

Guylaine WL: Fernweh-Garantie

Ein Reiserad, was ist das eigentlich? Ein paar Anlötteile, Cantileverbremsen und Gepäckträger machen aus einem Renner keinen Randonneur. Wie man die Ansprüche radelnder »Landstreicher« wirklich erfüllt, exerziert das Guylaine WL vor.

Vorwiegend kleine Manufakturen sind eine Anlaufstelle für Individualisten, die vergeblich in den Prospekten der »Großen« nach einem geeigneten Packesel geblättert haben. Alte Hasen rümpfen die Nasen über die »Reiseräder« der Branchenriesen, wenn überhaupt welche im Programm sind. Die Gattung gehört eindeutig zu den von Marktführern vernachlässigten Fahrradtypen, nicht nur, weil mit ihr keine schnelle Mark zu machen ist. Unter der Last der vollgestopften Packtaschen offenbaren sich nämlich Ausstattungs- und Materialmängel besonders krass.

Seit zehn Jahren stellt sich die hessische Manufaktur Schubert & Schefzyk, vormals Lieke & Schefzyk, unter dem Label Guylaine den Wünschen der strampelnden Traveller. Ihr Modell WL gilt unter Connaissseuren als Reiserad par excellence. Sein hochwertiges Columbus-SP-Rohr ist mit solcher Akribie verlötet worden, daß auch mit viel Miesepetrigkeit und detektivischem Gespür kein Makel zu entdecken ist. Beispiele gefällig? Die Sitzrohr-Enden sind an der Sattelmuffe auf Gehrung gefräst und liegen deshalb in vollem Durchmesser an der form-

schönen Rohrverbindung an. Auch im Innern der Mikrofusions-Muffen sind die Rahmenrohre paßgenau gefräst, damit zwischen ihnen eine direkte Lötverbindung besteht und nicht nur die Muffen allein den Rahmen zusammenhalten. Den Lowrider-Bohrungen an der Gabel sind sogar Versteifungsrauten unterlegt. Die Lötarbeiten selbst sind peinlich sauber ausgeführt, und der Umwelt zuliebe verzichtet Schubert & Schefzyk auf giftige Cadmiumbeimischungen. Über die lösungsmittelfreie Pulverbeschichtung des Rahmens freut sich nicht nur das Gewissen. Der Lack ist äußerst widerstandsfähig.

Trotz des filigranen, sonst nur bei Rennrädern verwandten SP-Rohrs ist das

WL aufgrund der tadellosen Verarbeitung ausreichend steif geraten. Bei hoher Geschwindigkeit zieht sich schon mal ein saches Zittern durchs Gebälk, wenn man den Griff am Lenker lockert. Dafür erfreut das Rad mit sehr guter Stoßdämpfung auf schlechten Pisten und niedrigem Gewicht auf Bergstapen. Selbst die Gabel ist um des Fahrkomforts willen konifiziert, also an weniger belasteten Stellen dünnwandiger. Da Guylaine-Räder in eigener Rahmenfertigung entstehen, geht Schubert & Schefzyk aber auch auf Sonderwünsche über das WL-Grundmodell hinaus ein. Wem der Sinn nach Over-

Der radelnde Kunde ist König

sized, zusätzlichen Anlötteilen, anderen Gabeln, Hinterbauten und dergleichen mehr steht, wird – Beratung inklusive – bestens bedient.

So wird das Rad auch nach Kundenwünschen ausgestattet. Das RADL-magazin ließ sich ein WL zusammenstellen, das dem Gros-

der Käufervorlieben nahekommt. Maxi-Car-Naben bilden den Kern der Laufräder. Sie gelten zu Recht als Reiseradlers erste Wahl. Die fein geschliffenen Lagerflächen im Duraluminium-Nabenkörper sind sehr wirksam gegen Schmutz gedichtet und versprechen eine hohe Laufleistung. Maxi-Car gibt sogar eine unbegrenzte Garantie gegen Achsverbiegung. Auf der Zahnkranzseite werden die Edelstahlspeichen vierfach gekreuzt und in »Knopflöcher« im hohen Nabenflansch eingefädelt. Die Gefahr von Speichenbrüchen wird dadurch auf ein Minimum herabgesetzt. Sollte doch ein Draht reißen, kann er, ohne den Zahnkranz demontieren zu müssen, ersetzt werden.

Harten Belastungen sind auch die Felgen gewachsen. Mavics kaltgehärtete Open S.U.P. CD sind durch das steife, aerodynamische Tropfenprofil gegen »Achter« weitgehend gefeit. Die Felgenflanken sind keramikbeschichtet. Reibungswärme wird besser abgeleitet, so daß bei langen Paßabfahrten dem Fading, dem Nachlas-



Teuflich gute Verarbeitung für himmlische Reisen im Sattel: das WL aus der Schmiede Schubert & Schefzyk.



Vom Feinsten: stabile Maxi-Car-Hochflanschnabe und Distanzhülse im Primax-Steuersatz.

Für ihn lassen sich auch einzelne verschlissene Ritzel nachbestellen und die Abstufungen frei wählen. Fern der Heimat darf man sich auch auf den »Rest« des Getriebes verlassen: Kurbelsatz, Schaltwerk und Umwerfer aus Shimanos Deore-XT-Gruppe. Statt der Ultegra-Rahmenschalthebel sollten besser Lenkerendschalter montiert werden. Der Griff nach unten zum Schalten kann leicht aus der Bahn werfen, wenn man gegen einen Berg anächtzt. Die Rohloff-Kette und das vollgekapselte Nadax-Innenlager zählen zur crème de la crème der Antriebsbauteile.

Bis auf die lange Außenhülle zur Hinterradbremse, die durch Seilreibung und Stauchung einen definierten Druckpunkt verwässert, stellt die Bremsanlage vollauf zufrieden. Deore-XT-Cantilever und Felgen passen prächtig zueinander. Damit die hinteren Bremsen nicht von Packtaschen zusammengedrückt werden, sind sie vor die Sitzstreben montiert. Lobenswert sind die verwindungssteifen Zuganschläge.

