

Radius Reiserad: Für Extra-Touren

Klein und fein – unter Insidern ist »Radius« ein Begriff für hochwertige Rahmen und Räder. RADL-magazin testete ein Reiserad der Münsteraner Stahlroß-Schmiede. Im Langstreckeneinsatz mußte das 2.500-Mark-Modell seine Talente beweisen.

Reisen kann man mit jedem Rad, logo. Was aber – einmal andersherum gefragt – macht denn nun ein Velo zum »Reiserad«? Besondere Qualitäten natürlich, nimmt man etwa sogenannte Reiselimousinen zum Maßstab, die häufige wie lange Fahrten sicherer und angenehmer gestalten sollen: Gutmütiges Fahrwerk, kräftig zupackende Bremsen, viel Platz fürs Gepäck, erstklassige Ausstattung und eine bis ins Detail einwandfreie Verarbeitung. Hohe Anforderungen also, denen sich das von der Firma Radius in Münster zur Verfügung gestellte Reiserad in einem harten Praxistest stellen mußte: Hunderte von Kilometern auf den Kopfsteinpflaster-übersäten DDR-Straßen, beladen mit 50 Pfund Gepäck – vom 90-Kilo-Piloten mal ganz zu schweigen...

Vor den praktischen Erfahrungswerten allerdings erst einmal ein Ausflug in theoretisch-technische Gefilde. Kernstück des immerhin 2.500 DM teuren Gerätes ist der knallrote Rahmen, der auch in einer Damenversion zu haben ist. Wolfgang Haas, fahrradbesessener Diplom-Ingenieur aus Rosenheim, hat ihn entwickelt und langjährige Erfahrungen in seine Konstruktion einfließen lassen. Die wichtigste Forderung natürlich, ganz besonders an einen Reiserahmen, ist Stabilität. Der Rohrverbund sollte

auch unter ungünstigsten Bedingungen, mit vollbepackter Fuhre und »Fullspeed« bergab etwa, nicht zum »Flat-tern« neigen.

Deshalb prahlt der »Radius gefertigte Rahmen mit – im Vergleich zu normalen Modellen – überdimensioniertem Rohrmaterial. Auf satte 31,7 mm im Durchmesser kommen Unter- und Oberrohr, genau 28,6 mm mißt das Sattelrohr. Damit das so erreichte Mehr an Festigkeit nicht auch ein überdimensionales Mehr an Gewicht nach sich zieht, verfügen die Rohre über eine relativ geringe Wandstärke von nur 0,8 mm. Hochwertiges Chrom-Molybdän-Material aus dem Hause Mannes-

Reichlich dimensionierte Rahmenrohre

mann verdaut solches problemlos. Diese Legierung nämlich schlägt dickeres, einfaches Stahlrohr in punkto Festigkeit, Elastizität, Gewicht – und natürlich im Preis.

Die Firma Radius übrigens verwendet das gleiche Material für ihre eigentliche Domäne, die Liegeradfertigung – ohne jemals mit Kunden-Reklamationen konfrontiert gewesen zu sein. Haas allerdings erhöht die Steifigkeit seines Fahrgestells durch eine weitere, noch augenfälligere Maßnahme: Die Hinter-

baustreben – die Rohre also, die von den Aufnahmen der Hinterachse normalerweise am oberen Ende des Sattelrohres enden – führt er am Sattelrohr vorbei weiter bis zum Oberrohr. So entsteht ein Doppel-Dreieck, das den Rahmen zusätzlich versteift.

Nicht nur die Materialgüte indes, auch die Geometrie hat ein gewichtiges Wort mitzureden bei der Schaffung von Fahr-Stabilität. Ins Auge fällt der gegenüber Rennrädern erheblich längere Radstand – hier 105,8 cm bei einer Rahmenhöhe von 61 cm –, der sicherem Geradeauslauf zugute kommt. Ein flotter Flitzer dagegen wäre bei identischer Höhe gut 5 cm kürzer. Zustande kommt dies durch eine Summe zusammenhängender Maßnahmen: Etwa aufgrund nicht ganz so steil (immer im Vergleich zum Rennrad gesehen) stehender Sitz- und Steuerrohre – damit fällt übrigens auch die Sitzposition nicht ganz so sportlich-gestreckt aus –, eines längeren Oberrohres, Vorder- und Hinterbaus sowie einer weiter vorgebogenen Gabel. Allzulänglich allerdings darf der Rahmen auch nicht werden, sonst leidet womöglich die Wendigkeit des Rades.

