z. B. eine „Tour de Kultur“ mit mäßiger Tageskilometerleistung und ohne scharfen Wiegetritt vorziehen und sich daher mit preisgünstigen

Modellen begnügen können. Sie wollen auch nicht nach Tibet oder in die Anden, sondern womöglich „nur“ entlang der Tauber radeln, haben sich zu diesem Zweck dieses Heft gekauft und gleich diese Seite aufgeschlagen.

Hier ein kurzes Lastenheft für preisgünstige Reiseräder: Der Rahmen muß keine konifzierten Rohre aufweisen; sind nur die drei Hauptrohre



Dawes Galaxy



Patria Tourist



Schauff Patmos



Raleigh Nevada



Bianchi Grantourismo

Reiseräder

aus Chrom-Molybdän-Stahl, so macht das auch nichts, Hauptsache, der Lötter hatte nicht seinen schlechten Tag. Die Rahmengometrie sollte allerdings stimmen (siehe Sonderheft Fahrradtechnik '88). Bei den Komponenten sollte berücksichtigt werden, daß auch Deutschland ein Gebirgsland ist, auch wenn das hinter dem Steuer nicht so aussieht. Richtig flach ist es selten, oft nicht einmal an den Flüssen. Schon für Gebirge wie Taunus oder Weserbergland ist ohne Einschränkung ein Dreifachkettenblatt anzuraten, im Gegenteil: Ein Freund berichtete mir, in der Rhön hätten die Steigungsschilder durchweg höhere Prozentangaben gezeigt als in den Alpen, und seinen Geschwindigkeitsrekord am Gefälle fuhr er nicht am Stifserjoch, sondern irgendwo zwischen Bad Brückenau und Burgsinn. Was bergauf recht ist, sollte bergab billig sein: Cantilever- oder Hydraulikbremsen sind erste Wahl. Ein bequemer Sattel ist auch für bescheidene Radler Gold wert, aber ohnehin ist Brooks in der unteren Preisklasse sogar häufiger

vertreten. Auf eine Index-Schaltung muß nicht verzichtet werden, sollte auch nicht. Diese und die übrigen Komponenten müssen nicht vom Feinsten sein, können es in dieser Preisklasse auch nicht, aber allzu viel Taiwan- und Thailand-Produkte sollte man nicht hinnehmen. Wozu gibt es Shimano, Suntour und Sachs? Diese Firmen haben auch für untere Preisklassen einiges im Programm. Komplette Gruppen finden sich hier fast gar nicht mehr, um so stärker sollte man auf die einzelnen Komponenten achten. Gedichtete Lager dürften eher selten sein. Bei den Naben werden Sie das akzeptieren müssen. Kein Händler speicht gerne um, auch wenn er sonst bereitwillig alles austauscht. Anders beim Tretlager: Leisten Sie sich ruhig das gekapselte FAG-Lager, das macht keine 30 Mark Mehrpreis und Sie können das Thema vergessen. Der Einbau dauert mit dem richtigen Werkzeug höchstens zehn Minuten.

Die Reiseräder, die zwischen 1000 und 1500 Mark



Villiger Pelikan

kosten, weisen einen Ausstattungspluralismus auf, der im oberen, von Shimano weitgehend beherrschten Segment nicht festzustellen war. Fichtel & Sachs kann seine indexierte Rival-Schaltung hier recht oft unterbringen, die in puncto Robustheit nicht so leicht zu übertreffen ist. Da Sachs hierzu Trommelbremsen anbietet, die sich an Tourern nicht durchgesetzt haben, wird die Rival-Schaltung gerne mit den empfehlenswerten Weinmann-Cantilever-Bremsen kombiniert.

Auch Suntour bekommt in diesem Bereich wesentlich mehr Stiche als in dünner

Höhenluft. Die Gruppen XCE und XCM kommen recht häufig zum Einsatz.

Shimano ist mit seinen Exage-Gruppen vertreten, an einem Rad sind sogar Deore-Teile! An zwei Rädern ist die

Light-Action-SIS-Ausführung montiert. Die gelegentlich noch anzutreffenden Positron-Schaltungen sind seit dem Auftauchen des Shimano-Index-Systems eigentlich obsolet. Es steht zu vermuten, daß Shimano das Index-System auch verstärkt in den Touren- und Freizeitbereich hineinragen und auch in seine Nexus-Gruppe eines Tages integrieren wird.

mb



Hercules Globetrotter



Bridgestone ST-14

Bianchi

Der italienische Hersteller, der bei Rennvelos preislich gewaltig zuschlagen kann, offeriert eher preiswerte Touristikmodelle. Der Grantourismo mit Mountain-LX-Schaltung soll 1250 Mark kosten. Dafür gibt es schon zwei Gepäckträger und drei Flaschen. Beim Rahmen muß man sich allerdings mit „Hi-Ten“ zufriedengeben. Für nur 995 Mark gibt es, ebenfalls mit zwei Gepäckträgern, aber 18 Positron-Gängen, das Modell Raid.

