

Die Rahmen beider Räder bestehen aus Reynolds-531-Rohren, die in Muffen hartgelötet zusammengefügt wurden. Die Rahmen weisen neben den Gabeln, beim teureren MK II wurde eine Aluminiumgabel dem beim MK I verwendeten Stahlmodell vorgezogen, nur noch einen wesentlichen Unterschied auf, die Hinterbaukonstruktion. Das MK I wird in der üblichen Art mit zwei durchgehenden Hinterbaustreben gebaut, das MK II hingegen mit einem Wishbone-Hinterbau. Bei dieser Variante werden die zwei Streben kurz über dem Laufrad zu einer im Querschnitt sehr viel stärkeren Strebe verbunden. Glücklicherweise wurden ausreichend viele Anlötpunkte vorgesehen, so daß man auf unschöne Schellenbefestigungen verzichten kann. Beim Edel-Kildemoes wurde zusätzlich noch ein Schaltsockel hinter dem Sitzrohr angelötet, der einer Dynamofernbedienung zugutekommt. Die Rahmen wurden recht kurz gebaut und ermöglichen so eine aufrechte Position, wie sie von vielen Reiseradlern bevorzugt wird und auf Dauer entspannter ist. Ein letztes Wort zu den Rahmen: beide wurden mit einer recht haltbaren schwarzen Beschichtung und mit dezenten Aufklebern versehen.

Die Ausstattung der Räder differierte erheblich mehr als die Rahmen und macht den Preisunterschied von ca. 500 Mark aus. Beide Räder wurden mit Suntour-Teilen komplettiert, das Preiswerte mit XC-LTD, das Teure mit XC-Pro und Superbe-Pro-Komponenten. Gemein sind den Rädern die Half-Step-Übersetzung und die Unterrohrschalter. Unterschiedlich ist aber die Umsetzung des Antriebes, beim MK II werden Micro-Drive, beim MK I normal große Kettenblätter und Ritzel verwandt. Durch diesen Umstand konnte am MK II ein Kurzarmschaltwerk verwendet werden, das theoretisch eine höhere Schaltgenauigkeit bringen soll. Die Bremsen sind in der Bauart gleich und recht sinnvoll, vorn ei-



Kildemoes MK I besticht durch klassisches Aussehen und Feinheiten im Detail, so zum Beispiel die Half-Step-Übersetzung und die radialen Einspeichungen.



500 Mark teurer als das MK I, bietet das MK II eine Aluminiumgabel und edelste Suntourteile, ob es deswegen dem MK I vorzuziehen ist, muß jeder für sich entscheiden.

Kildemoes MK I und MK II:

Edel, hilfreich und gut?

Der dänische Hersteller Kildemoes zeigte zu den letzten Messen zwei Reiseradmodelle, die in ihrer Art sonst nicht zu sehen waren. Auffälligstes Merkmal sind die sehr selten gewordenen Suntour-Komponenten und ein recht konservatives Design. Konservativ heißt hier zwar alte Erfahrungen und Denkweisen aufrechtzuerhalten, nicht aber Einfallslosigkeit, was besonders an dem preiswerteren MK I zu registrieren ist.

ne konventionelle Cantilever und hinten eine sich selbstverstärkende SE-Bremse, die unter allen Bedingungen für Verzögerung sorgt. Bedient werden die Bremsen durch Dia-Compe- bzw. Superbe-Pro-Griffe. Ein wesentlicher Unterschied, der zugleich eine große Finesse des MK I darstellt, sind die Laufräder. Die Räder des MK II sind auf XC-Pro Grease-Guard-Naben aufgebaut und konventionell dreifach gekreuzt. Beim MK I wurden Sansin-Hochflanschnaben verwendet, auf denen ein komplett radialgespeichtetes Vorderrad und ein kranzseitig radialgespeichtetes Hinterrad aufgebaut sind. Die Antriebskräfte werden so nur über die linke, gekreuzte Speichengruppe übertragen, was eine verbesserte Lebensdauer des Gesamtrades bringen soll. Weiterhin wurden beide Räder mit Heckträger als auch Lowrider, Schutzblechen, Beleuchtungsanlage, Trinkflaschen und Haken-Pedaleinheiten geliefert. Zum Draufsetzen gab es beim MK I einen Kernledersattel von Lepper und beim MK II einen Rolls-Sattel mit Lederüberzug.

