

GUYLAINE

Reiseräder und Mountainbikes



Fahrradmanufaktur
Lieke & Schefzyk

Magdeburger Str. 12
6105 Ober-Ramstadt
Telefon 0 61 54-5 24 66



Liebe Fahrradfreundin, lieber Fahrradfreund;

wir sind eine junge Fahrradmanufaktur, die sich auf die Herstellung von Reiserädern und Reise-ATBs spezialisiert hat und hierfür ausgelegte Rahmen selbst fertigt. Im Gegensatz zu vielen anderen Herstellern bieten wir Ihnen nicht einige komplette Fahrradmodelle "von der Stange" an. Bei uns können Sie sich Ihr individuelles Reiserad oder All-Terrain-Bike ganz nach Ihren persönlichen Wünschen zusammenstellen: angefangen von mehreren Rahmenmodellen können Sie auch bei den übrigen Komponenten wie Tretlager, Schaltung, Bremsen, Naben, Felgen usw. zwischen verschiedenen Modellen wählen. Natürlich werden auch die Abmessungen des Rades genau Ihren Körpermaßen angepaßt. Nur ein solches "maßgeschneidertes" Rad gewährleistet dauerhaft Freude und auch auf langen Strecken beschwerdefreies Fahren.

Unsere Reiseräder und All-Terrain-Bikes sind für Radler konzipiert, die regelmäßig - auch bei schlechtem Wetter - längere Strecken zurücklegen und/oder Radtouren mit viel Gepäck unternehmen. Die von uns selbst hergestellten Rahmen und die übrigen Komponenten unseres Angebots sind speziell auf diese extremen Belastungen abgestimmt. Hier kurz die wichtigsten Merkmale:

- » hochwertiger Rahmen, aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren mit Silberlot handgelötet, versehen mit allen erforderlichen Anlötteilen, mit Epoxidharz-Pulverbeschichtung; extrem schlagfest; 5 bzw. 10 Jahre Garantie auf Rahmen und Gabel;
- » stabile Laufräder mit Edelstahlspeichen - wahlweise dreifach oder vierfach gekreuzt, spezielle Garantie gegen Speichenbrüche;
- » präzise Lager, die für leichten Lauf und geringe Reibungsverluste sorgen;
- » Kettenschaltung mit 12 bis 21 Gängen, großer wählbarer Übersetzungsbereich, damit auch die steilsten Strecken im Sattel bewältigt werden können;
- » hochwertige Felgenbremsen (Cantilever- oder U-Brake), die auch bei Nässe auf steilen Paßstraßen für sichere Verzögerung sorgen;
- » Qualitätssattel mit Wildleder- oder Kernlederdecke, um auch lange Strecken beschwerdefrei zurücklegen zu können;
- » stabile Gepäckträger für vorn und hinten, um problemlos viel Gepäck oder den Nachwuchs transportieren zu können;
- » Lichtanlage mit Walzendynamo und Halogenscheinwerfer, wahlweise ergänzt durch eine NiCd-Akkuanlage für Standlicht;
- » geringes Gewicht von nur 12,8 kg (kursivgedruckte Standardversion bei Rahmenhöhe 60 cm).

Wie schon bei unseren früheren Prospekten haben wir auch diesmal wieder die Komponenten aufgeführt, aus denen Sie sich Ihr Reiserad individuell zusammenstellen können. Diese Komponenten sind in der Regel ab Lager lieferbar. Auf Wunsch montieren wir selbstverständlich auch andere als die aufgelisteten Komponenten. Bitte haben Sie jedoch Verständnis dafür, daß wir nicht alle Sonderwünsche erfüllen können, insbesondere wenn ihre Realisierung mit einer nicht vertretbaren Qualitätsminderung des Rades verbunden wäre, oder wenn die gewünschten Ausstattungsteile aus technischen Gründen nicht montiert werden können. Bedenken Sie bitte auch, daß Einzelstücke im Gegensatz zu Artikeln aus unserem Standardprogramm im allgemeinen über Zwischenhändler beschafft werden müssen und daher im Preis nicht so günstig liegen können.

Wir haben uns bemüht, in diesem Prospekt neben einer ausführlichen Beschreibung aller Komponenten unseres Standardprogramms auch Entscheidungshilfen zu geben, für welchen Einsatzzweck die verschiedenen Komponenten besser geeignet sind. Darüberhinaus sind wir selbstverständlich gern bereit, Sie bei weitergehenden Fragen oder ganz speziellen Anforderungen persönlich oder telefonisch zu beraten.

Ihre Bestellung nehmen wir gern schriftlich oder telefonisch entgegen. Dazu benötigen wir von Ihnen folgende Angaben:

- (a) die gewünschte Zusammenstellung der Komponenten, eventuelle Sonderwünsche und Zusatzausstattung;
- (b) die gewünschte Rahmenhöhe, Vorbaulänge, Lenkerbreite, Fußhakenlänge, Zähnezahl der vorderen Kettenblätter und der hinteren Ritzel;
falls Ihnen die passenden Maße nicht bekannt sind, geben Sie uns bitte Ihre Körpergröße, Schrittlänge (d.h. Innenlänge der Beine vom Boden aus gemessen), Unterarmlänge (Ellbogen bis Fingerspitzen), Schulterbreite und Schuhgröße an;
- (c) die gewünschten Farben von Rahmen, Schutzblechen, Lenkerband und Fußriemen;
- (d) ob das Rad komplett montiert oder zur Selbstmontage geliefert werden soll;
- (e) ob Sie das Rad selbst abholen oder zugesandt bekommen möchten.

Selbstverständlich können Sie sich auch eingehend persönlich beraten lassen und einige komplett montierte Räder und die verschiedenen zur Auswahl stehenden Komponenten in unserer Montagewerkstatt besichtigen. Wir bitten Sie, Ihren Besuch nach Möglichkeit

dienstags zwischen 16 und 18.30 Uhr
oder samstags zwischen 10 und 13 Uhr

einzurichten. Zu anderen als diesen Zeiten bitte nur nach vorheriger telefonischer Terminabsprache.

Preisgestaltung:

Der Grundpreis für ein Reiserad, zusammengestellt
aus den *kursiv gedruckten Komponenten*,
beträgt komplett montiert 1590,- DM

bei Selbstmontage
(Rahmen montagefertig vorbereitet, Steuersatz
und Tretlager von uns montiert und eingestellt,
Laufräder nicht eingespeicht!) 1450,- DM

bei Selbstmontage (wie oben, jedoch Laufräder
eingespeicht und zentriert) 1500,- DM

*Luftpumpe, Klingel, Flaschenhalter und Flasche(n), Flick-
zeug, Werkzeug, Speichenreflektoren und Lackstift* sind in
diesem Preis enthalten.

Bei der Wahl anderer als der *kursiv gedruckten Komponenten*
wird der angegebene Mehr- oder Minderpreis berechnet.

Die Anpassung der Ausstattung an den jeweiligen Stand der
Technik bleibt vorbehalten, die Abbildungen in diesem Pro-
spekt sind nicht verbindlich. Die angegebenen Gewichte sind
selbst gemessen oder beruhen auf Herstellerangaben, eine
Gewähr für Ihre Richtigkeit wird nicht übernommen.

Gegenüber unserer letzten Liste hat sich der Grundpreis un-
serer Räder nicht verändert, die Aufpreise einiger Kompo-
nenten wurden geringfügig korrigiert, oftmals auch nach
unten.

Natürlich liefern wir Ihnen auch Zubehör und Ersatzteile
für Ihr Reiserad; Preise auf Anfrage.

**Die angegebenen Preise sind gültig ab dem 15. Oktober 1989. Mit
Veröffentlichung dieser Preisliste verlieren alle vorhergehenden ihre
Gültigkeit.**

Unser nächster Prospekt erscheint voraussichtlich zum Sai-
sonbeginn im März 1990.

Kleine Fahrradkunde (Teil 1): Der Rahmen

Natürlich ist der Rahmen das wichtigste Einzelteil eines Fahrrads und verdient daher bei der Anschaffung größte Aufmerksamkeit.

Bei der Auswahl eines Rahmens für ein Reiserad werden andere Kriterien die Hauptrolle spielen als z.B. beim Rennrad.

Der Rahmen muß nicht nur dem harten täglichen Einsatz gewachsen sein, sondern auch bei Fahrten mit viel (manchmal auch ungünstig verteiltem) Gepäck auf schlechten Wegstrecken ein stabiles Fahrverhalten gewährleisten und darf bei größeren Geschwindigkeiten nicht das gefürchtete Flattern zeigen. Deshalb sollten die für Reiserahmen verwendeten Rohre einen größeren Querschnitt (größere Wandstärke und/oder Durchmesser) aufweisen. Insbesondere sollten Vorder- und Hinterradgabel verstärkt ausgeführt werden. Andererseits jedoch macht jede Erhöhung der Rohrquerschnitte den Rahmen nicht nur schwerer, sondern vertikal härter, d.h. Fahrbahnstöße werden nicht so gut abgefedert.

Im Vergleich zum Rennrahmen wird der Rahmen für ein Reiserad einen flacheren Sitzrohrwinkel aufweisen, um eine bequemere Sitzposition bei längeren Strecken zu ermöglichen. Der Radstand wird im allgemeinen länger gewählt, nicht nur, damit wichtige Anbauteile wie Schutzbleche und Walzendynamo noch Platz finden, sondern auch damit der Fahrer beim Treten nicht mit dem vorderen Schutzblech oder den hinteren Packtaschen kollidiert. Andererseits sollte der Radstand auch nicht zu groß sein, da mit Verlängerung des Rahmens (insbesondere des Hauptrahmens) auch seine Stabilität abnimmt. Für den Geradeauslauf des Fahrrads hat der Radstand nämlich nur eine untergeordnete Bedeutung, viel entscheidender hierfür ist neben dem Steuerkopfwinkel der sogenannte Nachlauf (er ergibt sich aus Steuerkopfwinkel und Gabelkrümmung): je größer der Nachlauf, desto stabiler der Geradeauslauf (d.h. umso besser läßt sich das Rad freihändig fahren), desto mehr Lenkkraft muß aber aufgewendet werden, um das Rad in Kurven zu "zwingen". Größerer Nachlauf verstärkt auch die Flatterneigung bei höheren Geschwindigkeiten. Im Vergleich zum Rennrad, mit dem schnelle Kurven gefahren werden und im engen Pulk manövriert werden muß, wird im allgemeinen beim Reiserad ein größerer Nachlauf in Kombination mit einem flacheren Steuerkopfwinkel gewählt. Es wird so nicht nur ein besserer Geradeauslauf erreicht, es kann auch eine stärker gekrümmte Gabel verwendet werden, was deutlich den Fahrkomfort erhöht.

Immer öfter stellt sich die Frage, ob für ein Reiserad ein Rahmen "klassischer" Art oder ein Mountainbike-Rahmen (ATB-Rahmen) vorzuziehen ist.

In der Geometrie weist der ATB-Rahmen neben einem etwas flacheren Steuerkopf- und Sitzrohrwinkel einen größeren Nachlauf auf. Das Tretlager ist höher gelegt, um im Gelände nicht so leicht aufzusetzen. Die Rahmenhöhe wird daher beim ATB-Rahmen ca. 5 cm niedriger gewählt als beim klassischen Reiserad. Die Verwendung

(komplett montiert) bzw. DM 1450,- (Selbstmontage)

von Rohren mit größerem Durchmesser macht den ATB-Rahmen noch stabiler, aber auch härter als den klassischen Reiseradrahmen. Ein weiterer ins Auge fallender Unterschied besteht in den nach außen gebogenen Gabelscheiden und Kettenstreben. Dadurch können breitere und stärker profilierte Reifen verwendet werden. Dies macht den ATB-Rahmen für das Gelände besser geeignet, wirkt sich aber im Einsatz auf alltäglichen Straßen negativ aus, da das Fahrrad umso schwerer rollt, je breiter die Reifen und je ausgeprägter das Profil ist.

Welcher Rahmentyp für ein Reiserad besser geeignet ist, hängt sehr von dem geplanten Einsatz und nicht zuletzt vom persönlichen Geschmack ab. Wir meinen, daß der Radler, der zumeist hierzulande unterwegs ist (z.B. täglich mit dem Rad zur Arbeit fährt usw.) und nur gelegentlich eine größere Radreise machen kann, mit einem "klassischen" Reiserad besser bedient ist, da dieses Rad eine ergonomischere Sitzposition ermöglicht. Auch wer häufig abseits asphaltierter oder betonierter Wege fährt, kann dies in der Regel mit einem solchen Rad bewerkstelligen, allerdings sollten dann nicht die schmalsten Reifen montiert sein. Für eine Tour auf zumeist schlechten Wegstrecken (Schotter, Sand ...) spricht jedoch bestimmt einiges für die Wahl eines ATB-Rahmens.

Durch unser Prinzip der individuellen Zusammenstellung der Komponenten ist es möglich, vom klassischen Reiserad (mit Rennlenker) bis zum typischen ATB (mit 26-Zoll-Laufrädern und ATB-Lenker) auch beliebige Mischformen zu realisieren: z.B. Reiserad-Rahmen mit ATB-Lenker und Daumenschalthebeln, ATB-Rahmen mit 28-Zoll-Laufrädern usw.