Makellos auch die Verarbeitung des Rahmens. Das Fertigungs-Finish überzeugt, insbesondere die schlagfeste, elektrostatisch aufgetragene Pulverbeschichtung. Durchdachte Details zudem verraten den kundigen Konstrukteur: Die Führung des hinteren Bremszuges durch das Sattelrohr vermeidet den sonst üblichen weiten Bogen und damit Bremskraft-Ein-

bußen. Anlötteile für Gepäckträger-, Schutzblech- und Flaschenhalter-Befestigung sowie die Führung der Brems- und Schaltzüge sorgen für sicheren Halt. Auf diese Weise kommen unschöne, am Lack schabende Schellen erst gar nicht zum Einsatz. Auf der Kettenstange angebrachte Ersatzspeichen schützen vor Beschädigungen durch die auf Holperwegen schlackernde Kette.

Da Käufer eines Reiserades meist über sehr individuelle Vorstellungen verfügen, ist die Ausstattung unseres Testmodells variabel. Im Normalfall bestellt der Händler den Rahmen bei Radius in Münster (PLZ-Gebiete 1 bis 6) oder Haas in Rosenheim (PLZ-Gebiete 7 und 8) und komplettiert ihn dann ganz



Schlicht und ohne Schnörkel – das Radius-Reiserad weiß optisch wie technisch zu gefallen.

nach Kundenwunsch. Kaufinteressenten jedoch, die an der kaum zu überschauenden Produktpalette und dem bisweilen nebulösen Fachchinesisch der Verkäufer zweifeln, empfiehlt sich ein Besuch bei der nächstgelegenen Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs. Dort trifft man Gleichgesinnte, Info-Material gibt's ebenfalls. Zudem veranstaltet der ADFC spezielle Reiserad-Seminare, die die komplette Thematik abdecken – von der Touren-Planung über Ausrüstung bis hin zu Technik-Themen.

Die Qualität der Ausstattung unseres Testrades (Herstelleramen und Produktbezeichnungen finden Sie auf Seite 30) entspricht dem Rahmen: Super-stabile Ge-

päckträger etwa (Was nützt auch ein Klasse-Rahmen, wenn vollgepackte, schwach dimensionierte Träger das Rad in Schwingungen versetzen?), hinten eine Radius-Eigenproduktion aus 10-

Die Gepäckträger halten auch große Lasten aus

mm-Mannesmann-Rohren. Die vorderen, 8 mm starken Aluminium-Taschenhalter übrigens sind mit Bedacht so niedrig platziert. Der daraus resultierende tiefe Schwerpunkt hält störende Einflüsse auf die Lenkung möglichst gering.

Sogenannte »Cantilever«-Bremsen bringen Stahlrohr und Reiter sicher zum

Stehen. Dieser Stopper-Typ stammt eigentlich aus dem Cross-Radsport bzw. der Mountain Bike-Szene und übertrifft gängige Felgenbremsen in der Bremswirkung. Cantilever-Greifer nämlich werden direkt an die Gabel bzw. die Hinterbaustreben montiert. Verwindungsfreudige und deshalb Bremskraft schluckende lange Schenkel konventioneller Felgenbremsen entfallen auf diese Weise. Außerdem läßt dieses Bauprinzip Schmutz sich nicht so schnell zwischen Reifen, Schutzblech und Bremsen festsetzen.

Naben mit Achsen aus hochwertigem Chrom-Molybdän-Stahl trotzen auch hohen Belastungen. Gekapselte Rillenkugellager versprechen Leichtlauf auf Dau-

er, Dichtungen zudem verhindern das Eindringen von Schmutz und Wasser. Sieben Ritzel hinten, kombiniert mit einem Tretlager mit drei Kettenblättern vorn, ergeben summa summarum 21 Gänge. Genug für jede Radel-Gelegenheit. Schnelle, präzise Gangwahl ermöglicht das Schaltwerk hinten. Es wird per Raster-Hebel bedient, der die Kette und das jeweilige gewünschte Ritzel synchronisiert. Dem Umwerfer, er bewegt die Kette vom von Kettenblatt zu Kettenblatt, fehlt eine solche Raster-Hilfe (Weitere Erläuterungen dazu unter dem Punkt Bedienung).

Bruchfeste, leichte Kunststoff-Schutzbleche, ein am Hinterbau angebrachter Seitenständer (durch seine Position steht das Rad auch vollbepackt sicher) und die leistungsfähige Lichtanlage (Halogen-Scheinwerfer, Rücklicht in einen Reflektor integriert) sichern Alltags-tauglichkeit. Der Rollen-Dynamo übrigens sitzt hinter dem Tretlager. Auf diese Weise läuft der Lichtgenerator auf dem Reifenprofil und verschleißt nicht die empfindlichere Seitenwand.

Stabilität pur – selbst auf schnellen Abfahrten mit zum Teil über 60 km/h auf dem Tacho blieb der Geradeauslauf tadellos – daran vermochte auch die Gepäck-Belastung nichts zu ändern. Nicht einmal mutwillige Rüttelbewegungen verführten das Velo dazu, Schwingungen auf- und auszubauen. Mangelnde Wendigkeit ist ebenfalls nicht zu beklagen. Auch um enge Ecken läßt sich das Edel-Mobil gut schwenken, ohne daß vielleicht das Gefühl aufkommt, einen Schwertransporter zu bewegen.