Griff nach unten

Bei der praktischen Erprobung der Räder fielen der kurzgebaute Rahmen und die Unterrohrschalter als erstes auf. Der kurze Rahmen positiv, aus oben genannten Gründen, die Schalthebel negativ, weil ihre Position doch eher unbequem ist. Das Fahrverhalten war ein wenig gewöhnungsbedürftig, aber insgesamt zufriedenstellend:

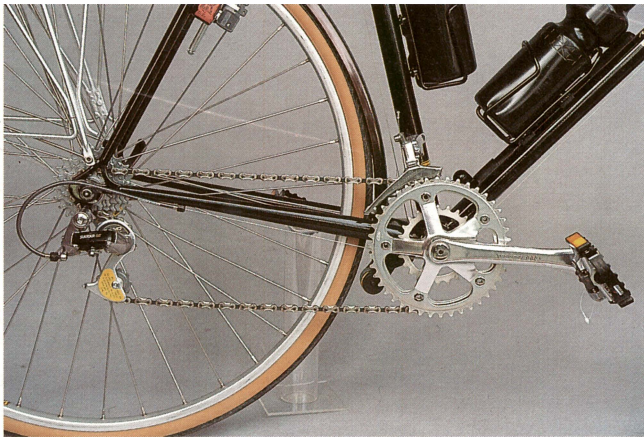
Ein guter Geradeauslauf und Spurstabilität verbunden mit etwas erschwertem Kurvenfahren und dem Gefühl von Unsicherheit. Manchmal zwang sich das Gefühl auf, daß das Rad über das eingeschlagene Vorderrad schiebt, was unter Umständen durch das Reifenmaterial unterstützt wurde, obwohl immer mit korrektem Druck gefahren wurde. Aber man konnte sich recht gut an diesen Umstand gewöhnen. Der Unterschied des Gabelmaterials war kaum festzustellen; wenn überhaupt einer besteht, müßte man dem MK I mit der zierlicheren Stahlgabel und dem recht harten, radialgespeichten Vorderrad den besseren Komfort durch die Gabel zugestehen. Dieser Umstand machte es dem Autor schwer zu verstehen, warum überhaupt auf eine Alu-Gabel gesetzt wurde, wenn die preiswertere Stahlgabel eine zufriedenstellende Dämpfung gewährleistet.

Die Half-Step-Übersetzungen zeigten ihren Vorteil besonders bei Flachland-Gegenwind-Fahrten, wo man sich eines recht fein gegliederten Übersetzungsspektrums bedienen konnte, für Berge blieb dann allerdings nur der Griff zum Rettungsring mit 24 Zähnen. Einen Mangel sieht der Autor in der relativ unnützen Verwendung des Micro-Drive-Systems am MK II, das an einem Reiserad außer erhöhtem Verschleiß eigentlich keinen wirklichen Vorteil bringt.

Die Pedale, am MK II das feinste was je in größerer Stückzahl gebaut wurde, XC-Pro mit Rillen-



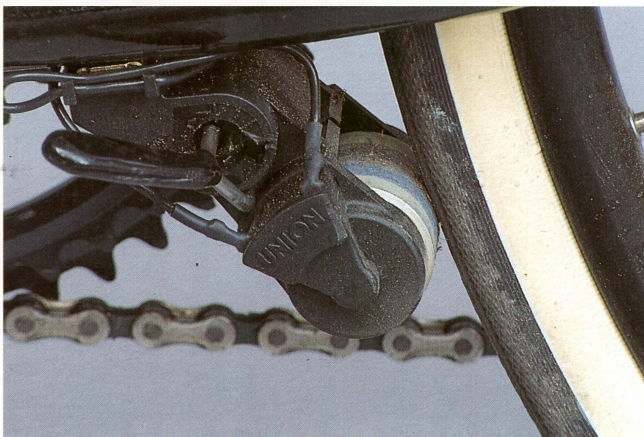
Völlig untauglich ist die Lampenbefestigung, die keine Einstellung in Straßenrichtung erlaubt und etwaige Versuche mit Kürzungen der Fingerkuppen durch die Speichen des vorderen Laufrades bestraft.



