

Dort, in einer Ecke des Kellers, lehnt es an der Wand. Hinter alten Tapetenrollen und einer aus-rangierten Küchenspüle. Stumm, geduldig, ungeputzt, vom Alltagstrott verdrängt. Den Teufel werd' ich tun, die Patina der letzten Reise, Erinnerungen herunterzuwienern. Der Rahmen ist immer noch eingestaubt von der Trockenheit der anatolischen Hochebene, mit klebrigen Spuren vom süßen Türkischen Tee, der aus den Trinkflaschen aufs Unterrohr tropfte. Am Sattel pappt ein Kleber der »Sultan-Air«-Fluglinie. Das Sonnenlicht hat spröde Risse in die Flanken der abgefahrenen Reifen gebrannt, und das zerschlissene Lenkerband zeugt von einer zu zügig durchfahrenen Kurve. Wenn Sehnsucht brennt... Was

Reiserad: Der Ferne ach so nah

Im Kreuzungsbereich notorischer Reiselust und unheilbarer Velo-Narretei bewegt sich ein elitäres Gefährt, dessen Anblick allein manchen Zeitgenossen ein fernwehverklärtes Glitzern in die Augen treibt. Voilà, die RADL-Reiserad-Serie startet.

wollte ich noch gleich im Keller? Ich hab's vergessen.

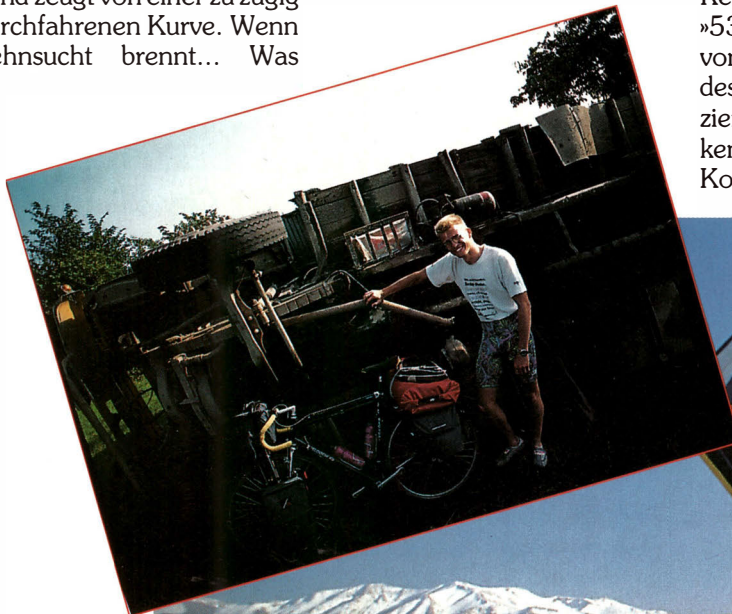
Reiseradler verstricken sich nicht selten in eine fast pathologische Beziehung zu ihrem Untersatz. Ohnehin schon chronisch fernwehkrank, gibt ihnen die Gegenwart des Tourers den Rest. Was aber muß das Rad erfül-

len, um ein »Randonneur« zu sein, um nicht nur zu Tagträumen zu verführen, sondern auf Reisen auch durch dick und dünn zu gehen?

Das Herzstück eines jeden Fahrrades ist der Rahmen. Und ein Reiserad braucht ein kräftiges Herz. Damit es nicht anfängt zu flimmern, sollten die Rohre einen vergrößerten Querschnitt haben (oversized). Der Klassiker der Reiseröhren: das Stahlrohr »531« (0,8/0,5/0,8 mm) von Reynolds, dem Erfinder des »butting process« (Konifizieren oder auch Endverstärken). Das Rohr wird beim Konifizieren in der wenig be-

lasteten Mitte dünner gezogen, an den beanspruchten Enden, die im Rahmen in den Muffen stecken, dagegen dicker gestaucht. Solche Rohre, wie sie inzwischen auch von Columbus, Oria, Tange, True Temper etc. angeboten werden, verbinden optimale Zugfestigkeit, Flexibilität und geringes Gewicht.

Für Reiseräder werden ausschließlich veredelte Stähle verwendet. Der Rahmen muß bei aller Verwindungssteife auch in der Lage sein, Fahrbahnstöße auszufedern, um die Laufräder zu entlasten – und das strapazierte Gesäß. Nur Cannondale wagt sich an Aluminium. Das weiche Leichtmetall verlangt nach voluminösen Rohrdimensionen, um gegen die enormen Biegekräfte an den Verbundstellen der Rohre bestehen zu können. Der US-»Ofenrohr«-Rahmen pflegt einen sehr direkten Umgangston: unerschütterlich, aber auch bretthart. Wer's mag. Beim Rahmen-



Ein Reiserad darf so schnell nichts umwerfen. Mit ausdauernden Komponenten trägt es Fernwehpatienten in jede Himmelsrichtung.



bruch allerdings erlöschen die Lichter. Aussichtslos, in der »Pampa« auf Rettung zu hoffen, wo selbst hierzulande Alu-Schweißer handverlesen sind. Stahltourer flickt jede Busch-Werkstätte.

Reiseradrahmen sind fast ausschließlich gemufft und gelötet – und zwar von Hand, denn vergütete Stähle sind wärmeempfindlich. Solch Aufwand im Produktionsprozeß schreckt die meisten industriellen Hersteller ab. Nur wenige Firmen haben

Wenige Firmen bieten vollblütige Reiseräder an

reinrassige Langstreckler im Programm. Komplettträder mit vorgegebenen Maßen und Komponenten von der Stange kommen den Individualisten und Materialfreaks unter den Globetretern aber schwer bei. Sie bedienen sich der zweiten Möglichkeit, ein Reiserad zu erstehen. Das Fernweh ist nämlich die Krankheit, deren Linderung sich vor allem kleine Manufakturen angenommen haben. Sie bauen Rahmen auf Maß, können auch auf Sonderwünsche eingehen und werden meistens von Insidern betrieben, die selbst der Reisebazillus gepackt hat.

Ihnen ist kein Geheimnis, daß der »Randonneur« einen langen Radstand braucht. Je nach Rahmenhöhe stehen Vorder- und Hinterachse beim Reiserad 1030 bis 1100 Millimeter auseinander, beim Rennrad maximal einen Meter. Doch ein Renner muß im Gegensatz zum Tourer keinen Platz für dicke Reifen, Schutzbleche, Lichtanlage und Packtaschen schaffen. Ist der Hinterbau zu kurz, stoßen die Fersen ans Gepäck. Bei sportlichen



Der Trekking-Tourer

Mit MTB-Lenker, breiteren Reifen und bergfreudiger Übersetzung eignet er sich auch für schwieriges Terrain.



Das konvertierte Mountain-Bike

Stabiler Rahmen, robuste 26-Zoll-Räder, zuverlässige Ausstattung – für harte Touren auf Straße und Schotter.



Der klassische Supertourer

Der treue Evergreen ignoriert High-Tech-Moden. Nur bestes Material, Zuverlässigkeit und Funktion zählen.

Hinterbauten ragt das Gepäck über die Hinterachse hinaus und kann das Rad leicht ins Pendeln versetzen.

Ein Reiserad sollte ruhig geradeauslaufen, damit die Balance mitsamt dem Reisegepäck nicht zum Eiertanz wird. Einen größeren Einfluß auf die Laufruhe als der Radstand hat der Nachlauf. Er ergibt sich aus dem Winkel des Steuerrohres und der Vorgebung der Gabel. Ein großer Nachlauf stützt die Laufruhe, verlangt aber mehr Nachdruck am Lenker bei Kurvenfahrten und fördert die Flatterneigung bei hohen Geschwindigkeiten. Beim Reiserad wird deshalb der Steuerwinkel etwas abgeflacht (70° - 72° gegenüber 73° - 74° beim Rennrad), denn auf die vorgebogene Gabel verzichtet man ungern. Sie trägt durch ihr Federvermögen zum Fahrkomfort bei. Auch der Sitzwinkel, der Winkel zwischen Oberrohr und Sitzrohr also, ist beim Tourero abgeflacht, um eine entspanntere Sitzposition zu erreichen.

Geschmiedete Ausfall-Enden verstehen sich beim Reiserad von selbst. Vertikale Ausfaller verhindern, daß sich das Hinterrad unter strammem Kettenzug im Hinterbau verschieben kann. Das Laufrad läßt sich auch dann noch problemlos einbauen, wenn ein Walzendynamo die Lichtanlage speist. Bei horizontalen Achsaufnahmen mit Stellschrauben kann man dafür ein verzogenes Laufrad so im Hinterbau justieren, daß die Weiterfahrt noch möglich ist.

An den Rahmen gehören sämtliche Anlötteile für Komponenten und Zubehör: Schutzbleche, Lichtanlage (evtl. mit Fernbedienung), geschlitzte Zugführungen, Pumpenspitze, mindestens zwei Flaschenhalter, Lowrider, Gepäckträger... Un-

schöne, lockerungsgefährdete Schellenbefestigungen ziemen sich nicht.

Sämtliche Lager müssen von bester Qualität sein. Der Reisekreuzer ist kein Rad, mit dem man nur zum Brötchenholen rollt, sondern ein Marathonläufer, der auch schlechtes Wetter nicht scheuen darf. Steuersatz, Innenlager und Naben sollten deshalb geschliffene Laufflächen haben und wirkungsvoll gegen Wasser und Schmutz gedichtet sein. Empfehlenswert sind WTB- oder Suntour-Teile, deren Grease-Guard-System das Fetten von außen erlaubt. Das über einen Nippel eingepreßte Fett drückt das verbrauchte Schmiermittel nach außen.

Ist abzusehen, daß man nicht nur auf glattgebügeltem Asphalt unterwegs sein wird, empfiehlt sich der Einbau eines Kegel-Steuersatzes (Stronglight, Primax, Tange). Statt auf Kugeln bewegt sich die Gabel im Steuerrohr auf Rollen. Der vertikale Druck verteilt sich auf eine größere Fläche. Kugellager »punkten« sehr schnell, d. h., die Kugeln pressen sich bei einem fast stationären Lagerbetrieb wie dem Steuersatz in die Laufbahnen. Die Lenkung rastet, es wird schwer, freihändig zu fahren.

Das Innenlager wird oft vernachlässigt, obwohl hier im Wiegetritt enorme Biegekräfte ansetzen. Die Kugellaufläufen sollten deshalb so weit wie möglich auseinanderstehen, damit die Achse richtig abgestützt wird. Nonplusultra, wenn es um innere Werte geht: die mehrfach, teils nadelgelagerten Patronen von Nadax und Edo. Skepsis ist gegenüber vielen anderen Kompakten angebracht. Zwar sind sie als Patronenlager gut gedichtet, haben für den Reisetreß aber zu wenig Stützbreite.

