

„Radfahren“-Leser testeten Reiseräder

Reiseräder

# Im Großen und Ganzen gut

Den größten Reiseräder-Praxistest, den es je gab, veranstaltete „Radfahren“ in dieser Saison. Insgesamt machten die geprüften Modelle einen ordentlichen bis hervorragenden Eindruck. Einer vielfältigen Detailkritik stand die Erkenntnis gegenüber, daß man mit den Reiserädern von heute trotzdem getrost auf große Tour gehen kann.



Bei der kritischen Prüfung der insgesamt 19 Kandidaten wollten wir zu möglichst realistischen Testbedingungen kommen und möglichst viele Kilometer abspulen. Dieses ehrgeizige Programm war nicht ohne die Mithilfe vieler Testfahrer zu realisieren.

Wir begutachteten die eingesandten Fahrräder, ob ihre Ausstattung sinnvoll zusammengestellt ist und dem Preis entspricht. Wir stellten fest, ob es bei der Rahmengeometrie Ausreißer gab, vor allem in Richtung kurz und sportlich. Wir überprüften Schaltungen und Bremsen, Pedale und Lenker auf ihre Tauglichkeit für die große Tour. Aber was wir an ersten Erkenntnissen zusammentrugen, ließen wir unter realistischen Bedingungen überprüfen.

Auf unserer Leserreise in Österreich (RF 5/89) wurden die Reiseräder benutzt und zum Teil

recht schonungslos gefahren. Täglich wurde gewechselt, damit sich ausreichend Vergleichsmöglichkeiten ergaben. Zudem tauschte man sich im Gespräch aus. Testbögen wurden ausgefüllt, Kritik, aber auch Lob offenherzig (aber anonym) ausgesprochen.

Die uns zur Verfügung gestellten Reiseräder lassen sich in zwei Kategorien unterteilen, wobei Mischformen ebenfalls auftreten. Auf der einen Seite steht das klassische Reiserad, dessen Vater das Rennrad ist. Rennlenker, Schalthebel am Unterrohr und schmale Bereifung zeugen von der Annahme, daß der Reiseradler richtig Kilometer machen will und zu diesem Zweck auch meistens auf der befestigten Straße bleibt. Den anderen Typ kann man als „Reise-ATB“ bezeichnen. Vom Mountain-bike wurden der breite Lenker und die Daumenschalthebel übernommen, die Reifenbreite geht

auf 32 bis 37 Millimeter hoch, bleibt aber meistens bei 28 Zoll Durchmesser. Es bleibt Geschmacksfrage, welchen Typ man bevorzugt, und in unserer Gruppe waren alle Geschmäcker vertreten. Vor allem die Frage, welcher Lenker der Richtige für den reiseradler sei, ist offenbar noch umstrittener als die leidige Übersetzungsfrage.

In den übrigen Ausstattungsmerkmalen treffen sich beide Konzeptionen wieder. Das reicht vom hochwertigen Gepäckträger (ESGE und Blackburn liegen vorn) bis zum obligatorischen Dreifach-Kettenblatt. Schaltungen ohne Index-System sind auch praktisch verschwunden. Dagegen sind die beiden letzten Shimano-Neuerungen kaum anzutreffen gewesen. Die High-Performance-Kettenblätter waren nur einmal anzutreffen (Veloca), obwohl sie gerade für den Reiseradler wesentlich angenehmer

zu treten sind als die stärker elliptischen Biopace-Blätter. Und der Hyperglide-Zahnkranz fand sich auch nur an zwei Rädern (Veloca, Koga Miyata). Bemerkenswert war die Bereitschaft, hochwertige Lichtanlagen zu liefern. Man sah viele Halogenscheinwerfer und Walzendynamos und immerhin drei Fernbedienungen (Koga Miyata, Utopia, Lieke & Schefzyk) und zwei Standlichtanlagen (Villiger, Lieke & Schefzyk). Dagegen sieht es mit der Vollständigkeit der Ausstattung nicht immer gut aus. Drei Räder wurden ohne Ständer geliefert (Bridgestone, Dawes, Centurion), das Dawes wurde ohne Lichtanlage geliefert.

Den Bremsen wurde allgemein ausreichende Leistung bescheinigt. Hier scheint es keinen Handlungsbedarf mehr für Entwicklungsabteilungen zu geben. Bei Schaltungen sieht das etwas anders aus. Es bleibt dabei, daß



**Peugeot Anjou**



**Centurion Accordo GT Touring**



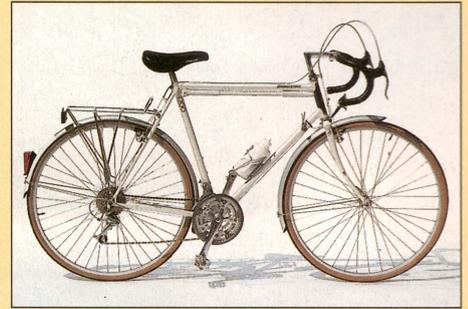
**Epple Ranger II**



**Veloca Trecking**



**Becker Trooper**



**Bridgestone T-700**



**Winora Trecking**



**Giant Expedition-Lady**



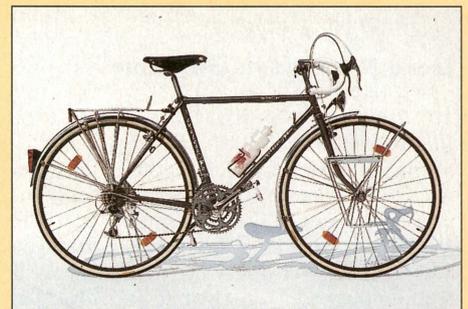
**Panasonic Touring**



**Dawes Super Galaxy**



**Patria CrMo Tourist**



**Cyclescope Super Luxus**



**Utopia Silbermöve**



**Villiger Pelikan**



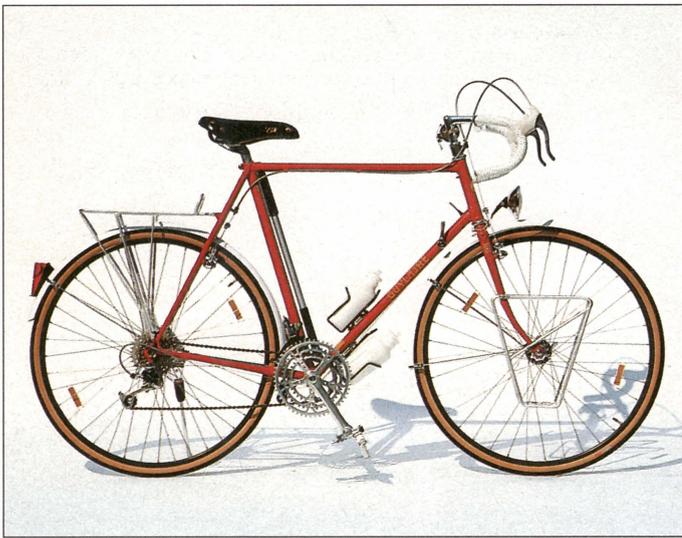
**Batavus Randonneur GL**



**Koga Miyata Randonneur-Extra**



**Sloughi Touring (Superbe Pro)**



**Lieke & Schefzyk Guylaine**



**Kildemoes Trend**

Index-Schaltungen eine Menge Voraussetzungen brauchen, um zu funktionieren. Die reichen von der genauen Einstürierung über die Verwendung der richtigen, aufeinander abgestimmten Komponenten bis zu Mindestanforderungen an die Sorgfalt der Rahmenfertigung. In der Anfangszeit, wenn das Rad noch neu ist, streckt sich das Kabel noch, und Nachjustierungen werden notwendig. Die verschiedenen Fabrikate nehmen sich hinsichtlich Leistung und Komfort kaum noch etwas. Wer Shimano oder Suntour oder Sachs oder sonst jemanden meilenweit vor den anderen sieht, unterliegt einer Selbsttäuschung.