Nicht genug, daß schon die Lichtanlage mit dem

sen der Bremsleistung durch Überhitzung, entgegengewirkt wird. Vor allem aber trägt das Keramikverfahren zur Sicherheit bei Nässe bei, denn auch im Regenguß läßt sich die Felge zuverlässig abbremsen. Die 28 Millimeter breiten Tourguard-Pneus von Panaracer laufen leicht wie fingerdünne »Rennwürste«. Dem Flickenvorrat zuliebe sollten die Reifen aber hart aufgepumpt werden, damit sie unter dem Gewicht des Reisegepäckes nicht auf die Felge durchschlagen.

48/38/26er Kettenblätter, 13-28er Ritzelpaket – damit ist man für Top Speed und Überholspur gerüstet. Zwar erfordert der Dura-Ace-Schraubkranz ein ruhiges Schaltungshändchen, dafür belohnt er den Verzicht auf Hyperglide-Komfort mit sehr langer Lebensdauer.

fernbedienbaren Union-Walzendynamo, Ellipsoid-Halogenstrahler und FER-Rücklicht höchste Ansprüche befriedigt – Schubert & Schefzyk spendieren dem WL auch noch eine im Sitzrohr verborgene Akku-Anlage, die dem Reiseradler auch im Stand ein Lichtchen aufgehen läßt. Der Dynamo speist durch überschüssigen Strom die Akkus. Auch beim Bergabfahren kann der Dynamo zum Laden eingeschwenkt werden, ohne daß das Licht leuchten muß – unter dem bequemen Brooks-Titansattel ist der Lichtschalter zusammen mit einem Stecker für ein externes Ladegerät untergebracht. Dilettantisch ist allerdings die Verkabelung des Rücklichts, die mit Klebeband unter das Plastikschutzblech gepappt wurde.

Stabiler als die Blackburn-Gepäckträger des WL sind wohl nur noch Stahl-Gerüste von Tubus oder Assel. Durch die Dreieckskonstruktion des Lowriders kann der Verstärkungsbügel ums Vorderrad entfallen. Dem Primax-Steuersatz ist eine Distanzhülse untergeschoben worden, um den Lenkervorbau ohne Stabilitätsverlust höher klemmen zu können. Ob der 3ttt-Lenkombination und der SunTour-Superbe-Sattelstütze schnalzen sogar Ästheten mit der Zunge. Leider lassen sich um den Record-84-Vorbau keine Lenkertaschen mit Bügel schlängeln. Da muß schon eine Adapterplatte her.

Solche Unzulänglichkeiten können das Bild des WL keineswegs trüben. Schubert & Schefzyk sind schließlich für individuelle Wünsche jederzeit offen. Angesichts der beispielhaften Qualität des Rahmens, seiner Anbauteile und des durchdachten Konzepts fällt der Preis mit 3.300 Mark noch sehr gemäßigt aus.

Guylaine WL

Fahrverhalten



Fahrkomfort



Komponenten



Zubehör



Verarbeitung



Einsatzzweck

Stadt:	gut
Touren (bis 50 km):	sehr gut
Touren (ab 100 km):	sehr gut
Leichtes Gelände:	ausreichend

Fakten

- Rahmen:** CroMo, gelötet und gemufft
- Schaltung:** 21-Gang, Shimano Deore XT, Schalthebel Ultegra, Ritzel Duro-Ace
- Bremsen:** Shimano-Deore-XT-Cantilever, Hebel Ultegra Aero
- Bereifung:** 28", Straße
- Gewicht:** 14 Kilo
- Rahmengröße (in cm):** Herren: 50 bis 72 in Zwei-Zentimeter-Schritten
- Preis:** 3.300 Mark

Tourer aus Titan

Neues zeigt die Fahrradmanufaktur Schubert & Schefzyk auf der IFMA.

Neben ihren bekannt guten handgelöteten Stahlrahmen präsentieren die Reiserad-Spezialisten aus Hessen auf der diesjährigen IFMA auch geschweißte Rahmen aus 7020er Aluminium und aus Titanrohren. Letztere werden erstmals für diesen Radtyp eingesetzt und sorgen bei geringstem Gewicht für höchste Festigkeit und Elastizität. So bringt das komplett ausgestattete

Das »Off the Track« von Guylaine sorgt für Reisekomfort abseits der Straßen.

Reiserad »Guylaine Titan« rekordverdächtige zwölf Kilogramm auf die Waage. Da Titan teuer ist und wegen seiner Empfindlichkeit nur in einer geschlossenen Argon-



Eine Anschaffung fürs Leben: Schubert & Schefzyks Titan-Tourer »Guylaine Titan«.



sitzt einen Rahmen aus 7020er Aluminium und eine luftgedämpfte, ölgedämpfte Parallelogrammgabel. Diese verbindet sensibles Ansprechverhalten mit Verwindungssteifigkeit. Ausgestattet ist das Trekkingrad mit Shimanos Deore-XT-Gruppe und V-Brakes.



Für kleine Leute

Mit dem »Globus Tour 1129« bietet Radspezialist Hans Mittendorf ein ausgewachsenes Reiserad für kleinere Leute an. Unterschied zu den 28zölligen »full-size«-Bikes aus der renommierten Rahmenschmiede: Das edle Gefährt rollt auf 26-Zoll-Rädern. Der Rahmen wird nach der Anatomie des Kunden gefertigt, Ausstattung und Zubehör können frei ausgewählt werden. Die Rahmenpreise beginnen bei 1.495 Mark.

Guylaine WL: Asphaltkönner

Ein Trekkingrad ist noch lange kein echtes Reiserad. Erst die Dauerbelastung einer Tour unter schwerem Gepäck offenbart die Schwächen mancher »reisetauglichen« Bikes. Das Guylaine WL von Schubert & Schefzyk ist mehr als ein Reiserad.

Die Ansprüche der Reiseradler sind hoch, der Markt ist klein. Vor dieser Kombination schrecken viele Großserien-Hersteller zurück. Nicht so die kleine Manufaktur Schubert & Schefzyk, die seit nunmehr 13 Jahren unter dem Markennamen Guylaine die Wünsche des radelnden Reisevolks bedient. Eine schnelle Mark ist in diesem Marktsegment nicht drin, das Reiserad ist ein beratungsintensives Produkt, das oft genug maßangefertigt wird.