Ein Kapitel, über das gern und überflüssigerweise gestritten wird: die Schaltung. Beim Reiserad, mit dem man bis zu 20 Kilo Gepäck befördert, gibt es keinen Grund, auf Dreifach-Kettenblatt und Siebenfach-Ritzel zu verzichten. Hören Sie nicht auf Glaubenskrieger und verbohnte Puristen. Ein Doppelblatt und Fünfer-Ritzel bieten bei weitem nicht die Übersetzungsvielfalt und -bandbreite eines 21-Gang-Menüs. Eine Nabenschaltung steht gar nicht erst zur Debatte. Die Zahnabstufungen hängen

vom Einsatzgebiet und der persönlichen Fitness ab. Verhältnisse von 52:12 mit Entfaltungen von über acht Metern wie bei Rennrädern sind überzogen. Die Kombinationen sollten zwischen acht und zwei Meter Entfaltung umspannen (bei 28-Zoll-Laufrädern also 50:13, 26:28, 46:12 oder 24:26

Die Bremsen müssen absolut verlässlich sein

Zähne etc.). Die Ritzel werden am besten so gewählt, daß sich möglichst wenige Übersetzungen überschneiden. Wie alle anderen Ausstattungsmerkmale wird auch das Thema Schaltung und Übersetzung in der RADL-Reiserad-Serie noch genauer durchleuchtet.

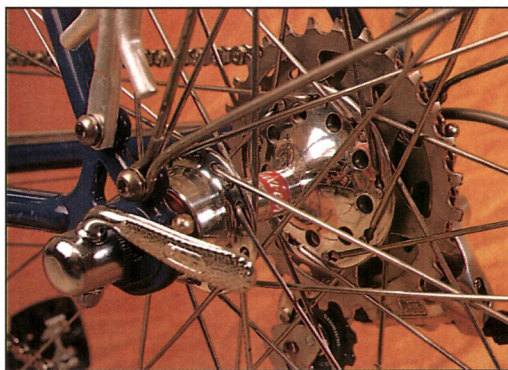
Viel wichtiger als eine teure, prestigeträchtige Schaltgruppe ist ein robuster Laufsatsatz. Die Felgen müssen ein Hohlkammer-Profil aufweisen, um seitensteif zu sein. Die klassische Reiserad-Felge: Mavics M3CD mit kaltgehärteter Oberfläche und flachem Kammerprofil. Sie federt Fahrbahnstöße gut ab, ist enorm verwindungssteif und hat Verstärkungsösen für den Speichensitz. Für sportliche Touren mit weniger Gepäck sind auch die vertikal knallharten Aero-Felgen zu empfehlen.

Als Speichenmaterial kommt nur Edelstahl in Frage. Besonders stabile Laufräder sind mit 40 Speichen versehen. Allerdings werden dafür besser spezielle Hochflanschnaben (z. B. von Maxi-Car) verwendet, da sonst der Nabenflansch wegen der zu engen Anordnung der Speichenlöcher bruchgefährdet ist. Mit weniger als 36 Speichen pro Laufrad



Tragende Rolle: Gepäckträger dürfen keine Schwachlinge sein. Das Reise-Hab-und-Gut bringt etliche Pfunde auf die Waage.

Hart im Nehmen: vierfach gekreuzte Speichen, Hochflanschnaben.



Die Reiserad-Bremsen müssen mit Bewegungsenergie kurzen Prozeß machen.

sollte man auf keinen Fall starten. Die Bereifung ist wie die Übersetzung vom Einsatzgebiet abhängig. 25 bis 28 mm breite »Schlappen« sind meistens ein Volltreffer. Ziehen sich hingegen Schotterpisten bis zum Horizont, müssen größere Kaliber aufgefahen werden. Auf Off-Road-Touren schlägt die Stunde geläuterter Mountain-Bikes. Die als Reiserad aufgebauten Grashüpfer (z. B. Clark Kent, Cyclescope, Centurion, Germans) bieten durch kleinere Rahmen- und Laufradabmessungen Stabilitätsreserven und ermöglichen die Montage von geländegängigen Mänteln.

Und wohin mit dem Gepäck? Die Träger des gerädeten Lastesels müssen unbeugsam sein. Fernost-Fabriken aus weichem Aluminium knicken unter dem Gewicht des Reisesammelsuriums ein. Schlechte Befestigungen lassen die Packtaschen hin- und herschlenkern. Das ganze Rad wird dadurch ins Taumeln gebracht. Die unbestritten besten, aber auch teuersten Träger stellen derzeit Tubus und Assel her. Ihre innovativen Gestelle bestehen aus CroMo-Stahlrohr, sind konkurrenzlos verwindungssteif und schweißbar, sollten sie doch einmal entzwei gehen. Die schlechte

Instandsetzbarkeit ist der Hauptnachteil von Alu-Trägern. Aber auch hier gibt es hervorragend verarbeitete Modelle aus hochwertigem Material (Blackburn, Esge).

Die unverkrampfte Sitzposition ist auf wochenlangen Alltagsfluchten besonders wichtig. Ein augenfälliges Merkmal des klassischen Reiserades ist darum der Rennlenker. Er erlaubt viele Griffmöglichkeiten, die die Hand-, Arm- und Nackenmuskulatur entspannen. Geländepassagen lassen sich allerdings mit einem MTB-Lenker besser bewältigen.

Das wichtigste zum Schluß: Rauscht man mit voller Ladung auf eine Serpentine zu, müssen die Bremsen

Nur robuste Laufräder halten Reisen durch

absolut zuverlässig sein. Verglichen mit einem ebenso schnellen Rennrad, ist die Bewegungsenergie viel höher. Nur Cantilever- oder hochwertige Rennbremsen sind in der Lage, diese Energie umzuwandeln. Kurzschenkligte Rennbremsen können aber wegen der Rahmenabmessungen nicht

Rahmenprogramm: Die Fahrgestelle müssen tadellos verarbeitet sein. Handarbeit ist hier gefragt.



»Länge läuft«: Links der kurze Rennrahmen, rechts der großzügige Hinterbau des Tourers.

montiert werden. Die Cantilever-Stopper müssen perfekt justiert sein, die Gummimischungen sollten auf die Felgen abgestimmt sein. Achten Sie darauf, daß die Bowdenzüge so kurz wie möglich sind. Das Hebelverhältnis der Bremsgriffe muß zu den Cantilevern passen. Das ist insbesondere dann zu

beachten, wenn sie mit Renngriffen kombiniert werden. Ihr Seilholweg ist nämlich auf Seitenzugbremsen abgestimmt. Eines aber läßt sich auch mit den besten Hydraulik-Stoppern nicht zügeln. Sie ahnen es, das Fernweh. Oder brüten Sie etwa selbst schon über Reiseführern und Landkarten?



Entweder: Konfektionsrad in kompletter Ausstattung und mit hochwertigem Rahmen (Dawes Super Galaxy).



Oder: Selbstbau eines Reiserades mit edlem Fahrgestell (Lutz Quattro Stagioni) und individuellen Teilen.

Fast alles im Lot: Reiserad-Rahmen

Am Anfang steht das Fahrgestell. Denn bevor der Reisegaul mit Anbauteilen aufgezümt wird, ist Kopfzerbrechen gefragt. Welcher Rahmen paßt zu mir? Material, Geometrie, Höhe, Ausstattung, Preisklasse – wie setzt man aufs richtige Pferd?

Bunte Lug- und Trug-Bildchen in den Katalogen der Reisepauschalisten ringen Ihnen allenfalls ein müdes Lächeln ab? Der Gedanke, die schönsten Tage des Jahres als Gute-Laune-Gefangener in Club-Ghettos fristen zu müssen, stellt Ihnen die Nackenhaare auf? Als Reiseradler wird Ihnen die Neugierde, das Urlaubsland hinter den Fassaden der Tourismusindustrie zu erfahren, Motivationsprogramm genug sein. Und so wenig Sie das animierte Fulltime-Freizeit-Management

der Großveranstalter schätzen, so gern stellen Sie sich das Vehikel für die Verwirklichung ihrer Urlaubsträume zusammen.

Doch wollten Sie Giants Reiserad-Klassiker, das »Expedition«, in vergleichbarer Qualität aus Einzelteilen eigens zusammenbasteln, müßten Sie über den Listenpreis hinaus noch mindestens 150 Mark tiefer in die Tasche greifen – von Zeit, Mühe und dem Geld für Werkzeug mal ganz abgesehen. Eigenkompositionen kennen Sie jedoch bis aufs letzte Schraubchen, wäh-

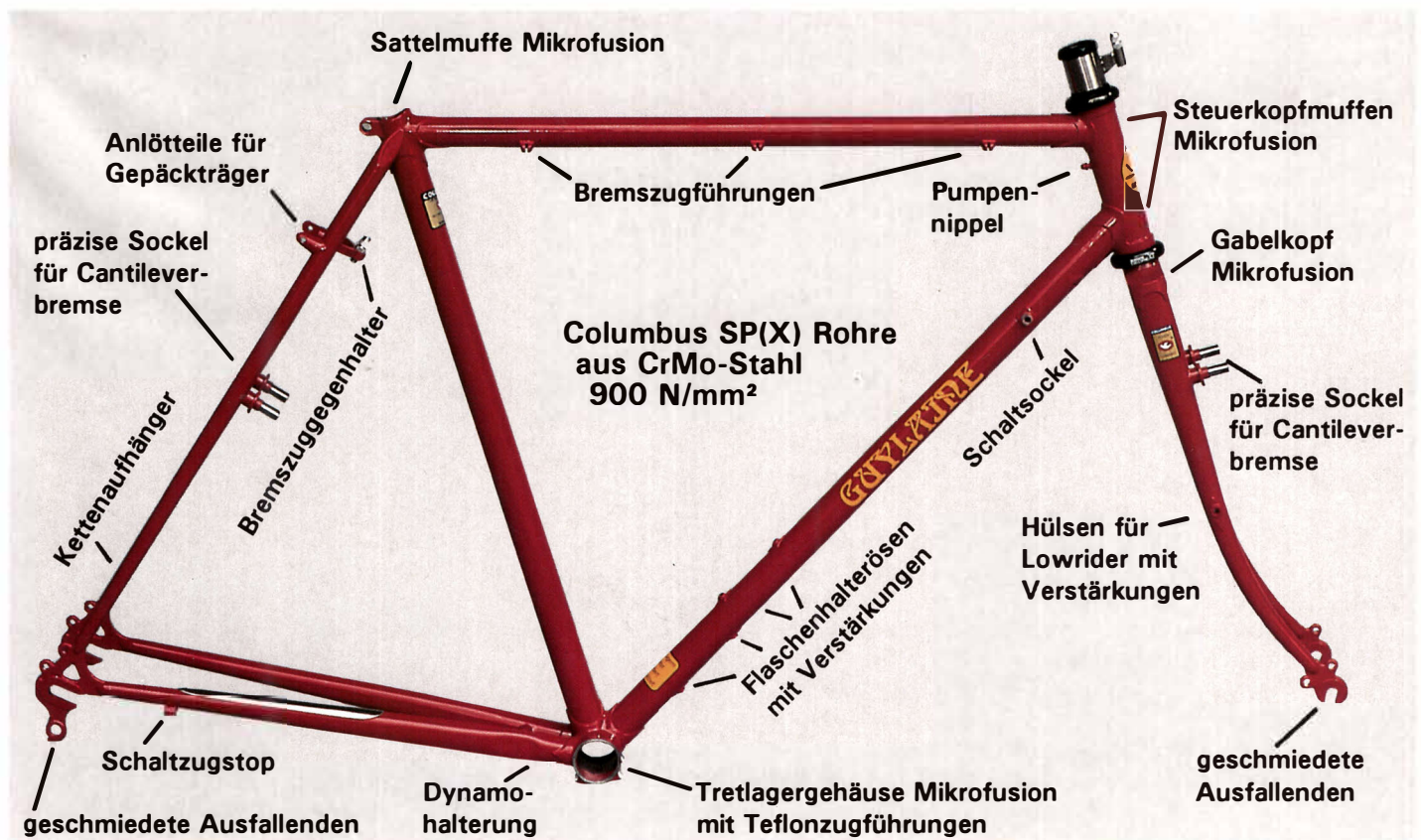
rend die Qualität von der Stange noch unangenehme Überraschungen parat haben kann. Wen auf Tour eine Panne peinigt, dem hilft der Eigenbau-Erfahrungsschatz des »learning by doing« aus der Patsche.