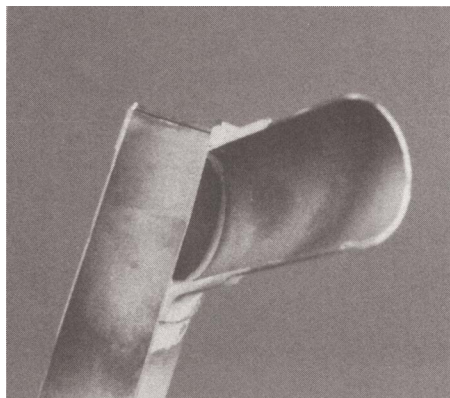
Noch einige Bemerkungen zum Rahmenbau:

Wesentlich für die Stabilität und Belastbarkeit eines Rahmens ist neben den verwendeten Materialien wie Rahmenrohre und Muffen insbesondere auch die Qualität der Verarbeitung. Unsere Rahmen werden ausschließlich aus hochlegierten Chrom-Molybdän-Stahlrohren gefertigt. Diese erfordern besondere Sorgfalt beim Löten, da sie ihre hohe Festigkeit verlieren, wenn sie über eine kritische Temperatur (ca. 700 bis 750 °C) erhitzt werden. Um eine derartige Überhitzung zu vermeiden, wie sie bei der Verwendung von Messinglot (Schmelztemperatur ca 900°C) auftreten würde, muß mit einem niedrigschmelzenden Lot mit hohem Silberanteil (bis 56%) gearbeitet werden.

Wichtig ist, daß auch bei einer Rohrverbindung mit Muffen die Rohrenden (wie bei der muffenlosen Verlötung) sorgfältig auf Gehrung gefräst werden, damit auch zwischen den Rohren eine direkte Lötverbindung entsteht, und nicht ausschließlich die Muffe zum tragenden Teil wird.

Nicht zuletzt sollte auf die Qualität der Ausfallenden geachtet werden. Geschmiedete Ausfallenden, versehen mit Gewindeösen zur Gepäckträger- und Schutzblechmontage, sind Standard. Horizontale Ausfallenden sollten zum leichteren Radeinbau eine Einstellschraube für die Positionierung der Achse haben.

Senkrechte Ausfallenden sind für Reiseräder nur bedingt zu empfehlen. Ihr Vorteil liegt darin, daß das Hinterrad auch bei sehr kräftigem Antritt nicht auf der Zahnkranzseite nach vorn gezogen werden kann; dem steht jedoch der Nachteil gegenüber, daß das Rad nicht mehr justiert werden kann. Ist der Hinterbau des Rahmens (z.B. durch Sturz) verzogen, oder weist das hintere Laufrad (z.B. durch einen Speichenbruch) einen "Achter" auf, so daß der Reifen an einer Kettenstrebe scheuert, kann bei waagerechten Ausfallenden das Hinterrad meist noch so justiert werden, daß man zunächst weiterfahren kann.



Deutlich zu sehen: Das Steuerkopfrrohr und das auf Gehrung gefräste Oberrohr sind direkt miteinander verlötet

Nicht nur aus ästhetischen Gründen sollten für möglichst alle Anbaukomponenten Anlötteile am Rahmen angebracht sein, denn nur ein ordentlich befestigter Gepäckträger verhindert zum Beispiel, daß das Fahrrad durch schwankendes Gepäck ins Schlingern gerät. Die Anlötteile sollten stabil und mit großen Lötflächen ausgeführt sein. Dies ist insbesondere wichtig bei den Sockeln für die Cantileverbremsten, da durch die extremen Bremskräfte, die bei steilen Abfahrten mit viel Gepäck erforderlich sind, die Lötstellen außerordentlichen Belastungen ausgesetzt sind.

Im Gegensatz zu einigen anderen Herstellern lehnen wir eine (teilweise) Verchromung unserer Rahmen aus verschiedenen Gründen ab. Stattdessen werden unsere Rahmen mit einer Epoxidharz Pulverbeschichtung versehen, die sich als äußerst widerstandsfähig gegen Beschädigungen durch Steinschlag und ähnliches erwiesen hat.

Rahmen-Auswahl:

(a) GUYLAINE Modell RS

Material: alle 11 Rohre aus COLUMBUS CROMOR Rohr (CrMo-Stahl, konifiziert), Muffen BOCAMA Competition 83, Tretlagergehäuse BOCAMA Professionnelle, hochfester Mikrofusions-Gabelkopf aus CrMo-Stahl mit langen Spitzen, geschmiedete Ausfallenden mit Ösen für Schutzblech- und Gepäckträgerbefestigung

Anlötteile: Sockel für Cantileverbremsen an Vordergabel und Sattelstreben nach vorne zeigend, so keine Kollision der Packtaschen mit den Cantileverbremsen mehr möglich, Sockel an Vordergabel massiv, an Sattelstreben angelöteter Bügel als Gegenhalter für hinteren Bremszug, Bremszugführungen schräg rechts unter Oberrohr, eingeschnittenes Gewinde in Gabelkopf für Schutzblech- und Scheinwerferbefestigung; Flaschenhalterösen auf Unterrohr, Schalthebelsockel an Unterrohr, mit Teflon ausgekleidete Schaltzugführungen unter Tretlagergehäuse, Schaltzugstop an rechter Kettenstrebe, dritter Sockel für Dynamo-Fernbedienung am Unterrohr, Zugführung für Dynamo-Fernbedienung unter Tretlager-Gehäuse, Anlötteil unter den Kettenstreben zur Befestigung des UNION- Walzendynamos, Kettenhalter an rechter Sattelstrebe, Ösen an Sattelstreben zur 4-Punkt Befestigung Gepäckträger (passend für BLACKBURN SS-Träger), Ösen in Vordergabel zur Befestigung Low-Rider (passend für BLACKBURN Custom Low-Rider), Lichtkabel im Rahmen verlegt;

Geometrie: Geometrie passend für 28"-Laufräder mit einer Bereifung bis 35 mm, langer Hinterbau (440 mm) mit genügend Platz für Schutzblech und Walzendynamo; langer Radstand: 104 cm bei 58 cm Rahmenhöhe (keine Berührung der Fußhaken mit vorderem Schutzblech), starke Gabelkrümmung (50 bis 55 mm) für besseren Fahrkomfort, Lenkgeometrie ausgelegt für guten Geradeauslauf (genaue Rahmengeometrie siehe Tabelle im Anhang auf Seite 46);

Verarbeitung: Rahmen wird sorgfältig von Hand mit cadmiumfreien Silberlot mit 56% Silbergehalt spannungsfrei gelötet, Löttemperatur 650°; Rahmenrohre an den Verbindungsstellen exakt ausgekehlt, Sattelstreben, beide Stege im Hinterbau,

Gegenhalterbügel und Bremssockel genau angefräst, um eine große, paßgenaue Lötfläche zu erhalten; Rahmenoberfläche wird nach Strahlen mit Glasperlen im Tauchbad phosphatiert (außen und innen!) und mit Epoxidharz pulverbeschichtet: extrem beständig und schlagfest; Edelstahlschutz auf rechter Kettenstrebe; Farbe: rubinrot (RAL 3003) oder anthrazit (RAL 7021) Rahmenhöhe: 50, 52, 54, 56, 58, 60 und 62 cm Gewicht: ca. 3000 g. (bei 58 cm Rahmenhöhe) Garantie: 5 Jahre auf Rahmen- und Gabelbrüche, die nicht durch äußere Gewalteinwirkung entstehen

(b) GUYLAINE Modell WL

Material: alle 11 Rohre aus COLUMBUS SP Rohr (CrMo-"Cyclex"-Stahl mit 1030 N/mm² Zugfestigkeit, nahtlos gezogen, konifiziert): höhere Wandstärke der Hauptrahmenrohre, Vordergabel und Hinterbau für Gepäckbelastung verstärkt, - das Rohr für Reiserahmen schlechthin - , Verwendung von hochfesten Mikro-fusions-Muffen und -Tretlagergehäuse; ab 64 cm Rahmenhöhe aus COLUMBUS SPX Rohr mit zusätzlichen spiralförmigen Verstärkungen (auf beiden Seiten des Unterrohrs, am unteren Ende des Sattelrohrs und den vorderen Enden der Kettenstreben); Anlötteile: wie Modell RS, zusätzlich Anlötösen für zweiten Flaschenhalter unterm Unterrohr, doppelte Gewindeösen an hinteren und vorderen Ausfallenden zur getrennten Befestigung von Gepäckträger und Schutzblechen, alle vier Cantileversockel massiv, Anlötsockel für hinteren Gepäckträger mit großer gefräster Lötfläche, Rahmenrohre bei allen Bohrungen, eingelöteten Hülsen u.ä. durch Beilagen verstärkt Verarbeitung und Geometrie: Wie Modell RS Farbe: rubinrot (RAL 3003) oder anthrazit (RAL 7021) Rahmenhöhe: 50, 52, 54, 56,
58, 60 und 62 cm + 190,- DM
64, 66 und 68 cm + 240,- DM
(70 und 72 cm als Sonderanfertigung) Garantie: 10 Jahre Gewicht: ca. 3050 g. (bei 58 cm Rahmenhöhe)

(komplett montiert) bzw. DM 1450,- (Selbstmontage)

(c) GUYLAINE Modell AT (lieferbar ab Januar 1990)

Ausführung: All-Terrain-Bike, besonders geeignet für die Ausstattung als Reise-ATB

Material: alle 11 Rohre aus COLUMBUS OR Rohr (aus neu entwickelter Stahllegierung "Nivacrom" höchster Festigkeit [1280 N/mm^2 Zugfestigkeit], nahtlos gezogen, konifiziert); Unicrown-Gabel mit Mikrofusions-Gabelkopf; Mikrofusions-Muffen und -Tretlagergehäuse, senkrechte Ausfallenden mit je zwei Gewindeösen.

Geometrie: passend für wahlweise 26"- oder 28"-Lauf-
räder mit einer Bereifung bis 55 mm, Einbaumaß für HR-
Achse wahlweise 126 mm oder 130 mm, Sitzrohrwinkel
72°, Steuerkopfwinkel 71°, höhergelegtes Tretlager-
gehäuse (ca. 30 cm bei 26"-Lauf-
rädern), langer Hinterbau (450 mm), Radstand ca. 108 cm;

Anlötteile: Wie Modell WL, jedoch wahlweise mit Kabel-
stops oder Schaltsockeln, wahlweise Anlötsockel für
Cantileverbremse an den Sattelstreben vorn oder für U-
Brake unter den Kettenstreben (wahlweise für 26"- oder
28"-Lauf-
räder passend) **ohne Aufpreis(!)**

Verarbeitung: Wie Modell WL

Farbe: rubinrot (RAL 3003) oder
anthrazit (RAL 7021)

Lieferzeit: Wegen der diversen Wahlmöglichkeiten wer-
den die Rahmen nicht auf Lager gehalten, sondern erst
jeweils nach Auftragseingang gefertigt, die Lieferzeit
beträgt daher ca. 6 Wochen

Rahmenhöhe: 47, 52, 57 und 62 cm

+ 340,- DM

Garantie: 10 Jahre

Sonderanfertigungen:

Da wir die Rahmen GUYLAINE in eigener Produktion fertigen,
sind wir in der Lage, auf Sonderwünsche bezüglich Anlötteil-
en, Farbe usw. einzugehen. Die am häufigsten vorkommenden
Sonderwünsche sind nachfolgend aufgeführt; beachten Sie
bitte, daß wir für **jeden Rahmen, der eine Sonderbehandlung
erfordert, einen Grundbetrag von 50,00 DM** berechnen, dazu den
Aufpreis für die Sonderausstattung:

Einfache Anlötteile (z.B. Paar Kabelstops statt
Schaltsockeln, Pumpennippel, Paar Ösen f. weiteren
Flaschenhalter)

+ 10,- DM

Reiserad in Standardausstattung (kursiv gedruckt): DM 1590,-

| | |
|--|--------------------------|
| Halter für Seitendynamo an Sattelstrebe | + 20,- DM ¹⁾ |
| Halter für Ersatzspeichen auf rechter Kettenstrebe | + 30,- DM |
| Verlängerter Gabelschaft (bei Rahmen WL: 25 mm ohne Sonderanfertigungs-Grundpreis) | + 20,- DM |
| Schwenkbügelschloß BASTA-Click (incl. Schloß) | + 40,- DM |
| Anlötsockel f. Magura Hydrostop-Bremse (pro Sockelpaar) | + 25,- DM |
| Sockelpaar für U-Brake an Sattelstrebe (Rahmen RS und WL) erst ab RH 58 cm möglich | + 15,- DM |
| Ausführung als "Damenrahmen" mit herabgezogenem Oberrohr (nur bis Rahmenhöhe 54 cm möglich) | + 40,- DM |
| senkrechte Ausfallenden (bei Rahmen RS nicht möglich) | + 40,- DM |
| Rahmen WL in Sondergröße (70 oder 72 cm Rahmenhöhe) | + 50,- DM |
| Rahmen WL aus SPX-Rohr (für RH 62 cm und kleiner) | + 50,- DM |
| verstärktes Oberrohr ("oversized" mit 28,6 mm Durchm.) (nur bei Rahmen aus SPX-Rohr möglich) | + 100,- DM ²⁾ |
| Sonderfarbe | + 50,- DM ²⁾ |

Kleine Fahrradkunde (Teil 2): Der Steuersatz

Der Steuersatz ist ein Satz von 2 Lagern, die am oberen und unteren Ende des Steuerkopfrohrs dafür sorgen, daß Sie leicht lenken (d.h. die Gabel leicht drehen) können. Meist wird diesen Lagern wenig Aufmerksamkeit geschenkt, obwohl sie, insbesondere wenn sie defekt sind, erheblichen Einfluß auf das Fahrverhalten in Kurven haben. Bei Steuersätzen für Rennräder, bei denen es auf jedes Gramm an-

¹⁾ **Bitte beachten:** Bei Montage eines Seitendynamos an den Sattelstreben müssen die Cantileverbrem sen nach hinten verlegt werden!