Nach wie vor ist es nicht selbstverständlich, einem Fahrrad, das dafür vorgesehen ist, stundenlang auf ihm auszuharren, einen bequemen Sattel zu spendieren. Auf einigen Modellen

waren Sitzgelegenheiten montiert, die einfach nur noch schlimm waren. Ein einziges Rad wies übrigens eine serienmäßige Diebstahlsicherung auf (Becker). Anscheinend sind sich die Hersteller der Werte nicht bewußt, die sie da verkaufen, oder sie nehmen an, in fernen Ländern würde nicht gestohlen, wenigstens keine Fahrräder. Auf keinem Rad waren Look-Pedale montiert. Sinnvoll wäre das schon, finden wir.

Insgesamt kann man sagen, daß wir zufrieden gewesen sind mit unseren Kandidaten. Nicht alles ist Gold, was glänzt, aber wenn wir daran denken, was uns letztes Jahr auf der Mountainbike-Fahrt alles um die Ohren geflogen ist, dann bestand diesmal kein Anlaß zum Lamentieren.

### Peugeot Anjou

Unser ganz auf Bequemlichkeit getrimmtes Testrad wies Exage-Komponenten auf. Damit ist fast schon alles gesagt über das recht preiswerte, aber zuverlässige Modell. Schaltung und Bremsen funktionierten so zuverlässig, wie man das von Shimano gewohnt ist, und ein Testfahrer, der es wissen wollte, wußte es hinterher: Mit dem Anjou kann man jedes Gefälle herunterbrettern; die Grenzen liegen weniger im Fahrverhalten als im Mut oder der Angst des Fahrers. Das Anjou war mit 109 cm Radstand das längste Rad im Testfeld; das erklärt die gute Richtungsstabilität.

### Centurion Accordo GT Touring

Das Modell Touring ist eine Variante des Accordo GT, das bekannt wurde als eins der ersten ATBs auf 28-Zoll-Basis, die in den USA, wo sie längst im Vormarsch sind, nur noch „hybrids“ genannt werden. Man hat sich auf eine Umrüstung der Komponenten beschränkt, der Rahmen ist der gleiche geblieben. Der ist stark sportlich orientiert, entsprechend ist das GT Touring eher eins der sportlichen Reiseräder, dem Sloughi nicht unähnlich. Dies wird unterstrichen durch die schmale Hochdruckbereifung und den Rennlenker. Der Komfort-Aspekt ist gleichwohl nicht un-

ter den Tisch gefallen. Dafür spricht nicht zuletzt das auffälligste Accessoire, die Lenkerendhebel, die einhellig gelobt wurden. Augenscheinlich führt die recht langwierige Verlegung der Schaltzüge durch das Lenkerband zu keiner Beeinträchtigung der Schaltwilligkeit beider Werfer und der Index-Funktion hinten. Übrigens hat man beim GT Touring auf die verunglückte 50/44/28-Abstufung der Kettenblätter, wie sie noch der Ur-Accordo aufwies, verzichtet. Ob bei einem Preis von fast 2000 Mark die Bestückung mit Bremsen und Schaltelelementen aus preiswerten Suntour-Gruppen als passend angesehen wird, muß bezweifelt werden, wenn gleich die Funktion der Schaltung reibungsloser war als die der teureren 9010-Ausführung an einem anderen Rad.

Am Gefälle zeigte der Japaner Flatterneigung. Das ist bei diesem Sport-Tourer nicht weiter verwunderlich. Ob man es als störend empfindet, hängt vom fahrerischen Können des Einzelnen ab. Letzter Satz: Das Accordo GT Touring hat, wenn man noch traditionell denkt und breite Stollenreifen und noch breitere Lenker noch nicht grazil findet, ein ganz außergewöhnlich schönes Styling zu bieten.

## Epple Ranger II

Das ehemalige Fahrrad des Jahres ist mittlerweile erwachsen geworden, indem es mittlerweile ein drittes Kettenblatt serienmäßig hat. Die gute Ausstattung hatten wir schon im RF Extra 2/89 gelobt. Sie bestätigte sich im wesentlichen auf der Tour, wengleich mit dem Sachs-Umwerfer Probleme auftraten. Im Gelenk war unvorhergesehenes Spiel. Dem war nur durch akribische Einstellung beizukommen. Die Rival-Index-Schaltung kann mit den japanischen Konkurrenten ihrer Preisklasse gleichgesetzt werden. Die Weinmann-Cantilever-Bremsen liefen einwandfrei. Wir hatten den Ranger II als Damenrad bestellt, die Fahrerinnen gehörten nicht zu den aggressivsten Piloten, ohne deshalb zu trödeln. Wie sich ein Damenrahmen ab 50 km/h aufwärts verhält, wurde also nicht getestet.

## Veloca Treckingrad

Velo + Camping = Veloca. So kommt der Name eines Würzburger Geschäfts zustande, das sich jetzt auch als Konfektionär etablierte. Wir sprachen schon darüber in RF Extra 1/89. Das Treckingrad ist eine ganz und gar ungewöhnliche Konstruktion. Das einzige Rad im Testfeld mit 26-Zoll-Reifen (zudem 1,5 Zoll breit) trägt die Züge des Mountain-bike am stärksten im Gesicht. MTB-Vorbau und Sattel mit Schnellverstellung tragen auch dazu bei. Hinzu tritt jedoch ein Rennlenker, auf dem – einzigartige Konstruktion – Daumenhebel thronen! Ergänzt wurde die gewagte Mischung durch Komponenten der Mountain-LX-Gruppe mit Hyperglide-Kranz, der ansonsten nur noch am Koga zu finden war – bemerkenswert. Die Reaktionen auf die unkonventionelle Lösung war positiv bis überschwänglich. Robust, richtungsstabil, Herr schlechter Wege, variable Griffposition, optimaler Schaltkomfort, einwandfreie Bremsen, lauten die wichtigsten Kommentare. Hinzu kommt ein erster Gang von 26:30, der niemanden am Berg verhungern läßt. Die schnellste Übersetzung von 46:13 ist zwar normalerweise ausreichend, machte aber den Easy Ridern unter den Testfahrern nicht genügend Speed. Zu bemängeln blieben also nur Details. Ein unverschämt harter Sattel etwa, ein vom Anbieter arg improvisiert zurechtgebogener Hinterbauständer, das wars. Das Reise-Mountain als begeisternde Alternative. Das Konzept überzeugt, und wenn Veloca-Kopf Renold so weitermacht, werden wir noch viel von ihm hören.