Mit zwei linken Händen Gesegnete, die nicht aufs Traumrad verzichten möchten, können die Montage natürlich auch vom Händler oder Rahmenbauer ausführen lassen. Dafür wären dann nochmals 100 bis 200 Mark zu berappen. Soviel

»Mäuse« laufen aber ebensovorschnell zusammen, wenn man Ritzelabstufung, Gepäckträger, Sattel oder Reifen eines Kompletttrades variiert wissen möchte.

Holger Koch, Rahmenbauer aus Kaufungen bei Kassel und Geheimtip unter anspruchsvollen Reiseradlern: »Die Industrie setzt einem Räder vor, deren Ausstattung von der Übersetzung bis zum Gepäckträger standardisiert ist. Wer ein hochwertiges, individuelles, auf eigene Wünsche zuge-

Je heißer die Begeisterung fürs Velo, desto kühler die Löttemperatur.
Unten: Schubert & Schefzyks Vorstellung vom Ideal-Tourer.



schnittenes Rad sucht, kommt um Handarbeit nicht herum.« Detlef Schubert von der Darmstädter Schmiede Schubert & Schefzyk bestätigt: »Kein Mensch kauft mehr ein Auto ohne Extras und Sonderwünsche. Ausgerechnet beim Fahrrad soll

Anlötteile fürs Moskitonetz

das nicht möglich sein? Aber selbst ein Hersteller wie Koga-Miyata legt den Kunden bis aufs Ritzel fest. Dabei ist gerade beim Reiserad Flexibilität gefragt.« Mehr als bei jedem anderen Bike-Typ diktiert Einsatzgebiet und Kundenvorlieben die Ausstattungsliste. Und die beginnt beim Rahmen.

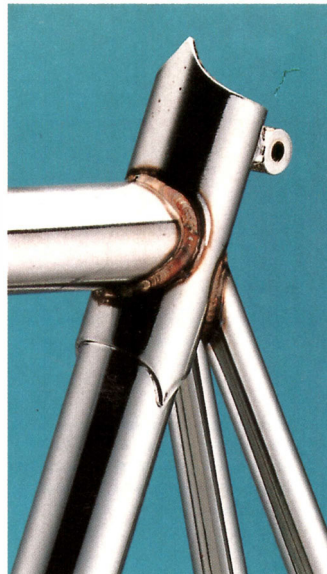
Über ihn lohnt es, sich Gedanken zu machen. Nichts bestimmt Fahrverhalten und Einsatzzweck nachhaltiger. Ein Fehlgriff im Reifenregal ist schnell behoben, den falschen Rahmen büßt man dagegen gründlich. Kaum ein Händler hat Reiserahmenstapelweise vorrätig. Nicht selten wird man gezwungen sein, das Fahrgestell unbesehen und nicht probegefahren zu ordern. Vor der Tour also gründlich in Klausur gehen – und in den Geldbeutel schauen. Dort beantwortet sich vielleicht schon die erste Frage: Maßanfertigung, ja oder nein? Wenn die Rahmenabmessungen auf die Körpermaße und Vorlieben des Kunden zugeschnitten sein sollen, können nur Manufakturen weiterhelfen, die mit reiner Handarbeit flexibel auf jeden Wunsch eingehen können. »Ob Anlöttei-

le für Fünf-Liter-Trinkwasserkanister oder die durch Seilzug aus dem Sattelrohr ausfahrbare Moskitonetzstange – wir löten alles«, schmunzelt der Züricher Rahmenguru Robert Stolz. Maßanfertigungen gibt es jedoch nur in Preisklassen weit jenseits der 1.000-Mark-Grenze. Hans Mittendorf, der in den Siebzigern Konzept und Begriff des »Reiserades« wie kein zweiter prägte, läßt sich seine erstklassige Handarbeit am Flaggschiff »Globus Tour 1329« mit knapp 3.000 Mark entlohnen. Für den Rahmen wohl gemerkt.

Die Maße von Serienrahmen, ob preisgünstig oder in edler Kleinauflage, entsprechen nur gemittelten Werten, mit denen sich Sitzriesen, kleine Leute und Radler

ohne »standardgemäße« Anatomie manchmal nicht recht anfreunden können. Wer sich sein Rad auf den ungenormten Leib schneiden lassen will, um mit ihm eine ergonomische Einheit zu bilden oder ausgefallene Sonderwünsche hegt, ist bei Lutz, Nöll, Mittendorf, Sattler oder Stolz an der richtigen Adresse.

Das Maß aller Fahrraddin-



Rahmenbau at its best: Die Schweißnähte an den Clark-Kent-Rahmen sind zum Überlackieren eigentlich viel zu schön.

Schweizer Spitzen-Reiter: Im verborgenen blüht der First-Class-Fahrradbau von Robert Stolz aus Zürich.



ge ist die Rahmenhöhe. Beim fertigen Rad sollten zwischen Schritt und Oberrohr drei bis vier Zentimeter Platz sein, wenn man über dem Rahmen steht (bei 28-Zoll-Bereifung). Die genaueste Referenz, die Rahmenhöhe zu ermitteln, ist nicht die Körpergröße, sondern die Schrittlänge. Frauen z. B. haben im Verhältnis zum Rumpf längere Beine als

Männer. Bei gleicher Körpergröße brauchen sie darum einen höheren Rahmen. Übrigens: Damen, denen der bequeme Durchstieg eines »Schwanenhals«-Rahmens in Fleisch und Blut übergegangen ist, sollten sich von dieser lieb gewonnenen Gewohnheit besser trennen. Stabilität ist oberstes Gebot. Fast jedes Reiserad ist deshalb mit einem Diamant- oder – wie es unemanzipiert heißt – »Herrenrahmen« unterwegs.

Die Schrittlänge wird barfuß an der Innenseite der Beine gemessen. Um aus ihr die passende Rahmengröße zu ermitteln, kursieren wilde Formeln und Methoden, eine treffsicherer als die andere. Faustregel: Schrittlänge minus 28 cm oder $\times 0,67$ = Rahmenhöhe (Mitte Tretlager bis Oberkante Sitzrohr). Wird das Rad viel auf schlechten Pisten oder gar in leichtem Gelände bewegt, darf der Rahmen auch kleiner und damit leichter manövrierfähig sein. Asphalt-Kilometerfresser haben es dagegen gern höher. Je größer der Rahmen, desto biegefreudiger wird er durch seine längeren Rohre. Kritisch wird's ab 60 Zentimetern. Radelnde Riesen sollten im Zweifelsfall also eher zur kleineren Variante tendieren.

Nicht minder ausschlaggebend ist auch der persönliche Pedalierstil. Wird aus der Fußspitze getreten oder mit niedriger Frequenz gekurbelt, wählt man den Rahmen geringfügig höher.

Auf der Überholspur sind Reiserahmen für 26-Zoll-Laufräder. Holger Koch sagt warum: »Mit kleineren Laufrädern hat man deutlich weniger Ärger mit Speichenbrüchen, und rund um den Globus steht ein großes Reifensortiment zur Verfügung.

Außerdem sind die kompakten Rahmen stabiler. «Für die 26-Zöller gelten natürlich andere Gesetze, wenn Maß genommen wird. Je mehr sich der Reisekreuzer charakteristisch ans Mountainbike anlehnt, desto kleiner sollte der Rahmen gewählt werden. Im Extremfall darf man bis zu zehn Zentimeter von der Standardhöhe abziehen.

Ein zweites wichtiges Körpermaß ist die Rumpflänge, nach der sich die Rahmenlänge richten sollte. Menschen mit im Verhältnis zur Körpergröße kurzem

der Abstand von Vorder- und Hinterachse. Je nach Rahmenhöhe schaffen 1030 bis 1100 Millimeter Platz für Packtaschen. Es gilt: je enger, desto wendiger. Auf den Geradeauslauf haben Steuerwinkel und Nachlauf allerdings mehr Einfluß als der Radstand. Damit das Reise-
rad nicht so schwer auf Kurs zu

Reiseräder stärker vorgebogen, um Fahrbahnstöße besser ausfedern zu können.

Der Sitzwinkel ist nicht gar so zementiert. Zwar hegt auch er oft ein Allerweltsmaß von 72° bis 73°, doch sind die Hersteller hier etwas variationsfreudiger. Wird in »dicken« Gängen gefahren, erlaubt es ein steiles Sitzrohr

Schwerpunktverlagerung das Hinterrad zusätzlich.

Bei der Materialwahl lassen sowohl Serienhersteller als auch Maßbauer nichts anbrennen. Vergütete Stähle, wohin man sieht. Warum? Stahl ist der unkomplizierteste und zuverlässigste Werkstoff, mit dem im Rahmenbau bereits seit Jahrzehnten Erfahrung gesammelt wird. Versehen mit Legierungspartnern wie Chrom, Molybdän und Mangan, verfügt er über außerordentliche Festigkeit und Elastizität. Nur zwei Anbieter kokettieren stattdessen mit stocksteifem, brethartem Oversized-Alu:

Cannondale und Cyclescope.

Konifizierte Rohre von hochwertigen Rahmen sind in den unbelasteten Rohrmitten ausgedünnt. Bei Reiserädern steht aber

weniger der Leichtbau, sondern mehr die hinzugewonnene Elastizität im Vordergrund. Dieser Art von Veredlung sind jedoch besonders bei großen Rahmen engere Grenzen gesetzt als bei Rennrädern. Wenn das Fahrgestell unter Last nicht erzittern soll wie Götterspeise, dürfen die Rohre nicht unter 0,5 Millimeter gezogen werden.

**Traumschiff:
Kräftige 26-Zoll-Rahmen wie das Herzstück von Cyclescopes Aluminium-Bomber »220« erobern die Reiseradler-Welt.**



Rumpf fühlen sich auf langen Rahmen wie auf einer Streckbank. Da nützt dann oft auch die Anpassung über Lenkervorbauten und Sattelpositionen nicht mehr. Standard bei 57er-Rahmen sind Oberrohre mit einer Länge von 56 bis 58 cm.