Das kurzarmige Schaltwerk bietet aber keine merklichen Vorteile gegenüber einem langarmigen.

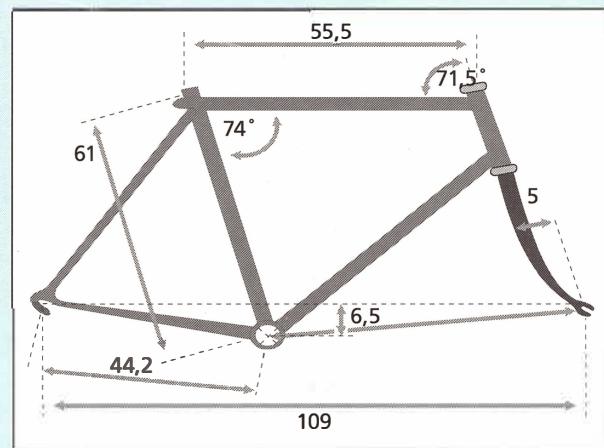


Unterschiede des MK II Rahmens gegenüber dem preiswerteren Pendant sind der Wishbone-Hinterbau, die Befestigung des Trägers am Sattelrohr sowie die aufwendig und gut gelöste Dynamofernbedienung. Ein nützliches Detail ist das angelötete Schwenkbügel-schloß.



Am MK I tauchte der totgeglaubte Union Walzendynamo mit Handhebelbedienung wieder auf, mit denselben Problemen wie vor Jahren. Auswirkungen des schlecht konstruierten Hebels sind, schon nach wenigen Betätigungen, an der Kunststoffraste zu erkennen.

Kildemoes Trend MK I - MK II



	MK I	MK II
Rahmen:	Reynolds 531 ST	Vitus Alu
Gabel:	CrMo	
Ausstattungsgruppe:	Suntour XC-LTD/SL	Suntour XC Pro Microdrive/Superbe Pro
Übersetzung:	46/42/24 auf 13-28	42/39/24 auf 11/12/14/16/18/21/24
Lenker:	Kusuki Randonneur	Atax Randonneur
Felgen:	Alesa 913	Mavic Module 3 D
Reifen:	Panaracer Tour Guard	Michelin
Beleuchtung:	Union Rollendynamo mit Halogenstrahler	
Gepäckträger:	Minoura/Bor Yueh	
Preis:	2400 Mark	2900 Mark
Importeur:	Kildemoes Deutsch-Dänischer Zweiradhandel, 27570 Bremerhaven	

kugellagern, am MK I das auch noch vertretbare, aber schnödere XCD-Pendant, zeigten keine Schwächen und sind auch aus anderen Erfahrungen als gut zu bezeichnen. Die übrigen Bauteile zeigten sich unauffällig, lediglich die hinteren Bremsen erforderten eine Gewöhnung an den scharfen Biß.

Ergonomie und Komfort

Für das Wohlbefinden des Fahrers sind neben der zuverlässigen Technik aber noch andere Faktoren zuständig: Sowohl der Sattel, der in beiden Fällen überzeugen konnte, als auch die Bremsgriffe. Diese stellen einen wesentlichen Verbindungspunkt zum Rad dar und sollten möglichst ergonomisch geformt sein. Auch hier

fällt das Lob zugunsten des preiswerteren Rades aus, dessen Dia-Compe-Griffe schon einen fast legendären Ruf als bequeme Bremsgriffe haben. Die Superbe-Pro-Griffe sind zu schmal ausgeführt und ermöglichen so keine langen Strecken in der Position auf den Griffen. Die Lenker, beim MK I aus CrMo-Stahl und aus Alu beim teureren Rad, waren durchschnittlich bequem, ein größerer Radius des unteren Bogens hätte wahrscheinlich zu einer noch bequemeren Griffmöglichkeit geführt. Ein großes Lob geht an das Lenkerband der beiden Räder, das sehr angenehm zu greifen, gut gepolstert war und dabei nicht zu dick aufgetragen wirkte.