Motobecane

Motobecane gehört auch zu jenen Firmen, die anno 89 auf ihr klassisches Reiserad verzichten – das der Franzosen wies solche Delikatessen wie eine Duopar-Schaltung auf. Nun ist das Modell „Voyage“ sicher hochaktuell – Stichwort „Trekking“ – aber genau wie bei der Konkurrenz wird das Fahrrad auf einem niedrigeren Preis- und Qualitätsniveau angeboten als der klassische Vorgänger. Der nach speziellem hauseigenem Verfahren gelötete Rahmen weist ein (!) CrMo-

Rohr auf (welches?). Biopace-Kettenblätter werden sinnvollerweise mit einem FAG-Lager kombiniert. Vorn wird eine Atom-Nabe, hinten eine Shimano-Kassette eingesetzt. Die Light-Action-Schaltung mit Index-Mechanismus steuert gleich sieben Ritzel, dessen größtes 32 Zähne zählt. Das ergibt 1:1 schon im zweiten Gang und eine Untersetzung im ersten. Der Rest ist „wie gehabt“, also ohne Auffälligkeiten, Gesamteindruck: Nicht abgeneigt.

Patria

Kleinebennes Fahrradfabrik ist Meister im Understatement: Obwohl man sich berechtigterweise eine ganze Menge zutraut, macht man nicht viel Aufhebens davon. Das Reiserad „Tourist“ kostet mittlerweile 1650 Mark mit zwei und 1695 Mark mit drei Kettenblättern. An den Mannesmann-Rohren findet man so manche für Reiseräder noch avantgardistische Lösung, etwa die Hydraulikbremsen. Ansonsten marschiert man Arm in Arm mit Sachs und Co.: Rival-Aris-Schaltung, Maillard-Nabe vorn, Galaxie-Nabe hinten. Der Ge-

päckträger demonstriert ost-westfälische Unverwundlichkeit: ESGE Safari III (vorn Patria-Lowrider). Verarbeitung des Rades: Klebenebene-Niveau. Kenner wissen Bescheid.

Giant

Giant war schon immer – und ist es heute noch – der von Qualität und Marktaktivitäten her einzige ernstzunehmende Fahrradhersteller aus Taiwan. Das Modell Expedition, das es auch mit Damenrahmen gibt, ist mit Deore-Schaltung und -Tretlager montiert, darüber hinaus kommen Exage-Komponenten zum Einsatz. Diese Mischung verdient einerseits Lob, schließlich tauchen Deore-Teile sonst erst an Rädern auf, die wenigstens einen halben Tausendmarkschein teurer sind. Andererseits erhält der Händler damit die Möglichkeit, das Expedition als „Deore-Rad“ feilzubieten, worauf der uninformierte Kunde, der sich davon anhand der ins Auge springenden Teile scheinbar versichert hat, hereinfallen kann. Aber für 1295 Mark reicht die Gegenleistung allemal aus. Hingewiesen sei auf das Modell „Avant“ zu 1095 Mark mit 12 Gängen, die nur im Flachland Spaß machen.

Epple

In Memmingen ist die Firma Epple beheimatet, die für unsere Begriffe im mittleren Preissegment eine durchgehende hochwertige Ausstattung so konsequent durchzuhalten versucht wie kaum ein anderer Hersteller. Die drei Wanderräder Ranger II, Cross-City und Grizzli weisen samt und sonders einen einwandfreien Rahmen aus Mannesmann 25 CrMo 4-Rohren, U70-Halogenscheinwerfer, Alesa-Hohlkammerfelgen und Weinmann-NCL-Cantilever-Bremsen auf. Der Grizzli kostet 1080 Mark. Ranger II (1350 Mark) und Cross-City

(1285) bieten zudem Brooks-Champion-Sattel, Rival-Aris-18-Gang-Schaltung, hochwertige ESSE-Trägern und Zweibeinstütze. Als Reifen kommen Conti Top-Touring bzw. Schwalbe Marathon zum Einsatz.

Winora

Winora war lange nur eine Marke unter vielen. Inzwischen können die Schweinfurter in der Bundesliga der deutschen Fahrradhersteller sicher einen UEFA-Cup-Platz beanspruchen. Die Ausstattung des 1198 Mark teuren Trekking wirkt durchdacht: Hauptrohre Columbus Aelle, geschmiedete Ausfallenden, FAG-Tretlager, Cantileverbremsen, Conti-Top-Touring-Reifen, 18 Gänge mit Rival Index und 28:32-Untersetzung sowie ein Kernledersattel schlagen positiv zu Buche.