Ein weiteres Fixmaß des Rahmens ist der Radstand,

halten ist wie ein spritzig-nervöser Renner, wird der Lenkwinkel geringfügig auf 72° bis 71° abgeflacht. Die Zeiten störrischer Langstreckenbomber, die sich mit langem Nachlauf und Gabelwinkeln unter 70° nur unwillig zu Kurven überreden ließen, sind gottlob vorbei. Nach wie vor sind aber die Gabeln der

(> 73°), auf Bergetappen länger im Sattel zu bleiben. Ein flaches Rohr zwingt bei dieser Fahrtechnik dagegen schnell in den Wiegetritt. Hohe Trittfrequenz in leichten Übersetzungen schonen Gelenke und Kraftreserven. Ein flacher Sitzwinkel (< 72°) unterstützt diese Tretarbeit, strapaziert aber durch die

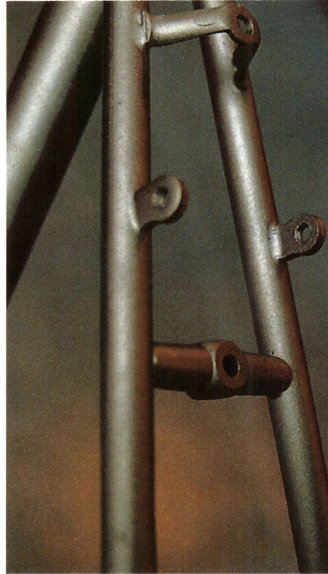


Qualität in Großserie? Konstrukteur Toshi Takahashi macht's mit seinen noblen Nishiki-Rahmen möglich.



Kleinserien-De-Luxe zu erschwinglichen Preisen? Hier gehört Rudolf Pallesen (Lutz) zu den besten Adressen.

Weit wichtiger als das Jonglieren mit theoretischen Werten wie Zugfestigkeit, Bruchdehnung oder promillgenauer chemischer Zusammensetzung des Metalls ist die Qualität der Verarbeitung. »Die Unterschiede der verschiedenen Qualitätsrohre sind äußerst gering. Maßhaltigkeit und Verarbeitungssorgfalt zählen«, klärt Holger Koch auf. Viele Rahmen sind daher in Handarbeit silbergelötet und gemufft. Das belegt auch das durchweg hohe Preisniveau für Reiserahmen. Silberhaltiges Lot ermöglicht eine niedrige Arbeitstemperatur, nach der besonders konifizierte Rohre verlangen. Hohe Temperaturen, z. B. bei Automatenlötung mit Messinglot, verändern das Metallgefüge, schwächen und verspannen den Rahmen.



Reiserahmen wird Streßfestigkeit und Aufnahmebereitschaft abverlangt. Kein anderes Bike wartet mit mehr Finessen auf.

Sollten Sie nun Appetit bekommen haben, Ihr persönliches Reiserad zu kreieren – in unserer Tabelle finden Sie unter Garantie den richtigen Adressaten für Ihre Gelüste. Nahezu sämtliche

Reiserahmen und ihre Hersteller, die in der Szene Rang und Namen haben, sind darin aufgeführt. Fast wäre sie vollständig geworden, doch nicht alle Anbieter konnten (oder wollten) uns mit Angaben über ihre Produkte versorgen. Es fehlen u. a. Tech-

Elastizität statt Leichtbau-Wahn

nobull/Sattler, Gazelle, Woodrup und Faggin.

Was zur Grundausstattung des Reiserahmens gehört, darüber sind sich die meisten »Macher« einig: Geschmiedete Ausfall-Enden (vertikal, wenn ein Walzendynamo montiert wird, horizontal, wenn der Radstand geringfügig variierbar sein soll), Bremssockel für Cantilever-Kneifer, separate An-

lötaugen für den hinteren Gepäckträger und Schutzbleche, Lowrider-Gewinde in der Gabel, Gewinde für zwei Flaschenhalter und geschlitze Kabelstopper sollten das Minimum sein. Pumpenspitze, Kettenhalter, dritter Flaschenhalter, innenverlegte Züge, Anlötsockel für die Fernbedienung des Walzendynamos, Sockel für den vorderen Umwerfer, Haltepunkte für einen Hinterbau-stander oder Ersatzspeichen-aufnahmen sind dagegen Luxusdetails, in deren Genuß fast nur Reiseradler gelangen, die sich ihren treuen Tourenbegleiter vom Rahmen angefangen selbst zusammenstellen. Und das ist mit ebensoviel Spaß und Vorfreude verbunden wie die Vorbereitung der ersten Urlaubstour.