Erkauft werden diese tourenfreundlichen Fahreigenschaften mit einer guten Portion Härte. Ohne Reise-Bal-



TECHNIK-INFO:

Rahmen:

Chrom-Molybdän-Stahl von Mannesmann, Typ 25Crmo4; erhältlich in den Größen 50/ 53/ 56,5/ 58/ 61/ 63 und 66 Zentimeter

Lenker/Vorbau:

Modelo Q-Even

Steuersatz/Sattelstütze:

Primax

Bremsen:

Weinmann-Cantilever

Bremsgriffe:

Modelo, Aero-Version

Kurbelsatz:

Specialized, Kettenblätter 50-46-30 Zähne

Innenlager:

Edco Competition

Pedale:

Specialized

Fußhaken/Riemen:

Christophe, Plastik/Nylon

Schaltung:

Sachs New Success Touring Aris

Kette:

Sachs-Sedisport

Zahnkranz:

Sachs New Success Aris, 13-15-17-19-21-23-26 Zähne

Naben:

Sachs New Success

Felgen:

Alesa 9017

Reifen:

IRC Tandem

Sattel:

Brooks Champion

Gepäckträger vorn:

Blackburn

Gepäckträger hinten:

Tubus Cargo

Schutzbleche:

SKS, Kunststoff

Scheinwerfer:

Elio-Halogen

Rücklicht:

Bumm

Dynamo:

Soubitez, Rollendynamo

Ständer:

Esge

Preis: ca. 2.500 Mark

Vertrieb: Radius, Münster; Haas, Rosenheim

last kann von Dämpfungseigenschaften des Rahmens kaum die Rede sein. Stöße gehen, von Reifen, Speichen und Sattel nur wenig abgemildert, durch bis zum Piloten. Abhilfe schaffen da nur die Verwendung breiterer Pneus (max. 37 mm) und Variation des Luftdrucks. Beladen jedoch verbessert sich die Dämpfung merklich. Unebenheiten werden jetzt zwar nicht plattgebügelt, der Stoßwirkung aber ist eindeutig die Spitze genommen.

Wer Naturstraßen bevorzugt und auch Geländeabstecher einplant, sollte auf grob profilierte Pneus zurückgreifen. Die montierte Bereifung dagegen stößt auf tiefem Untergrund schnell an ihre Traktions-Grenzen.

Das mit einem Rennlenker ausgerüstete Reiserad zwingt zu einer (leicht) geneigten Haltung, die vielen un bequem vorkommen mag. Nach entsprechender Umgewöhnungszeit allerdings verspricht diese Position Vorteile: Bei Gegenwind hängt man nicht wie ein Segel im Wind, dazu erlaubt der Rennlenker verschiedene Griff-

möglichkeiten. So lassen sich auch lange Etappen mühelos bewältigen.

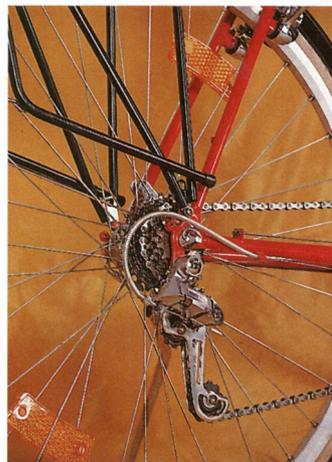
Den Griff-Komfort soll auch die spezielle Formung des Steuerrohrs erhöhen helfen. Der Lenker nämlich vollführt im unteren Bereich keine Kurve, stattdessen kommen gerade geformte Bereiche dort der Hand-Haltung entgegen. Die aber stört vor allem das dünne Lenkerband. Besser sind Kork-Lenkerband (Hersteller: Cinnelli) oder Schaumüberzüge (Marke: Grab-on).

Mehrere Griff-Positionen dank Rennlenker

Der gefederte Ledersattel verlangte einige Einsitz-Zeit, um sich der Anatomie des Besetzers anzupassen. Dann aber vermochte der Natursessel sein Komfort-Plus auszuspielen, selbst stundenlange Touren ließen sich angenehm bewältigen. Letztlich jedoch bleibt die Wahl des Sattels und der Vorbau-Lenker-Kombination den jeweiligen Bedürfnissen des Käu-

fers überlassen — die aber kristallisieren sich oft erst nach entsprechenden Negativ-Erfahrungen heraus. Trotzdem eine Empfehlung: Wer lieber etwas aufrechter sitzt, sollte einen nach oben gewinkelten Mountain Bike-Vorbau wählen. Der Lenker steigt um einige Zentimeter und ermöglicht somit einen angenehmeren Kompromiß zwischen Windschlüpfrigkeit und bequemer Haltung. Zusätzlich nimmt ein solcher Vorbau auch den vorderen Bremszug auf und ersetzt so das weiche, Bremskraft zehrende Widerlager am Steuersatz.