Teuer ist es obendrein, weil es nicht nur gut ausgestattet, sondern auch gediegen verarbeitet ist. Ein Rad fürs Leben also – und ein Rad für alle Gelegenheiten, wenn es nach Detlev Schubert ginge: Ein Reiserad kann Stadtrad sein, mit entsprechender Bereifung auch Trekkingrad oder Tourer für leichtes Gelände und mit demontierter StVZO-Ausstattung sogar ein echter Renner. Warum nicht? Unser Testrad bringt für den universellen Einsatz beste Voraussetzungen mit. Es läuft sehr leicht, ist enorm schnell und reagiert so fein auf Steuerbefehle, daß man mit dem Vorderreifen sogar einen Stecknadelkopf treffen zu können meint. Bei all dem fühlt man sich sicher aufgehoben. Selbst bei höchsten Tempi läßt sich der immerhin 66 Zentimeter große Rahmen

nicht aus der Ruhe bringen.

Während die Rahmenrohre handelsüblicher Trekkingräder zusammengeschweißt werden, setzt man im Reiseradbau immer noch auf klassische Löttechniken. So auch bei Schubert & Schefzyk: Der feine Columbus-OR-Nivacrom-Rohrsatz des Guylaine ist mit 56prozentigem Silberlot, viel Liebe und ohne giftige Cadmiumbeimischungen handgelötet worden. Das Ergebnis ist eine absolut makellose Verarbeitung. Selbst bei vollblütigen Reiserädern ist ein derartiges Niveau nicht an der Tagesordnung. Zudem halten beim Guylaine nicht nur die Microfusions-Muffen den Rahmen zusammen, sondern auch eine direkte Lötverbindung im Innern der Muffen, die durch paßgenaues Fräsen der Rohre möglich wird.

Ein Radstand von 1062 mm ergibt in Verbindung mit dem Steuerkopfwinkel von 72,5 Grad und dem Nachlauf von 56 mm eine den universellen Ansprüchen genügende Mischung aus Geradeauslaufqualitäten und Wendigkeit. Sobald man aus der

Stadt heraus ist und dem WL richtig die Sporen gibt,

kommt echtes Rennrad-Feeling auf, und das Rad schießt los, daß es eine Freude ist. Der an unserem Testrad montierte Rennbügel von 3ttt ist nur eine von vielen Lenker-Varianten, die der Hersteller für dieses Rad an-



bietet, aber er paßt gut zum Gesamtcharakter des schnellen Edelbikes. Auch die anderen Ausstattungsdetails entsprechen nicht einer »Serie«, sondern wurden für das »RADL-Magazin« so zusammengestellt, daß sie in etwa den Vorlieben vieler Käufer nahekommen. Nicht nur in Sachen Ausstattung, sondern auch beim Rahmenbau berücksichtigt Schubert

& Schefzyk individuelle Kundenwünsche.

Auf schlechter Wegstrecke erfreut unser Rahmen mit guten Stoßdämpferqualitäten, Geländeritte sollte man dem Guylaine mit seinen in unserem Falle aufgezogenen Panaracer-Pasela-Reifen ersparen. Sie sind mit 28 mm Breite zu schmal. Ihr Metier ist die Straße, und wenn man mit dem Rad hohe Stunden-

GYLAINE



Fit für die große Tour: Der aufwendig verlötete Guylaine-Rahmen ist erzsolide, die Gepäckträger vertragen schwerstes Equipment, der Nabendynamo liefert geräuschlos, leicht und wetterunabhängig helles Licht.

Foto: Biebricher

schnitte herausfahren kann, sind diese Pneu nicht uneteiligt daran. Auch die stabile Hinterrad-Nabe vom Schweizer Renommierhersteller Hügi sorgen für leichten Lauf und vor allem für Resistenz gegen Dauerstreß. Klar, daß da Speichen und Felgen nicht nachstehen können. Erstere stammen ebenfalls aus der eidgenössischen Schmiede, letztere kommen aus dem

Hause Mavic und wirken mit ihrem Hohlkammerprofil den Gewalteinwirkungen von Bordsteinen und Schlaglöchern entgegen.

Wer schnell ist, sollte gute Bremsen besitzen. Der Guylaine-Globetrotter beherzigt dies in unserem Falle mit hy-

Das Campagnolo-Schaltwerk sorgt für äußerst präzise Gangwechsel.



draulischen Stoppern von Magura, die in Verbindung mit den keramikbeschichteten Flanken der Mavics in jeder Situation eine gute Bremsleistung ergeben. Lediglich die schmalen Pneu tun sich schwer, die vehemente Bremsleistung auf die Straße zu bringen und wollen sich mit zu frühem Blockieren aus der Affäre ziehen.

Zügigem Vorankommen

Hochstabiles Gepäcksystem

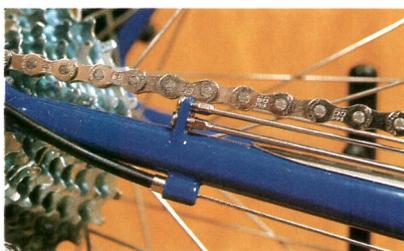
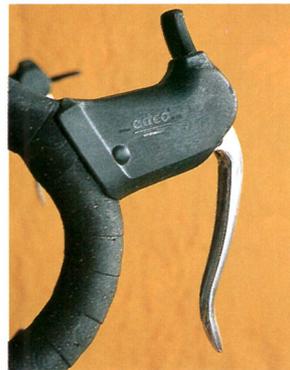
will die Antriebstechnik des Guylaine nicht im Wege stehen. Das Innenlager, die 48/40/27er Kettenblätter und das 13-28er Achtfach-Ritzelpaket aus Campagnolo Athena-Reihe bieten dem Schaltwerk und dem Überwerfer aus gleichem Hause die Basis für saubere Gangwechsel. Die Kette der Kasseler Firma Rohloff sorgt für satten Kraftschluß und die Edco-Shifter oben auf den Bremshebel-Haltern mit etwas Übung für eine präzise Gangwahl.