Joachim Scheffler

	Barellia »Trekking«	Basso »Highway«	Cannondale »Touring«	Clark Kent »Trail Flyer MTN Touring«	Cyclescope »110«	Cyclescope »210«	Cyclescope »220«	Germans »Acid Dirt 26«	Haas »Extratour«	Bob Jackson »Spezial Tourist«	Holger Koch »Reiserad«	Hans Lutz »Trekking Vario«	Hans Mittendorf »Globus Tour 1029«	Hans Mittendorf »Globus Tour 1329«	Nishiki »Altron TFS«	Nishiki »Cascade«	Nishiki »Timbuk II«	Nöll »T 2«	Guyaine »WL«	Guyaine »Trekking«	Sloughi »Trekking«	Stolz »Reiserad«	Herkelmann »Trekking 28"«	Herkelmann »Trekking 26"«	VSF »C 140«	Wagner »Tourerahmen 28"«	Wagner/Velotraum »Tourerahmen Spezial«	Yakama »Trekking«	
Material Rahmen und Gabel	Falck Chrom- Molybdän- Stahl	Columbus SL/SP Tretubi	Rahmen Alu, oversized, konifizierte Gabel CroMo	Reynolds 531 ST	Mannes- mann 25CroMo4	Columbus SP	Aluminium 7020, over- sized, Gabel CroMo-Stahl	Columbus Off Road Ni- vachrom	Mannes- mann 25CroMo4	Reynolds 531 ST, Oberrohr und Gabel verstärkt	Auf Wunsch	Poppe & Potthoff Noblex	Reynolds 531 ST	Reynolds 653, Ober- rohr 28,6 mm Durch- messer	Aluminium 7005, Gabel CroMo	Tange Infini- ty oversized, Gabel Tange Stylus	Tange Infini- ty oversized, Tange-Big- Fork-Gabel	Nöll CroMo 800 N	Columbus SP (ab Rh 62 cm SPX), ver- stärkter Hinterbau	Columbus Niva OR, Gabel Co- lumbus EL oversized	Oria-CroMo ML 25	Auf Wunsch (Vitus, Man- nesmann oder Rey- nolds)	CroMo Oria, doppelt koni- fiziert	CroMo Oria, ovale Form,	25CroMo4	CroMo Tange Nr. 2	Mannes- mann 34CroMo4	Tange Infi- nity	Material Rahmen und Gabel
Verarbeitung	geschweißt	gemufft und verlötet	geschweißt	schutzgasge- schweißt	gemufft und verlötet	gemufft und verlötet	geschweißt	gemufft und verlötet	gelötet	gemufft und verlötet	gemufft und verlötet	gemufft und verlötet	gemufft und verlötet	gemufft und verlötet	geschweißt	gemufft und verlötet	gemufft und verlötet	gemufft und verlötet	gemufft und verlötet	gemufft und verlötet	gemufft und verlötet	muffenlos, handgelötet	WIG-ge- schweißt	WIG- geschweißt	gemufft und verlötet	gemufft und verlötet	gemufft und verlötet	gemufft und verlötet	Verarbeitung
Lackierung	Mehrschicht- lack mit Klar- lacküberzug	Basso Spe- zial mit In- nenversieglung	keine Angaben	Titansilber, Schwarz, Gelb, Blau- metallic	Klarschicht aus Poly- Coat	Kunststoffbe- schichtung	Kunstharz- einbrennlack	phosphatiert und kunst- stoffbeschich- tet	pulverbe- schichtet	Nitrolack, 4- Schicht-Lak- kierung, auf Wunsch Schwarz (andere Far- ben als Op- tion)	Kunststoffbe- schichtung, auf Wunsch Effektlackie- rung	Kunststoffbe- schichtung	Acryl, Farbe auf Wunsch	Acryl, Farbe auf Wunsch	4-Schicht-Lak- kierung, Acryl	4-Schicht-Lak- kierung, Acryl	4-Schicht-Lak- kierung, Acryl	Pulverbe- schichtung	Kunststoffbe- schichtung	Kunststoffbe- schichtung	unterver- chromt, Ni- trolack	Pulverbe- schichtung	Pulverbe- schichtung	Pulverbe- schichtung	Kunststoffbe- schichtung	4-Schicht- Naß-Acryl mit Klarlack	4-Schicht- Naß-Acryl mit Klarlack	4-Schicht-Lak- kierung, Acryl	Lackierung
Rahmenhö- hen in cm	52, 55, 58, 61	49,5 - 69,5	48,3, 53,3, 58,4, 63,5	42 - 63	50 - 65	54, 57, 60	46, 52, 58	40 - 56, in 4-cm-Schritten	53 - 65, in 3-cm-Schritten	48 - 64, in cm-Schritten	maßgefertigt	50 - 66, in 2-cm-Schritten	nach Kunden- Anatomie	nach Kunden- Anatomie	46, 51, 56	52 - 66	52 - 66	50 - 61	50 - 68, in 2-cm-Schritten	50 - 68, in 2-cm-Schritten	50 - 68, in 2-cm-Schritten	nach Kunden- Anatomie	46,5 - 61,5	42,3 - 56	50 - 67	53 - 63	46 - 54	54 - 60	Rahmenhö- hen in cm
Geometrie	SW 72 ° LW k. A. RS 1050 mm NL k. A. OR 580 mm HB 440 mm TL 300 mm (bei Rh 58)	SW 73 ° LW k. A. RS 1042 mm NL k. A. OR 570 mm HB 443 mm TL 275 mm (bei Rh 57,5)	SW 73,5 ° LW 72 ° RS 1056 mm NL 55 mm OR 565 mm HB 457 mm TL k. A. (bei Rh 58,4)	SW 73 ° LW 72 ° RS k. A. NL k. A. OR 575 mm HB 440 mm TL 280 mm (bei Rh 51)	SW 74 ° LW 72,5 ° RS 1060 mm NL 50 mm OR 570 mm HB 445 mm TL 280 mm bei Rh 58)	SW 73 ° LW 71 ° RS 1060 mm NL 55 mm OR 570 mm HB 445 mm TL 280 mm (bei Rh 57)	SW 73 ° LW 72 ° RS 1060 mm NL 63 mm OR 576 mm HB 445 mm TL 280 mm (bei Rh 58)	SW 73,4 ° LW 72 ° RS k. A. NL k. A. OR 580 mm HB 430 mm TL 290 mm (bei Rh 56)	SW 73 ° LW 72,5 ° RS 1038 mm NL 56 mm OR 555 mm HB 450 mm TL k. A. (bei Rh 56)	SW 72,5 ° LW 72,5 ° RS 1050 cm NL 70 mm OR 570 mm HB 440 mm TL 285 mm (bei Rh 57)	maßgefertigt nach Emp- fehlung, Kun- denvorga- ben oder gewünschten Fahrreigen- schaften	SW 73,5 ° LW 71 ° RS 1065 mm NL 50 mm OR 575 mm HB 445 mm TL k. A. (bei Rh 56)	nach Anato- mie des Kun- den bzw. nach Auftrag	nach Anato- mie des Kun- den bzw. nach Auftrag	SW 74 ° LW 73,5 ° RS 1065 mm NL 50 mm OR 575 mm HB 445 mm TL 280 mm (bei Rh 56)	SW 73,5 ° LW 73 ° RS 1055 mm NL 55 mm OR 570 mm HB 450 mm TL 290 cm (bei Rh 58,5)	SW 73,5 ° LW 73 ° RS 1060 mm NL 50 mm OR 570 mm HB 450 mm TL 290 mm (bei Rh 58,5)	SW 72 ° LW 71 ° RS 1068 mm NL 59 mm OR 565 mm HB 450 mm TL k. A. (bei Rh 57)	SW 73 ° LW 72,5 ° RS 1039 mm NL 56 mm OR 569 mm HB 440 mm TL 274 mm (bei Rh 56)	SW 72 ° LW 71,5 ° RS 1078 mm NL 70 mm OR 570 mm HB 470 mm TL 307 mm (bei Rh 56)	SW 73 ° LW 73 ° RS k. A. NL k. A. OR k. A. HB k. A. TL k. A.	SW 71 ° LW 71 ° RS 1055 mm NL k. A. OR 570 mm HB k. A. TL k. A. (Individualmaß)	SW 72,5 ° LW 71,5 ° RS 1098 mm NL k. A. OR 585 mm HB 470 mm TL k. A. (bei Rh 55,5)	SW 72,5 ° LW 72 ° RS 1069 mm NL k. A. OR 580 mm HB 445 mm TL k. A. (bei Rh 51)	SW 72 ° LW 71,5 ° RS 1064 mm NL k. A. OR 570 mm HB 450 mm TL 265 mm (bei Rh 57)	SW 73,5 ° LW 72,5 ° RS k. A. NL 60 mm OR 570 mm HB 450 mm TL 270 mm bei Rh 50)	keine nähe- ren Angaben	SW 72,5 ° LW 70,5 ° RS 1040 mm NL 55 mm OR 555 mm HB 440 mm TL 285 mm (bei Rh 58)	Geometrie
Ausstattung	geschmiede- te, waage- rechte Aus- faller, Tretla- ger BSA, Ge- windeösen für einen Fla- schenhalter, Gepäckträger, Lowrider und Schutzble- che, Cantile- ver-Sockel, geschlitzte Zugführung	geschmiede- te, waage- rechte Aus- faller, Tretla- ger BSA, An- lötlöte für zwei Fla- schenhalter, Gepäckträger, Lowrider und Schutzble- che, Cantile- ver-Sockel, geschlitzte Zug- führung, Cantilever- Sockel, Schaltsockel	vertikale Aus- fall-Enden, Tretlager BSA, doppel- te Ösen für Gepäckträger und Bleche, Anlötlöte für Lowrider und drei Flaschenhal- ter, Cantile- ver-Sockel, Cantilever-Sockel, auswechsel- bares Schall- auge, ver- schliffene Schweißnähte	26"-Rahmen, geschmiede- te vertikale Ausfaller, Tretlager BSA, doppel- te Ösen für Gepäckträger und Bleche, Anlötlöte für Lowrider und drei Flaschenhal- ter, Pumpen- spitze, Cantile- ver-Sockel hinten innen- liegend, Ver- stärkungs- Gusset am Unterrohr, Geometrie und Rohrdi- mensionen auf jede Rh abgestimmt	Tretlager BSA, Anlötlö- ten für Lowrider, Gepäckträger, zwei Flaschenhal- ter, Schalt- sockel, Can- tilever-Sockel, Dynamo- halter hinten links, Ketten- halter, Pump- spitze, geschmiede- te, waage- rechte Aus- fall-Enden, auch als Mixte-Rah- men (648,- DM)	Tretlager BSA, Anlötlö- ten für Lowrider, Gepäckträger, zwei Flaschenhal- ter, Schalt- sockel, Can- tilever-Sockel, Dynamo- halter hinten links, Ketten- halter, Pump- spitze, geschmiede- te, waage- rechte Aus- fall-Enden, Lichtka- belführung im Steuer- rohr	Tretlager BSA, 26"- Rahmen, Cantilever- sockel, Ge- windeösen für Lowrider, Gepäckträger und drei Flaschenhalter, ver- tikale Ausfall-Enden, Walzendynamo- platte, Licht- kabelführung im Steuer- rohr	26"-Rahmen, Feingußmuffen, vertikale geschmiede- te Ausfall- Enden, Tret- lager BSA, Anlötlöte für Gepäckträger, Lowrider, Schutz- bleche und zwei Fla- schenhalter, Cantilever- Sockel	geschmiede- te, vertikale Ausfaller, Tretlager BSA, Anlötlö- ten für Ge- päckträger, Lowrider, Schutzbleche und drei Fla- schenhalter, Cantilever- Sockel hinten innenliegend, Schalt- sockel, abfal- lendes Ober- rohr, Brems- zugführung durchs Sattel- rohr	geschmiede- te, waage- rechte Aus- faller, Tretla- ger BSA, Anlötlö- ten für Ge- päckträger, Lowrider, Schutzbleche und drei Fla- schenhalter, Cantilever- Sockel, abfal- lendes Ober- rohr, Brems- zugführung durchs Sattel- rohr	wahlweise 26"- oder 28"-Rahmen, nur Toprohre von Tange- ,. Columbus, Mannes- mann oder P & P, Ausfall- Enden ge- schmiedet oder Mikro- fusion, verti- kal, diagona- l oder hori- zontal, Tret- lager BSA, Anlötlöte nach Kundenwunsch, Filled-Bräse- liten auf Wunsch, Rahmen u. Gabelver- stärkung	Muffen aus Feinguß, waagerechte Ausfall-Enden aus Edelstahl, Tretlager BSA, Schalt- sockel oder Gegenhalter, doppelte Ösen für Ge- päckträger, Bleche, Ösen für Lowrider und zwei Flaschenhalter, Ketten- halter, Pump- spitze, Dynamoplatt- e, wahlweise sportliche Geometrie	geschmiede- te Eigenbau- Ausfaller für mittige Zen- trierung, Ge- winde für drei Fla- schenhalter, Cantilever- Sockel, verti- kale Ausfall- er, Tretlager BSA, Top- Pull-Kabelfüh- rung	geschmiede- te Eigenbau- Ausfaller für mittige Zen- trierung, Ge- winde für drei Fla- schenhalter, Dynamoforn- bedienung, Bremszug im Oberrohr, Pumpenspit- ze, vertikale geschmiede- te Ausfaller, Cantilever- Sockel, Tret- lager BSA	Anlötlöte für Schutzble- che, Ge- päckträger, Lowrider, zwei Fla- schenhalter, Cantilever- Sockel, verti- kale Ausfall- er, Tretlager BSA, Top- Pull-Kabelfüh- rung	Anlötlöte für Schutzble- che, Ge- päckträger, Lowrider, drei Fla- schenhalter, Dynamoforn- bedienung, Bremszug im Oberrohr, Pumpenspit- ze, vertikale geschmiede- te Ausfaller, Cantilever- Sockel, Tret- lager BSA	Anlötlöte für Schutzble- che, Ge- päckträger, Lowrider, drei Fla- schenhalter, Dynamoforn- bedienung, Bremszug im Oberrohr, Pumpenspit- ze, vertikale geschmiede- te Ausfaller, Cantilever- Sockel, Tret- lager BSA	diagonale Ausfaller, Tretlager BSA, doppel- te Ösen für Gepäckträger und Bleche, Blackburn-Anlötlöte zur Trägermon- tage, waage- rechte Ausfaller, doppelte Anlötlöte für Schutzblech, Lowrider und zwei Fla- schenhalter, Cantilever- Sockel, auch als Lady-Version, Pumpenspitze	Feingußmuffen, Spezial- Ausfaller, Cantilever- Sockel, in- nenverlegter Bremszug, drei Gepäc- kträger und Bleche, Blackburn-Anlötlöte zur Trägermon- tage, waage- rechte Ausfaller, doppelte Anlötlöte für Schutzblech, Lowrider und zwei Fla- schenhalter, Cantilever- Sockel, auch als Lady-Version, Pumpenspitze	geschmiede- te, vertikale Ausfaller, doppelte Anlötlöte für Gepäckträger und Bleche, Spezial- Ausfaller, Walzendy- namohalter, Kettenhalter	geschmiede- te, vertikale Ausfaller, Tretlager BSA, Unter- rohr im Tret- lagerbereich ovalisiert, doppelte Ösen für Ge- päckträger und Bleche, Blackburn-Anlötlöte zur Trägermon- tage, Ösen für Lowrider und zwei Fla- schenhalter, innenver- legter Brems- zug, Cantile- ver-Sockel, Pumpenspit- ze, Feinguß- muffen	geschmiede- te, senkrechte Ausfaller, Tretlager BSA, doppel- te Ösen für Gepäckträger und Bleche, Spezial- Ausfaller, Walzendy- namohalter, Kettenhalter	Ober- und Unterrohre horizontal- elliptisch, geschmiede- te, vertikale Ausfaller, Tretlager BSA, Anlötlö- ten für Ge- päckträger, Bleche, Low- rider, drei Flaschenhal- ter, Pumpen- spitze, Canti- lever-Sockel	26"-Rahmen, geschmiede- te, senkrechte Ausfaller, Tretlager BSA, doppel- te Ösen für Gepäckträger und Bleche, Spezial- Ausfaller, Walzendy- namohalter, Kettenhalter, Dy- namohalter, Lichtkabelbohrungen, Schaltzug- stopps am Steuerrohr	26"-Rahmen, geschmiede- te, waage- rechte Aus- faller, Tretla- ger BSA, Anlötlö- ten für Ge- päckträger, Bleche, Low- rider, drei Flaschenhal- ter, Pumpen- spitze, Canti- lever-Sockel	geschmiede- te, waage- rechte Aus- faller, Tretla- ger BSA, Anlötlö- ten für Ge- päckträger, Bleche, Low- rider, drei Flaschenhal- ter, Pumpen- spitze, Cantile- ver-Sockel	geschmiede- te, waage- rechte Aus- faller, Tretla- ger BSA, Anlötlö- ten für Ge- päckträger, Bleche, Low- rider, drei Flaschenhal- ter, Pumpen- spitze, Cantile- ver-Sockel	geschmiede- te, waage- rechte Aus- faller, Tretla- ger BSA, Anlötlö- ten für Ge- päckträger, Bleche, Low- rider, drei Flaschenhal- ter, Pumpen- spitze, Cantile- ver-Sockel	Ausstattung
Extras	keine Anga- ben (Serien- rahmen)	keine Anga- ben (Serien- rahmen)	keine Anga- ben (Serien- rahmen)	Serienrah- men, aber auf Wunsch gebogene konische Hinterbau- streben mit ovalem Querschnitt, Umwerfer- zugführung wahlweise Top-Pull oder Leitrolle	ke																								

SW = Sitzwinkel; LW = Lenkwinkel; RS = Radstand; NL = Nachlauf; OR = Oberrohrlänge; HB = Hinterbaulänge; TL = Tretlagerhöhe

Fernweh- geräte von der Stange

Wer ein Reiserad nicht selbst zusammenbauen will, muß auf seinen Supertourer nicht verzichten. Das Angebot der Serie ist zwar klein, aber dafür fein.