Bridgestone

Nicht unbedingt ein Rad für alle Fälle ist das 1095 Mark teure Modell ST-14, da die Gangauswahl nicht sehr viel mehr als steifen Gegenwind hinterm Deich abdeckt und die Bremsen fast nicht mehr als mittelgebirgstauglich gelten dürfen. Der vordere Gepäckträger nimmt nur Kleinigkeiten auf. Konkurrenzmodelle der gleichen Preisklasse bieten oft 18 Gänge, Index-System und Cantilever-Bremsen und sind damit universeller.

Hercules

Unter dem Globetrotter (Bild) darf man nicht im Wortsinn ein Rad verstehen, das den Fahrer wirklich rund um die Welt trägt. Vielmehr soll ein preisgünstiges Modell für mittlere Ansprüche geboten werden. Für 1199 Mark gibt es drei Hauptrohre Mannesmann 25 CrMo 4 und die Rival-ATB-Schaltung mit 18 Gängen (Index). In einigen Punkten zeigt sich das Modell durchaus ungewöhnlich: Es ist der einzige Ferntourer, der serienmäßig mit Trommelbremsen (und Edelstahl-felgen) kommt, und er hat als

einzigster noch die früher übliche Garnitur 52/42/32. Um die obligatorische 1:1-Übersetzung zu erzielen, muß der Zahnkranz gröber abgestuft werden. Fraglich bleibt, ob das 100 Mark teurere Alassio TS eine brauchbare Alternative darstellt, muß doch auf die 18 Gänge verzichtet werden. Dafür gibt es einen Gepäckträger, der auch wirklich etwas aushält, und den schon berühmten Brooks-Sattel B 66.

Corrado/Chesini

Iko in Rosenheim trägt Sorge für die Verbreitung der Modelle von Corrado und Chesini. Der abgebildete Corrado City für 1149 Mark mit Mountain-LX-Teilen und Columbus-Oria-Rohren macht einen ganz soliden Eindruck, von der Positionierung des Schweinwerfers einmal abgesehen. Im Gegensatz zu diesem Modell wird der 20 Mark teurere Chesini Tourist mit der Sport-LX-Gruppe geliefert, man muß also auf das dritte Blatt und die Cantileverbremsen verzichten.

Peugeot

Anjou heißt der Beitrag der französischen Traditionsfirma zum Reiseradspektrum. Geschaltet und gebremst wird per Exage mountain, zwei Träger gehören zum Lieferumfang. Beim Rahmenmaterial wurde auf das Cromoly eines renommierten Herstellers verzichtet. Für einen vertretbaren Preis genügt der Franzose sämtlichen Mindestansprüchen an einen Tourer.

Schauff

Aus Remagen kommen Räder, hinter denen als Berater Rudi Altig steht. Das Modell Patmos kostet in der richtigen Annahme, daß tausend Mark für den Durchschnittsbürger beim Fahrradkauf eine Hemmschwelle darstellen, die obligatorische Mark weniger. Doch durch die langarmige Light-Action-Schaltung ist das Patmos das preisgünstigste Reiserad auf dem Markt mit 18 Gängen

und Index-System. Auch sonst wirkt die Ausstattung am Preis gemessen nicht unterklassig: Stronglights Bio-Blätter haben einen Schutzing, Shimano-Kassettennabe und Top-Touring-Reifen von Conti gehören zum Programm. Dafür muß man sich mit einem schlichten HiTen-Rahmen begnügen, und der im Bild zu sehende „Super-Kofferraum“ an der Gabel gehört natürlich zu den Extras.

Raleigh

Hochaktuell sind zur Zeit Reiseräder, die vom Mountain-bike den Lenker übernommen haben, mit breiteren, oft profilierten Reifen ausgerüstet sind, die jedoch 28 Zoll Durchmesser haben. Gerne bezeichnet man diesen Typus, der sich in der Käufergunst mit dem klassischen Reiserad etwa die Waage halten dürfte, Trekking-Rad. Das Nevada von Raleigh ist ein Beispiel dafür. Der gute alte Randonneur, der fast 2000 Mark kostete, wurde dafür eingestellt, dafür kommt das Nevada nur auf 1250 Mark. Jedoch muß man sich mit Suntour-4050-Teilen begnügen. Nicht unbedingt edel, aber richtig flott: Daraus könnte ein Schlager werden.