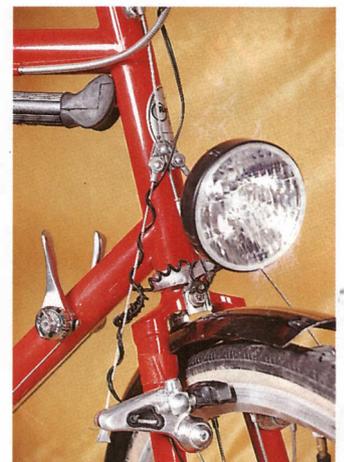
Einwandfrei funktionieren die Bremsen. Dosierbarkeit und Wirkung der Cantilevers bieten keinen Anlaß zu Kritik. Die Griffe allerdings schon: Nach hinten gebogene Spitzen der Bremsgriff-Bandagen drücken gegen die Hände. Ebenso nervte die — im Grunde vernünftige — Position der hinteren Cantilever-Bremsen. Die nämlich sitzen vor statt hinter den Hinterbaustreben, um Gepäcktaschen nicht im Wege zu stehen. Auf großem Fuß lebende Radler allerdings — so der



Sieben (Ritzel) auf einen Streich — nicht nur der Zahnkranz, auch Naben, Schaltung und Kette sind von Fichtel & Sachs.



Detail-Perfektion: Die Anbringung des Gepäckträgers und die Führung des Bremszuges überzeugen.



Halogen-Licht (Fabrikat Elio) und Cantilever-Bremsen von Weinmann dienen der Fahrsicherheit.

Autor mit Schuhgröße 46 – stoßen regelmäßig mit der Hacke an. Deshalb empfiehlt sich der Rückgriff auf Produkte des japanischen Herstellers Suntour – die ragen nicht so weit nach außen.

Ein Lob hat sich das Schaltensemble verdient. Das Zusammenspiel von 7fach-Kranz, Kette, Schaltwerk und dem rastenden Hebel klappt reibungslos. Nur unter Last läßt sich manchmal ein Krachen vernehmen. Dank der Rasterung wird jeder Schaltvorgang zum Kinderspiel. Der Umwerfer bietet zwar keinen Raster-Komfort, mit etwas Übung aber transportiert er die Kette zuverlässig auf das gewünschte Kettenblatt. In der Praxis verursacht allein das Treffen des mittleren Kettenrades Probleme. Um den Antriebsstrang auf die äußeren Blätter zu bewegen, drückt man den linken Hebel einfach bis zum oberen bzw. unteren Anschlag. Spezielle Mountain Bike-Daumenschalter allerdings rastern auch den Umwerfer. Nachteil: Sie harmonisieren nicht mit einem Rennlenker.

Kongenial ist die Zusammenstellung der Tretkurbeln und des – übrigens dreifach gelagerten und gut gedichteten – Innenlagers. Der Kur-

Gute Wahl von Tretkurbeln und Innenlager

belsatz mit den drei Kettenblättern nämlich ist so kompakt, daß er auf eine Achse paßt, die eigentlich nur für Tretlager mit zwei Kettenblättern vorgesehen ist. Die kürzere Achse nun senkt die Lager-Belastung, da der Hebelarm ebenfalls kürzer ist. Außerdem reduzieren sich die seitlichen Bewegungen der Kettenblätter auf ein absolutes Minimum. Ergebnis: Der Umwerfer muß seltener nachjustiert werden.

Zu verbessern indes ist die Position der analog zum Rennrad am Unterrohr montierten Schaltgriffe. Zum Schalten muß die Hand den Lenker verlassen, ein Unsicherheitsfaktor gerade bei unebenem Untergrund. Geeigneter sind Schaltgriffe, die in die Lenkerenden montiert

werden. Ihr Nachteil: Sie sind sturzgefährdet.

Immerhin 21 Gänge bietet das Haas-Radius-Reiserad, für Laien eine schier unglaubliche Zahl. In der Praxis allerdings fallen davon einige weg. Überschneidungen (30/17 entspricht 46/26, 30/15 – 46/23, 46/21 – 50/23 und 46/19 – 50/21) sowie Paarungen mit zu schräger Kettenlinie (26/13, 26/15, 46/26, 50/26 und 50/23) lassen 15 wirklich nutzbare Gangstufen übrig. Sind die denn nun wirklich notwendig zum Radfahren? Notwendig nicht, aber eine Erleichterung. Der breite und gleichzeitig fein abgestufte Übersetzungsbereich nämlich macht eine feinere und damit effizientere Anpassung der Kreislauf/Muskel-Leistung an die Topographie möglich. Medizinisch gesehen ist es nämlich sinnvoll, nicht zu schwere Gänge zu wählen und eine hohe Trittfrequenz zu halten, um Muskeln, Sehnen und Gelenke zu schonen. Eine umfangreiche Übersetzung unterstützt dieses Ansinnen – gerade auf welligem bis steilem Terrain.