Rein äußerlich aber passen die billig wirkenden Pla-

stik-Hebel nicht zur Nobelausstattung des übrigen Rades. Auch die Bedienung ist ergonomisch nicht so sinnvoll wie beispielsweise bei Bremsschaltgriffen. Überaus edel und funktionell ist dafür Schmidts Original-Nabendynamo. Nahezu ohne Reibungsverlust und unbeeinflusst von Regen oder Schnee liefert das ausgereifte Maschinchen bereits ab neun km/h genug Strom an den Lumotec-Halogen-Strahler und das DT-Toplight-Plus-Rücklicht für eine hervorragende Ausleuchtung der Straßen. Unterhalb dieser Geschwindigkeit flakert das Licht leicht, die Sicherheit bleibt aber erhalten. Lobenswert, aber nicht zu

Ende gedacht sind die beiden Stege auf der rechten Kettenstrebe. Zwar halten sie drei Reservespeichen bereit, kratzen aber leider auch an der Antriebskette, wenn man im höchsten Gang unterwegs ist. Der Tubus-Gepäckträger garantiert einen schüttelfreien Sitz des Reisegepäcks und ist sogar stabil genug für eine Sprudelkiste. Auch der Lowrider erfreut durch größte Dauerbelastbarkeit. Drei Flaschenhalter ermöglichen lange Reisetappen, einen Ständer sucht man indes vergebens. Die beschriebenen Mini-Mängel lassen sich aber abstellen, wenn man bei Schubert & Schefzyk entsprechende Order erteilt.

Timec-Steuersatz mit Distanzhülse, gewöhnungsbedürftige Edco-Shifter, kraftvolle Hydraulikbremsen. Die Kette kann den Reservespeichenhalter berühren. Schubert & Schefzyk hat den Halter bereits versetzt.



Summa summarum ist das liebevoll aufgebaute Guylaine ein Rad für die hohe Schule des Radelns, edel bis (fast) ins Detail, ein wenig britisches Flair vermittelnd mit seinem anfangs etwas unantriebsigen Brooks-»Professional«-Ledersattel. Nicht nur optisch betreibt das Rad Understatement, auch beim Gewicht hält es sich vornehm zurück: 13,4 Kilo sind für ein vollausgestattetes Reiserad ein Spitzenwert. Wer einen klassischen Tourer höchster Güte sucht, sollte sich das Guylaine anschauen. Selbst wenn 4.400 Mark zunächst abschreckend wirken, das Rad ist jede Mark seines Preises wert.

Markus Biebricher

Guylaine WL

Fahrverhalten

Lenkverhalten 9

Laufruhe 9

Fahrkomfort

Sitzposition 8

Lenkerform u. Griffe 7

Dämpfung 8

Einstellmöglichkeiten 8

Komponenten

Materialqualität 10

Schmutzresistenz 9

Funktion der Schaltung 8

Funktion der Bremsen 9

Zubehör

Lichtanlage 10

Gepäckträger 9

Verarbeitung

Rahmen 10

Lackierung 9

Einsatzzweck

Stadt: sehr gut
 Touren (bis 50 km): sehr gut
 Touren (ab 100 km): sehr gut
 Leichtes Gelände: ausreichend

Fakten

Rahmen: Columbus OR Nivacrom
Schaltung: 24-Gang, Campagnolo/Edco
Bremsen: Magura Hydraulik
Bereifung: 28", Straße, Panaracer
Gewicht: 13,4 Kilo (bei Rh 66)
Rahmengröße (in cm): Herren: ab 50, in 2-cm-Schritten
Preis: 4.400 Mark

Vier Reiserenner – top-modern

Etwas aus der Mode gekommen, jedoch keineswegs von Gestern sind Reiseräder mit Rennbügel. Unsere vier Testmodelle sind so unterschiedlich wie die Formen ihrer Lenker: Von chromglänzender Nostalgie bis zu modernster MTB-Technik ist alles dabei.

Noch vor einigen Jahren trug jedes Reiserad, das etwas auf sich hielt, einen Rennlenker am Vorbau. Trotz gewisser Nachteile beim Schalten und Bremsen konnte sich diese Lenkerform jahrzehntelang behaupten; Bügel wie Modolos »Yuma«, die vielfältige Griffmöglichkeiten mit aufrechter Haltung und gutem Zugriff auf Brems- und Schalthebel verbanden, lösten das sportliche Steuer jedoch schließlich ab.

Doch die Rennlenker-Verfechter lassen nicht locker. Ihrer Meinung nach ist der geschwungene Bügel so aktuell wie noch nie – an fast jedem Rennrad findet man STI- oder Ergopower-Bremschalthebel, die dafür sorgen, dass die Schalthebel sicher am Lenker bleibt. Und die Bremsen sind ebenfalls um Klassen besser geworden. Darüber hinaus bietet der Rennlenker unübertroffen vielfältige Griffmöglichkeiten, ob tief geduckt gegen den Wind kämpfend oder entspannt mit den Händen am Oberlenker rollend.

Trotz der Vorzüge des sportlichen Bügels sind Reise-Renner beinahe vom Markt verschwunden. Nur noch ganz wenige Hersteller bieten den »Randonneur«, wie der Urahn des Reiserades genannt wird, an. Versender Brügelmann und die amerikanische Firma Cannondale scheinen sich nicht von lieb gewonnenen Traditionen-

produkten trennen zu wollen, auch wenn die Verkaufszahlen eine andere Sprache sprechen. Guylaine und Wanderer dagegen schwimmen ganz bewusst gegen den Trend. Sie bieten Individuallösungen für den Liebhaber des klassischen Reiserades. Welcher Weg zum Erfolg führt, soll der folgende Vergleichstest klären.

Barellia »Worldrider«

Für die runde Summe von 3.333 Mark bietet Brügelmann den Reise-Renner seiner »Hausmarke« an, ausgestattet mit Tretlager, Naben und Schaltung aus Shimano Deore-XT-Gruppe. Ein Leckerbissen sind die Bremsen: Bei den von Rennbremshebeln aktivierten hydraulischen Magura-

Stoppern muss man auch bei Extrem-Bremsungen nicht zum Unterlenker greifen, so gering sind ihre Betätigungskräfte.