Bleibe nur noch die Beleuchtung und das Fahren mit Gepäck. Beladen gibt sich das Rad, wie üb-

lich, insgesamt träger. Das eingangs bemängelte Lenkverhalten fiel im beladenen Zustand nicht mehr so ins Gewicht, doch muß man sich klar sein, daß man an einem 531-Rahmen mit 61,5 cm Rahmenhöhe keine Expeditionsausrüstung befestigen kann. Vielmehr die mäßige Beladung, wie sie bei den Fast-Tourern gemeinhin üblich ist, ergibt ein angenehmes Fahrverhalten, bei dem auch noch schnelle Bergfahrten möglich sind. Wer also meint, seinen Haushalt aufs Rad packen zu müssen, ist mit diesen Modellen sicherlich schlecht beraten.

Zur Beleuchtungsanlage gibt es zwei Kritikpunkte. Bei beiden Rädern ist die Befestigung des vorderen Scheinwerfers an der linken Lowrider-Öse ungeschickt, da dieser Befestigungspunkt die Einstellmöglichkeiten dermaßen einschränkt, daß der Scheinwerfer fast unbrauchbar ist. Zusätzlich befindet sich der Scheinwerfer



Zwar klassisch schön, aber in letzter Konsequenz unpraktisch sind die Unterrohrhebel, auch wenn sie theoretisch genauer sind.

viel zu nah am Vorderrad, so daß ein Einstellen während der Fahrt ein gefährliches Unterfangen ist. Außerdem wird die linke Lowri-

der-Seite unbenutzbar. Eine ganz normale Befestigung am Gabelkopf wäre erheblich besser. Die andere Kritik betrifft den Dynamo des MK I, eine Union-Walze, die auch am MK II verbaut ist, hier jedoch ohne Fernbedienung auskommen muß. Der dadurch erforderliche Handhebel am Dynamo ist aber äußerst schlecht konstruiert und führte dazu, daß schon vor mehreren Jahren im Handel nur noch Union-Walzen mit der hauseigenen Fernbedienung erhältlich waren, diese würde ohne große Mehrkosten am MK I zum selben Komfort führen wie beim Luxus-Modell und dabei die Funktionssicherheit erheblich erhöhen. Daß dabei das Finish nicht das eines angelöteten Sockels und einem ei-

genen Schalthebel ist, dürfte zu verschmerzen sein.

Und da wäre noch etwas: Als der Autor das erste Mal auf dem MK II saß und ordentlich in die Pedale trat, drehte sich der Lenker nach unten weg, und der Fahrer hätte um Haaresbreite auf der Straße gelegen. Als ein Festziehen der Inbusschraube keine Besserung ergab, wurde die Schiebellehre geholt. Es darf wohl nicht wahr sein: Ein Lenker mit 25,4 mm Durchmesser steckte in einem Vorbau mit 26,0 mm Durchmesser. Schon 'mal etwas von Produkthaftung gehört?

Fazit

Die beiden MKs überzeugen in Fahrleistung und Komposition der Teile, kleine Fehler wie bei der Beleuchtungsanlage sollten zu beheben sein. Die verbauten Suntour-Teile gaben sich zu keiner Zeit eine Blöße und die normalen Verschleißteile mußten auch er-

■ Handgelötete Rahmen

aus hochfesten COLUMBUS-Rohren (CrMo-Spezialstahlegierung bis 1200 N/mm² Festigkeit) und Mikrofusionsmuffen, mit Silberlot handgelötet, im Detail durchdachte Anlötteile, widerstandsfähige Kunststoffpulverbeschichtung, Sonderanfertigung nach Ihren Vorstellungen möglich

■ Präzise Verarbeitung

■ Individuelle Ausstattung

mit hochwertigen Komponenten Ihrer Wahl: Shimano Deore XT, Campagnolo Record, Mavic Ceramic Felgen, Brooks Ledersattel, Blackburn oder Tubus Gepäckträger u.v.m.