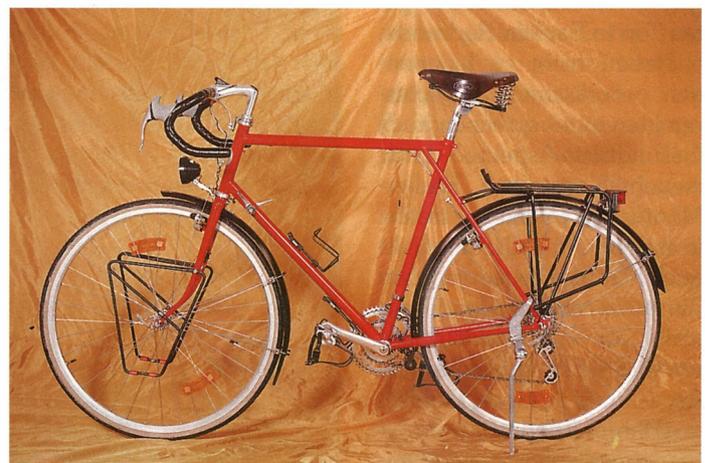
Die am Testrad gewählte Übersetzung allerdings sollte im unteren Bereich modifiziert werden, um steilen Anstiegen besser gewappnet zu sein. Statt 30/26 – das sind etwa 2,50 Meter pro Kurbelumdrehung – sollten mindestens 30/30 (2,16 Meter), besser noch 26/30 (1,87 Meter) gewählt werden.

Das Haas-Radius-Reiserad wendet sich an sportlich-engagierte Alltags-Radler, die hochwertige Technik und durchdachte Details zu schätzen wissen und sich auch vor Tagesetappen von 100 Kilometern und mehr nicht scheuen. Ihnen wird vor allem der extrem stabile, aufwendig und sauber verarbeitete Rahmen gefallen.

Unbeeindruckt von den Test-Strapazen zeigte sich auch die übrige Ausstattung, einzig einen losgeschüttelten Steuersatz vermerkt das Testtagebuch. Die angesprochenen Kritikpunkte lassen sich – da die Ausstattung Kundenwünschen folgt – schnell beseitigen. Ein Problem allerdings bleibt: Etwa 2.500 Mark sollte einem der Spaß schon wert sein.



Ein Kettenschutz fehlt, ansonsten aber stimmt die Antriebseinheit (Dreifach-Tretlager und Touring-Pedale).



Die Montage des Ständers am Hinterbau verleiht dem Velo auch im beladenen Zustand genug Standfestigkeit.

Dawes Galaxy

Fahrverhalten

Lenkverhalten	5
Laufruhe	8
Manövrierfähigkeit	4

Fahrkomfort

Sitzposition	5
Lenkerform u. Griffe	8
Dämpfung	4
Einstellmöglichkeiten	3

Komponenten

Materialqualität	6
Schmutzresistenz	4
Funktion der Schaltung	9
Funktion der Bremse	6

Zubehör

Lichtanlage	0
Gepäckträger	4
Komplettheit	1
Zweckmäßigkeit u. Funktion	5

Verarbeitung, Pflege u. Wartung

Rahmen	4
Lackierung	7
Reparatur- u. Pflegefreundlichkeit	5

Einsatzzweck

Stadt	3,5
Kurztouren (bis 50 km)	8
Langstrecken (ab 100 km)	7
leichtes Gelände	4
bei Wind und Wetter	3

Fazit: Ein zu teures Ausflugsrad, welches Pflege verlangt und nur mittelmäßige Fahreigenschaften bietet. Eine Lichtanlage muß nachträglich installiert werden.

Preis: 1.645 Mark.

Reynolds liefert die hochwertigen Rohre des gemufften Rahmens für das englische Damenreiserad. Leider ist versäumt worden, ihn sauber zu verlöten. Geschlamps wurde auch am Sitzrohr: Der Klemmschlitz läßt an seinem unteren Ende eine spannungsmindernde Rundung vermissen.

Positiv bemerkenswert die senkrechten hinteren Ausfall-Enden mit genau zur Radachse passendem parallelem Abstand. Der Radausbau sowie -einbau geht ohne Kraftakt und lästiges mittiges Ausrichten vonstatten.

Die Schlagfestigkeit des Lacks ist gerade noch als gut einzustufen. Nach dem 18. Fall aus einem Meter Höhe hat sich die Stahlkugel bis zur Grundierung durchschlagen können.

Wenig gefallen konnten die teilweise verbauten Schlitzschrauben, die rasch rostenden Unterlegscheiben sowie die rostende Sattelstützenklemmschraube.

Zu loben sind die stabilen Alesa-Felgen und die leichtlaufenden Vredestein Sprint-Reifen. Gefallen kann auch die elegante und Verletzungen vorbeugende Innenbefestigung der Schutzblech-

streben, jedoch sitzen die Kunststoffschützer zu nah am Reifen. Und ihre Befestigung am Rahmen mit langen Schrauben und Muttern hat an einem Velo jenseits von 1.500 Mark nichts verloren.