Einen Nachteil hat diese Wahl jedoch: Moderne Brems-Schalthebel lassen sich mit den Magura-Verzögerern nicht kombinieren. Damit man trotzdem vom Lenker aus schalten kann, haben die Sulzbacher Daumenschalter mit Feinstruktur an den Bügel geschraubt. So wechselte man den Gang, bevor Anfang der 90er funktionsfähige Klickschalter auf den Markt kamen.

Entsprechend bescheiden ist der Schaltkomfort, gemessen am aktuellen Standard: Mal ist ein Klick notwendig, mal zwei, um die Kette aufs



Bunte Truppe: Wer selten auf dem Fahrrad sitzt, könnte mit dem Rennlenker Probleme haben.



nächste Ritzel zu befördern. Wirklich überzeugen kann diese Lösung nicht. Immerhin kann man beim Schalten die Hände sicher auf dem Oberlenker ruhen lassen.

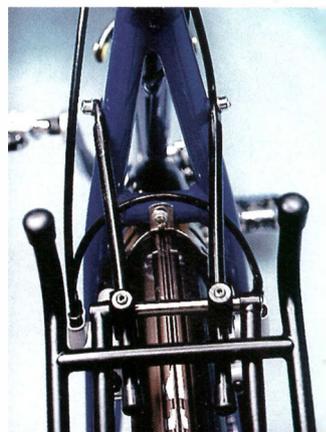
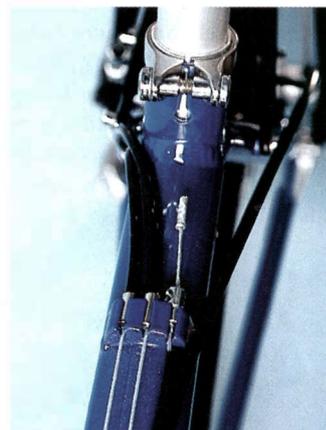
Die Verwendung eines kurz übersetzten MTB-Getriebes scheint uns nicht sehr praxisingerecht. Die Untersetzung 22 : 32 wird man an einem Straßenrad kaum brauchen; auf der anderen Seite muss man in der Ebene eigentlich ständig auf dem größten Kettenblatt fahren und mit ziemlich großen Gangsprüngen zu- recht kommen.

Mit dem »Gran Fondo« von Modolo findet sich einer der »bequemsten« Rennbügel am Barellia. Der Oberlenker ist um gut drei Zentimeter nach hinten und oben gekröpft, so dass der Vorbau nicht zu weit herausgezogen werden muss, um eine gemä- ßigte Sitzposition zu erreichen. Eine gut ansprechende Federstütze sorgt auch auf schlechten Straßen für viel Komfort und gleicht die (anfängliche) Här-

te des Brooks-Sattels aus. Der Ahead-Vorbau des Barellia ist per Adapter in der Gabel befestigt, lässt sich also in der Höhe verstellen. Die

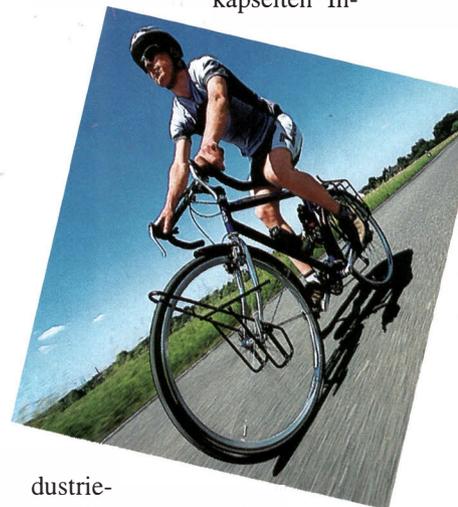
Unerfreuliche Montagemängel finden sich beim Worldrider

Demontage der Steuereinheit bringt Unerfreuliches ans Licht: Der Vorbau-Adapter sowie die Gewindeschalen des



Licht und Schatten: unelegante Befestigung der Hydraulikleitung per Drahtseil (ganz o.), darunter der Grund für den schrägen Gepäckträger. Am griffgünstigen Oberlenker finden sich sehr einfache Schalter (l.).

Steuersatzes wurden absolut fettfrei montiert. Gerade bei hartem Einsatz ohne Rücksicht auf schlechtes Wetter ist hier Korrosion mit allen Konsequenzen vorprogrammiert. Erfreulich dagegen ist die Wahl des Steuersatzes. Das mit gekapselten In-



dustrie- kugellagern bestückte Deore-XT-Lenklager wird einfach festgeschraubt und kräftig gekontert; die fummelige Einstellung kann man sich sparen.

Den stabilen Tubus-Gepäckträger könnte man ja auch waagrecht befestigen; dazu müsste man allerdings die Verbindungsröhrchen zwischen Rahmen und Träger ziemlich verbiegen, was wir uns aus Respekt vor fremdem Eigentum ersparen.

Keine Überraschungen bietet der sauber gefertigte und gut lackierte Alu-Rahmen des Barellia mit dem Gütesiegel »made in Germany«. Dank seines eher langen Radstandes (109 cm) läuft das »Worldrider« unbeirrbar geradeaus, die verchromte Unicrown-Stahlgabel lässt sich auch nicht durch heftige Bremsmanöver zum Flattern verleiten. Das lange Oberrohr und der eher flache Sitzrohrwinkel führen zu einer gestreckten Sitzposition, zumal, wenn der Lenker am Bremsgriff gefasst wird. Je nach Armlänge und individueller Vorliebe sollte hier vielleicht ein kürzerer und steilerer Vorbau montiert werden.