## Becker Trooper

Auch der Lemgoer Fachhändler Becker gehört zu den Konfektionären. Da er aus Überzeugung einen Bogen um Shimano macht und auch dazu steht, kam sein Trooper mit XCD-6000-Komponenten von Suntour. Man fragt sich, wie es sein kann, daß sein Rad etwa 1200 Mark kosten soll, das teilweise mit billigeren Suntour-Teilen montierte Centurion-Testrad jedoch etliche 100-Mark-Schei-

# GUYLAINE

## Reiseräder und Mountainbikes

- **Handgelötete Rahmen aus eigener Fertigung**
- Columbus-Rohre (SPX, SP, OR od. CROMOR) aus CrMo-Stahl, Silberlot und Mikrofusionsmuffen gewährleisten größte Belastbarkeit
- Anlötteile für alle Anbaukomponenten serienmäßig
- Sonderanfertigung nach Ihren Wünschen möglich
- schlagfeste Epoxidharzpulver-Beschichtung
- **individuelle Ausstattung**  
(z. B. Shimano Deore XT (II), 600 Ultegra, Maxi-Car-Naben, MAVIC-Felgen, TTT-Lenker und -Vorbau, Kernledersättel u. v. m.)
- **Preisgünstiges Zubehör**  
(Karrimor-Taschen Kalahari oder Korniche Granit, Bügelschloß, NiCd-Akku-Lichtanlage...)
- **Eingehende Beratung**  
(persönlich, schriftlich oder telefonisch)
- **Direktverkauf**  
von Rahmen, Kompleträdern oder Selbstbausätzen an Endverbraucher – daher **besonders preisgünstig**
- **neuer Prospekt** mit Preisangaben (kostenlos)



**Fahrradmanufaktur  
Lieke & Schefzyk**  
Magdeburger Str. 12 · 6105 Ober-Ramstadt  
Telefon 061 54/52466

ne mehr. Auffällige Schwächen leistete sich der auf einem Patria-Rahmen aufgebaute Trooper nicht. Der Vorteil solcher Lösungen besteht für den Verbraucher in der relativ freien Wahl der Komponenten und der Betreuung durch einen engagierten Händler, der hinter der Sache steht und etwas von ihr versteht.

## Bridgestone T 700

Bridgestone stand mit seinem ersten Reisemodell „Antares“ schon 1983 auf der Matte, als dergleichen noch kein Thema war und in „Radfahren“ eine „Gruppe Gütersloh“ ihr ideales Reiserad entwickelte, nicht ohne zu betonen, solche Fahrräder gäbe es in Serie nicht. Das 1985 erschienene Nachfolgemodell T700 zeichnete sich durch eine sehr durchdachte Ausstattung aus, zu der u.a. eine Shimano-Superplate-Schaltung gehörte. Als Shimano neue Mountain-Bike-Gruppen mit SIS herausbrachte, die sofort jeder haben wollte, wurde das T700 auf den Deore-Kit umgestellt und ist seitdem ein funktionell hochwertiges, aber gesichtsloses Reiserad. Immerhin übernahm man vom alten Konzept noch die rillenkugelgelagerten Sansin-Naben, und die Deore-Bremsen bedeuten sicher einen Aufstieg gegenüber den früheren Dia-Compe-Verzögerern. Der Stand der Dinge heute: Die Komponenten geben keinen Anlaß zur Kritik, das Fahrkonzept scheint, trotz für Reiseräder normalem Radstand, auf Sportlichkeit ausgelegt. Entsprechend ist es für Schotterstrecken und Feldwege nur bedingt geeignet.

## Winora Trekking

Wie der Name schon sagt, ist dieses Modell ein typisches Kind der MTB-/ATB-Welle. Mit Lob hielten sich die Tester etwas zurück. Die Schaltung Sachs Rider funktionierte nicht wie gewünscht und scheint keine Alternative zur teureren Rival ARIS darzustellen. Dies gilt auch für den vorderen Umwerfer. Auch weil einige Teile einen nicht eben exklusiven Eindruck machten, konnte das relativ hohe Gesamtgewicht nicht überraschen. Ein ärgerliches Detail be-

merkte unser Mechaniker, der wegen des täglichen Wechsels der Testräder die Sattelhöhe immer wieder neu einzustellen hatte. Die Sattelklemmung wird mit einer 13 mm-Hutmutter fixiert. Für den Maulschlüssel ist sie schlecht zugänglich. Am vierten Tag war die Hutmutter rund und ein Fall für die Rohrzange. Es wird im Hause Wiener an einer Fortentwicklung der Reiseradlinie gearbeitet, die in Richtung „teurer“ weisen wird. Trotzdem oder gerade deswegen sollte man warten.

## Giant Expedition-Lady

Giant hat angekündigt, im nächsten Jahr werde das Expedition einige Zentimeter mehr Radstand haben; darauf sollte man warten. Dabei stieß die Tatsache, daß Giant das kürzeste Testrad gestellt hatte, im Fahrbetrieb gar nicht so negativ auf, verglichen mit einem Hemmnis in der Bedienung: Die unsinnige Anordnung der Daumenschalter führte dazu, daß ihr Aktionsradius durch die Abschlußgummis der Lenkergriffe abrupt begrenzt wurde. Erst nach dem Beschnitt der Gummis konnte einwandfrei geschaltet werden - kaum im Sinne des Erfinders. Die Deore-Schaltung gab sich keine Blößen, auch über die Exage-Bremsen war man voll des Lobes. Für Giant spricht die bekannte Verarbeitungsqualität bei der die Taiwaner sich auf keine Kompromisse einlassen.

## Panasonic Touring

„Für lange Reisen ungeeignet; als Stadtrad mit Geländeoption denkbar“ kommentierte unser Mechaniker Gerd Dettweiler das Deore-montierte Reise-ATB von Panasonic. Das Konzept des Phono-Bikes könnte man „Mountain Bike auf 28“ mit Gepäckträgern“ nennen. Ein knallhartes, fast bockiges Bike sorgte für wenig vertikale Dämpfung und ebensowenig Lenkwilligkeit. Vorteile dieses rigorosen Designs lassen sich aber auch benennen: Eine geradezu unerschütterliche Richtungsstabilität ermöglicht es bergab richtig „Stoff“ zu machen; eher flattert der Fahrer als das Rad. Auch wenn am Ende einer langen Tagesetappe die

Kräfte zur Beherrschung des Lastesels nachlassen, fährt das Panasonic in der Spur, als wäre ein Autopilot eingebaut. Im Übrigen bleibt zur Ausstattung nur zu bemerken, daß zu einem Bike, auf dem man nur aufrecht sitzen kann, etwas anderes gehört, als das hier montierte, im Design einem Sattel nachempfundene Foltergerät. Der Lowrider, mußten wir feststellen, ist nicht serienmäßig.