Einen Flaschenhalter sucht man vergebens, dergleichen Speichenreflektoren und einen Gepäckspanngurt – Accessoires, die keinem Langstreckentourer fehlen sollten.

Der Rennlenker, bei Reiseradlern ob seiner vielfältigen Griffmöglichkeiten hoch im Kurs, ist mit Aerobremmgriffen ausgestattet, die ein schnelles Entspannen der Züge für den Radausbau ermöglichen.

Die Verlegung des hinteren Bremszuges spottet geradezu jeder Beschreibung. Geschaltet wird mit klassischen Unterrohr-Schalthebeln. Zum Schalten muß die Hand vom

Lenker genommen werden. Übungssache, und auf Langstreckenfahrten akzeptabel; in der Stadt hingegen nicht das Optimale.

Gewindeösen an den Gabelbeinen ermöglichen den festen Sitz eines nachträglich anzubauenden Low Riders. Vor der ersten Reise sollte aber noch der hintere Träger gegen ein weniger seitlich instabiles Modell ausgetauscht werden.

So hinterläßt das nur 13 Kilogramm (mit der nachträglich angebauten Lichtanlage) wiegende Dawes Damenrad insgesamt einen schlechten Eindruck: Für 1.645 Mark sollte mehr als eine Luftpumpe inklusive sein. Und ein Rad wird noch nicht zum Reiserad, indem man ein Dreifachkettenblatt ohne Kettenschutzscheibe, einen Hinterbauständer und einen Rennlenker montiert.

Dawes Galaxy: Flotter Flitzer

An Fahrräder aus der ehemaligen Edelschmiede Dawes stellt man natürlich hohe Ansprüche. Ästhetischen Anforderungen wird das schicke Galaxy leicht gerecht. Überraschungen erleben wir, als wir die technische Meßplatte anlegen.



Die elegante Erscheinung des Galaxy garantiert der Fahrerin stets einen gelungenen Auftritt.

Das Super Galaxy entspricht mit seiner Shimano Deore DX-Gruppe und seinem 531 Super Tourist-Geröhr den Ansprüchen vieler Radfernreisenden. Der Dawes eigene Aluminium-Rennlenker mit Rennbremshebeln (Shimano RX 100) und Zugverlegung unter dem Lenkerband, das dreifache Kettenblatt mit runden Scheiben, Low Rider Gewindeaugen an der Gabel, ein standfester Ständer am Hinterbau, stabile Hohlkammerfelgen von Alesa sowie die Kunststoffschutzbleche von ESGE sind Attribute, die Ferntouristen schätzen.

Die Fahreigenschaften mit Gepäckzuladung sind für ein Reiserad nicht berauschend. Bei höheren Geschwindigkeiten neigt der Rahmen zu Schwingungen, beim Langsamfahren zum Übersteuern, und beim Freihändigfahren zieht das Rad zur linken Seite.

Eine genauere Betrachtung der handwerklich teilweise schlecht ausgeführten Lötstellen offenbarte mangelnde Nacharbeit.

Auf den zweiten Blick wechseln Licht und Schatten der Konzeption und Ausrüstung permanent. Auf der Innenseite befestigte Schutz-

Super Galaxy: Ein teurer Tourer

Das Super Galaxy fahren wir länger als alle anderen Räder. Kein Wunder also, daß wir auch verborgenen Schwächen auf die Spur gekommen sind. Von einer gerissenen Kette einmal abgesehen, war das grüne Reiserad stets ein treuer Begleiter.

blechstreben beugen Verletzungen vor, ein angelöteter Kettenaufhänger ist praktisch, der Abstand zwischen Schutzblech und Reifen praxistauglich, ein angelöteter Pumpennippel hält den Luftspender zuverlässig, senkrechte Ausfall-Enden vereinfachen den Radwechsel, die Dämpfung bei Bodenunebenheiten ist voll befriedigend, das Ansprechen auf geringe Lenkkräfte sehr gut, die Schaltgriffe vermitteln ein präzises Schaltgefühl ohne nennenswerten Kraftaufwand und die Speichenschutzscheibe hinter dem Zahnkranz beugt bösen Überraschungen vor.

Wenig gefallen kann die sowohl technisch als auch praktisch ungünstige Verlegung des Bremszuges mit Außenhülle auf dem Oberrohr. Der Lack wird dort im Laufe der Zeit beschädigt,

und der entstehende Rost kann unbemerkt am Oberrohr knabbern.

Ein angelöteter Dynamohalter hätte sicher nicht geschadet, wenngleich die meisten Reiseradler Walzendynamos bevorzugen.

Schraubentürme mit Muttern sind zur Befestigung von Scheinwerfer und Schutzblechen am Rahmen vonnöten, da keine Gewinde vorhanden sind. Gleiches gilt für die Feineinstellschraube des hinteren Bremszuges. Und zur Pflege der Bremszüge müssen diese ausgebaut werden.