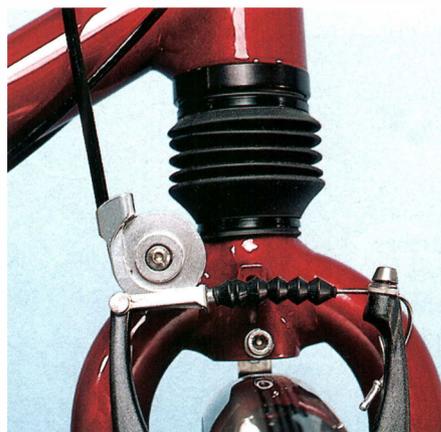


Cannondale »Silk Tour 800«

Mit 3.390 Mark ist der Randonneur der amerikanischen Edelschmiede nur wenig teurer als das Borellia. STI-Bremsschalthebel aus Shimanos Tiagra-Gruppe, gepaart mit Deore-XT-Schaltwerk und Tiagra-Umwerfer, ermöglichen einen sicheren und komfortablen Gangwechsel. Um den Seileinholweg der STI-Hebel den verwendeten V-Bremsen anzugleichen, ist eine Übersetzung zwischengeschaltet, die im Falle unseres Testrades jedoch falsch montiert wurde, so dass sie wirkungslos bleibt. Nach kurzem Umbau ist das Problem behoben: Nun liegen die Bremsbeläge schon bei geringem Hebelweg an der Felge an, die Verzögerungswirkung ist gut, wenn auch nicht überragend.

Die Tretkurbeln, wie Sattel, Felgen und Naben mit dem Logo der Cannondale-Hausmarke Coda versehen, sind auf ein eher einfaches Shimano-Innenlager montiert. Kettenblätter der Größen 52/42/30 ergeben zusammen mit dem 11-32-er Ritzelpaket einen riesigen Übersetzungsbereich,

Cannondales »Silk Tour« bietet einen Top-Rahmen mit sinnvoller Federung, die am Knopf über dem Vorbau blockiert werden kann (u.). Sauber verspachtelte Schweißnähte schaffen glatte Verbindungen der Rohre.



So nicht: Durch falsche Montage wird der Übersetzungsmechanismus, der Bremse und Hebel einander angleicht, zur simplen Umlenkrolle degradiert.

der sogar noch eine Untersetzung für steilste Anstiege auf Lager hat. Reiseradler mit etwas mehr Wadenschmalz können natürlich einen Shimano-Kranz mit kleinerem Umfang, dafür aber feinerer Abstufung nachrüsten.

Basis des Rades ist ein hochwertiger, sehr gut verarbeiteter Alu-Rahmen, der mit Cannondales HeadShok-Federung ausgestattet ist. 25 Millimeter Federweg sind für den Betrieb auf befestigten Straßen völlig ausreichend; die Federung spricht gerade sensibel genug an, um auch Kopfsteinpflaster die Schärfe zu nehmen. Schlaglöcher und ein bis zwei Zentimeter hohe Kanten kann man getrost über-

sehen. Dabei ist die Gabel ausgesprochen verwindungssteif und wackelfrei. Die 37 Millimeter breiten Reifen bieten zusätzlichen Komfort.

Erwartungsgemäß hoch ist die Fahrstabilität des Rahmens. Der mit 112 Zentimetern ziemlich lange Radstand führt zu gutem Geradeauslauf mit Abstrichen bei der Wendigkeit – Letzteres für Reiseräder eh nicht ausschlaggebend.

Die Sitzposition ist rennmäßig gestreckt, woran vor allem der 130 Millimeter messende Ahead-Vorbau schuld ist. Komfortbetontes Reisen ist mit diesem Rad nicht möglich; das »Silk Tour 800« wird wohl eher sportliche Kilometerfresser begeistern.

Guy-laine »Voyager«

Hinter dem Markennamen »Guy-laine« versteckt sich die Manufaktur Schubert und Schefzyk, die seit 1983 hochwertige Reiseräder fertigt. Das 4.990 Mark teure »Voyager« ist das Spitzen-Reiserad der Manufaktur. STI-Hebel, Kurbelsatz und Umwerfer stammen aus Shimanos Ultegra-Gruppe, Schaltwerk und Bremsen hingegen tragen das Deore-XT-Logo. Das Zusammenspiel der Teile funktioniert perfekt. Auch beim Guy-laine werden Bremse und Hebel per Umlenkrolle einander angepasst. Hier ist die Übersetzungsmechanik allerdings richtig montiert; die XT-



Bremsen packen die edlen Mavic-Keramikfelgen mit eisernem Griff. Die Gabel des Guylaine ist mit der ausgezeichneten Bremsleistung allerdings überfordert: Auch wenn man aus geringer Geschwindigkeit verzögert, fängt die Forke



merklich an zu flattern. Probeweise montierten wir ein Vorderrad mit gut eingefahrener Campagnolo-Felge. Die Verzögerung ist immer noch super, das Flattern verschwunden, woran man sieht, wie stark das Bremsverhalten von den »Reibpartnern«

Gleiches Konzept, völlig unterschiedliche Räder: Randonneure von Cannondale (l.) und Guylaine.

Felge und Bremsbelag abhängt.

Der Dreifachkurbelsatz mit 52, 42 und 30 Zähnen ist die richtige Wahl fürs Straßenrad. Wie beim Cannondale ist am Hinterrad eine 11-32-er MTB-Kassette montiert. Vorsicht ist bei den Shimano-Pedalen mit

Alu-Käfig geboten, die dem Fuß eine große Auflagefläche bieten: Mit älteren SPD-Schuhplatten kann man sich zwar bequem einklinken, der Ausstieg allerdings ist nahezu unmöglich. Die mitgelieferten Schuhplatten in der neuen Form also bitte unbedingt montieren!

Neben Tubus-Lowrider und Gepäckträger ist auch eine hochwertige Lichtanlage an Bord. Der SON-Nabendynamo wird über einen kleinen Schalter am Scheinwerfer aktiviert, hinten tut ein Toplight mit Standlicht seinen Dienst.

Hochwertige Komponenten an Bord des Guylaine

Der Stahlrahmen des Guylaine sieht neben den Alu-Boliden von Barellia und Cannondale ausgesprochen fragil aus, ist aber durchaus vergleichbar, was die Stabilität angeht. Das liegt unter anderem an den Hinterstreben, die am Sitzrohr vorbeiführen und ins Oberrohr münden, eine Maßnahme, die den Hinterbau deutlich versteift. Durch den im Vergleich zu den Konkurrenten eher knappen Radstand (105 cm) ist das Guylaine wendiger als diese, dazu tragen allerdings auch die schmalen 25er-Reifen bei, die ein viel direkteres Fahrgefühl vermitteln als die breiten Pneu der Konkurrenz. So kommt echtes Rennrad-Feeling auf.