²⁾ Bei Sonderfarben kann leider kein Lackstift zum Ausbessern mitgeliefert werden!

(komplett montiert) bzw. DM 1450,- (Selbstmontage)

kommt, wird in der Regel auf eine Dichtung gänzlich verzichtet, beim Mountainbike hingegen, dem mitunter auch "Schlammschlachten" zugemutet werden, ist eine wirk-same Dichtung unabdingbar. Auch Steuersätze für Reiseräder sollten eine vernünf-tige Dichtung aufweisen, damit kein Wasser und Schmutz in die Lager eindringen und sie zerstören kann.

Bei der Art der Lager unterscheidet man zwei grundsätzlich verschiedene Typen. Die meisten Steuersätze haben Kugellager. Diese sind dafür ausgelegt, möglichst reibungsfrei Drehungen zu ermöglichen, was auch erwünscht ist. Eine Fahrradgabel wird aber nicht wirklich "gedreht", sondern immer nur um kleine Winkel ausgelenkt, überträgt aber andauernd (bei jeder Fahrbahnunebenheit) Schläge auf die Steuer-kopflager. Auch das beste Kugellager hält dies nicht ewig aus: vor allem wenn das Lager geringfügig Spiel hat, schlagen einzelne Kugeln Dellen in die gehärteten Laufbahnen, was sich als "Einrasten" des Lenkers in der Mittelstellung bemerkbar macht. Dieser Effekt wird durch den Einsatz von Walzenlagern deutlich vermindert. Diese haben nämlich statt der Kugeln kleine Walzen, wodurch die Auflagefläche vergrößert ist. Nachteilig bei Walzenlagern ist aber der größere Reibungswider-stand. Für beide Lagerarten gilt gleichermaßen, daß ein schlecht eingestelltes Lager bald zerstört ist.

Steuersatz-Auswahl:

(a) SHIMANO 105

*gedichtete Kugellager, Lagerschalen aus Stahl,
anthrazit-metallic lackiert,
Gewicht : 125 g*

(b) SHIMANO 600 Ultegra

+ 7,- DM

Kugellager, verbesserte Dichtung, silber eloxierte Leichtmetall-Lagerschalen mit polierten CrMo-Stahllaufflächen, Gabel-schaftskonus aus nichtrostendem Stahl, Gewicht: 100 g

(c) SHIMANO Deore XT

+ 9,- DM

vollverkapselter Steuersatz mit Kugellagern, schwarz beschichtet, untere Schale und Gabel-schaftskonus aus nichtrostendem Stahl, Gewicht: 115 g

(d) PRIMAX elegant

+ 5,- DM

silberner Alu-Steuersatz mit O-Ring-Dichtung, Walzenlager mit Stahllaufflächen auswechselbar, Gewicht: 102 g

(e) PRIMAX super

+ 18,- DM

leichter Steuersatz aus anthrazit anodisiertem Duraluminium, Labyrinth- und Gummiring-Dichtung, Walzenlager mit Stahllaufflächen auswechselbar, Gewicht: 90 g

Kleine Fahrradkunde (Teil 3): Antrieb und Schaltung

Die wohl am häufigsten gestellte Frage lautet (immer noch): brauche ich wirklich ein Dreifach-Kettenblatt, reichen mir nicht auch 12 Gänge? Für den normalen "Alltagseinsatz" kommt man sicherlich meist mit zwei Kettenblättern (und sorgfältig ausgewählten Zähnezahlen am hinteren Zahnkranz) aus. Bei einem Mountainbike, mit dem im Gelände auch steilste Anstiege bewältigt werden müssen, ist ein drittes Kettenblatt inzwischen Standard. Auch bei einem "echten" Reiserad, das immer mal wieder auf größeren Touren mit Gepäck eingesetzt wird, ist ein zusätzliches Kettenblatt für die Berggänge unumstritten notwendig. Schon kontroverser wird die Frage diskutiert, ob runde Kettenblätter oder unrunde (die je nach Hersteller etwas andere Formen und Namen haben) geeigneter sind. Die Grundsatzdiskussionen der Fachpresse der letzten Jahre kann man dahingehend zusammenfassen, daß die unrunden Kettenblätter für den mit etwas langsamerer Trittfrequenz tretenden "Gelegenheitsradler" (Verzeihung!) wohl hilfreich sind, für den schneller tretenden "Radprofi" jedoch keinen Vorteil gegenüber runden Kettenblättern bieten.

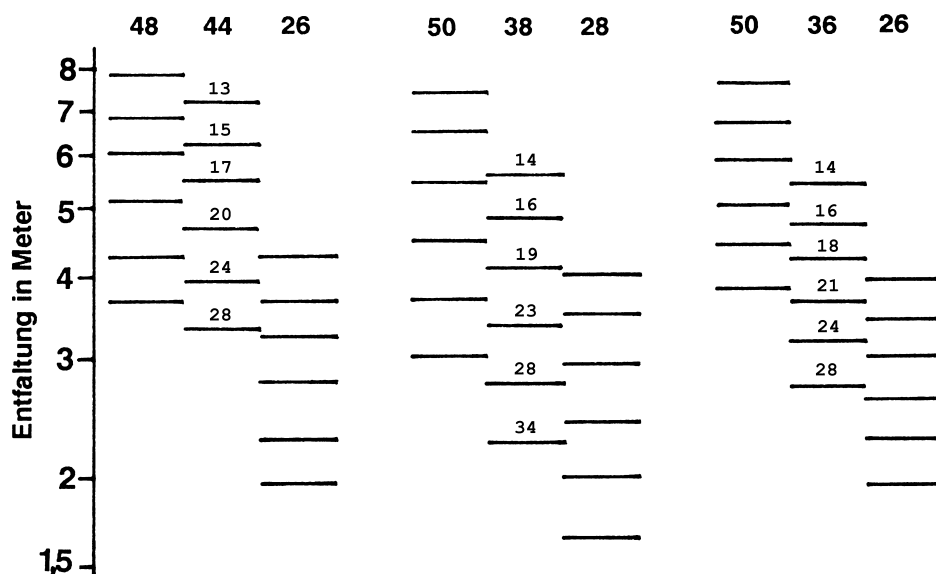
Schließlich die Frage, die den meisten die ärgsten Kopfschmerzen bereitet: Welche Zähnezahlen bzw. welche Übersetzungen sind für mich die richtigen.

Unsere Meinung: Die Entfaltungen (d.h. zurückgelegte Strecke pro Kurbelumdrehung) sollten einen Bereich von ca. 8 Metern bis herunter zu ca. 2 Metern abdecken. Entfaltungen von mehr als 8 Metern finden vor allem im Rennsport Einsatzmöglichkeiten, kosten den Reiseradler aber in der Regel zu viel Kraft. Entfaltungen von weniger als 2 m (dies entspricht bereits einer leichten Untersetzung) sind unseres Erachtens beim Reiserad wenig sinnvoll, da beim Absinken der Geschwindigkeit unter die eines Fußgängers ein vollbepacktes Rad kaum noch balanciert werden kann (bei einer Trittfrequenz von 60 Kurbelumdrehungen pro Minute entspricht 2 m Entfaltung einer Geschwindigkeit von etwa 7 km/h). Eventuelle kurze steilste Anstiege können besser im sog. Wiegetritt bewältigt werden.

Sind die minimale und die maximale Entfaltung festgelegt, sollten die Zähnezahlen so gewählt werden, daß sich möglichst gleichmäßige Gangsprünge des hinteren Ritzelpakets ergeben, d.h. die zugehörige "Übersetzungsleiter" gleiche Schritte aufweist (siehe untenstehende Abbildung). Zum anderen sollen sich möglichst wenige gleiche Entfaltungen ergeben, wenn zwischen den vorderen Kettenblättern gewechselt wird. Je nachdem wie weit die zu den beiden großen Kettenblättern gehörenden "Leitern" zueinander versetzt sind, spricht man von einer Halbschritt-, 1½-Schritt- oder 2½-Schritt-Schaltung. Die Halbschritt-Schaltung ist vor allem in den USA sehr

(komplett montiert) bzw. DM 1450,- (Selbstmontage)

verbreitet ("half-step and granny"). Sie ermöglicht vor allem im Bereich großer Entfaltungen eine feine Abstufung, ist jedoch mit hohem Schaltaufwand verbunden. Insbesondere muß der vordere Umwerfer sowohl einen kleinen Sprung (zwischen dem großen und dem mittleren Kettenblatt) als auch einen großen Sprung (zwischen dem mittleren und dem kleinen Kettenblatt) schalten können. Zuverlässiger arbeitet der vordere Umwerfer bei gleichmäßigeren Kettenblattsprüngen. Von uns wird daher eine Schaltung mit größerem Versatz bevorzugt. Auch sie weist eine feine Abstufung auf, vor allem im Bereich der mittleren Entfaltungen.



Schematische Darstellung der Halbschritt-, 1 1/2-Schritt- und 2 1/2-Schritt-Schaltung

Doch unabhängig von unserer Meinung montieren wir an Ihrem Fahrrad natürlich die von Ihnen gewünschte Übersetzungen, sofern es technisch machbar ist.

Alle von uns angebotenen Schaltungen arbeiten nach dem Shimano Index System (SIS), d.h. der Schalthebel für den hinteren Kettenwechsler weist Raststufen auf, so daß die Kette bei Betätigung des Hebels immer genau von einem zum nächsten Ritzel springt. Selbstverständlich ist bei allen Kombinationen der aufgeführten Schaltungen, Schalthebel und Zahnkränze die einwandfreie SIS-Funktion gewährleistet. Die verschiedenen Schalthebel unterscheiden sich im wesentlichen dadurch, ob sie für die Montage am Unterrohr, Vorbauerschaft oder Lenker (Daumenschalthebel oder Lenkerendschalter) vorgesehen sind. Aus technischen Gründen empfiehlt sich

die Montage am Unterrohr, da anders als bei der Montage am Lenker oder Vorbau eine Führung der Schaltseile in Bowdenzügen nicht nötig ist. Dadurch tritt weniger Reibung auf, und die Funktionssicherheit der Schaltung wird erhöht.

Bei den Schaltwerken und Umwerfern bestehen die Unterschiede hauptsächlich in der "Kapazität", d.h. wie groß der maximale Unterschied zwischen kleinstem und größtem Ritzel bzw. Kettenblatt sein darf.

Die neueste Entwicklung auf dem Schaltungsmarkt ist das Hyperglide-Schaltsystem von Shimano. Hierbei handelt es sich um Zahnkränze mit speziell geformten bzw. angefrästen Zähnen, wobei die Form eines Zahnes exakt auf die Positionen der Zähne auf den beiden Nachbar-Ritzeln abgestimmt sein muß. Aus diesem Grund sind die Hyperglide Ritzelsätze nur in ganz bestimmten Abstufungen lieferbar. Die ausgefeilte Form der Zähne in Kombination mit einer sehr flexiblen Kette bewirkt beim Wechsel auf ein größeres Ritzel, daß die Kette von diesem schneller gefaßt wird, und der Gangwechsel zügiger verläuft. Dadurch ist es auch möglich, unter voller Last (z.B. am Berg) zu schalten.

Das Hyperglide-Schaltsystem ist z. Zt. nur für die Deore XT (II) Nabe mit 130 mm Einbaubreite lieferbar.

Unserer Meinung nach ist das Hyperglide-Schaltsystem für den Reiseradler nicht unbedingt erforderlich, bei der Auswahl der Nabe sollten andere Kriterien wie Belastbarkeit, Qualität der Lager, Art der Dichtung usw. eine größere Rolle als das Schaltsystem spielen.

Nicht unterschätzt werden darf der Einfluß der Kette auf die Funktion der Schaltung. Da es sich bei der Kette um ein Verschleißteil handelt, das relativ häufig erneuert wird, wirkt sich eine teurere Kette unmittelbar auf die Betriebskosten aus. Gegenüber der preiswerten Sedisport-Kette läßt sich bei Verwendung der flexibleren Shimano Uniglide- oder Hyperglide-Kette (auch bei "normalen" Zahnkränzen) die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit des Gangwechsels verblüffend stark verbessern. Von der hochgelobten Rohloff Segment-Lager-Kette raten wir momentan ab, da diese sehr schmale Kette meist auf den hinteren Ritzeln "hakelt", vorn nur widerwillig schaltet und dabei leicht zwischen die Kettenblätter fällt.