Bei einem Reiserad für fast 2.000 Mark muß man mehr erwarten können als nur eine erstklassige Lackierung (selbst nach 30 Fallversuchen der Stahlkugel gab sich der Lack keine Blöße), sehr gutes Rohrmaterial und eine Deore DX-Ausstattung.



Das englische Velo »aus dem All« ging seiner Arbeit über Monate hinweg zuverlässig nach.

Dawes Super Galaxy

Fahrverhalten

Lenkverhalten	5,5
Laufruhe	4
Manövrierfähigkeit	6,5

Fahrkomfort

Sitzposition	5
Lenkerform u. Griffe	8
Dämpfung	6
Einstellmöglichkeiten	3

Komponenten

Materialqualität	7
Schmutzresistenz	7
Funktion der Schaltung	9
Funktion der Bremse	8

Zubehör

Lichtanlage	0
Gepäckträger	5
Komplettheit	1
Zweckmäßigkeit u. Funktion	5

Verarbeitung, Pflege u. Wartung

Rahmen	4
Lackierung	10
Reparatur- u. Pflegefreundlichkeit	6

Einsatzzweck

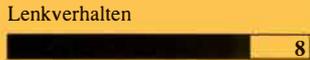
Stadt	3,5
Kurztouren (bis 50 km)	9
Langstrecken (ab 100 km)	7
leichtes Gelände	5
bei Wind und Wetter	6

Fazit: Ein Reiserad für mittlere Ansprüche, ein dickes Portemonnaie, sonnige Tagesausflüge und außerdem für sportliche Stadtflyter, die selbst ihr Velo pflegen.

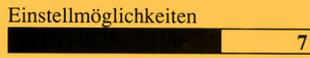
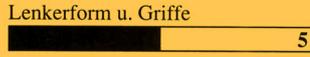
Preis: 1.895 Mark.

**Koga Miyata
Randonneur Extra**

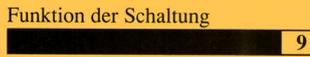
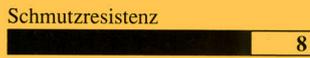
Fahrverhalten



Fahrkomfort



Komponenten



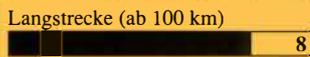
Zubehör



Verarbeitung



Einsatzzweck



Fazit: Ein Rad für Globetrotter. Das Randonneur bietet alles, was ein gutes Reiserad auszeichnet. An die Zwitterform des Lenkers müssen sich Einsteiger erst gewöhnen – ebenso an den Preis.

Preis: 3.598 Mark.

Exklusivrad: Koga Miyata Randonneur Extra

Koga war viele Jahre Trendsetter in Sachen Reiserad. Mit dem bekannten Namen des holländischen Fahrradproduzenten verbinden Reiseradler schon seit jeher gute Qualität und ebensolche Funktionalität.

Das exklusive Reiserad mit hochwertigen Komponenten ist auf den Langstreckenfahrer zugeschnitten und erweckt schon beim ersten Hinschauen den Eindruck eines »fliegenden« Holländers. Der Lenker, eine Mischung aus 44 Zentimeter breitem Rennbügel und 65 Zentimeter breiter MTB-Stange, wirkt wie ein Paar Segelohren. Die Lenkstange bietet insgesamt vier Griffmöglichkeiten, zwei davon ermöglichen das sichere Erreichen der Bremshebel: zum einen die klassische Rennlenkerhaltung mit Rennbremshebeln, zum anderen eine breite MTB-Griffposition mit entsprechenden Auslegern der Bremshebel – letztere sind für kleine Hände allerdings weniger geeignet.

Die Schalthebel sitzen wiederum rennradgemäß am

Unterrohr, hier wäre aufgrund des besonderen Lenkarrangements eine Anbringung am Lenker konsequenter gewesen. Nicht nur optisch, sondern auch praktisch ist das Lenker-Layout somit eine Gewöhnungssache. Wer darauf eingespielt ist, kann die Vorteile nutzen.

Die leicht zu bedienende Schaltung gibt allerdings kaum Anlaß zu Klagen, selbst unter Pedalkraft lassen sich die Gänge sanft und präzise einlegen. Allerdings könnte die Übersetzung im kleinsten Gang (1 : 1) etwas kürzer ausfallen.

Ansonsten ist das Rad komplett und mit guten bis sehr guten Teilen ausgestattet. Naben, Steuersatz, Tretlager, Bremsanlage, Schalterwerke und Sattelstütze entstammen der Deore XT-Gruppe von Shimano. Die Rennbremsgriffe kommen

aus der Exage-Motion-Familie, Schalthebel und Pedale stammen von den Shimano 600 Ultegra-Komponenten.