Das klingt wie ein Abgesang auf eine Spezies Fahrrad, mit der viele den Spaß am Radeln eigentlich erst entdecken: »50.000 Reiseräder«, so schätzt Giant-Verkaufsleiter Uwe Reinkemeyer-Lay, »werden jährlich nur verkauft. Verglichen mit 5,5 Millionen Rädern insgesamt ist das beileibe nicht viel.« Wohl wahr. Der Markt ist klein, und die Ansprüche der Reiserad-Kundschaft sind hoch. Eine Kombination, vor der viele Großserien-Hersteller zurückschrecken. Die meisten lassen die Finger davon, auch nur ein Reiserad in ihr Programm aufzunehmen. Hans-Friederich Thoben, Geschäftsführer des Verbandes des deutschen Zweiradhandels, fragt gar provokant: »Ein Reiserad, was ist das eigentlich? In unseren Statistiken taucht es gar nicht erst auf. Den Löwenanteil machen nämlich Touren-, Stadt- oder Trekkingräder mit 80 bis 90 Prozent aus.« Doch keine Angst, wenn auch das Orchideen-Gefährt Reiserad keine tiefen Reifenspuren in den Bilanzen hinterläßt, ist doch ein Ende seiner Karriere nicht in Sicht. Im Gegensatz zum Lifestyle-Vehikel Mountainbike ist das Reiserad nicht auf Schlingerkurs und resistent gegen Modetrends. Unter Herstellern und Importeuren, die sich zu sehr auf MTB und Trekkingbike verlassen haben, verbreitet sich Katerstimmung: Die Lager sind voll, Verkaufszahlen gehen zurück und die Preise purzeln.

Der Reise-Klassiker »Expedition« tummelt sich darum noch immer im Giant-Programm. Uwe Reinkemeyer-

Der beste Begleiter für die schönste Zeit des Jahres – das Reiserad macht alles mit.

er-Lay: »Wir würden uns gern mehr um Reiserad-Kunden kümmern. Schade nur, daß sich der Fachhandel nicht intensiver um solch wertvolle Räder bemüht.« Detlef Schubert von der Guylaine-Manufaktur Schubert & Schefzyk bringt es auf den Punkt: »Das Reiserad ist ein beratungsintensives Produkt. Ein normales MTB ist dagegen kaum erklärungsbedürftig. Der Fachhandel hält den Markt so künstlich auf niedrigem Niveau. Das Potential wird völlig unterschätzt.« Dabei ist das Reiserad in seinen Augen das Gefährt für jeden Zweck: Stadtrad, mit dicker Bereifung auch Tourenrad für leichtes Gelände, mit demontierter Straßenverkehrsausstattung ein formidables Rennrad und natürlich der Begleiter für die Traumreise.

Was verbirgt sich denn nun wirklich hinter dem Synonym Reiserad? Nur langer Radstand, Rennlenker, Cantilever-Bremsen und kräftige Gepäckträger? Viele Hersteller, die ebenfalls um die Aufnahme in unsere Marktübersicht buhlten, mußten außen vor bleiben. Zwar ist der Begriff Reiserad nicht eben klar definiert, doch fast alle Trekkingräder schmücken sich zu Unrecht mit diesem Siegel. »Die Komponenten müssen rundum gut sein. Mогeln fällt sofort auf«, meint Detlef Schubert. Die Fahrgestelle fast aller

Das Reiserad ist ein Typ für alle Fälle

Reiseräder sind aus gemufftem und gelötetem Qualitätsstahl. Nur Cannondale, Cyclescope und Giant verwenden auch Aluminium. So verwundert es nicht, daß der Anteil taiwanesischer Importe in diesem Marktsegment sehr gering ist. Der Bocholter Versand-Boß und Nishiki-Vertreiber Erwin Rose, der viele Extrem-Tourer unter seinen Kunden hat, erklärt: »In Taiwan wird prima geschweißt. Doch beim Reiserad sind klassische Techniken gefragt. Richtig lötten können die drüben nicht.« Leider müssen sich aber auch manche Reiserad-Anbieter Kritik gefallen lassen. Nicht selten werden den »Kilometerfressern« aus Kostengründen untaugliche Bauteile untergejubelt. Patronen-Innenlager, ungedichtete Stahlsteuersätze und Billig-Pedale mögen zwar nicht aus der Trekking-



Ataer C 140

Rahmen 25CroMo4, 50-67 cm, auch als Anglais; Antrieb Suntour XC-LTD, Command-Shifter, 24/36/44, 12-30 Z.; Innenlager FAG; Bremsen XC-LTD mit Rennhebeln; Naben XC-Pro; Felgen Alesa 917; Lenkkopf YST; Sattel Brooks; Träger vorn u. hinten; 1.769 Mark



Basso Highway

Rahmen Columbus Cromor, 49-63 cm; Antrieb Campa Centaur, Lenkerendschalter, 26/36/48 Z., Wahl-Kassette; Innenlager, Naben und Bremsen Centaur m. Rennhebeln; Felgen Campa Gamma; Lenkkopf Campa Contax; Sattel Brooks; Träger vorn/hinten; 2.499 Mark



Brennabor Danger

Rahmen Tange-ChroMo, 53-61 cm, auch in Damenversion; Antrieb Shimano Deore LX, 22/32/42, 11-28 Z.; Innenlager Shimano-Patrone; Naben und Bremsen Deore LX mit Rapidfire-Hebeln; Felgen Alu poliert; Lenkkopf k. A.; Sattel Brooks; Träger vorn/hinten; 1.499 Mark



Cannondale T 700

Rahmen Aluminium, 48-63 cm; Antrieb Shimano STX, 24/34/42, 11-28 Z., Lenkerendschalter; Innenlager Shimano-Patrone; Naben STX; Bremsen Coda mit Rennhebeln; Felgen Ritchey Vantage; Lenkkopf Tange Seiki; Sattel Vetta Lite Gel; Träger hinten; 2.350 Mark



Cannondale T 1000

Rahmen Alu, 48-63 cm; Antrieb Shimano Deore XT/LX/Coda, 23/32/44, 11-28 Z., Lenkerendschalter; Innenlager Shimano-Patrone; Naben LX; Bremsen Coda, Rennhebel; Felgen Ritchey Rock; Lenkkopf Tange Seiki; Sattel Vetta Lite Gel; Träger vorn/hinten; 3.675 Mark



Centurion 1.4.3 Travel-Kit

Rahmen Centurion-ChroMo, 42-58 cm; Antrieb Shimano STX, 24/36/46, 11-28 Z., Lenkerendschalter; Innenlager Shimano-Patrone; Naben STX; Bremsen Shimano-Patrone; Naben STX; Bremsen STX mit Rennhebeln; Felgen Conbrio MT 910; Lenkkopf Tange; Sattel ProCraft Flite; Träger vorn/hinten; 1.998 Mark



Cyclescope 210

Rahmen Columbus SP, 54-60 cm; Antrieb Shimano Deore LX, Zahnabstufung k. A.; Innenlager Shimano-Patrone; Naben LX; Bremsen LX mit Rapidfire-Hebeln; Felgen k. A.; Lenkkopf LX; Sattel Lepper; Träger vorn/hinten; Preis k. A. (Rahmen 1.298 Mark)



Cyclescope 110

Rahmen 25CroMo4, 50-65 cm, auch Mixte; Antrieb Stronglight/Shimano Deore XT, Zahnabstufung k. A., Lenkerendschalter; Innenlager k. A.; Naben, Bremsen XT mit Rennhebeln; Felgen und Lenkkopf k. A.; Sattel Vetta; Träger vorn/hinten; Preis k. A. (Rahmen 628 Mark)



Cyclescope 220

Rahmen Alu 7020, 46-58 cm; Antrieb Shimano XTR, Zahnabstufung k. A., Lenkerendschalter; Innenlager XTR; Naben XTR; Bremsen XTR mit Rennhebeln; Felgen k. A.; Lenkkopf Primax; Sattel Brooks; Träger vorn/hinten; Preis k. A. (Rahmen 1.698 Mark)



Dawes Horizon

Rahmen Reynolds 501, 49-64 cm; Antrieb Shimano Alivio, 22/32/42, 12-28 Zähne, Unterrohrschalter; Innenlager Shimano-Patrone; Naben Exage; Bremsen Exage LT mit Rennhebeln; Felgen Alesa 917; Lenkkopf k. A.; Sattel Vetta Lite Gel; Träger hinten; Preis 1.295 Mark



Dawes Galaxy

Rahmen Reynolds 531, 49-64 cm; Antrieb Shimano STX, 22/32/42, 12-28 Zähne, Unterrohrschalter; Innenlager Shimano-Patrone; Naben STX; Bremsen STX mit Rennhebeln; Hohlkammerfelgen anodisiert; Lenkkopf k. A.; Sattel Vetta Lite Gel; Träger hinten; Preis 1.595 Mark



Dawes Super Galaxy

Rahmen Reynolds 531, 49-64 cm; Antrieb Shimano Deore LX, 26/36/46, 12-28 Z., Lenkerendsch.; Patronen-Innenlager; Naben, Bremsen LX m. Rennhebeln; Hohlkammerfelgen anodisiert; Lenkkopf Stronglight A 9; Sattel Vetta Turbo Gel; Träger v/h; Preis 2.095 Mark



Diamant Borderline

Rahmen P&P-ChroMo, 53-62 cm, auch als Mixte; Antrieb Shimano Deore XT, 22/32/42, 11-28 Z.; Patronen-Innenlager; Naben XT; Bremsen XT mit Rapidfire-Hebeln; Hohlkammerfelgen; Lenkkopf XT; Sattel Selle Italia Expedia; Träger v/h; Preis 2.099 Mark



Germans Acid Dirt 26"

Rahmen Columbus OR Nivacrom, 40-56 cm; Antrieb Mavic o. Shimano, Zahnabstufung nach Wahl; Innenlager und Naben Mavic/Shimano; Bremsen Deore XT mit Rapidfire-Hebeln; Felgen Mavic; Lenkkopf Mavic/Shimano; Sattel k. A.; Träger hinten; 3.700 Mark (XT-Version)



Giant Expedition

Rahmen Alcoa-Aluminium 6013, 51-63 cm, auch als Mixte; Antrieb Shimano Deore LX, 22/32/42, 11-28 Z.; Patronen-Innenlager; Naben LX; Bremsen LX mit Rapidfire-Hebeln; Felgen Rigida Laser; Lenkkopf Tien Hsin; Sattel Viscount; Träger vorn/hinten; 1.990 Mark



Guylaine Trekking

Rahmen Columbus OR Nivacrom, 50-68 cm; Antrieb Shimano Deore XT, Zahnabstufung wählbar; Patronen-Innenlager; Naben XT; Bremsen Deore DX mit Rennhebeln; Felgen Mavic MA2; Lenkkopf Shimano Ultegra; Sattel San Marco Fox Gel; Träger hinten; 2.480 Mark



Guylaine WL

Rahmen Columbus OR Nivacrom, 50-68 cm; Antrieb Shimano Deore XT, Zahnabstufung wählbar; Patronen-Innenlager; Naben XT; Bremsen Deore DX mit Rennhebeln; Felgen Mavic MA2; Lenkkopf Shimano Ultegra; Sattel San Marco Fox Gel; Träger hinten; 2.280 Mark



Kildemoes Trend MKII

Rahmen Reynolds 531, 52-61,5 cm; Antrieb Suntour XC-Pro, 24/39/42, 11-24 Z., Unterrohrschalter; Innenlager, Naben und Bremsen XC-Pro, Rennhebel Superbe; Felgen Mavic Module 3CD; Lenkkopf XC-Pro; Sattel San Marco Rolls; Träger vorn/hinten; 2.898 Mark