■ Sorgfältige Montage

■ Bezug über den Fachhandel

Kompetente Beratung und Service am Ort
oder direkt vom Hersteller

Händlernachweis und Katalog 94/95 (gegen 3 DM in Briefmarken) bitte anfordern bei:



**Fahrradmanufaktur
Schubert & Schefzyk**
Magdeburger Str. 12 · 64372 Ober-Ramstadt
Tel.: 06154-52466 · Fax: 06154-52467

GUYLAINE

Reise-, Renn- und Trekkingräder

Das ultimative Reiserad

Nun auch bei
Ihrem Fachhändler



eigene Rahmenfertigung

hältlich sein, zumal viele Suntour-Komponenten untereinander kompatibel sind. Die zusätzlichen Anbauteile erfüllten alle Anforderungen, konnten aber nicht so überzeugen wie zum Beispiel ein Stahlrohrträger, was aber durch

die Preisgestaltung zu verstehen ist. Beide Räder sind für den geforderten Preis von 2400 Mark fürs MK I und 2900 Mark fürs MK II, exquisit ausgestattet, qualitativ hochwertig und empfehlenswert.

Doch sind die größeren Kettenblätter und Ritzel ein erhebliches Plus für das MK I, ebenso der Kernledersattel und die besseren Bremsgriffe. Auch die Laufräder mit Schraubkranz bieten eine nicht zu unterschätzende Unab-

hängigkeit von Suntour. Selbst wenn einem das Innenlager eher den Dienst quitiert als das Micro-Lite im MK II, würde die Entscheidung des Autors zugunsten des MK I ausgehen.

Text/Fotos: Sebastian Kaptain

Interview: Trend - ein Dinosaurier?

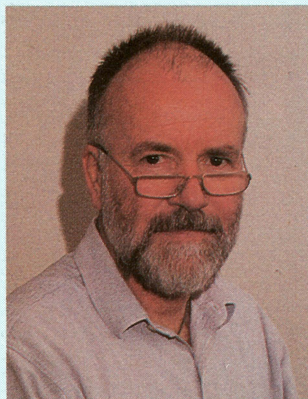
Manfred Federau, Inhaber der Firma MF Veloconsult, hat für Kildemoes das Trend konzipiert und weiterentwickelt. Wir befragten ihn zu Einzelheiten seines Konzepts.

RF: Seit wann gibt es das Kildemoes Trend? Was waren die Motive, Trend zu entwerfen?

Federau: Die Entwicklung des ersten Trend startete 1985. Das Ergebnis wurde der Öffentlichkeit auf der IFMA 1986 erstmals präsentiert. Es war mein erstes Projekt für Kildemoes. Ich hatte vorgeschlagen, ein "state of the art touring bicycle" von Grund auf zu entwickeln und dabei keine Kompromisse einzugehen hinsichtlich Kosten und anderer Verwendungszwecke. Auslöser war die Tatsache, daß ein solches Fahrrad in Dänemark überhaupt nicht erhältlich war und in Europa nur wenige Modelle, die diese Nische füllten. Koga war (und ist) ein ernsthafter Mitbewerber, ebenso Dawes, nur viel konservativer. Mein Ziel war es, ein sehr viel ästhetischeres und ergonomisch korrekteres Reiserad zu kreieren. Niels Erik Kildemoes ließ mir dabei freie Hand.

RF: Die Trend-Modelle sind mit Suntour-Komponenten ausgestattet. Suntour ist inzwischen jedoch fast völlig vom Markt verschwunden. Warum diese Wahl?

Federau: Kildemoes ist seit Jahren die dänische Suntour-Vertretung; insofern ist das bis zu einem gewissen Grad Firmenpolitik. Meiner Meinung nach könnte das Trend mit einer Reihe anderer Komponenten gut funktionieren, aber im



Moment kenne ich nichts Besseres als das Microdrive-System sowohl hinsichtlich Funktion (das ist der Hauptgrund) als auch Ästhetik als auch Wartung. Nach einer langen, nassen, schmutzigen Fahrt füllen Sie einfach Fett in die Nachschmieröffnungen der Lager, bis es überläuft, säubern das System mit einem Hochdruckreiniger und schon ist es so sauber, wie es sonst nur durch Auseinanderbau der Lager möglich ist.