## Dawes Super Galaxy

An ein englisches Reiserad richten sich hohe Erwartungen, zumal wenn es von Dawes kommt. Beim Super Galaxy kamen wir mit Detailkritik aus, etwa an der nicht praxistauglichen Kettenblattabstufung 50/44/28. Auch daß bei 1:1 am Berg Schluß ist, gefiel nicht jedem. Der Brooks-Sattel dagegen war vermutlich vom Importeur persönlich eingeritten worden, er war einer Sänfte vergleichbar. Vom Fahrverhalten und vom Bedienungskomfort verdiente sich das Super Galaxy Bestnoten. Auch die eher komfortorientierten Tester konnten in diesem Fall das sportliche Design sehr gut „ab“. Ein unscheinbarer Alleskönner, der in der Klasse unter 2000 Mark ganz eindeutig die Führungsposition einnimmt, die auch dadurch nicht erschüttert wird, daß man sich in der Ladenausführung auf das Nötigste beschränkt und es dem Kunden überlassen hat, Licht, Ständer und Glocke selbst nachzurüsten.

## Patria CrMo Tourist

Der Lippische Fahrradschmied Fred Kleinebenne kann sich zumindest als der avantgardistischste Reiseradkonstrukteur feiern lassen: Magura-Hydraulikbremsen und der neue, noch ungewohnt wirkende Patria-Lowrider geben dem „Tourist“ ein unverwechselbares Äußeres. Hinzu kommen solide ESGETeile wie der Safari-Träger und der Zweibeinständer. Funktional scheint mit den Magura-Verzögerern freilich noch nicht alles zu stimmen: Beklagt wurden schwergängige Hebel und mittelmäßige Dosierbarkeit. Möglicherweise war auch der Reibpartner nicht das Gelbe vom Ei, denn die Felge aus dem Hause

Schürmann hält gehobenen Ansprüchen kaum stand und war im Hinterrad an der Naht unsauber verarbeitet. Das führt natürlich auch zu einem gewissen Ruckeln der Bremse. Auch der Firma Sachs kann man zu ihrem Rival-Schaltemsemble einiges ins Stammbuch schreiben: Das Schaltwerk möge sie so lassen, so das Urteil auch der nicht zu knapp anwesenden Fachleute (inklusive Sachs-Fans), aber die Daumenhebel bedürfen der Überarbeitung, damit sie griffiger, leichtgängiger und präziser werden. Wir möchten hinzufügen: Robuster. Als uns das Patria beim Abstellen versehentlich umfiel, stürzte der Tourer ausgerechnet auf den rechten Hebel, der sofort zersprang.

## Cyclescope Super Luxus

Am Testmodell des Bicycle-Versandes läßt sich studieren, wie sich Käuferwünsche geändert haben. Auch dieses Rad ist mittlerweile ein „Shimano-Rad“ geworden, sieht man einmal von der Stronglight-Kurbel ab. Mit ihrer Abstufung 52/40/28 läßt sich eine wesentlich sinnvollere Anordnung der Übersetzungen erreichen als mit den gängigen Zehn-Zähne-Sprüngen. Hinten sitzen sieben Ritzel der Ultegra-Kassette von 13-28, es entstehen also enge Sprünge, auf extreme Berggängigkeit wurde verzichtet. Die Fahrer hätten ein 32er lieber gesehen. Das weit über 2000 Mark teure Super Luxus weist auf, was das Herz begehrt, bis hin zum Nadax-Favorit-tretlager und Blackburn-Trägern. Beim Blick auf diese fällt jedoch ein Lapsus auf: Der Rahmen ist eigentlich für die Montage von ESGETrägern vorbereitet, es wäre also sinnvoller gewesen, diese auch einzusetzen, denn da für die amerikanischen Lastgestelle keine passenden Anlötteile vorhanden sind, wurden sie nur angeschellt - keine Lösung, mit der man sich gerne all zu weit von zu Hause entfernt. Außerdem berichteten die Tester trotz des kleinen Rahmens (50 cm) von einem reichlich nervösen Fahrverhalten. Ansonsten jedoch mußte der Versandhaus-Bolide keine Einwände hinnehmen.

## Utopia Silbermöwe

So leicht wie eine Silbermöwe bewegt sich das gleichnamige Modell der Saarbrücker Manufaktur wohl nicht voran, doch dafür trägt und verträgt es auch wesentlich mehr als ein leichter Vogel. Utopia bekam großes Lob für eine breite Übersetzung, eine hochbequeme Sitzposition (getrübt nur durch einen indis-kutablen Sattel), die Union-Fernbedienung und vor allem ein schienengleiches Fahrverhalten. Negativ schlug ein Flop mit dem Kettenschutz zu Buche. Der Versuch, diesen trotz dreier Kettenblätter zu integrieren, schlug fehl, für eine saubere Funktion des Umwerfers mußte er schließlich abgenommen werden. Außerdem wurde dem Saar-Rad Trägheit am Berg bescheinigt; aber wie ein durchtrainierter Kollege praktisch vorführte, war wohl mehr die Trägheit der Glieder des Fahrers gemeint. Die Weinmann-Bremsen und die Sachs-ARIS-Schaltung belegten, daß gute Komponenten nicht nur in Übersee entstehen.

## Villiger Pelikan

Den Pelikan nahmen wir schon einmal recht kritisch ins Visier, weil man den an ihm montierten Weinmann-PBS-Bremsen schlechte Dosierbarkeit nachsagt. Unser Tour erbrachte nicht gerade gegenteilige Erkenntnisse, auch wenn das Problem nicht sehr ausgeprägt auftrat. Irgend-einen Vorteil gegenüber Cantileverbremsen (die der gleiche Hersteller auch führt) konnten wir nicht erkennen. Die Hebel waren eher schwergängig. Für den sehr guten Gesamteindruck sorgte die Deore-Schaltung, die sauber arbeitete. Auch sonst mag der Vogel gefallen, zumal er auch bei Nacht fliegen kann, dank eingebauter Standlichtanlage. Der Lenker wurde nicht als optimal empfunden. Insgesamt ein etwas unkonventionelles Reiserad, das vielleicht noch mehr Freude gemacht hätte, wenn es konventioneller gewesen wäre.