Kildemoes Trend MKI

Rahmen Reynolds 531 ST, 52-65 cm; Antrieb Suntour XC-LTD/Sugino, 24/42/46, Zahnkranz k. A., Unterrohrschalter; Innenlager Sugino; Naben San-shin; Bremsen XC-Pro SE, Rennhebel; Felgen Alesa 913; Lenkkopf k. A.; Sattel Globetrotter; Träger v/h; 2.398 Mark



Koga-Miyata Randonneur

Rahmen Koga-Hardlite-ChroMoly, 50-66 cm, auch als Ladyversion; Antrieb Shimano Deore LX, 22/32/42, 11-28 Z.; Patronen-Innenlager; Naben LX; Bremsen LX mit Rapidfire-Hebeln; Felgen Mavic M261; Lenkkopf LX; Sattel San Marco Anatomic; Träger v/h; 2.698 Mark



Koga-Miyata Globe Traveller

Rahmen Koga-Hardlite-ChroMoly, 50-63 cm; Antrieb Shimano Deore XT, 22/32/44, 11-28 Z.; Patronen-Innenlager; Naben XT; Bremsen XT mit Rapidfire-Hebeln; Felgen Mavic M261; Lenkkopf XT; Sattel San Marco Roccia; Träger vorn/hinten; 3.798 Mark



Nishiki Shadow

Rahmen Tange Infinity, 52-66 cm; Antrieb Shimano Ultegra STI, 42/52, 12-28 Z.; Patronen-Innenlager; Naben Ultegra; Bremsen SC 105 mit STI-Hebeln; Felgen Mavic Module 3CD; Lenkkopf Ultegra; Sattel San Marco SA 603; Träger vorn/hinten; 2.990 Mark



Nishiki Cascade

Rahmen Tange Infinity, 52-66 cm; Antrieb Shimano Deore XT, 22/32/44, 11-28 Z.; Patronen-Innenlager; Naben XT; Bremsen XT mit Rapidfire-Hebeln; Felgen Campagnolo Dedra; Lenkkopf Hatta Stahl; Sattel Brooks ATB; Träger vorn/hinten; 3.590 Mark



Nishiki Timbuk II

Rahmen Tange ChroMoly, 52-66 cm, auch als Ladyversion; Antrieb Shimano Deore XT/LX, 22/32/42, 11-28 Z., Grip Shift SRT-500; Patronen-Innenlager; Naben XT; Bremsen LX; Felgen Mavic Module 4; Lenkkopf Hatta Stahl; Sattel Brooks ATB; Träger vorn/hinten; 2.990 Mark



Smith Reiserad

Rahmen Reynolds 500, 52-66 cm, auch als Ladyversion; Antrieb Shimano STX, 22/32/42, 11-28 Z., Lenkerendschalter; Patronen-Innenlager; Naben STX; Bremsen STX mit Rennhebeln; Felgen Rigida; Lenkkopf Tange Stahl; Sattel Lepper; Träger hinten; 1.698 Mark



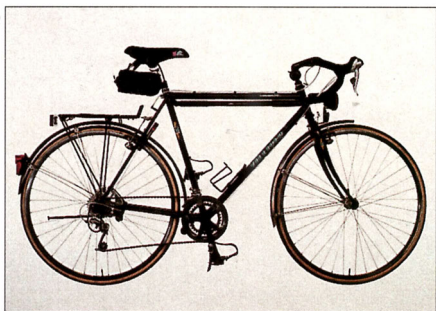
Staiger Challenger

Rahmen 25CroMo4, 54-61 cm; Antrieb Shimano Deore LX, 22/32/42, 11-28 Z., Lenkerendschalter Suntour-Accushift; Patronen-Innenlager; Naben, Bremsen LX mit Rennhebeln Exage; Felgen Mavic M 234; Lenkkopf LX; Sattel Vetta Lite Gel; Träger v/h; 1.749 Mark



Trek 520

Rahmen True-Temper-ChroMoly, 17-25 Zoll; Antrieb Shimano Deore LX, 26/36/46, 11-28 Z., Lenkerendschalter; Patronen-Innenlager; Naben, Bremsen LX mit Rennhebeln; Felgen Matrix Titan Tour; Lenkkopf Tange Levin; Sattel Trek System 2; ohne Träger; 1.990 Mark



Villiger Viamala

Rahmen Vitus 999, 47-62 cm, auch in Damenversion; Antrieb Shimano RX 100/Sakae, 36/46, 11-28 Z., STI-Hebel; Patronen-Innenlager; Naben RX 100; Bremsen 400 CX; Felgen Rigida Laser; Lenkkopf Tange Stahl; Sattel San Marco Gel; Träger hinten; 1.990 Mark



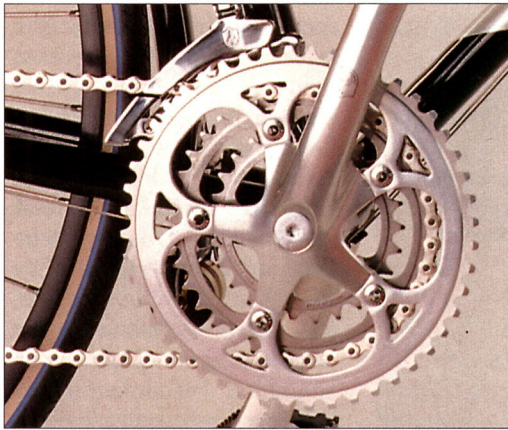
Villiger World Tramper

Rahmen Columbus Cromor OR, 50-62 cm; Antrieb Shimano Deore XT/LX, 22/32/42, 11-28 Z.; Patronen-Innenlager; Naben XT; Bremsen LX mit Rapidfire-Hebeln; Felgen Alesa 9021; Lenkkopf Tange Seiki; Sattel San Marco Sutuco; Träger vorn/hinten; 2.899 Mark

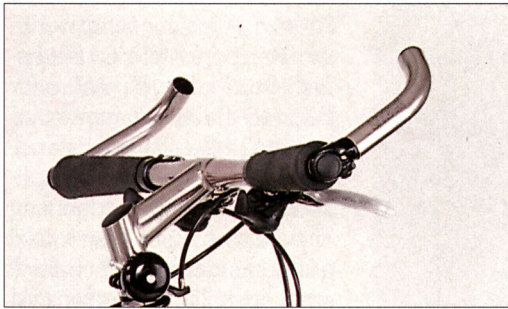


Wheeler 7300

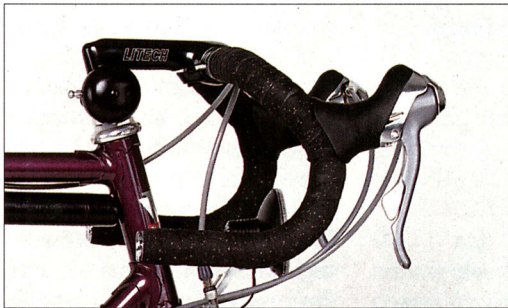
Rahmen Tange Infinity, 47-61 cm, auch Damenversion; Antrieb Shimano Deore XT/LX, 22/32/42, 11-28 Z., Grip Shift SRT-500; Patronen-Innenl.; Naben XT; Bremsen LX; Felgen Mavic M 4; Lenkkopf Wheeler Super-Seal; Sattel Schneider Anatomic; Träger v/h; 2.248 Mark



Hochwertiger Campagnolo-Kurbelsatz am Brügelmann-Basso: Für minderwertige Komponenten ist am Reiserad kein Platz.



Gerade MTB-Bügel sollte man für häufige Ausritte abseits der Straßen in Betracht ziehen.



Markenzeichen von Reiserädern: Rennlenker, stabiler Gepäckträger und Lowrider (unten).

Reihe tanzen, haben aber an strapazierten Langstreckebikes nichts verloren.

Nach wie vor ist der Randonneur-Bügel als Erbe des Rennrades erste Wahl. Mit seinen zahlreichen Griffpositionen schont er Hände und Armmuskulatur, die geduckte Haltung reduziert den Luftwiderstand und entlastet Bandscheiben und Hintern. Der MTB-Bügel hat sich aus Marketinggründen auch am Reiserad breitgemacht. Ihn sollte man nur dann in Betracht ziehen, wenn ausgedehnte Geländepassagen auf dem Tourplan stehen.

Die Rahmengeometrie ist auf guten Geradeauslauf ausgelegt. Als Langstreckenrad, auf dem man Tag für Tag un-



ter Umständen mehr als 130 Kilometer zurücklegt, ist übertrieben sportliche Wendigkeit nicht erwünscht. Ein langer Radstand garantiert Fußfreiheit, wenn die Packtaschen übergeworfen werden. Die Gepäckträger erfüllen durchweg hohe Ansprüche, besonders die Stahlmodelle von Assel oder Tubus. Nur das Trek 520 traut sich ohne Träger in die Marktübersicht. Das Rahmenkonzept und die übrige Ausstattung ließ uns jedoch ein Auge zudrücken.

Bis auf das Nishiki Shadow mit bissigen Rennbremsen verfügen alle Räder über kräftige Cantilever. Der Harmonie zwischen Felge und Bremsgummis sollte man bei einer Probefahrt auf den Zahn fühlen. Der Variabilität der Übersetzungen schiebt Shimano leider einen Riegel vor, an deren Standard-Ritzel auch Individualisten oft nicht mehr vorbeikommen. Doch auch hier macht der Reiseradmarkt eine rühmliche Ausnahme: Mavic, Suntour, Campagnolo oder Stronglight gehören nach wie vor zum Vokabular einiger Hersteller, die die Markenvielfalt aufrechterhalten und sich Modeströmungen widersetzen. Zwischen Argentinien und Alaska oder Flensburg und Füssen zählen nicht technische Gimmicks, sondern qualitativ hochwertige und zuverlässige Bauteile.

Das durchschnittliche Preisniveau liegt mit ca. 2.400 Mark deutlich höher als bei anderen Fahrradgattungen. Kunststück, die Ausstattung der Reiseräder ist reichhaltiger und hochwertiger. Die Verarbeitungsgüte schlägt sich ebenfalls nieder. Aber mit den kostbarsten Tagen des Jahres ist schließlich nicht zu spaßen. Nirgends ist der Ärger über eine zuviel gesparte Mark größer als auf der Urlaubstour.

Kombihebel: Alles im Griff

Schalten und Bremsen mit einem Handgriff? Bislang war das eher den Mountainbikern vorbehalten. Neue Kombihebel machen den Luxus nun auch Reiseradlern zugänglich.

Reiseradler haben es gemeistert, mit dem Rennbügel an kurzlebigen Modetrends vorbeizusteuern. Robuste Lenkerendschalter aus dem Querfeldein-Sport waren bisher das beliebteste Mittel, Schaltkomfort und Fahrsicherheit zu erhöhen. Die Lenkerlücke zwischen Gangschaltern und Bremsarmaturen schließen nun Kombihebel. Ihr Vorteil: Im Wiegetritt müssen die Hände nicht mehr von der Lenkstange genommen werden, um die Übersetzung zu wechseln. Selbst während des An-

Sachs greift in Campas Trickkiste und bringt den robusten Ergopower-Hebel in Lizenz.

bremsens vor Kurven kann geschaltet werden. Die Bremsschaltgriffe verleiten nicht wie Unterrohrhebel dazu, aus Schaltfaulheit längere Strecken in zu »dicken« Gängen zu pedalieren.