RF: Wie steht es um die Ersatzteilversorgung für Suntour-Teile?

Federau: Da müßten Sie bei Kildemoes nachfragen. Aber ich habe nie von solchen Problemen gehört. Ich bin mir sehr sicher, daß Kildemoes die Ausstattung ändern würde, wenn es da Probleme gäbe.

RF: Im Zeitalter von STI und Ergopower ist der Unterrohr-Schalter sehr unpopulär. Was halten Sie von Suntour Command Shifter und Ergopower?

Federau: Auch hier ist saubere Funktion der Hauptgrund; Ästhetik kommt hinzu. Nichts kommt an das präzise Feeling des Suntour Superbe Pro Unterrohrschalter heran. Meines Erachtens gehört zu einem Ran-

donneur- oder Rennlenker der Unterrohrschalter einfach dazu. Sicherlich sieht Campys Ergopower gut aus und läuft auch gut, aber ich habe bisher keinen Gedanken daran verschwendet, ihn am Trend einzusetzen. Command Shifter kollidieren mit Lenkertaschen.

RF: Die Reifen des Trend sind sehr schmal. Ist das Trend für schnelles Fahren gebaut und für schlechte Wege ungeeignet?

Federau: Die Reifenwahl erfolgte unter der Maßgabe, den Rollwiderstand gering zu halten. 95 % aller Radreisen finden auf geschlossenen Fahrbahndecken statt. Es wäre ein großer Fehler, dem Trend fette Reifen zu verpassen, nur weil das zur Zeit in Mode ist. Beim Rahmendesign ging es mir um die vertikale Flexibilität im Rahmen; dadurch sollte es möglich sein, leichtlaufende Hochdruckreifen zu verwenden und trotzdem einen höheren Komfort zu erzielen als mit konventionellem Design.

RF: Was halten Sie von Reise-Mountainbikes? Könnte man ein Trend auch mit 26-Zoll-Stollenreifen und Randonneur-Lenker bauen?

Federau: Bei dieser Idee läuft es mir kalt den Rücken herunter. Wenn ich nicht gerade die Sahara durchqueren will, ist das absurd. Meiner Meinung nach sind die allermeisten Mountainbikes auf Straßen für Radfahren mit Gepäck völlig nutzlos. Sie können auf das Trend 32er ziehen oder 37er ohne Schutzblech, damit kommen Sie überall durch. Übrigens haben alle Trend-Modelle Randonneur-Lenker. Andere Lenker ließen sich montieren, aber zwingen Sie mich bitte nicht, meine Meinung dazu zu sagen.

RF: Warum verwenden Sie radiale Einspeichung?

Federau: Sie hält länger. MK I hat radial vorn und radial/vierfach hinten, weil das viel steifer ist als durchgehend dreifach gekreuzt. Beim MK II verzichte ich nur darauf, weil es in Kombination mit Niederflanschnaben zu riskant ist.

RF: Glauben Sie nicht, daß nur eine Minderheit das Half-step-Schaltssystem des Trend versteht?

Federau: Der Nutzen besteht in vielen kleinen Gängen ohne Überschneidungen und einer einsichtigen Ganganordnung, die ohne fünfminütige Erklärung verstanden und eingepreßt werden kann. Es gibt verschiedene Systeme, aber die meisten Fahrräder haben das "No System" oder das "Benutze die drei Blätter separat"-System. 48/38/28 oder 42/32/20 sind Beispiele für diesen Unsinn. Das ist mit mir nicht zu machen. Wir haben uns sogar der Mühe unterzogen, dem Microdrive-Tretlager eine Stronglight-Kurbel zu verpassen, weil Suntour kein 39er hat. Nur für half-step.

RF: Warum verwenden Sie am MK II ein kurzes Schaltwerk?

Federau: Es sieht besser aus und die kürzere Kette schaltet etwas besser. Ich gebe zu, daß das die Ritzelwahl auf 28 Zähne beschränkt.

RF: Warum bietet das Schaltsystem nicht noch leichtere Gänge?

Federau: In erster Linie deswegen, weil die Abstufung im viel gefahrenen Bereich dann ausgedünnt werden müßte.