## Batavus Randonneur GL

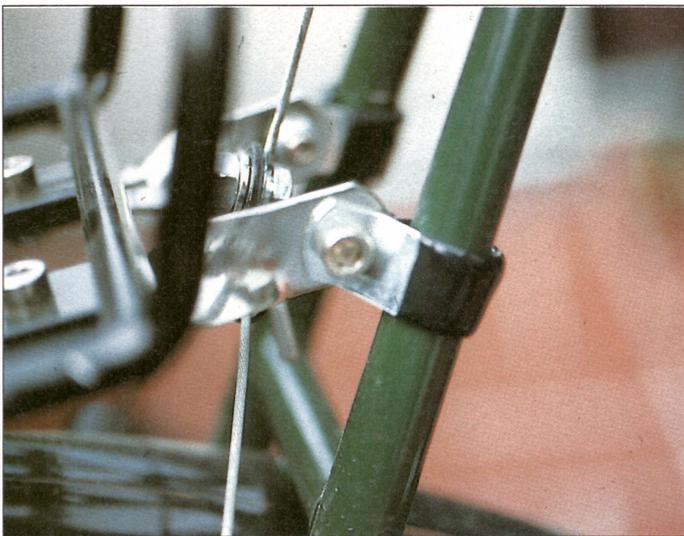
Der einzige holländische Vertreter schickte ein recht teures Reiserad. In Holland waren die Auffassungen darüber, was ein gutes Fahrrad kosten darf, schon immer etwas weiter entwickelt als hierzulande. Da der Randonneur GL in einer sehr niedrigen Rahmenhöhe zur Verfügung stand, ließ sich die Flatteranfälligkeit nicht gut prüfen. Die Deore-Komponenten verrieten ihren Dienst klaglos. Der Sattel wurde auch von Frauen als bequem empfunden. Der Dynamo erscheint an einem solchen Fahrrad ein wenig billig. Das recht sportliche Konzept muß man mögen oder durch Umrüstung „verwässern“.

## Die vier Top-Kandidaten

Vier Reiseräder der obersten Preisklasse, an die besonders hohe Ansprüche gestellt werden, haben wir in einer hohen Rahmenhöhe bestellt, damit sie an langen und schweren Fahrern ihr Können demonstrieren. Allen ist das edle, fast filigran wirkende Styling zu eigen; optisch möchten sich diese Räder von der Breitreifen-Welle eindeutig absetzen. Alle haben Rennlenker, Unterrohr-Schalthebel, relativ schmale Reifen und Pedale mit Haken; alle bis auf einen führen die Bremszüge durch den Lenker. Zwei von ihnen sind mit Shimano-Komponenten, zwei mit Suntour-Teilen aufgebaut. Alle bis auf einen haben einen für Reiseräder „normalen“ Radstand und versuchen, Ansprüche an Komfort und Sportlichkeit möglichst ausgewogen zu befriedigen. Es hat sich gezeigt, daß man mit keinem der vier Top-Kandidaten lückenlos zufrieden sein konnte.

## Koga Miyata Randonneur-Extra

Das von uns gefahrene Spitzenmodell Randonneur-Extra für 2700 Mark ist sicher kein Reise-ATB im oben beschriebenen Sinne, eher ein konservativer Tourer ohne New-Wave-Touch. Um den rechten Komfort hat man sich trotzdem gekümmert, durch einen Sattel, der auch



**Behelfsmäßige Befestigung des Gepäckträgers ohne Anlötteile (Sloughi)**

nach zehn Stunden noch nicht unbequem wird, durch eine erstklassige Umschäumung des Lenkers, die man nur als Sänfte für die Hände bezeichnen kann, durch eine Dynamo-Fernbedienung, die nicht von Union stammt, sondern aus einem Schalthebel besteht, der auf einem Sockel am Sitzrohr sitzt. Die Vollständigkeit der Ausstat-

tung ist geradezu beispielhaft und reicht von drei Flaschen über den edlen Seitenständer bis zum üppigen Kofferraum: Vorn findet der geneigte Betrachter Hochgepäckträger plus Lowrider und löst damit das Grübeln über Vor- und Nachteile beider Bauformen in Wohlgefallen auf.

Das Fahrverhalten des Randon-



**Umwerfer mit umgekehrter Federwirkung (Kildemoes)**

neur-Extra ist mindestens so gutmütig, wie der Radstand von fast 107 Zentimetern vermuten läßt. Zwar vermerkten einige Teilnehmer auf dem Testbogen eine gewisse Flatteranfälligkeit bei rabiater angegangenen Gefällestrecken, zu prüfen bliebe aber, ob die Nervosität möglicherweise von einem leichten Seitenschlag im Vorderrad ausging - von dort kam nämlich nach Auffassung der Leute der Störfaktor für den Geradeauslauf. Ein nachträglicher ganztägiger Test auf den teilweise recht herben Abhängen im Taunus offenbarte jedoch, daß man sich ein Reiserad eigentlich nicht mehr souveräner und spurstabiler vorstellen kann als unseren Top-Kandidaten.

Die Schwächen lagen woanders, bei den Komponenten. Die sklavische Treue zu Shimano bringt nicht immer nur Vorteile. Lob

gab es zwar für den Hyperglide-Zahnkranz (der andererseits an den übrigen Rädern nicht vermisst wurde), und eleganter und griffiger können Schalthebel nicht sein, als die der Ultegra-Serie sind. Auf einem anderen Blatt steht, daß die Mehrheit der Fahrer Schalthebel am Unterrohr wegen mäßiger Erreichbarkeit ablehnte - lauter Kandidaten für den neuen STI-Hebel von Shimano. Nicht beglücken konnte die Abstufung der Ritzel (50/44/28, 12/14/16/18/21/24/28). Natürlich macht ein solch bärtiger Gefällegang Spaß, wenn man nochmal ordentlich Drive machen kann, man wird nur dummerweise feststellen, daß irgendwann auch mit dieser Power-Übersetzung nicht mehr mitgetreten werden kann. Im schnellen Bereich werden zu viele Gänge verbraucht, die dann unten fehlen; bei 1:1 Schluß zu



**Vollständige Ausrüstung inklusive Seilschloß (Becker)**

machen, mochten nur die Trainierten akzeptieren. Die vordere Abstufung ist ein Witz: Mit 50/44 wird keine half-step-Wirkung und auch sonst nichts erreicht; höchstens daß man auf dem 44er nicht einmal bis 1,5:1 kommt und damit verdammt oft auf's kleine Blatt wechseln muß. So kommt zu einem Maximum an Schaltarbeit ein Minimum an real nutzbaren Gängen; so sehr man geteilter Meinung sein kann bei Übersetzungen, zumindest die Anhänger hoher Trittfrequenzen müßten die Zahnradkombination total umstellen. Hierbei ist es nicht hilfreich, daß es bei Hyperglide nur zwei, drei festabgestufte Ritzelpakete ohne Variationsmöglichkeiten gibt. Das Angebot wird zwar in den kommenden Jahren sicher ausgeweitet, jedoch wird auf absehbare Zeit sicher nicht mit den umfänglichen Kombinationsmöglichkeiten etwa eines Suntour-Kranzes gerechnet werden können. Im Grunde wird dabei deutlich, daß es sich bei einem Komponentensatz wie Deore XT II um eine MTB-Gruppe und nicht um ein Reiserad-Equipment handelt. Eine Schalteinheit für Ferntouristen mit extremer Kapazität wird derzeit eigentlich gar nicht angeboten, weil sie sich nicht vermarkten ließe. Zu Unrecht redet heute kein Mensch mehr über Superplate, Mountech oder Duopar.