Eine verschlissene Kette sollte schnellstmöglich gewechselt werden, um nicht die Zähne der Kettenblätter und Ritzel zu beschädigen. Eine Richtlinie für die Lebensdauer einer Kette kann nur schwer gegeben werden. Wird die Kette häufig Nässe und Schmutz ausgesetzt, kann ein Wechsel schon nach weniger als tausend Kilometern nötig sein, bei schonender Behandlung kann sie auch etliche tausend Kilometer überdauern.

Tretlager-Auswahl:

alle aufgeführten Tretkurbeln sind fünfarmig aus einem Stück geschmiedet

(a) SHIMANO 105 - 45,- DM

42/52 oder 39/52 Zähne, Leichtmetall, mit Innenlager 105, Gewicht: 995 g

(b) SHIMANO 600 Ultegra

42/52 oder 39/52 Zähne, Leichtmetall, erhöhte Festigkeit, mit Innenlager 600 Ultegra, gedichtet, Kugel-Laufflächen poliert, Kurbellänge 170 oder 175 mm, Gewicht: 958 g

(c) SHIMANO 600 Ultegra "Biopace" + 28,- DM

42/52 Zähne, wie (b), aber mit ergonomischen, unrunder Kettenblättern

(d) SHIMANO Deore XT "Biopace HP" + 85,- DM

Leichtmetall 3-fach Tretlager, eloxiert, Kurbeln geschmiedet, mit Innenlager Deore XT, gedichtet, Gewicht: 1030 g
Kurbellänge: 170 mm, 175 mm oder 180 mm
kleines Kettenblatt: 26 oder 28 Zähne
mittleres Kettenblatt: 36, 38 oder 44 Zähne
großes Kettenblatt: 46, 48 oder 50 Zähne

Alle genannten Tretkurbelsätze können auch mit **vollgekapselftem Innenlager** montiert werden:

(i) NADAX Favorit + 85,- DM

präzise Kugellager mit geschliffenen Lauf-
flächen, vollgekapselft, wasserdicht
- bewährtes wartungsfreies Innenlager -
Gewicht: 270 g

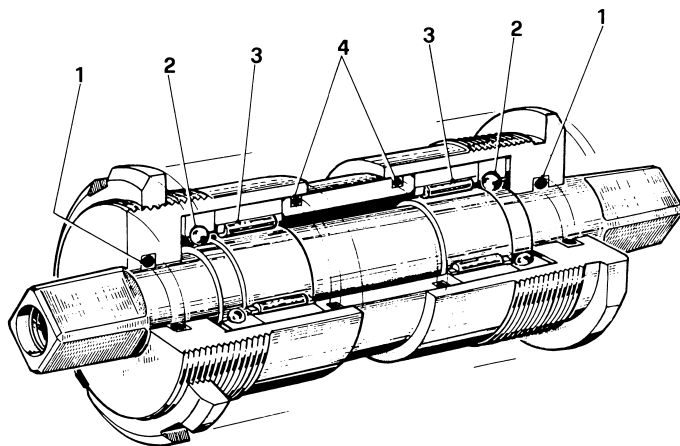
(ii) EDCO Competition + 115,- DM

gekapselftes Leichtmetall-Innenlager, dreifach
gelagert (2 Kugellager auf der Kettenblatt-
Seite), - schweizerische Spitzenqualität -
Gewicht: 275 g

(iii) PRIMAX Corsa

+ 250,- DM

Innenlager für allergrößte Belastung, beidseitig mit je einem Kugellager und Walzenlager mit geschliffenen Laufflächen, wahlweise mit vollverkapseltem oder dreigeteiltem Gehäuse aus Duraluminium (siehe Abbildung), Gewicht: 360 g



Dichtungsring
Kugellager
Walzenlager
Dichtungsring

Umwerfer-Auswahl:

(a) SHIMANO 105

Umwerfer für 2-fach Kettenblatt mit Kettenführung aus verchromtem vergütetem Stahl, Kapazität: 14 Zähne

(b) SHIMANO 600 Ultegra

+ 9,- DM

Umwerfer für mittlere Schaltkapazität im metallic-grauen Ultegra-Design, sonst wie (a)

(c) SHIMANO Deore XT

+ 9,- DM

Umwerfer für große Schaltkapazität (dreifach Kettenblatt), Kettenführung aus verchromtem gehärtetem Stahl, mit Pantagraph-Mechanismus, Schaltfähigkeit 26 Zähne

(komplett montiert) bzw. DM 1450,- (Selbstmontage)

Schaltwerk-Auswahl:

(a) SHIMANO 105 SIS

Schaltwerk für mittlere Schaltkapazität (2-fach Tretlager), Servo-Panta-Mechanismus, Leitrolle aus Sintermetall, größtmöglicher Zahnkranz 28 Zähne, Gesamtschaltkapazität 28 Zähne

(b) SHIMANO 600 Ultegra SIS

+ 17,- DM

sehr schön verarbeitetes Schaltwerk für mittlere Schaltkapazität im metallic-grauen Ultegra-Design, sonst wie (a)

(c) SHIMANO Deore XT SIS

+ 19,- DM

Schaltwerk für große Schaltkapazität, doppelter Servo-Panta-Mechanismus, Centeron-Leitrolle, keramische Führungsrollenbuchse, größtmöglicher Zahnkranz 34 Zähne, Gesamtschaltkapazität 38 Zähne

Schaltwerk-Schutzbügel

+ 5,- DM

Schalthebel-Auswahl:

(a) SHIMANO 105 SIS 6S

Schalthebel für 6-fach Zahnkränze, umschaltbar von SIS (Index) auf Reibungsschaltung, Montage am Unterrohr

(b) SHIMANO 600 Ultegra SIS

+ 23,- DM

Schalthebel mit integrierter Feder für leichtes Schalten, im grauen Ultegra Design für 6- und 7-fach Zahnkränze, sehr formschön und leichtgängig, umschaltbar auf Reibungsschaltung, Montage am Unterrohr

(c) SHIMANO Deore XT SIS 6S

+ 40,- DM

Daumenschalter für 6-fach Zahnkranz, umschaltbar auf Reibungsschaltung, nur an Trainingsbügel oder MTB-Lenker montierbar

(d) SHIMANO Deore XT SIS 7S

+ 45,- DM

Daumenschalter für 7-fach Zahnkranz, umschaltbar auf Reibungsschaltung, nur an Trainingsbügel oder MTB-Lenker montierbar

- (e) **SHIMANO SIS Lenkerendschalter** + 40,- DM
sehr schöner Lenkerendschalter für Rennlenker,
für 6-fach und 7-fach Zahnkränze, umschaltbar
auf Reibungsschaltung
- (f) **SHIMANO Light-Action SIS** + 5,- DM
Schalthebel für Montage am Lenkervorbau, für 6-
fach Zahnkranz, umschaltbar auf
Reibungsschaltung

Anmerkung: Die Schalthebel (a) und (b) sind für Montage am Unterrohr vorgesehen. Unsere Rahmen GUYLAINE sind durch angelötete Schalthebelsockel dafür vorgesehen. Sollten Schalthebel für Lenkermontage ((c) bis (f)) gewünscht werden, ist es empfehlenswert, anstatt der Schaltsockel Kabelstops am Rahmen anzulöten (Aufpreis siehe weiter vorn). Rahmen mit Kabelstops werden jedoch i.a. nicht auf Lager gehalten, so daß Sie mit längerer Lieferzeit rechnen müssen. Bei Rahmen mit angelöteten Schalthebelsockeln können diese jedoch mit Adaptern zu Kabelstops umgerüstet werden (Aufpreis: 17,- DM).

Ketten-Auswahl:

- (a) **SEDISPORT schwarz**
- (b) **SEDISPORT gold** + 7,- DM
- (c) **SHIMANO 600 Uniglide silber** + 12,- DM
leicht schaltbar, schmale Kette für Shimano
Uniglide Schaltsystem
- (d) **SHIMANO Deore XT Hyperglide** + 13,- DM
schmale, sehr flexible Kette, speziell für Deore
XT Hyperglide Schaltsystem
- Kettenstrebenschutz Deore XT "Shark Fin"** + 7,- DM

Kleine Fahrradkunde (Teil 4): Die Laufräder

Besonders bei hochbelasteten Reiserädern ist es wichtig, daß auch die Laufräder der Beanspruchung gewachsen sind, da sonst häufige "Achter" oder gar Speichenbrüche die Folge sind. Insbesondere bei Auswahl der Felgen sollten daher keine Kompromisse gemacht werden. Alle von uns angebotenen Felgen haben ein Hohlkammerprofil und doppelte Nippellochverstärkung, d.h. eine Verstärkungsöse,

(komplett montiert) bzw. DM 1450,- (Selbstmontage)

die auch im inneren Felgenbett befestigt ist. Für größere Belastungen sind Felgen mit hart-anodisierter Oberfläche empfehlenswert, da diese fester sind und sich daher weniger leicht verziehen.

Zusätzlich kann das Hinterrad weiter verstärkt werden; entweder durch mehr (40 statt 36) oder dickere Speichen. Bei Verwendung der dickeren Speichen (2,34 mm auf fast der gesamten Länge) statt der von uns üblicherweise verwendeten Edelstahlspeichen von 1,8 mm Dicke, die an beiden Enden auf 2,0 mm verstärkt sind, verliert das Rad allerdings an Elastizität, wodurch der Fahrkomfort gemindert wird.

Bei den Naben unterscheidet man grundsätzlich zwischen Kassetten-Naben (z.B. Shimano), bei denen der Freilauf im Nabenkörper integriert ist, und anderen (z.B. Maxi-Car), bei denen ein Freilauf aufgeschraubt wird. Bei Kassettennaben kann durch die Bauweise das rechte Achslager weiter außen angebracht werden, wodurch die Biegebelastung der Achse vermindert wird. Bei anderen Naben sollte wegen der größeren Belastung die Achse stärker ausgelegt sein. Im Gebrauch der Naben ist ansonsten wenig Unterschied zu bemerken: bei beiden Bauformen werden die einzelnen Ritzel auf den Freilaufkörper aufgesteckt und lediglich das letzte aufgeschraubt.

Wie bei den anderen Lagern ist auch bei den Naben, die bei Reiserädern und ATBs eingesetzt werden, eine Dichtung zum Schutz vor Nässe und Schmutz Standard.

Da wir von der Qualität der von uns angebotenen Komponenten und der sorgfältigen Einspeichung überzeugt sind, geben wir unsere

Spezialgarantie:

auf alle von uns eingespeichten Laufräder geben wir 1 Jahr Garantie gegen Speichenbrüche; bei Auftreten eines Defektes übernehmen wir kostenlos die Reparatur (Schäden durch Unfälle sind hiervon natürlich ausgenommen).

Naben-Auswahl:

(a) SHIMANO 600 Ultegra 6-fach

Alu Niederflanschnabe mit Schnellspannern, gedichtet, durch Kassettenprinzip unempfindlich gegen verbogene (Hinterrad-) Achsen, jede Ritzelkombination von (min) 12 bis (max) 34 Zähnen wählbar

(b) SHIMANO 600 Ultegra 7-fach

+ 6,- DM

wie (a), nur mit 7-fach Kassette, wichtig: hierbei müssen Schalthebel (b), (d) oder (e) gewählt werden!