Campagnolo, Sachs, Shimano und Suntour bedienen Reiseradler, die schnell aus dem Handgelenk »schießen« wollen. Nur, auf Markentreue muß man sich schon einstellen, wenn man ins Lager der »Revolverhelden« überlaufen will. Die Systeme der Hersteller sind untereinander nämlich nur in Ausnahmefällen kompatibel. Es gibt leider keine einheitliche Schaltwegenorm, jeder

grenzt sein Ritzelerrain um kettenraselnde Zehntel-millimeter von der Konkurrenz ab.



Keiner schießt schärfer: STI-Griff von Shimano.

Nur Campagnolo und Sachs, die die Innovation der Nobel-Italos unter eigenem Namen anbieten, arbeiten Hand in Hand.

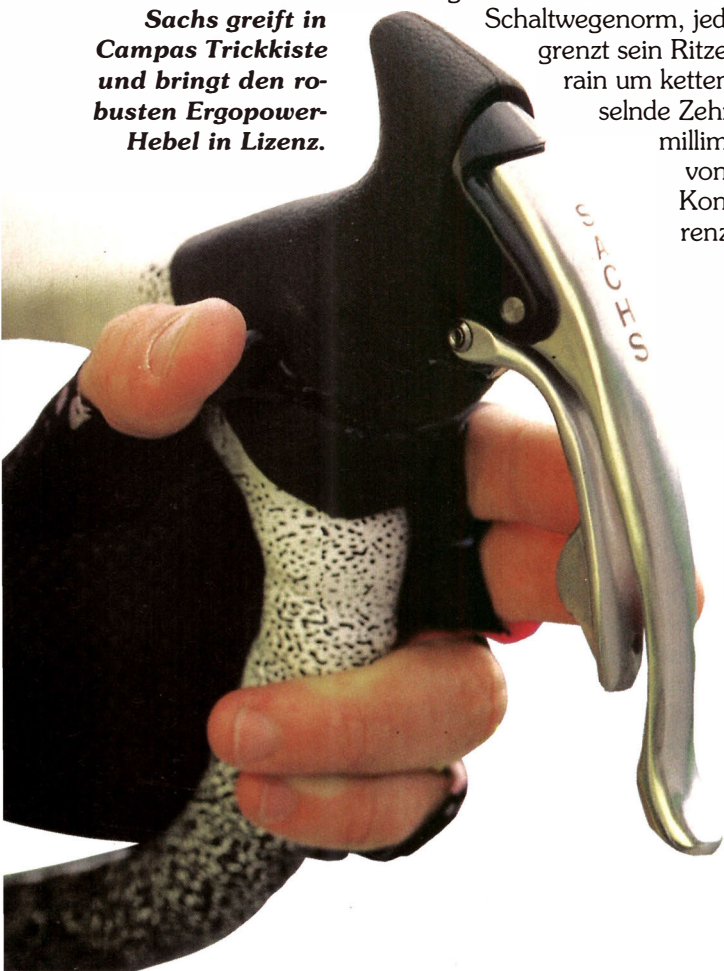
Preisgünstig (ca. 80 Mark), sehr robust, kaum verschleißanfällig, optisch unauffällig und als einziges System ohne den Austausch der Bremsschaltgriffe nachzurüsten: Suntours »Command«-Shifter. Er ist in Aufbau und Funktion dem klassischen Unterrohrschaltgriff nachempfunden. Lediglich Form und Anbringung sind modifiziert. Der wippenähnliche »Command« wird sturzsicher geschützt unter dem Bremsschaltgriff, innerhalb des Lenkerbogens angeschellt. Der Rennbügel sollte für den »Command« aber mindestens 42 cm breit sein, wenn man eine Lenkertasche transportieren will. Der rechte Hebel ist ausreichend leichtgängig, verlangt aber einen sehr langen Schwenk, wenn der Berggang eingelegt werden soll. Der »Com-

mand« federt nämlich nicht zurück wie seine teureren Konkurrenzprodukte. Der schwergängige linke Umwerferhebel verlangt indes nach kräftigen Fingern. Auf einer ausgedehnten Radreise legt der linke Daumen deutlich an Hornhaut zu. Der »Command«-Shifter ist für alle Accushift-Schaltwerke von Suntour mit den zugehörigen schmalen Siebenfach-Kränzen geeignet. Auch die markenfremden Sachs-Maillard-Kränze Aris-plus sind richtige Partner. Ältere Sechsfach-Stücke (z. B. AP oder Winner) haben dagegen einen zu großen Ritzelabstand. Für Radreisende, die komplikationslos und kostengünstig ein komfortableres, weil griffgünstigeres Schaltsystem installieren wollen, ist Suntours »Command« die empfehlenswerteste Lösung.

Daß der Sachs-»Ergopower«-Griff aus dem Hause Campagnolo kommt, zeigt schon der Schriftzug des italienischen Herstellers auf den Nirosta-Schaltzügen. Wie auch bei Campas haus-eigenen Gruppen ist der Bremsschaltgriff der Schweinfurter wahlweise in einer preisgünstigeren Variante mit Kunststoffbauteilen und gröberer Rasterung oder in edler, exzellent verarbeiteter Version erhältlich. Sachs' »Ergopower« gehört in der Komponenten-Hierarchie eigentlich zur New-Success-Gruppe, bedient aber

Campagnolo für Reiseradler ideal

ebensogut das lange Rival-7000-Schaltwerk, Campas Äquivalent natürlich ebenso die Offroad-Umwerfer. Obwohl der Hebel acht Rasterungen aufweist, schaltet er auch schmale Siebenfach-Aris-plus-Kränze. Die liebge- wonnenen Naben am treuen



Reisegefährten können sich also weiter drehen. Ältere Reiseräder mit 126 mm Hinterbauweite, die oft nur ein Sechsfach-Ritzelpaket aufnehmen, lassen sich ebenfalls mit Campas oder Sachs' »Ergopower« aufwerten, wenn die Begrenzungsschrauben des Schaltwerks richtig justiert sind und ein Sachs-Maillard-Kranz auf der Nabe thront.

Der unter dem Bremshebel liegende Schalthebel des »Ergopower«-Griffs schaltet spielerisch leicht, mit kürzestem Weg auf die Bergübersetzungen. Geht's wieder bergab, bereitet der daumenbetätigte Entspannungshebel, mit dem die Kette auf die kleineren Ritzel gelegt wird, leichte Probleme: Er ist etwas schwergängig und überspringt Schaltstufen manchmal unbeabsichtigt. Der Zeigefingerschalter federt bisweilen nicht vollständig in die Ausgangsposition zurück, so daß der Daumenhebel nicht betätigt werden kann. Nach einer gewissen Einfahrzeit gewöhnt man sich jedoch an die deutsch-italienischen Schaltmanieren. Wie Suntours Exemplar überspringt auch der »Ergopower« mehrere Gangstufen. Die Schaltzüge verlaufen elegant unterm Lenkerband.

Für Reiseradler essentiell: Der »Ergopower« kann »mit links« über drei Kettenblätter schalten und walten. Ein Umwerfer mit MTB-Kapazität folgt aber nicht in einem Zug vom kleinen aufs große Blatt. Der geringe Seilholweg ist auf schmale Rennumwerfer abgestimmt. Der linke Hebel verfügt über mehrere Index-Stufen, die es ermöglichen, sich nach der Kettenlinie auszurichten und das nervige Schaben des Gliederstrangs am Umwerferblech auszumerzen. Der Aufrüstung einer Sachs-Huret- oder Campa-Schaltung steht

also nichts im Wege. Allenfalls der Preis: Rund 300 Mark kostet das günstigste Griffpaar (inkl. Zügen), 450 Mark das hochwertigere Pendant (um 500 Mark als Carbonmodell).

Während Campagnolo den Schaltmechanismus in den Griffkörper integriert, macht Shimano, Pionier der Bremsschalthebel (Wie könnte es anders sein?), den Bremshebel selbst zur Schaltzentrale. Bis hinunter zur RX-100-Gruppe reicht mittlerweile der Urahn des

Kein Platz für Lenkertaschen

sen sich bis zu drei Gänge raufschalten. Der kleinere, unterliegende Hebel entlastet die Seilzüge wieder. Leider nur schrittweise. Reiseradler werden sich daran stoßen, daß der linke Hebel es nicht mit drei Kettenblättern aufnehmen kann. Zudem fehlen in den unteren Gruppen ausreichend Rasterungen im linken Hebel, so daß die Kette in extremen Schalt-



Zuverlässig, preisgünstig nachzurüsten: Suntours Command-Shifter (o.). Beste Wahl für Reiseradler: Campagnolo Ergopower.

Kombihebels, der vor Jahren vom Dura-Ace-Gipfel aus den Rennsport umkremelte. Nach wie vor ist Shimanos Musterknabe erste Wahl für Rennfahrer. Kein Hebel schaltet so exakt, leichtgängig und bedienungsfreundlich. Selbst einfachere RX-100- oder 105-SC-Exemplare bieten trotz leichtem Seilzugspiel konkurrenzlosen Schaltkomfort. Wird der gesamte Hebel nach innen geschwenkt, las-

positionen am Umwerfer streifen kann. Die Seilzüge werden nicht unterm Lenkerband verlegt, sondern spreizen sich vom Bremsgriff nach innen ab. Die Seilreibung wird dadurch sehr gering gehalten. Der Raum für die Lenkertasche ist aber damit verbaut. Und Kompatibilität? Fremdgehen mit anderen Bauteilen zwecklos. Die »Dual-Control«-Hebel erwärmen sich nur für die Achtfach-Kassetten aus gleichem Hause und die wiederum nur für die Achtfach-Naben und die... Also sind neben dem Geld für die Kombihebel (Dura-Ace ca. 780 Mark, Ultegra 650 Mark, 105er SC 360 Mark und RX 100 300 Mark) noch 120 bis 250 Mark für die Hinterradnabe plus Kassette fällig. Kein billiges Vergnügen.

Eigentlich sollten Rennbremshebel keine Reiserad-Bremsen bedienen. Ihr Seilholweg ist für das großzügigere Hebelverhältnis der Cantilever nicht ausgelegt. Wenn die Laufräder aber sauber auszentriert sind, lassen auch Kombihebel die Reiserad-Reifen rauchen.

Daß bei der knappen Einstellung der Bremsgummis zur Felge kein Platz mehr bleibt, den Seilquerzug auszuhängen, braucht Campa- und Sachskunden nicht zu kümmern: Ein Knopfdruck am »Ergopower« entspannt den Bremszug, um schnell das Laufrad ausbauen zu können. Beim nächsten Bremsvorgang rastet er dann wieder ein. Nicht zuletzt deswegen hat Campagnolo bei Reiseradlern klar die Nase vorn. Das System ist erstklassig verarbeitet, läßt sich im Gegensatz zu Shimanos »Dual-Controls« gut zerlegen und instandsetzen, macht der Lenkertasche nicht ihren Platz streitig und kommt auch mit drei Kettenblättern zurecht.

M. Drape