Leider hat sich Shimano bei Campagnolo die Unsitte abgeguckt, wegen angeblicher aerodynamischer Vorteile eine Sattelstütze zu konstruieren, die im oberen Teil oval geformt ist. Damit kommt unsinnigerweise zur minimalen auch noch eine maximale Einstecktiefe. Rennradler fahren einen Rahmen, der ihnen auf den Zentimeter paßt. Reiseradler wählen gern einen etwas höheren Rahmen, damit der Sattel relativ weit im Rohr steckt und durch das damit beeinflusste Verhältnis zwischen Sattel- und Lenkerhöhe die Sitzposition etwas aufrechter ausfällt. Beim Randonneur-Extra funktioniert diese Methode nicht; im ovalen Bereich läßt sich der Sattel nicht klemmen.

Kritik verdient auch der Ultegra-Vorbau. Sowohl die Inbusschraube für die Klemmung des Lenkers als auch die zur Fixierung des Vorbaus im Gabelschaft sind nur mittels extralanger (und hoffentlich entsprechend verwindungssteifer) Inbusschlüssel zugänglich. Selbst wenn dergleichen beim Kauf mitgeliefert wird: Ein Bau-

teil, das mit konventionellem (und vor allem handlichem) Werkzeug nicht abgebaut werden kann, ist problematisch. Seine Herstellung wirkt dem Bemühen um verstärkte Vereinheitlichung und Normung von Einbaumaßen, Gewindesteigungen und Schraubenabmessungen am Velo entgegen. Damit soll es aber auch genug der Kritik gewesen sein. Überzeugend ist das Rad allemal, konkurrenzlos seine Kombination aus Robustheit und Komfort; daher auch grundsätzlich jedem zu empfehlen, der das nötige Kleingeld aufzubringen vermag.



**Weinmann-PBS-Bremse, stabiles Rahmenschloß, Standlichtanlage (Villiger)**

## Sloughi Touring

Eine besonders spannende Gelegenheit war ohne Zweifel das Reiserad der Firma Grofa in Hofheim. Sie vertreibt den Reiserahmen der Firma Sloughi gewissermaßen „nackt“; dem Fachhändler bleibt es vorbehalten, gemäß Kundenwunsch zu komplettieren. So reizvoll diese Variante ist, zumal wenn man sich vor Augen hält, wie wählerisch gerade Reiseradfreaks sind, nicht nur bei der Übersetzung, so sehr ist ihr „Erfolg“ vom Sortiment des Fachhändlers abhängig und von seiner Bereitschaft, nicht vorrätige Teile zu besorgen, statt dem Kunden den Wunsch auszusprechen. Die Redaktion hatte Wahlfreiheit und entschied sich für eine schwindelerregende Variante. Montiert wurden ausschließlich Teile der beiden Suntour-Supergruppen XC-9000 (Spitze im MTB-Bereich) und Superbe Pro (ganz oben bei Rennradlern). Aus Letzterer stammen Pedale, Bremshebel, Schalthebel, Steuerersatz. Damit läßt das Touring selbst Kogas Randonneur-Extra hinter sich, der, um kontern zu können, mit den entsprechenden Dura-Ace-Teilen hätte ausgerüstet sein müssen. Dieser Traum einer Reisesmaschine, auch überraschend leicht, brächte es im Geschäft auf ungefähr 3200 Deutsche Mark - selbst für die meisten Materialfreaks absolut jenseits von Gut und Böse.

Geld allein genügt nicht, wird man in Abwandlung eines Werbespruchs sagen müssen. Denn wenn ein Reiseradkonzept auf Messers Schneide stand, dann das von Sloughi. Fangen wir bei der Geometrie an: Ganze 102 Zentimeter Radstand gibt der Zollstock preis! Unter eingefleischten Reiseradlern ist ein derart kurzer Touringrahmen weit mehr als ein Kavaliersdelikt, sondern schlechterdings unverzeihlich. Grofa-Geschäftsführer Goebel sieht das natürlich anders: „Dafür ist das Rad wendiger, und solange es nicht flattert, ist gegen einen kurzen Radstand nichts einzuwenden.“ Abgesehen davon, daß auf den Testbogen häufiger die Meldung auftauchte, daß auf Gefällen Flatterneigung bestand, ist gerade der Radstand keine bloße Auffassungssache: Für die Kettenstreben gilt eine gewisse Mindestlänge, damit das Gepäck zur

Wahrung der Fußfreiheit nicht bis hinter die Hinterachse ausweichen und damit das Rad zur Heckschleuder machen muß, und vorn muß Fußfreiheit gewahrt bleiben. Hinzu kommt die Forderung, Schutzbleche und Walzendynamo noch bequem unterbringen zu können. Ein ganz kurz gebautes Rad kann kaum all diese Forderungen auf einmal erfüllen.

Kommen wir zu den Komponenten: Hier hatten wir der Firma Suntour eine ganz große Chance gegeben, sich gegen den Marktführer Shimano zu profilieren. Das größte Lob gab es für die Bremsanlage, bestehend aus der neuen Cantileverbremse XC-9000 und den Superbe-Pro-Bremshebeln für Rennlenker. Elegant die Verlegung der Züge durch den Lenker, der in Konsequenterweise keine Führung im Innern des Oberrohrs folgt.

Leider hatten wir mit der Schaltung hinten leichte Probleme. Die Einheit bestand aus der neuen Kassettennabe XC-9000 mit sieben Ritzeln von 13-32 Zähnen, dem Schaltwerk XC-9000, der Kette Suntour und dem Schalthebel Superbe Pro/Index Power Control, der drei Betriebsstellungen für normale Sechsfach-Kränze, schmale Siebenfach-Kränze und indexfreien Betrieb mit Ratschenmechanismus aufweist. Beobachtet wurde eine starke Overshift-Neigung, das heißt, man mußte den Schalthebel teilweise deutlich über den Rastpunkt hinausbewegen, ehe die Kette endlich kletterte. Manchmal war es sogar nötig, zwei Gänge weiterzuschalten, bevor die Kette kam. Durch Nachregulieren war dem Problem nicht beizukommen, da die Schaltung den Vorführer perfekt hatte, auf dem „Trockendock“ einwandfrei zu funktionieren. Wurde dann wieder gefahren, trat der Overshift wieder auf. Mag die Kassettennabe ihre Finger im Spiel gehabt haben, die Kette nicht optimal gewesen sein oder mit den Ausfallenden etwas nicht gestimmt haben: Jedenfalls kann man unsere Erfahrungen nicht verallgemeinern. Von der 9010-Schaltung haben wir bisher nur Gutes gehört.