- (c) MAXI CAR, mit Schnellspannern** + 98,- DM
oder **mit Vollachse** (Achsmutter) + 70,- DM
- wahlweise Hochflansch- oder Niederflanschnabe aus Duraluminium, geschmiedet, hochwertige Kugellager mit geschliffenen Laufflächen verbinden Vorteile von Rillen- und Konuslager, nachstellbar, wartungsfrei, sehr leicht laufend, sehr hohe Lebensdauer, vollverkapselte Bauweise mit aufwendiger reibungsfreier Labyrinthdichtung: staub- und wasserdicht, Hinterradachse nun aus neuer Stahllegierung mit 30 % höherer Festigkeit: auch bei 1 Tonne Belastung auf dem Hinterrad keine Verbiegung der Achse!, Hochflanschversion wahlweise mit Knopflöchern im rechten Hinterradflansch: Speichen können ohne Demontage des Zahnkranzes ausgewechselt werden (Hinweis: in Knopflöcher passen nur 2 mm Speichen (a)); Hochflanschversion auch mit 40 Speichenlöchern (nicht Knopfloch!) [siehe bei Felgen]
- die optimale Touringnabe;
mit 6-fach Zahnkranz SHIMANO 600 MF-6208, vollgekapselt, jede Kombination von (min) 13 bis (max) 34 Zähnen wählbar
- (d) MAXI CAR HighLow** + 105,- DM
- wie (c), mit Schnellspannern, bei Hinterradnabe rechte Seite Hochflansch (wahlweise mit oder ohne Knopflöcher), linke Seite Niederflansch: dadurch deutlich gleichmäßigere Speichenspannung
- (e) SHIMANO Deore XT** + 27,- DM
- 6-fach MTB-Nabe mit 126 mm Einbaubreite, schleifende Gummidichtung, sonst wie (a)
- (f) SHIMANO Deore XT Hyperglide** + 35,- DM
- 7-fach MTB-Nabe mit 130 mm Einbaubreite (bei Rahmen WL und RS Sonderanfertigung nötig!), Shimano Hyperglide Schaltsystem, Schnellspanner, 3 Zahnkranzkominationen zur Wahl:
12-14-16-18-21-24-28 Zähne, 13-15-17-20-23-26-30 Zähne oder 14-16-18-21-24-28-32 Zähne, sonst wie (e)

Felgen-Auswahl (28"):

(a) MAVIC MA2

*Leichtmetall poliert, kalt gezogen, durch
Hohlkammerprofil sehr steif, präziser Rundlauf,
doppelte Nippellochverstärkung, 20,5 mm breit,
für Mäntel 20-28 mm, Gewicht: 430 g (Stück)*

(b) MAVIC M3D Argent

+ 15,- DM

silber eloxiert, 22 mm breit, für breitere
Reifen (22 mm bis 35 mm), Gewicht: 530 g

(c) MAVIC MA 40

+ 45,- DM

wie (a), jedoch grau hart-anodisiert, äußere Öse
der doppelten Nippellochverstärkung aus
nichtrostendem Stahl - die Spitzenfelge -
Gewicht: 430 g

(d) MAVIC M3CD

+ 53,- DM

wie (c), jedoch 22 mm breit,
für Mäntel 22 mm bis 35 mm
- die Felge für extreme Anforderungen -
Gewicht: 530 g

(e) MAVIC M3CD 40 Loch

+ 65,- DM

wie (d), nur hintere Felge mit 40 Loch,
Hinterrad wird mit 40 anstatt der üblichen 36
Speichen eingespeicht : sehr stabiles gegen
"Achter" unempfindliches Hinterrad für härteste
Beanspruchung (wichtig: nur möglich bei Ver-
wendung der MAXICAR Hochflanschnabe (c))

(f) MAVIC Module 4

+ 13,- DM

wie (a), jedoch 26 mm breit, bevorzugt für
breite Reifen (28 mm bis 35 mm), Gewicht: 550 g

Felgen-Auswahl (26"):

(g) MAVIC Oxygen M6

+ 10,- DM

MTB-Felge (26"), abgerundetes Felgenbett, silber
eloxiert, 30 mm breit, für Reifen bis 55 mm
Breite, Gewicht: 490 g

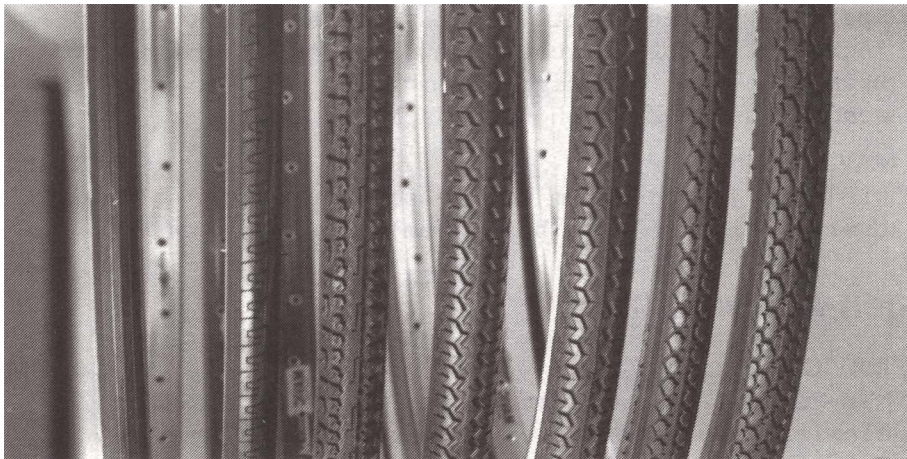
- (h) **MAVIC Rando M4** + 89,- DM
MTB-Felge (26"), 26 mm breit, für Reifen bis 47 mm, grau hart-anodisiert, die Spitzen-ATB-Felge, Gewicht: 500 g
- (i) **MAVIC Rando M5** + 91,- DM
wie (h), jedoch 32 mm breit, für Reifen bis 55 mm Breite, Gewicht: 550 g

Speichen-Auswahl:

- (a) **DT-Competition**
Doppeldickend 2,0/1,8 mm, Edelstahl, Drahtwerke Biel, wahlweise dreifach oder vierfach gekreuzt
- (b) **DT-Alpine, 2,34 mm** + 15,- DM
Edelstahl, wahlweise dreifach oder vierfach gekreuzt, nur Hinterrad, Vorderrad wie (a)

28"-Reifen-Auswahl (für Felgen (a) bis (f)):

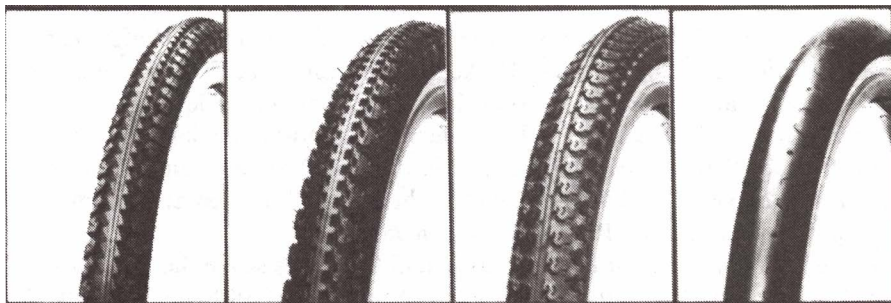
- (a) **WOLBER W23 invulnerable**
mit Stahlgürtel, dadurch weniger Reifendefekte, 25 mm breit, Gewicht: 405 g (Stück)



28"-Reifen (von links nach rechts): Wolber invulnerable, Panaracer Tourguard W28, Panaracer Ridgeline II, Michelin World Tour W32 und W35, Schwalbe Marathon W32 und W37

(komplett montiert) bzw. DM 1450,- (Selbstmontage)

- (b) PANARACER Tourguard** + 17,- DM
sehr leicht laufender Reifen mit Kevlareinlage
gegen Reifendefekt, der optimale Touringreifen,
W25 (ca 22 mm breit), W28 (ca 25 mm breit) und
W32 (ca 28 mm breit),
Gewicht: 340 g (W28 Stück)
- (c) Panaracer Ridgeline II** + 6,- DM
leichter Reifen mit Stollenprofil, ca 30 mm
breit, ideal für schlechte Straßenverhältnisse,
Feld- und Waldwege, Gewicht: 380 g (Stück)
- (d) MICHELIN World Tour** +/- 0,- DM
mittelstark profiliert für alle Einsatzzwecke,
W32 (ca 31 mm breit) und W35 (ca 33 mm breit),
Gewicht: 630 g (W35, Stück)
- (e) SCHWALBE Marathon** +/- 0,- DM
schwarzer robuster Reifen, sehr haltbar, aber
nicht besonders leicht laufend, W32 (ca 30 mm
breit) oder W37 (ca 32 mm breit), Gewicht: 750 g
(W37, Stück)



26"-Reifen (von links nach rechts): Panaracer Ridgeline I, Ridgeline III, All Terrain und Hi Road S

26"-Reifen-Auswahl (für Felgen (g) bis (i)):

- (f) Panaracer Ridgeline I** + 27,- DM
MTB-Reifen speziell für den Stadtfahrer,
2" breit, Gewicht: 750 g

- (g) Panaracer Rigeline III** + 24,- DM
wie (f) jedoch mit etwas feinerem Profil, 1,625"
breit, Gewicht: 625 g
- (h) Panaracer All Terrain** + 22,- DM
Universalreifen für Straße und leichtes Gelände,
der ideale Reifen für Reise-ATBs, 1,75" breit,
Gewicht: 680 g
- (i) Panaracer Hi Road S** + 19,- DM
Straßenreifen mit Slick-Profil, 1,75" breit,
Gewicht: 450 g

Kleine Fahrradkunde (Teil 5): Die Bremsen

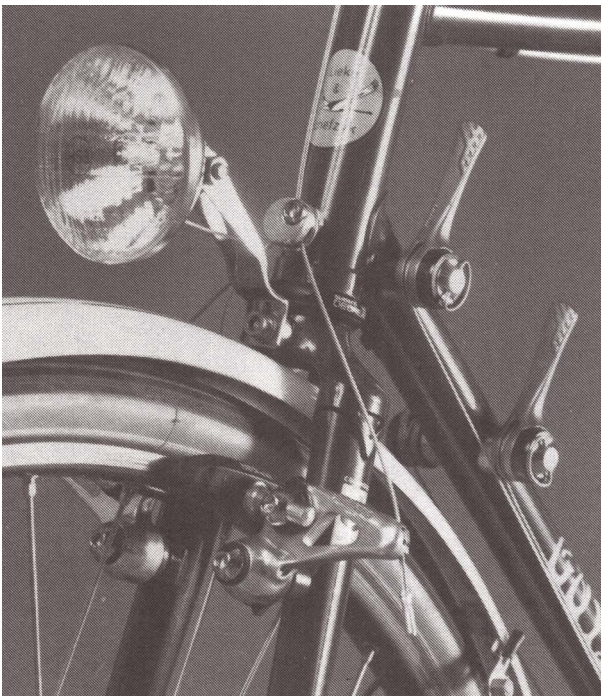
Die Bremsen, als wichtigste Komponenten der aktiven Sicherheit, verdienen schon beim Kauf des Fahrrads größte Aufmerksamkeit. Um ein Reiserad mit viel Gepäck auch auf längeren steilen Abfahrten zuverlässig bremsen zu können (möglichst ohne Krämpfe in den Händen), sollte die Bremse große Bremswirkung bei geringer Hebelkraft bieten. Die beim Rennrad bewährte Seitenzugbremse kurzer Bauart kann beim Reiserad nicht montiert werden, wenn man Reifen mit mehr als 25 mm benutzen und auch noch Schutzbleche montieren will. Aus diesem Grund haben sich beim Reiserad Cantileverbremsen durchgesetzt, die auf Anlötsockeln sitzen. Durch die kurzen Bremsschenkel sind sie sehr verwindungssteif und zeigen eine große Bremswirkung. Sie gestatten die Montage von beliebig breiten Reifen. Eine noch größere Bremskraft bietet die U-Brake, die vielfach bei ATB-Rahmen unter den Kettenstreben angeordnet wird. Allerdings kann in diesen Fällen kein Walzendynamo befestigt werden. Bei klassischen Reiseradrahmen kann die U-Brake nur vor den Sattelstreben angebracht werden (bei Montage hinter den Sattelstreben kann kein Gepäckträger angebracht werden!), aus konstruktiven Gründen jedoch erst ab einer Rahmenhöhe von 58 cm.

Alle von uns angebotenen Cantileverbremsen und U-Brakes sowie die zugehörigen Bremsgriffe sind nach dem Shimano Linear Response (SLR) System konzipiert, das ein sehr leichtgängiges und fein dosierbares Bremsverhalten gewährleistet.

Seit einiger Zeit ist auch die Hydraulikbremse von Magura auf dem Markt, bei der die Bremskraft statt über einen Bowdenzug durch eine Hydraulikleitung übertragen wird. Ihre Bremswirkung ist ebenfalls sehr hoch (vergleichbar mit der der U-Brake), die Bremse ist aber recht schwergängig. Bis auf weiteres ist sie auch nicht für Montage am Rennlenker lieferbar.