Dawes

British Bikes sind und bleiben eine grundsolidere Sache. Die strikte Maxime, nur ja nicht am Rahmen zu sparen, führt beim Galaxy zu edlem 531 ST-Rohr aus dem Hause Reynolds. In den 1345-Mark-Kaufpreis stecken dann immer noch eine Light-Action-SIS-Schaltung, ein Alu-Träger mit 4-Punkt-Befestigung und Shimano-Cantilever-Bremsen. Licht muß nachgerüstet werden.

VSF-Fahrradmanufaktur

Selbstverwaltet lautet das Zauberwort der Fahrradmanufaktur. „Kein Chef und viel Qualität“ ist das Prinzip zugleich auch der knapp 70 Läden in diesem

unserem Lande, über die die Produktpalette inklusive Reiserad ausschließlich vertrieben wird. Das alternative Touristik-Modell ist mit preiswerten Suntour-Komponenten aufgebaut und unterscheidet sich darin nicht von den Rädern der herrschenden Klasse. Ein präziser Preis war nicht in Erfahrung zu bringen: Jeder Laden wählt seine Gewinnspanne selbst.

Sorry, Villiger!

Zu Kreuze kriechen wollen wir nicht gleich, aber zugeben, daß wir im Europa-Heft den Villiger Pelikan ungerecht beurteilten, indem wir akribisch nachzuweisen versuchten, daß das Preis-Leistungs-Verhältnis ausgesprochen ungünstig sei. Aus den Unterlagen ging leider nicht eindeutig hervor, daß zum Lieferumfang solch nützliche Dinge wie ein Standlichtakku und Fronttaschen gehören; erst als der Pelikan bei uns zu Testzwecken eintraf, fiel uns dies auf. Rechnet man noch das serienmäßige Schwenkbügelschloß im Hin-

terrad dazu, so bleibt uns nichts übrig, als unsere Kritik in wohlwollendes Lob umzuwandeln.

Centurion

XCM 3040 heißt ganz nüchtern die Suntour-Gruppe, die beim Toskana/Toskana Lady von Centurion eingesetzt wird. Die Rohre kommen aus dem Hause Ishiwata, beim Tretlager wird gekapselte FAG-Qualität zugesichert. Versucht man auch, in vielen Punkten Kompromisse einzugehen, um den Preis von 1398 Mark noch realisieren zu können, so wirkt das Rad doch trotzdem in sich ausgewogen.

Angebote der Fachhändler

Eine Alternative zu den Angeboten der Manufakturen und Hersteller sind die Eigenbauten engagierter Fachhändler. Motiviert hat sie in der Regel die Unzufriedenheit mit dem Marktangebot. Aus dem Satz

„Da würde ich ganz andere Teile montieren“ wird der Satz „Dann montiere ich eben andere Teile“.

Zwei Beispiele, stellvertretend für viele: Der Fahrradhändler Bonnke in Oldenburg verwendet einen Rahmen aus HiTen-Rohren mit geschmiedeten Ausfallenden. Beim abgebildeten Modell „Secundus“ bekommt man für 1140 Mark immerhin eine preiswerte indexierte Suntour-Schaltung (XCM), Naben mit Rillenkugellagern, den vielgelobten Stronglight-Steuersatz mit Kegelrollenlagern, Brooks-Sattel B66 und einiges mehr.

Der Fahrradhändler Becker in Lemgo, nach eigener Aussage ein unbeugsamer Verfechter der Qualität am Rad, operiert mit den bekannten Patria-Rahmen aus Mannesmann 25CrMo4-Rohren. Bei den Teilen favorisiert er die Suntour XCD6000-Gruppe, für ihn die „Gruppe des Jahres“ dank eines unübertroffenen

Preis-Leistungs-Verhältnisses. Für preisbewußte Kunden werden auch preiswerte Komponenten bereitgehalten, aber nur solche, die er vertreten kann.

Bezugsquellen

Wie üblich (und nicht zu ändern), verzichten wir auf die vollständige Adreßangabe. Finden Sie hier einen Hersteller nicht, so wurde er schon im Teil eins der Marktübersicht erwähnt. Wir haben übrigens auch diejenigen Hersteller mit aufgeführt, von denen wir Material angefordert, aber keines erhalten haben.

Bianchi Deutschland, 8900 Augsburg
Epple (mit Dawes-Vertretung), 8940 Memmingen
Giant Deutschland, 4000 Düsseldorf 13
Hercules, 8500 Nürnberg 70
Motobecane, 4800 Bielefeld
Peugeot Deutschland, 5063 Overath 1
Patria, 4817 Leopoldshöhe
Raleigh, 6100 Darmstadt
Schauff, 5480 Remagen
Utopia, 6600 Saarbrücken
VSF-Fahrradmanufaktur, 2800 Bremen
Winora, 8720 Schweinfurt