Sehr angenehm ist die Sitzposition dieses Reiserades. Zum einen ist der Höhenunterschied zwischen Sattel und Lenker etwas geringer als bei den bereits besprochenen Rädern. Vor allem jedoch ist der 90-Millimeter-Vorbau eine gute Wahl, denn so sitzt man deutlich aufrechter als auf dem Cannondale und dem Barellia.

Lötsockel für den Träger sowie Nabendynamo und Lowrider schmücken das Guylaine. Die Hinterstreben landen stabilitätsfördernd im Oberrohr.



Nur Lob erntet das gut durchdachte Guylaine – der Preis dafür ist hoch.

**Wanderer
»Randonneur«**

Bei Reise-Renner Nummer vier ist der Name Programm, denn unter »Randonneur« versteht man nicht nur ein Tourenrad mit Rennlenker, sondern auch eine besondere Len-

pe, einen optisch ansprechenden Stronglight-Kurbelsatz sowie die auch am Borellia montierten Magura-Hydraulikbremsen. Bei Wanderer hat man das Problem, trotz der Hydraulik-Bremshebel vom Lenker aus zu schalten, auf die klassische Art mit gummium-

mantelten Lenkerend-Schalthebeln geöst. Auch diese Methode kann nicht ganz überzeugen, muss man doch, um zum Schalthebel zu gelangen, den Lenker für einen Moment loslassen. Hat man den Schalter erreicht, gelingt der Gangwechsel hinten ohne Probleme.

Der Echte: Die breiten Enden des Randonneur-Bügels machen wenig Sinn.



Der Kettenblattwechsel ist allerdings etwas gewöhnungsbedürftig, denn der linke Hebel ist nicht gerastert. Immerhin kann der Daytona-Umwerfer bei starkem Kettenschräglauf feinjustiert werden.

Erfreulich ist die am Wanderer montierte Übersetzung. Die Neunfach-Kassette von 13 bis 28 Zähnen ist eng gestuft, vorne drehen sich Kettenblätter mit 50, 38 und 28 Zähnen. Für steile Anstiege hat man also eine 1:1-Übersetzung an Bord; mit 50:13 dagegen kann man auch bei Tempo 50 noch mitreiten.

Die Hydraulik-Bremsen bieten auch am Wanderer ein Optimum an Bremskraft und Dosierbarkeit. Spezielle Anlötlöteile am Oberrohr lassen eine unauffällige Verlegung der Bremsleitung zu.

Keine Ausrutscher gibt es bei der restlichen Ausstattung. Der superstabile Tubus-Träger, eine formschöne Kalloy-Stütze sowie ein langlebiger Steuersatz mit Nadellagern zeugen von hoher Qualität auch im Detail. Für den Wanderer-typischen Nostalgie-Touch sorgen Nirosta-Schutzbleche sowie die stählerne Luftpumpe. Der Nordlicht-Seitenläufer dreht sich eher rau, gegen Aufpreis gibt es Schmid's Original Nabendynamo. Besonders fein ist der Scheinwerfer: Man nehme eine Lumotec-Halogenlampe, lasse ein Alu-Gehäuse dafür fertigen, und schon hat man einen hübschen Nostalgie-

kerform: Der schon erwähnte »Gran Fondo« von Modolo ist beim Wanderer an den Enden deutlich breiter als am Oberlenker. Ob diese Lenkerform Sinn macht, scheint uns eher fraglich. Der breite Unterlenker ist ergonomisch ungünstig, auch die Schalthebel erreicht man nicht leichter als bei einem normalen Rennlenker.

Genau 3.000 Mark sind bei Anschaffung eines »Randonneur« fällig – mit Abstand der günstigste Preis im Testfeld. Dafür erhält man Schaltwerk und Naben aus Campagnolos »Veloce«-Grup-

Günstiger Preis und durchdachte Ausstattung beim Wanderer, so die dezente Dynamo-Befestigung ...



... und der robuste, sauber schaltende Campagnolo-Gangwechsler.



Den Alleskönner voll im Griff

Eigentlich findet man den Rennlenker nur noch an reinrassigen Sportgeräten, Reiseräder sind fast immer mit MTB- oder Trekkinglenkern ausgestattet. Die Angst vor dem ungewohnten Rennbügel sitzt tief: Oft muss »Einsteigern« erst mal erklärt werden, dass man nicht permanent ganz unten anfassen muss, sondern die Hände bequem auf dem Oberlenker oder auf den Bremsgriffen ablegen kann. Moderne Rennbremsen bzw. an die Rennbremsgriffe angepasste V-Brakes sind so bissig, dass man sie auch aus dieser Position bestens bedienen kann.

Rennlenker bieten Vorteile, mit denen auch ein Mod-

Neulinge nähern sich dem Rennlenker eher vorsichtig. Die Skepsis ist unbegründet, der Bügel bringt's!

lo »Yuma« nicht aufwarten kann. Die für die Handgelenke ergonomisch günstigste Position, in der die Handflächen quasi senkrecht stehen, erreicht man am besten, wenn man den Rennbügel oben an den Griffen packt. Da der Lenker in etwa so breit sein sollte wie die Schultern des Fahrers, stehen die Arme statisch günstig »unter« dem Oberkörper. Bei breiten Trekking- oder MTB-Lenkern werden den Armen durch die Spreizung zusätzli-

che Haltekräfte abverlangt.

Bei Gegenwind ist es ratsam, sich auf dem Rad möglichst klein zu machen; bergab sollte man den Körperschwerpunkt absenken, wodurch die Maschine stabiler läuft und sich sicherer lenken lässt. In beiden Fällen kann man beim Rennbügel am Unterlenker greifen, der je nach Form rund 15 Zentimeter unter dem Oberlenker liegt. Auch diese Möglichkeit bietet kein anderes Steuer-

Viele Radler trauen sich nicht so recht an den Rennlenker heran, weil ihnen die Sitzposition zu gestreckt erscheint. Einige unserer Test-Randonneurs bestätigen dieses Vorurteil, dabei geht es natürlich auch anders. Ein kürzerer, leicht nach oben ansteigender Vorbau kann eine deutlich aufrechtere Haltung bewirken, trotzdem werden die Vorteile des Rennlenkers noch wirksam.