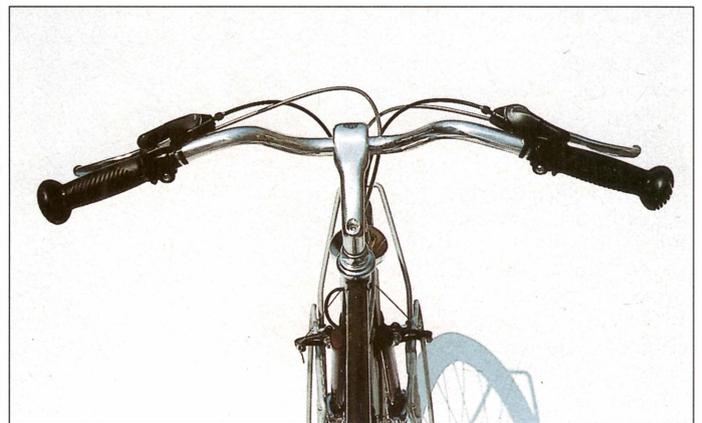
Zu bemängeln blieben ansonsten nur Kleinigkeiten, etwa daß der hintere Gepäckträger oben nicht auf Anlötteile geschraubt ist, sondern seinen Weg zum Rahmen über Hilfsbandagen nimmt, oder daß auch der Lowrider nicht an entsprechenden Augen befestigt ist, sondern



**Schellenbefestigung für den Blackburn-Träger trotz vorhandener Platte für ESGE-Träger (Cyclescope)**



**Drei Kettenblätter, Umwerfer, Kettenkasten: Zuviel auf einmal, der Kasten mußte weg (Utopia)**



**Originell geschwungener Lenker für Aufrechtfahrer (Utopia)**

über eine recht umständliche und obendrein etwas schief sitzende Konstruktion an der Gabel gehalten wird. Wir wissen nicht, was Jan Traub dazu sagen würde, wenn er sähe, wie seine Quario-Träger befestigt sind. Der Sloughi-Rahmen ist einwandfrei bis edel und sicher sein Geld wert. Welche Komponenten zum Einsatz kommen, bleibt

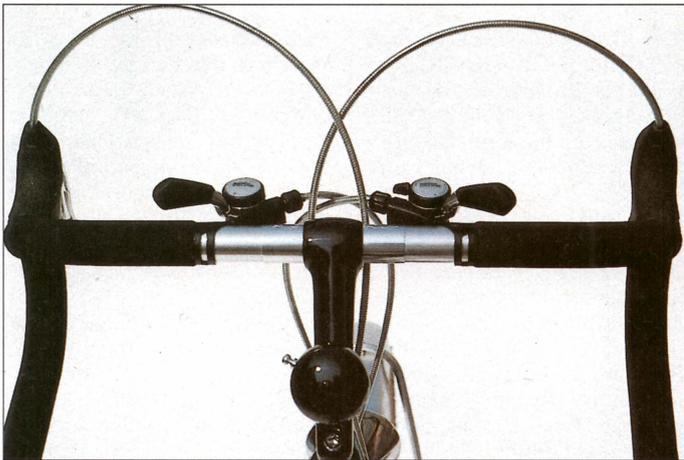
jedem selbst überlassen. Wer ihn kauft, sollte sich darüber im Klaren sein, daß dahinter eine betont sportliche Auffassung von Radtourismus steckt. Wer sie teilt, dem kann nichts Besseres passieren als der italienische Windhund, über dessen Wendigkeit, Agilität und Spritzigkeit bald Freude aufkommt.



Fernbedienung für den Walzendynamo von Union (Utopia)



Hochbequemer, da umschämter Lenker mit perfekten Ultegra-Bremsgriffen und innenverlegten Zügen (Koga Miyata)



Umschämter Rennlenker mit „obenliegenden“ Daumenschaltern (Veloca)

## Lieke & Schefzyk Guylaine

Die Fahrradmanufaktur Lieke & Schefzyk in Ober-Ramstadt bei Darmstadt steht an der Schwelle zur Serienfertigung. Dafür spricht beispielsweise die Form des Katalogs, der dem In-

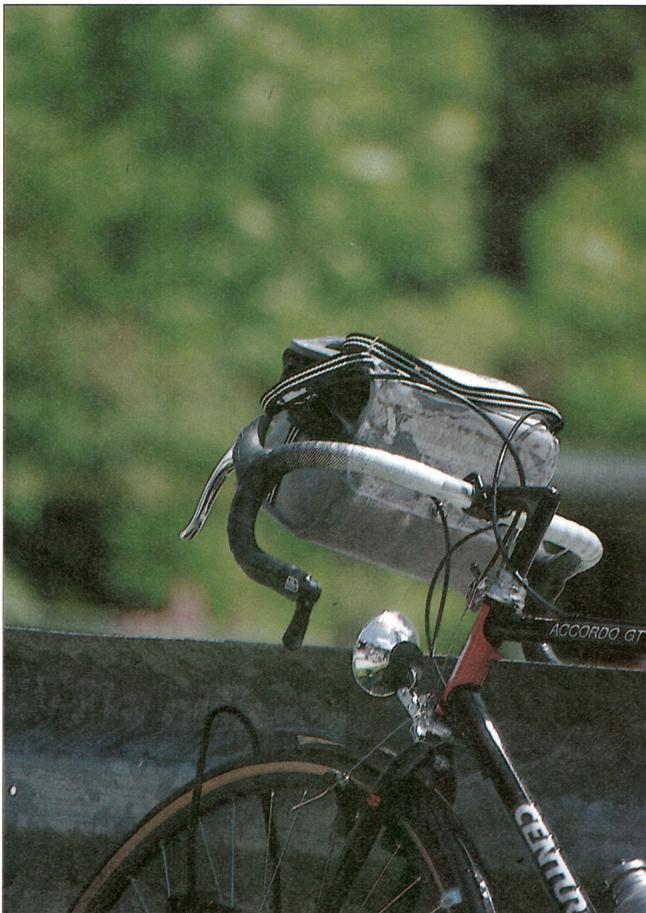
teressenten eine sogenannte Standardversion anbietet, auf die sich der Hersteller auch in seinen Inseraten bezieht. Der Tatsache, daß Reiseradfreaks von allem und jedem eine eigene Meinung haben, wird durch Varianten Rechnung getragen, die sich beliebig kombinieren lassen. Man kann Shimano-Naben und Weinmann-Felgen haben,



Schalthebel als Dynamofernbedienung (Koga Miyata)



Ungünstige Anbringung der Dynamofernbedienung in zu großer Nähe der Schalt- hebel (Lieke & Schefzyk)



Lobenswerte Lenkerendschalter (Centurion)

oder Maxicar-Naben und Mavic-Felgen, oder noch anders kombiniert usw. Der Katalog listet die entsprechenden Mehr- und Minderpreise auf. Detlef M. Schubert, mit dem wir sprachen, stellt einen „Shimano-Sog“ fest: „Durch entsprechende Berichte in der Fachpresse animiert, verlangen unsere Kunden immer mehr Shimano-Teile.“ Dabei weiß man im Hessischen durchaus, was in der Szene, aus der man schließlich kommt, an Namen gehandelt wird. „Wir setzen zum Beispiel voll auf Maxicar-Naben, aber seit einmal irgendwo geschrieben stand, daß sie einen Achsentest nicht bestanden hätten, will sie keiner mehr.“ Nicht verpflichtet, nur die Mehrheitsmeinung zu reproduzieren, bestellte die Redaktion das Testrad mit Maxicar-Naben, die sich unterwegs unauffällig zeigten.