Oben: Vorbau TTT Mountain Top, Lenker TTT Plane mit Dauerschalthebeln und 2-Finger-Bremsgriffen Shimano Deore XT;



links: Detailaufnahme vom Reiserad WL (hintere Umschlagseite)

Bremsen-Auswahl:

(a) SHIMANO Deore SLR

starke Bremswirkung und dennoch gute Dosierbarkeit; mit Federspannungseinstellung: Bremsklötze können leicht auf gleichen Abstand zur Felge zentriert werden

(b) SHIMANO Deore XT SLR Cantilever

+ 27,- DM

wie (a), jedoch aus besserem Material und mit verbessertem Zugdreieck, dadurch noch stärkere Bremswirkung

(c) SHIMANO Deore XT SLR U-Brake

+ 33,- DM

wie (b), jedoch mit U-Brake am Hinterrad (nur an Rahmen mit speziellen Anlötsockeln möglich)

(d) MAGURA Hydro-Stop

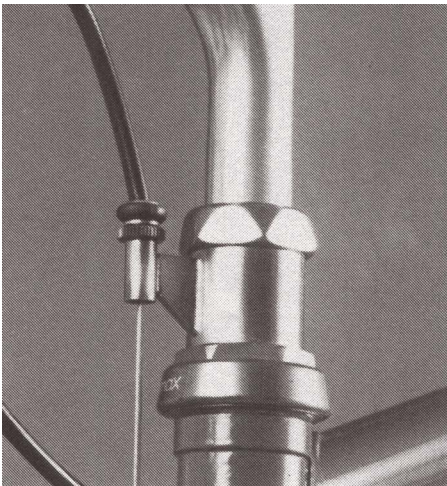
+ 60,- DM

Hydraulik-Bremse, nur an Rahmen mit besonderen Anlötsockeln montierbar, Bremsgriffe (h) erforderlich, Montage der Bremsen an Rädern mit Rennlenkern z. Zt. noch nicht möglich

Gegenhalter für vordere Cantileverbremsen:

(i) SHIMANO Gegenhalter

aus Edelstahl, mit Einstellschraube



**Bremszug-Gegenhalter GUYLAINE
aus Edelstahl**

- (ii) GUYLAINE Gegenhalter** + 25,- DM
Edelstahl, geschweißt, höchste Verwindungs-
steifigkeit für beste Bremswirkung;
mit griffiger Einstellschraube; Bauhöhe 25 mm,
daher nur an Rahmen mit verlängertem Gabelschaft
montierbar (siehe Abbildung linke Seite)

Bremsgriff-Auswahl:

- (a) SHIMANO 105 SLR**
*leichtgängige Bremsgriffe, Shimano SLR System,
nur an Rennlenker montierbar*
- (b) WEINMANN Bremsgriffe** + 5,- DM
Alu-Bremsgriffe für Trainingsbügel
- (c) SHIMANO 600 Ultegra SLR** + 24,- DM
sehr formschöne, leichtgängige Bremsgriffe im
grauen Ultegra Design, großes
Übersetzungsverhältnis, daher auch für starke
Bremswirkung nur geringe Handkraft erforderlich,
Shimano SLR System; nur für Rennlenker
- (d) SHIMANO 600 Ultegra Aero SLR** + 35,- DM
wie (c), jedoch Bremszüge unter dem Lenkerband
verlegt
Bitte beachten: stärkere Krümmung der Züge
insbesondere für die VR-Bremse ergibt
schlechtere Bremswirkung durch erhöhte Reibung;
unter Umständen muß auf SLR-Funktion verzichtet
werden
- (e) SHIMANO 600 Ultegra SLR "Short Reach"** + 35,- DM
wie (d), jedoch kürzere Griffweite für kleine
Hände
- (f) SHIMANO Deore XT SLR 4-Finger** + 20,- DM
stabile schwarze Bremsgriffe für MTB-Lenker oder
Trainingsbügel (f), sehr gut in Kombination mit
Daumenschalthebeln montierbar,
4-Finger-Ausführung
- (g) SHIMANO Deore XT SLR 2-Finger** + 20,- DM
wie (e), aber 2-Finger-Ausführung (kurze Griffe)

(h) Magura Hydro-Stop

+ 60,- DM

Bremsgriffe für Hydraulikbremse (d), Bremsgriff für Vorderbremse mit "Soft-Druckpunkt", nur für Sportbügel und MTB-Lenker ((e) bis (g))

Kleine Fahrradkunde (Teil 6): Lenker und Vorbau

Besonders bei der Auswahl von Lenker und Vorbau sollten keine Qualitätsabstriche zugelassen werden, da ein Bruch von Lenker oder Vorbau in der Regel zu einem Sturz mit erheblichen Verletzungen des Radlers führt. Daher sind unsere Reiseräder schon in der Grundversion mit Lenkern höchster Qualität ausgestattet. In dieser Qualität sind nur Rennlenker und MTB-Lenker erhältlich. Die Sport- oder Trainingsbügel und auch der von manchen bevorzugte "Randonneur" sind aus erheblich schwächeren Material gefertigt und daher weniger empfehlenswert.

Das Problem hochwertiger Vorbauten ist die geringe Länge des Schaftes (des Teiles, der im Gabelschaft steckt). Um eine aufrechtere Sitzposition zu erreichen, ist es aber wenig ratsam, einen Vorbau mit längerem Schaft zu verwenden, da dieser im allgemeinen von schlechterer Qualität ist, und zudem durch die größere Schaftlänge auch noch stärker belastet wird. Wir empfehlen stattdessen, eine Gabel mit verlängertem Gabelschaft (siehe Rahmensonderanfertigungen) zu verwenden, da der Gabelschaft aus stabilem CrMo-Stahl die Belastung problemlos verkraftet.

Zu den Lenkerformen: Wir sind nach wie vor der Meinung, daß auch für Reiseräder die klassische "Rennlenker"-Form am besten geeignet ist, da es dem Radler durch die verschiedenen Griffpositionen möglich ist, seine Körper-, Arm- und Handhaltung unterschiedlichen Gegebenheiten anzupassen. Er kann sich nicht nur aus dem Gegenwind ducken, sondern auch am Berg durch Ziehen am Lenker mehr Kraft ausüben sowie durch häufiges Wechseln der Griffhaltung Ermüdungserscheinungen und dem gefürchteten Radfahrersyndrom vorbeugen.

Lenker-Auswahl:

Alle Lenker mit gepolstertem Kunststofflenkerband SILVA in verschiedenen Mustern (Grundfarbe weiß oder schwarz), Schaumstoffgriffe Grab-On in schwarz DM 18,- Aufpreis

(a) TTT Competizione

Rennlenker aus hochfester Aluminiumlegierung (7075 ED mit T6- Wärmebehandlung nach MIL-Norm H 6088), eloxiert, Breite: 40, 42, 43 oder 44 cm

(komplett montiert) bzw. DM 1450,- (Selbstmontage)

- (b) TTT Competizione scannalata** + 4,- DM
wie (a), jedoch mit eingedrückter Rille für unter dem Lenkerband verlegte Bremszüge, empfehlenswert bei der Verwendung von Aero-Bremsgriffen
- (c) Sakae Randonneur** - 5,- DM
bei Tourenfahrern beliebte Lenkerform, jedoch schwächeres Material als (a), Befestigung im Vorbau mit Zwischenblech, da kleineres Klemmaß, Breite: 44 cm
- (d) Cosmos Rennbügel** - 15,- DM
preisünstiger Rennlenker, 42 oder 44 cm breit
- (e) Sportbügel SR "franz. Form"** +/- 0,- DM
stark nach hinten gebogener Sportbügel, Befestigung in Vorbau mit Manschette, da kleineres Klemmaß
- (f) Sportbügel CP oder TTT Valencia** +/- 0,- DM
mäßig nach hinten gebogene Sportbügel
- (g) TTT Plane** +/- 0,- DM
flacher ATB-Lenker (8° abgewinkelt) aus hochfestem Aluminium (6082 ET mit T6-Wärmebehandlung nach MIL H 6088), 62 cm oder 58 cm breit



Lenkerformen (von oben nach unten): TTT Plane, TTT Valencia, CP Sportbügel, SR Sportbügel, Sakae Randonneur, TTT Competizione

Vorbau-Auswahl:

(a) TTT record

*geschmiedeter Aluvorbau, Spitzenqualität,
(Material wie Lenker (g)), poliert, versenkte
Inbusschrauben, Vorbaulänge: 60, 70, 80, ...,
140 mm, Gewicht: 290 g (bei 100 mm Länge)*

(b) TTT 2002

+ 27,- DM

Spitzenmodell von TTT, sehr formschön,
aufklappbar mit Doppelscharnier für leichten
Lenkerwechsel, Material wie (a), Länge 90 mm
oder 100 mm

(c) TTT Mountain Top

+ 26,- DM

MTB-Vorbau, Ausführung und Material wie (b),
jedoch nach vorn ansteigend, Länge 110 mm oder
130 mm (siehe Abb. auf Seite 27)

Kleine Fahrradkunde (Teil 7): Die Pedale

Um ein sicheres, ermüdungsfreies Fahren zu gewährleisten, sollte der Alltags- und Tourenradler für seinen Einsatz geeignete Pedale wählen. Die Neuentwicklungen der "Clipless"-Pedale mit Sicherheitsbindung können für den Einsatz am Reiserad nur bedingt empfohlen werden, da man nur noch mit Spezialschuhen fahren kann, die (abgesehen vom hohen Preis der Pedal-Schuh-Kombination) zudem für das Gehen gänzlich ungeeignet sind. Da andererseits die richtige Position des Fußes und sicherer Halt auf dem Pedal notwendig sind, um den kraftsparenden "runden Tritt" ausüben und steile Anstiege im Wiegetritt bewältigen zu können, empfehlen wir Pedale mit Haken und Riemen. Wir bieten vor allem Bauformen an, die auch mit normalen Sportschuhen (möglichst mit nicht zu weicher Sohle) vernünftig gefahren werden können. Erfahrungsgemäß gewöhnt man sich schnell an diese Pedale und vergißt nach kurzer Zeit nicht mehr, rechtzeitig "auszusteigen". Sogar ATBs, bei denen es wichtig ist, im Gelände schnell absteigen zu können, werden mehr und mehr mit Haken und Riemen ausgerüstet. "Normale" hakenlose Pedale (z.B. Gummiblockpedale) sind, da sie dem Fuß keinerlei Halt bieten, für Tourenfahrer ungeeignet und bestenfalls im Kurzstrecken- (Stadt-) Verkehr einsetzbar.

(komplett montiert) bzw. DM 1450,- (Selbstmontage)

Pedal-Auswahl:

Alle angebotenen Pedale sind mit Reflektoren ausgestattet.

(a) SHIMANO T100 "Triathlon"

Alu-Pedale mit Haken und Riemen, breite
Schuhaufklappe auf herausnehmbarer
Kunststoffplatte, CrMo-Achse,
Gewicht: 450 g (Paar incl. Haken u. Riemen)

(b) SHIMANO 600 Ultegra

+ 25,- DM

Alu-Rennpedale mit Haken und Riemen, CrMo-
Stahlachse mit gekapselten Lagern, sehr
leichtgängig und formschön, jedoch schmalere
Bauart als (a), Gewicht: 450 g

(c) SHIMANO Deore XT Competition

+ 40,- DM

Leichtmetall MTB-Pedal, Cr-Mo-Stahlachse mit
vollgekauften Lagern, mit Haken und Riemen,
Gewicht: 410g

(d) SHIMANO Deore XT

+ 29,- DM

wie (c), jedoch parallelogrammförmige
"Bärenstapfen"-Ausführung, ohne Haken und Riemen,
Gewicht: 412 g

(e) SR Gummiblockpedale

- 10,- DM

mit Reflektoren, ohne Haken und Riemen

Statt der Haken mit Riemen können auch Minihaken mit
Lederbesatz (ohne Riemen) gewählt werden (kein Aufpreis).

Die dafür vorgesehenen Pedale können mit **Riemen** in
unterschiedlichen Ausführungen ausgestattet werden:

(a) Riemen PRIMAX

einfache Lederriemen, verschiedene Farben;

(b) Riemen SILVA

+ 15,- DM

verstärkte Lederriemen mit Einlage aus Nylon-
Gewebe, Schnalle usw. aus nichtrostendem
Edelstahl, breite Verstärkungsplatte für
besonders sicheren Halt der Füße, Kunststoff-
griff zum leichteren Anziehen des Riemens,
verschiedene Farben - Spitzenqualität

Kleine Fahrradkunde (Teil 8): Der Sattel

Wer es selbst "erfahren" hat, weiß, wie sehr einem der falsche Sattel das Radfahren zur Qual machen kann. Bei den meisten Sätteln, gleich welcher Bauart, ist ein Kunststoffkörper Standard, oft mit einem Überzug aus dünnem Spaltleder. Wirklichen Fahrkomfort können solche Sättel in den allerwenigsten Fällen bieten. Die besten Voraussetzungen für ein beschwerdefreies Sitzen sind bei einem Sattel mit Kernleder-Decke gegeben. Nach kurzer Einfahrzeit paßt sich die Form des Sattels der persönlichen Anatomie an, und man sitzt dann "wie in Abrahams Schoß". Allerdings erfordert ein solcher Sattel, damit er seine Eigenschaften behält, etwas Pflege. Er sollte nicht ständig von Regen durchweicht werden (ein gelegentlicher Guß schadet ihm nicht!) und muß hin und wieder eingefettet werden, damit das Leder nicht spröde wird.

Welche Sattelform die beste ist, muß jeder für sich und seine persönliche Anatomie entscheiden. Erfahrungen von Freunden oder Händlern sind in der Regel wenig hilfreich, da deren Gesäßform meist nicht mit der eigenen übereinstimmt. Eine (allerdings meist recht schwere) Federung des Sattels wird auf schlechten Wegstrecken oft als angenehm empfunden. Der erhöhte Sitzkomfort einer weichen Federung wirkt sich aber beim Pedalieren ungünstig aus, da sich die Geometrie (Höhe der Sitzfläche) ständig ändert, und bei hoher Trittfrequenz Schwingungen auftreten. Nach unseren Erfahrungen ist eine Federung bei einem gut passenden Sattel nicht erforderlich.