Die drei Grundpositionen des Rennlenkers lassen viele Variationen zu.

Scheinwerfer mit zeitgemäßer Halogen-Leuchtkraft. Auf das von der »Frankfurter Allgemeinen Zeitung« etwas despektierlich »Chrom-Ei« getaufte Teil ist man bei Wanderer durchaus stolz, schließlich steht es für die Firmenphilosophie, auch im Detail gelungene Lösungen zu präsentieren.

Gelungen ist auch der gemuffte, pulverbeschichtete

Pulverbeschichtung und guter Geradeauslauf beim Wanderer

Stahlrahmen des Wanderer, den die Firma bei Fort in Tschechien fertigen lässt. Senkrechte Ausfall-Enden erleichtern den Einbau des Hinterrades, am Steuerrohr befinden sich Widerlager für die Schaltzughüllen, die mit einem Gewinde für die Zugstellschraube überraschen.

Mit einem Radstand von 110 Zentimetern ist der »Randonneur« ganz auf Geradeauslauf getrimmt. Steifigkeitsre-

	Barellia: Worldrider	Cannondale: Silk Tour 800	Guyline: Voyager	Wanderer: Randonneur
Rahmen	Aluminium 7005	CAAD 2 Silk Tour Aluminium	CrMo-Stahlrohr	CrMo-Stahlrohr
Rahmenhöhe	52, 55, 58, 61 cm	44, 48, 54, 60 cm	52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68 cm	k. A.
Gewicht	14,5 kg	13,3 kg	13 kg	15,2 kg
Schaltwerk	Deore XT, 9-fach	Deore XT, 9-fach	Deore XT, 9-fach	Campa. Veloce, 9-fach
Umwirfer	Deore XT	Shimano Tiagra	Shimano Ultegra	Campa. Daytona
Schalthebel	Daumenschalter	Tiagra STI	Ultegra STI	Campa. Lenkerend-Schalter
Bremsen	Magura Hydraulik	V-Brake	Deore XT	Magura Hydraulik
Kurbelsatz	Deore XT	Coda	Ultegra	Stronglight
Naben	Deore XT	Coda	v. SON-Nabendynamo, h. Shimano Parallax	Campa. Verloce
Felgen	Alesa X-Plorer	Coda	Mavic Open SUP ceramic	Alesa Endeavour
Reifen	Schwalbe Marathon	Continental Top-Touring 2000	Panaracer Tour Guard	Nokian Ultra-Tour
	32 x 622	37 x 622	600 x 25 C	32 x 622
Preis	3.333 Mark	3.390 Mark	4.990 Mark	3.000 Mark
Besonderheiten	Sitting Bull-Federstütze, keine Lichtanlage, 2 Flaschenhalter	HeadShok Frontfederung, keine Lichtanlage	SON-Nabendynamo, 3 Flaschenhalter, Trinkflaschen	verchromte Pumpe

korde kann das Wanderer-Rad zwar nicht brechen, die Stabilität des Rahmens ist allerdings völlig ausreichend.

Die großen Unterschiede zwischen unseren vier Reise-Rennern machen deutlich, wie wenig sich die Hersteller an einem festgelegten Leitbild orientieren können – anders als beim Trekkingrad, wo ein bestimmtes Konzept mit geringen Abweichungen von etlichen Firmen angeboten wird. Beim Randonneur kocht jeder sein eigenes Süppchen und das mit mehr oder weniger Erfolg: So sind die sehr gestreckten Sitzpositionen bei Cannondale und Brügelmann unserer Meinung nach ebenso praxisfremd wie das MTB-Getriebe letzteren Rades. Gerade die Sitzhaltung und die Übersetzung zeichnen das Reise-Rennrad aus, und nur das Wanderer erfüllt beide Ansprüche, von den auseinandergezogenen Lenkerenden einmal abgesehen. Gylaines »Voyager« könnte,



Räder mit Charakter: Reiserenner besitzen ein überdurchschnittliches Maß an Individualität.

mit einem enger gestuften Zahnkranz versehen, dem Ideal der Gattung »Randonneur« nahe kommen, ist es doch das einzige Rad im Test, das sich fährt wie ein Rennrad. Der extrem hohe Preis lässt sich jedoch auch durch die gu-

te Ausstattung nicht rechtfertigen. Beim fast 2.000 Mark billigeren Wanderer hingegen stimmt die Preis-Leistungs-Relation; weder in der Ausstattung noch bezüglich der Verarbeitung leisten sich die Meckenheimer einen Ausrut-

scher. Unser Testsieger steht also fest, und wir können nur hoffen, dass der Randonneur doch noch aus seinem Nischen-dasein herauskommt – wobei hier natürlich nicht nur das Wanderer-Rad gemeint ist.

Caspar Gebel

	Barellia: Worldrider	Cannondale: Silk Tour 800	Gylaine: Voyager	Wanderer Randonneur
Fahrverhalten				
Lenkverhalten	8	8	10	8
Laufruhe	9	9	8	9
Fahrkomfort				
Sitzposition	gestreckt	gestreckt	gemäßigt	gemäßigt
Lenkerform u. Griffe	9	8	9	7
Federung	7	8	-	-
Einstellmöglichkeiten	8	6	8	8
Schaltgriffe	7	9	10	8
Komponenten				
Materialqualität	9	8	10	8
Funktion der Schaltung	7	9	10	8
Funktion der Bremsen	10	7	10	10
Verarbeitung				
Montage	7	7	10	10
Rahmen	9	9	10	9
Lackierung	8	9	9	9
Einsatzzweck				
Touren	gut	gut	sehr gut	sehr gut
Stadt	ausreichend	ausreichend	befriedigend	gut
Adressen				
	Brügelmann Fahrrad GmbH Oberliederbacher Weg 42 65842 Sulzbach	Cannondale Europe BV Hanzepoort 27 NL-7570 AC Oldenzaal	Schubert & Schefzyk KG Beunestr. 14 64823 Groß-Umstadt/ Semd	Recker & Co. GmbH Am Wiesenpfad 21 53340 Meckenheim