Die Ofmega-CX-Kurbel, die ebenfalls aus Gründen der Pluralität gewählt wurde, war ebenfalls keine schlechte Wahl, wengleich man durch das 32er-Blatt nicht unter 1:1 gehen kann. Sie fügt sich nahtlos ein in eine Ausstattung vom feinsten: Viele Deore-XT- und Ultegra-Teile, Blackburn-Träger und die schon erwähnten Naben und Kettenblätter verliehen dem Rad das Flair einer Spitzenmaschine. Kritik an der Ausstattung ergab sich nur bei dem nicht ganz gelungenen Versuch, eine besonders feine Lichtanlage zu liefern. Der Hebel für die Fernbedienung des Dynamos sitzt verwechslunggefährdet in der Nähe des Hebels für den vorderen Umwerfer, wo er laut Schubert durchaus nicht bleiben muß, wenn sich die Klagen häufen sollten. Und die Standlichtanlage fiel leider sofort aus.

Das Rad als Ganzes weist die Manufaktуре als Meister ihres Fachs aus. Das Fahrverhalten überzeugte, zieht man die Einzelkommentare zusammen, von allen Top-Modellen am meisten,

die Straßenlage war auch auf Gefällestrecken perfekt. Als besonders gelungenen Einfall darf man den verlängerten Gabelschaft werten. Mit ihrer Auffassung, ein Reiseradler wolle nicht zu gebeugt sitzen, schließlich wolle er etwas sehen von der Landschaft, liegen Lieke & Schefzyk voll im Trend. Die hier verwandte Methode erspart den superlangen Vorbau, dessen Bruch nur eine Frage der Zeit wäre. Wermutstropfen waren an dem Rad nicht festzustellen. Es darf gratuliert werden. Sollte man denn einen Sieger dieses Praxistests küren, er müßte wohl Guylaine heißen.

## Kildemoes Trend

Das Kildemoes Trend ging uns verspätet zu und wurde daher nicht auf der Leserreise eingesetzt, sondern nachträglich testgefahren. Der Hersteller schwört auf sein Konzept, zu dessen Erläuterung er mit einem eigenen, zwölfseitigen Prospekt auftrumpft. Ein Großteil der Seiten ist dem Übersetzungsschema gewidmet. Es beruht mit der Kombination 46/42/24 und 13/15/18/21/26 auf dem „half-step and granny“-Prinzip, bei dem die Übersetzungssprünge, die das hintere Ritzelpaket bereitstellt, durch den kleinen Unterschied zwischen großem und mittlerem Kettenblatt nochmals halbiert werden. „Granny“ ist der Kosenamen für „Grandmother“, denn mit dem dritten, sehr kleinen Kettenblatt soll die Überwindung sehr steiler Berge keine Altersfrage mehr sein. Am Trend beweist sich, daß Übersetzungsmuster, die diesem Prinzip gehorchen, in der Theorie eine feine Sache sind und in der Praxis nicht jedermanns Geschmack. Auf dem Rechenpapier wird eine Firma wie Koga Miyata mit ihrem recht nutzlo-



**Deutsche Wertarbeit: Conti-Reifen Top Touring und Hydraulikbremse von Magura (Patria)**

sen 21-Gang-System regelrecht an die Wand gerechnet. Mit nur fünf Ritzeln hinten wird sowohl eine sehr enge Abstufung im stark befahrenen Bereich erzielt als auch das Übersetzungsspektrum weit nach unten ausgedehnt, bis der Fahrer im ersten Gang eine Untersetzung fährt. In der Praxis bleibt es dabei, daß nur eine Minderheit sich damit anfreunden kann, daß zum Einlegen der Zwischengänge teilweise beide Schalthebel bewegt werden müssen. Das bedeutet neben Aufwand auch Schwungverlust, so daß der neue Gang längst nicht mehr stimmt. So wird die feine Abstufung ad absurdum geführt, wenn man nicht sehr flink und geübt die Hebel führt. Dabei haben die Dänen den Punkt Handling durchaus nicht vergessen. Die Beschränkung auf fünf (zudem index-geschaltete) Ritzel dient der Vereinfachung, und vorn kommt ein alter Suntour-XC-Werfer zum Einsatz, dessen Feder in die umgekehrte Richtung wirkt. Dies bedeutet praktisch zwei Verbesserungen: Erstens wird dadurch die Schaltung vereinfacht, denn nun bedeutet Drücken bei beiden Hebeln, daß ein leichter Gang eingelegt wird und umgekehrt. Zweitens wirkt die Feder der schwierigen Heraufschaltung vom 24er auf das 42er nicht entgegen, sondern unterstützt sie. Tatsächlich verliefen die Schaltungsvorgänge vorn wie hinten nicht optimal. Hinten kommt eine indexierte XCD-6000 zum Einsatz. Sie litt unter der gleichen Overshift-Neigung wie das 9010-Modell am Sloughi. Die Präzision der Gangwechsel stimmt, die Promptheit der Gangwechsel läßt aber deutlich zu wünschen übrig. Der Komfort eines Deore XT-/Ulte-

gra-Ensembles wird von keiner Suntour-Schaltung ganz erreicht.

Die Bremsen des Trend sind ebenfalls nicht der Weisheit letzter Schluß. Die Dia-Compe-Anlage aus Cantilever-Bremsen mit schlechter Übersetzung und schwergängigen Rennhebeln war eines Top-Modells nicht würdig. Lob dagegen für die radiale Einspeichung hinten rechts und vorn. Das vordere Laufrad hält auch auf extrem holprigem Untergrund mühelos die Spur und erspart dem Piloten größere Gegenlenkmanöver. In der Optik stimmt beim Trend alles: farblich alles in mattem Schwarz gehalten, die Bremszüge laufen durch den Lenker, der hintere ist zudem durch's Oberrohr gelegt. Die praktischen Erfahrungen mit dem Trend stimmen freilich ein wenig nachdenklich, ob der Preis von 2246 Mark ohne Licht und Ständer gerechtfertigt ist. Die in diesen Preisklassen durchaus üblichen Top-Komponenten sucht man hier vergeblich, die XCD-Schaltung ist in der Suntour-Hierarchie nur auf Platz zwei und findet sich fast schon an halb so teuren Rädern. Der vordere Werfer ist zwar aus der teuren XC-Serie, aber der alten (kann also das Rad kaum verteuern). Auch die Naben entstammen einer ausgelaufenen Suntour-Gruppe, der XC Sport.

Die Bremsen sind eher ein Argument gegen den hohen Preis als dafür. Ein Kildemoes-Händler, befragt, woher sich der hohe Preis des Trend rechtfertige, antwortete: „Aus dem Konzept“. Selbiges fanden wir in vielen Punkten überzeugend, das Fahrverhalten übrigens auch. Aber für den Preis sollte ein klein wenig mehr drin sein.

*mb*