Sattel-Auswahl:

(a) SAN MARCO Corsaire

Wildlederrennsattel, Gewicht: 330 g

(b) SAN MARCO Concor Confort

+ 11,- DM

Geierschnabelsattel, Wildleder, Gewicht: 330 g

(c) BROOKS Team Professional

+ 43,- DM

Spitzenrennsattel aus Kernleder mit großen Kupfernieten, Gewicht: 540 g (auch als Damenausführung lieferbar)

(d) BROOKS Colt

+ 65,- DM

Spitzenmodell aus Kernleder, Geierschnabelform, mit großen Kupfernieten, Gewicht: 540 g

(komplett montiert) bzw. DM 1450,- (Selbstmontage)



**Sattelformen: oben Brooks Conquest u. Brooks B66 Champion;
mitte: Concor Confort, Brooks Team Professional (Damenversion); unten:
San Marco Corsaire, Ideale 92, Brooks Colt**

- (e) IDEALE 92 rodee** **+ 50,- DM**
Rennsportsattel aus Kernleder der Spitzenklasse,
weich gehämmert und gefettet, mit großen
Kupfernieten (auch als Damenausführung
lieferbar), Gewicht: 625 g
- (f) BROOKS Conquest All Terrain** **+ 34,- DM**
gefederter MTB Sattel aus Kernleder, schwarz,
Gewicht: 810 g
- (g) BROOKS B 66 Champion** **+ 33,- DM**
gefederter Kernledersattel, (auch als
Damenausführung lieferbar), Gewicht: 1050 g
- (h) IDEALE 75** **+ 50,- DM**
gefederter Damensattel aus Kernleder, natur od.
schwarz, Gewicht: 880 g

Alle Sättel werden auf **Patentsattelstützen** montiert, bei den Sätteln (g) und (h) ist hierzu der Adapter Proline 66 erforderlich (in den oben angegebenen Aufpreisen bereits enthalten).

(i) Primax Basic oder Kalloy

Alu, Gewicht: 325 g

(ii) Primax Sport

+ 10,- DM

Alu mit Fräsungen, silber satiniert,
Gewicht: 306 g

(iii) SR Laprade

+ 13,- DM

Alu mit Fräsungen, silber satiniert, gut
verarbeitete Sattelstütze in bewährter Qualität,
Gewicht: 298 g

Sattel-Schnellspanner Deore XT

+ 15,- DM

erlaubt schnelle Höheneinstellung des Sattels
(aber leider auch schnellen Diebstahl)

Lichtanlage:

UNION Walzendynamo

neuer Walzendynamo, hohe Leistung auch bei
geringer Geschwindigkeit, kugelgelagert, sehr
leicht laufend, gekapselt, durch speziellen
Laufrollenbelag sehr rutschfest, Gewicht: 200 g

ULO Eurolight

Rücklicht mit auswechselbarer Standardbirne
6V/0,6W, gekapselter Reflektor, heller als ein
Autorücklicht

UNION U100H oder U70H Halogenscheinwerfer

Edelstahlgehäuse und -halterung, mit
auswechselbarer Halogenbirne, eingebaute
Spannungsbegrenzung, Gewicht: 100 g

Verdrahtung mit teflonisolierter, versilberter Cu-
Litze

(komplett montiert) bzw. DM 1450,- (Selbstmontage)

- NiCd-Akkuanlage** + 80,- DM
immer gleichhelles Licht, auch im Stand oder bei abgeschaltetem Dynamo, automatisches Aufladen der Akkus durch überschüssigen Strom vom Dynamo, z.B. bei schneller Fahrt oder abgeschaltetem Licht, 5 NiCd Akkus, 1,5 Ah, im Sattelrohr untergebracht, einschließlich Elektronik und Verdrahtung, Gewicht: ca. 300 g (komplett)
- Ladegerät** + 35,- DM
stabilisiert, für obige Akkulichtanlage
- Ladegerät UNION** + 20,- DM
nicht stabilisiert

Schutzblech-Auswahl:

(a) SKS-Bluemels Olympic

Kunststoff/Alu, unzerbrechlich, mit Edelstahl-V-Streben, weiß, schwarz, silber oder rot, 37 mm breit, schwarz und weiß auch 42 mm breit, Gewicht: 380 g

- (b) SKS Bluemels Olympic** +/- 0,- DM
wie (a), jedoch "dreigestreift" mit integrierter Stromführung (mit Rücklicht ROSCHO)

- (c) SKS City Range** + 15,- DM
wie (b), jedoch für 26"-Laufräder, 50 mm breit, weiß oder schwarz

Kleine Fahrradkunde (Teil 9): Fahren mit Gepäck

Damit das Fahrrad auch bei Beladung mit viel Gepäck nicht an Fahrstabilität verliert, ist es notwendig, sowohl auf richtige Befestigung als auch auf sinnvolle Verteilung des Gepäcks zu achten.

Für gelegentlichen Einsatz sind sicherlich auch die (meist in Taiwan gefertigten) Imitationen bekannter Gepäckträger-Fabrikate ausreichend, wer aber Touren mit viel Gepäck plant, sollte sich nicht vom beinahe identischen Aussehen täuschen lassen. Im Gegensatz zu den Imitationen sind z. B. die Gepäckträger von Jim Blackburn aus einer Aluminiumlegierung höchster Festigkeit gefertigt. Bei größerer Belastung sichert diese erhöhte Steifigkeit ein schlingerfreies Fahren.

Beim Bepacken des Fahrrads sollte das Gepäck möglichst so verteilt werden, daß die Fahrstabilität nicht leidet. Die übliche Anordnung (praktisch alles in einer

großen Packtasche auf dem hinteren Gepäckträger) wird dieser Anforderung nicht gerecht, sie verursacht häufig das gefürchtete "Flattern". Detaillierte Untersuchungen haben gezeigt, daß schwere Gepäcktaschen am besten vorn in der Mitte des Laufrades (Low Rider) angebracht werden. Der hintere Gepäckträger sollte nur mit mittelschweren Packtaschen behängt sein, deren Schwerpunkt möglichst nicht hinter der Hinterrad-Achse liegen sollte. Durch diese Verlagerung von möglichst viel Gewicht aufs Vorderrad wird nicht nur die Gefahr des Flatterns vermindert, sondern auch eine Überlastung des Hinterrads (Speichenbrüche) vermieden. Ein solchermaßen, eventuell zusätzlich mit einer leichten Lenkertasche bepäcktes Rad läßt sich in jeder Situation sicher handhaben und problemlos auch schnell bergab fahren.

Unsere Empfehlung: auch für ausgedehnte Touren sollte man anstreben, das Gesamtgewicht des Gepäcks unter 20 kg zu halten. Gut die Hälfte davon sollte in den vorderen Taschen am Low Rider verstaut werden, so daß der hintere Gepäckträger mit nicht mehr als 10 kg belastet wird. Nur bei Fahrten mit weniger als 10 kg Gepäck kann (ohne merkliche Beeinträchtigung des Fahrverhaltens) auf einen Low Rider verzichtet werden.

Gepäckträger-Auswahl:

hinten:

(a) Bor Yueh

(gleiche Form wie Blackburn SX-1, jedoch dünnere Streben), silber od. schwarz, Gewicht: 460 g

(b) BLACKBURN SS silber

+ 29,- DM

aus T6-wärmebehandeltem Alu 6061, schutzgasgeschweißt, Streben 8 und 6 mm, höchste Stabilität, beliebt bei allen Tourenfreaks, Gewicht: 430 g

(c) BLACKBURN SS schwarz

+ 36,- DM

wie (b), jedoch schwarz eloxiert

(d) BLACKBURN SX-1 Expedition, silber

+ 32,- DM

Material und Verarbeitung wie (b), jedoch mit verstellbarer Befestigung, dafür alle Streben 8 mm, Gewicht: 625 g

(e) BLACKBURN SX-1 Expedition, schwarz

+ 39,- DM

wie (d), jedoch schwarz eloxiert

(komplett montiert) bzw. DM 1450,- (Selbstmontage)

Spanngurt, schwarz od. rot, + 5,50 DM
(passend für alle aufgeführten Träger)

vorn:

(a) BLACKBURN Low Rider Typ CL-1 + 72,- DM

aus T6-wärmebehandeltem Alu 6061, schutzgasgeschweißt, durch Dreieckskonstruktion sehr stabil, silber, Gewicht: 450 g

(b) Bor Yueh Low-Rider + 38,- DM

Nachbau des Blackburn FL-1 Low Riders, mit Bügel über das Vorderrad, silber oder schwarz, Gewicht: 390 g



Low Rider CL-1 von Blackburn:
Durch die Dreieckskonstruktion ist der Bügel über das Vorderrad überflüssig

KARRIMOR Fahrradtaschen:

Serie Korniche aus rotem KS 100e: Garantie auf die Lebenszeit des Erstkäufers, Abbildung siehe hintere Umschlagseite

Iberian, Paar + 159,- DM

besonders geräumige Hinterradtaschen mit je einer zusätzlichen Außentasche, Tragegriff an jeder Tasche, Vorderseiten schräg angeschnitten für große Fußfreiheit, Befestigung mit variabler Stahlschiene, einzeln einhängbar, Hauptfach mit Schnellverschlüssen,
Volumen: 45 l, Gewicht: 980 g

Universal, Paar + 129,- DM

mittelgroße Gepäcktaschen mit je einer zusätzlichen Außentasche, für vorderen (Low Rider) oder hinteren Gepäckträger passend, symmetrische Form - jede Tasche rechts oder links verwendbar, Hauptfach mit Schnellverschlüssen, Befestigung wie Iberian-Taschen,
Volumen: 20 l, Gewicht: 700 g

Bardale + 85,- DM

große Lenkertasche, vorn zusätzliche Außentasche, Hauptfach durch 2-Wege-Reißverschluß gut zugänglich, Kartenfach auf dem Deckel,
Volumen: 10 l, Gewicht: 530 g

Bügel für Lenkertasche + 23,- DM

Gewicht: 200g

(komplett montiert) bzw. DM 1450,- (Selbstmontage)



**Kompletter Taschensatz
Korniche Granit**



Taschenserie Kalahari:
oben links: Lenkertasche
Bardet; oben: Taschen
Kalahari 3 für vorn oder
hinten; links: Hinter-
radtasche Mountain

Serie Korniche Granit aus KS 100t (anthrazit):

Taschenformen wie bei der bewährten Serie aus rotem KS 100e (a), jedoch aus weiterentwickeltem Material, leicht glitzernde Oberfläche erhöht die Sicherheit, zusätzliche Kunststoff-verstärkungen an den stark beanspruchten Partien der Rückseiten, verbesserte Schnellverschlüsse, Riemen blau abgesetzt, ebenfalls Garantie bis ans Lebensende des Erstkäufers

Iberian, Paar + 169,- DM

Universal 3, Paar + 136,- DM

Bardale, Lenkertasche + 86,- DM

Bügel für Lenkertasche + 23,- DM

Serie Kalahari KS100 e strong: Taschenserie aus stärkerem, schwarzem KS 100e-Gewebe mit gelben Applikationen/Schnellverschlüssen, Garantie auf Lebenszeit des Erstkäufers

Kalahari 1, Stück + 109,- DM

geräumige Tasche für hinteren Gepäckträger, große Außentasche, symmetrische Form - kann rechts oder links eingehängt werden;
Volumen: 20 l, Gewicht: 640 g

Mountain, Stück + 133,- DM

wie Kalahari 1, jedoch mit abnehmbarem Rückenteil und Tragegurten, mit denen die Tasche als Rucksack getragen werden kann;
Volumen: 22 l, Gewicht: 800 g

Kalahari 3, Stück + 89,- DM

mittelgroße Packtasche für vorderen oder hinteren Gepäckträger, symmetrische Form;
Volumen: 13 l, Gewicht: 440 g

Bardet + 74,- DM

flache Lenkertasche, Riemen-Befestigung wahlweise an Bügel oder an Vorbau und Lenker;
Volumen: 5 l, Gewicht: 300 g

Bügel für Lenkertasche + 23,- DM

(komplett montiert) bzw. DM 1450,- (Selbstmontage)

Flaschenhalter-Auswahl:

(a) Bor Yueh, *Alu silber oder schwarz*

(b) MINOURA, Stück + 5,- DM
(Imitation des Blackburn BC-1) - der optimale
Flaschenhalter, schwarz

Luftpumpen-Auswahl:

(a) SKS "Super-corsa"
Rahmenpumpe in schwarz oder weiß

(b) SKS "Air loc" + 7,- DM
hochwertige Rennpumpe, mit Verriegelung, Schaft
schwarz oder silber

Zusatzausstattung:

Parkstütze Mighty-7 + 35,- DM
leichter Seitenständer aus Aluminium,
Montage am Hinterbau

Parkstütze Maruichi + 55,- DM
leichter Alu-Seitenständer für Montage am
Hinterbau - das Original in bewährter
japanischer Qualität

Rückspiegel Mirricle + 28,- DM
Rückspiegel nur für Montage an Rennbremsgriffen,
sehr gutes Sichtfeld - deutlich verbesserte
Fahrsicherheit

Kettenblatt-Verkleidung Hemmelskamp + 55,- DM
formschöne Verkleidung aus rauchfarbenem
Acrylglas, schützt optimal vor Verschmutzung der
Hosenbeine mit Kettenschmiere

Kilometerzähler, Ciclocomputer:

- (a) **Sachs-Huret Multito** + 25,- DM
mechanischer Kilometerzähler mit Riemenantrieb,
Montage an Vorderradnabe, mit
Tageskilometerzähler
- (b) **Sachs-Huret Multronic** + 79,- DM
elektronischer Tacho/Kilometerzähler, ständige
Anzeige von Geschwindigkeit, Gesamt-km und
Tages-km, Montage "ohne Kabel an der Gabel"
- (c) **Cateye 7000 Vectra** + 65,- DM
elektronischer Fahrradcomputer, Montage am
Lenker, ständige Anzeige der
Momentangeschwindigkeit, zusätzliche Anzeige von
Tages-km, Jahres-km, Fahrzeit, Durchschnitts-
oder Maximalgeschwindigkeit
- (d) **Cateye 6000 Micro** + 95,- DM
wie (c), jedoch zusätzlich Messung der Trittfre-
quenz
- (e) **KWH Ciclomaster II** + 119,- DM
elektronischer Fahrradcomputer, Montage am
Lenker, ständige Anzeige der Momentangeschwin-
digkeit, zusätzlich Anzeige von Tages-km,
Jahres-km, Fahrzeit, Durchschnitts- oder
Maximalgeschwindigkeit, aufrüstbar für
Trittfrequenz- und/oder drahtlose Pulsmessung,
versch. Farben
- (f) **KWH Ciclomaster II/A** + 129,- DM
wie (e), jedoch zusätzlich Anschlußmöglichkeit
für Höhenmeß-Set (g), dann Anzeige von Tages-
höhenmeter und Jahreshöhenmeter möglich
- (g) **Höhenmeß-Set** + 59,- DM
für KWH Ciclomaster II/A (f)

Fahrradschlösser:

(a) Abus 54 HB 230 Granit + 71,- DM

Bügelschloß 230 mm x 110 mm, Schließung auf beiden Seiten des Bügels, inklusive Rahmenhalterung, Gewicht: 1415 g

(b) Abus 54 HB 300 Granit + 75,- DM

wie (a), jedoch mit längerem Bügel (300 mm), Gewicht: 1615 g

(c) Citadel 2 + 59,- DM

Bügelschloß mit Versicherung des Herstellers (bei nachweislichem Aufbruch des Schlosses wird Fahrrad bis ca. 1200 DM erstattet), Gewicht: 925 g

(d) Citadel 2L + 67,- DM

wie (c), jedoch mit längerem Bügel (300 mm), Gewicht: 1125 g

Halterung für (c) und (d) + 8,- DM

(e) Abus 900/80 + 55,- DM

Seilschloß mit flexiblem Stahlrohr ummantelt, 80 cm Umfang, Gewicht: 1260 g

(f) Abus 900/100 + 67,- DM

wie (e), aber 100 cm Umfang, Gewicht: 1400 g

(g) ABUS 800/60 + 23,- DM

preiswertes, leichteres Seilschloß (60 cm Umfang), bietet jedoch keinen vollwertigen Diebstahlschutz, Gewicht: 470 g

Schwenkbügelschloß **Basta Click** siehe unter Rahmen-Sonderanfertigungen

Rahmen und Einzelteile

Aus Platzgründen können wir in diesem Prospekt nicht alle Ersatz- bzw. Einzelteilpreise auflisten. Weitere Preise auf Anfrage.

Rahmen:

Die Beschreibungen der Rahmen und die Aufpreise für Rahmensonderanfertigungen finden Sie ab Seite 9.

GUYLAINE RS (aus Columbus CROMOR-Rohr) 580,- DM
Rahmenhöhe: 50, 52, 54, 56, 58, 60 und 62 cm;

GUYLAINE WL (aus Columbus SP-Rohr) 795,- DM
Rahmenhöhe: 50, 52, 54, 56, 58, 60 und 62 cm;

GUYLAINE WL (aus Columbus SPX-Rohr) 845,- DM
Rahmenhöhe: 64, 66 und 68 cm;

GUYLAINE AT (aus Columbus OR-Rohr) 945,- DM
Rahmenhöhe: 47, 52, 57 und 62 cm;

Alle Rahmen werden montagefertig geliefert, d.h. Tretlagergehäuse, Steuerkopfrohr und Gabelkopf sind gefräst, alle Gewinde sind nachgeschnitten.

KARRIMOR Fahrradtaschen:

Kurzbeschreibungen der Taschen ab Seite 40.

Serie **Korniche** aus rotem KS 100e: Die bewährten roten Karrimor- Packtaschen mit Garantie auf die Lebenszeit des Erstkäufers

Iberian, Paar, 185,- DM
Volumen: 45 l, Gewicht: 980 g

Universal, Paar, 149,- DM
Volumen: 20 l, Gewicht: 700 g

Bardale, 98,- DM
Volumen: 10 l, Gewicht: 530 g

Bügel für Lenkertasche 27,- DM

Serie **Korniche Granit** aus KS 100t (anthrazit):

Taschenformen wie bei der bewährten Serie aus
rotem KS 100e (a), ebenfalls Garantie bis ans
Lebensende des Erstkäufers;

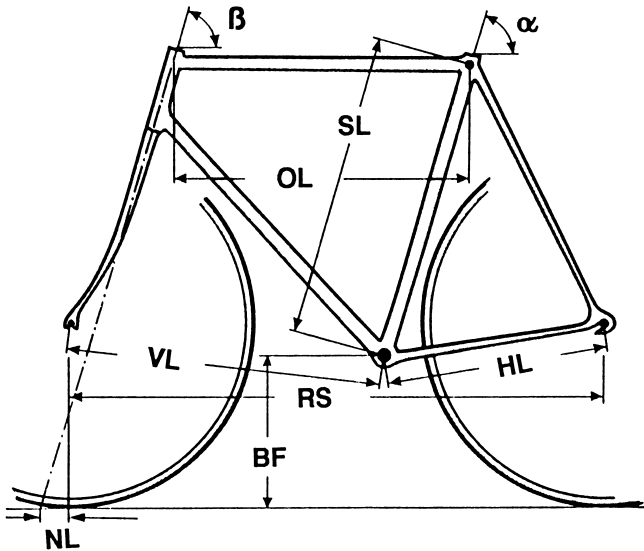
| | |
|------------------------|----------|
| Iberian, Paar, | 199,- DM |
| Universal 3, Paar, | 159,- DM |
| Bardale, Lenkertasche, | 99,- DM |
| Bügel für Lenkertasche | 27,- DM |

Serie **Kalahari** KS100 e strong: Taschenreihe aus stärke-
kerem, schwarzem KS 100e-Gewebe mit gelben
Applikationen/Schnellverschlüssen, Garantie auf
Lebenszeit des Erstkäufers;

| | |
|--------------------------------|----------|
| Kalahari 1, Stück | 127,- DM |
| Volumen: 20 l, Gewicht: 640 g; | |
| Mountain, Stück | 156,- DM |
| Volumen: 22 l, Gewicht: 800 g; | |
| Kalahari 3, Stück | 105,- DM |
| Volumen: 13 l, Gewicht: 440 g | |
| Bardet, | 86,- DM |
| Volumen: 5 l, Gewicht: 300 g | |
| Bügel für Lenkertasche | 27,- DM |

Anhang

Geometrie der Reiserad - Rahmen



| RH | SL | OL | NL | RS | BF | VL |
|-------|-----|-----|----|------|-----|-----|
| 50 cm | 485 | 533 | 50 | 1014 | 282 | 583 |
| 52 cm | 505 | 535 | 50 | 1014 | 282 | 583 |
| 54 cm | 525 | 555 | 56 | 1024 | 274 | 596 |
| 56 cm | 545 | 569 | 56 | 1039 | 274 | 611 |
| 58 cm | 565 | 569 | 56 | 1039 | 274 | 611 |
| 60 cm | 585 | 584 | 56 | 1054 | 274 | 626 |
| 62 cm | 605 | 584 | 56 | 1054 | 274 | 626 |
| 64 cm | 625 | 592 | 56 | 1062 | 274 | 634 |
| 66 cm | 645 | 592 | 56 | 1062 | 274 | 634 |
| 68 cm | 665 | 591 | 56 | 1062 | 274 | 634 |

Alle Angaben in mm. Bei allen Rahmenhöhen beträgt der Sattelrohrwinkel (α) 73°, der Steuerrkopfinkel (β) 72,5° und die Hinterbauränge (HL) 440 mm.

Liefer- und Zahlungsbedingungen:

(1) Garantie

Wir übernehmen 1 Jahr Garantie auf Material, Verarbeitung und ordnungsgemäße Montage der von uns gelieferten Fahrräder. Für Rahmen gilt die beim jeweiligen Rahmen angegebene Garantie von 5 bzw. 10 Jahren.

Die Garantie erstreckt sich ausdrücklich nicht auf nicht in unserer Liste geführte Ausstattungsteile, die auf Wunsch des Kunden montiert werden.

Teile, die üblichem Verschleiß unterliegen, sowie Schäden, die durch unsachgemäße Behandlung entstehen, sind ebenfalls von der Garantie ausgenommen.

(2) Inspektion

Bei komplett gelieferten Fahrrädern führen wir auf Wunsch eine kostenlose "Erstinspektion" nach ca. 500 gefahrenen Kilometern durch (spätestens ½ Jahr nach dem Kaufdatum).

(3) Versand

Versand erfolgt an uns unbekannte Kunden nur

(i) per Nachnahme oder

(ii) per Vorkasse durch Überweisung auf unser Konto oder Zusendung eines (Verrechnungs-)Schecks.

Das anfallende Porto ist vom Empfänger zu entrichten. Bei Versand von kompletten Fahrrädern (montiert oder zur Selbstmontage) berechnen wir eine Pauschale von 30,- DM. Verpackung ist frei. Der Versand erfolgt auf Gefahr des Empfängers; komplett montierte Räder werden als Wertpaket versandt, die dafür anfallende zusätzliche Gebühr (12,50 DM) wird dem Empfänger berechnet.

(4) Selbstabholung

Die Ware ist bei persönlicher Abholung direkt bar oder per (Verrechnungs-)Scheck zu bezahlen, sofern der Betrag nicht vorher auf unser Konto überwiesen wurde.

(5) Umtausch

In unserer jeweils gültigen Liste geführte Komponenten können bei Nichtgefallen, sofern ungebraucht, innerhalb von 14 Tagen an uns zurückgesandt werden. Der Kaufpreis wird sodann erstattet. Individuell zusammengestellte komplette Fahrräder sind hiervon ausgenommen. Alle Ausstattungsteile (z.B. Sattel, Gepäckträger, ...) können jedoch umgetauscht werden, sofern dies ohne Wertminderung der zurückzunehmenden Teile möglich ist.

(6) Anzahlung

Bei Bestellung von Rahmen-Sonderanfertigungen erwarten wir eine Anzahlung von 500,- DM.

(7) Lieferzeit

Die Lieferzeit beträgt bei Rädern aus unserem Standardprogramm im allgemeinen ein bis zwei Wochen ab Eingang der Bestellung.

Bei Rahmen-Sonderanfertigungen ist mit einer Lieferzeit von mindestens 4 Wochen zu rechnen. Lieferzeitvereinbarungen sind nur mit unserer ausdrücklichen schriftlichen Bestätigung bindend.

(8) Skonto

Skonto ist in unsere Preise bereits eingearbeitet.

Für alle Lieferungen gelten ausschließlich unsere Liefer- und Zahlungsbedingungen. Abweichende Bedingungen des Bestellers gelten auch dann nicht, wenn wir ihnen nicht ausdrücklich widersprechen.

Beschreibung der Abbildungen :

Titelbild: Reiserad Guylaine RS in
Standardausstattung;
Preis wie abgebildet:

1.590,- DM

Seite 2: Detailaufnahmen vom Reiserad GUYLAINE WL wie
rechts abgebildet

Seite 51 (Bild rechts): Reiserad Guylaine WL mit ver-
längertem Gabelschaft, Steuersatz Primax super,
Bremszuggegenhalter Guylaine, Naben Maxi-Car
High-Low, Sattel Brooks Colt mit Stütze Primax
Basic und Schnellspanner, Vorbau TTT Mountain
Top, Lenker TTT Plane mit Griffen Grab On,
Felgen Mavic M3CD, Reifen Panaracer Ridgeline
II, Gepäckträger Blackburn SS-1 und CL-1, übrige
Ausstattung Shimano Deore XT; Preis wie
abgebildet:

2.506,- DM

Hintere Umschlagseite: Reiserad Guylaine WL mit
verlängertem Gabelschaft; Bremszuggegenhalter
Guylaine; Innenlager Nadax; Steuersatz,
Tretlager, Schaltwerk, Umwerfer und Bremsen
Deore XT; Schalthebel und Bremsgriffe 600
Ultegra; Naben Maxi-Car Hochflansch; Felgen Ma-
vic M3CD (HR mit 40 Speichen); Reifen Tourguard;
Sattel Colt mit Stütze SR Laprade; Gepäckträger
Blackburn SS-1 und CL-1; Flaschenhalter Minoura;
Luftpumpe AirLoc; NiCd-Akkulichtanlage;
Preis ohne Taschen:
Taschensatz komplett wie abgebildet:

2.589,- DM

+ 396,- DM