Überzeugen kann auch die Beleuchtungsanlage, mit Anteil daran hat unter anderem der schon bei geringer Geschwindigkeit volle Leistung liefernde Union-Walzendynamo mit eleganter Fernbedienung vom Sitzrohr aus.

Für die große Tour ist bestens vorgesorgt. Der hintere stabile Gepäckträger hält selbst labberige Packtaschen den Speichen fern.

Die Pedale mit Haken sprechen den sportlich ambitionierten Fahrer an, Turnschuhe sind als Schuhwerk aber ausreichend.

Als besonderes Bonbon spendierte Koga dem Randonneur eine geräumige Nylonsatteltasche und ein eingebautes Ringschloß.

Der Rahmen und die makellose Lackierung zeugen von hoher Fertigungsqualität. Der ruhige Geradeauslauf und eine exakt ansprechende Lenkung bewirken sowohl bei hoher als auch niedriger Geschwindigkeit ein sicheres Fahrgefühl – ein hochwertiges Fahrrad, das schon vom Preis her (3.598 Mark) andeutet, das es für den echten Freak gebaut wurde.



Als traditioneller Hersteller von Reiserädern präsentiert Koga Miyata das Randonneur Extra. Mit hochwertigen Komponenten und komplettem Zubehör ist es genau das richtige Rad für den Langstreckenfreak.

Cannondale T1000: Fern, schnell, gut

»Wir wollen der beste Fahrradhersteller der Welt werden. Wir werden es schaffen«, verkündet Cannondale-Präsident Joseph Montgomery Kunden und Konkurrenz. Im RADL-Test zeigte das Reiserad T1000, was hinter den markigen Worten steckt.

Cannondale, die amerikanische Edelschmiede, gilt als Pionier auf dem Gebiet überdimensionierter Rohrdurchmesser. Vor allem, was deren Vermarktung angeht, denn in filigrane Stahlrahmen verliebte Rennradler taten sich anfangs doch recht schwer mit den wuchtigen Aluminium-Boliden. Erst die innovationsfreudigere Triathlon- und Mountainbike-Szene nahm die fetten Flitzer mit den außergewöhnlich steifen Rahmen bereitwillig an. Mittlerweile tummeln sich viele Hechte im Oversized-Teich. Fast jeder Hersteller, der etwas auf sich hält, bietet nun Rahmen an, die mit aufgeblasenen Querschnitten locken. Was also soll Cannondale heute noch von anderen Firmen unterscheiden?

Auch der Bike-Boom veranlaßte Cannondale nicht, Qualitätsstandards zu senken, um mit Fernost-Massenware schnelle Dollars zu machen. Jeder Rahmen wird von Hand in Pennsylvania oder europäischen und japanischen Filialen gefertigt. Die Verarbeitung der monströsen Alurohre mit der dünnen Wandstärke ist beispielhaft. Die Schweißnähte des Rahmens werden hitzebehandelt, um Spannungen im Me-

tall abzubauen, und anschließend fein verschliffen. Die sanften Rohrübergänge sind eine konkurrenzlose Augenweide.

Die Schönheit des Fahrradgestells ist nicht nur in harter Währung zu bezahlen, sondern auch mit persönlichen Strapazen. Wohl noch kein Fahrzeug der gesamten RADL-Testreihe war so unbeugsam wie das T1000. Zwar bemüht sich die gemuffte Chrom-Molybdän-Gabel redlich um Federkomfort, doch lassen die imposanten Rohrdurchmesser – Oberrohr: 38,3, Unterrohr: 49,5(!) Millimeter – keinen Zweifel an der unerschütterlichen Härte des T1000 aufkommen. Das Rad informiert jederzeit und unverblümt über den Straßenzu-

stand. Bodenunebenheiten pflanzen sich ungefiltert bis zum Fahrer fort. Auf schlechten Pisten kann diese Rüttellei gewaltig an den Nerven zerren. Für ein Reiserad wäre ein Quentchen mehr Fahrkomfort wünschenswert. Nicht überall sind die Wege so geebnet wie in den USA oder Deutschland.

Wer sich aber an die Härte des Rahmens gewöhnt, den belohnt das T1000 mit stoischer Ruhe auf Tempojagden. Flatterneigung ist für den amerikanischen Reisekreuzer ein Fremdwort. Während andere beladene Räder sich schütteln wie ein Hund mit nassem Fell, wenn man nur den Griff am Lenker lockert, rauscht man mit dem T1000 jederzeit sicher ins Tal. Die Tretlagerregion ist zudem so steif geraten, daß auch kräftigste Antritte das Fahrrad nicht zum Auslenken bringen können. Der Tritt in die Pedale wird unvermittelt in Vortrieb umgesetzt.

Nicht ganz so widerstandsfähig wie der Rohrverbund selbst ist dessen Farbauftrag. Die satte, anthrazitgrüne Metalllackierung

steht dem Rad zwar außerordentlich gut, ist aber auf harte Beanspruchung im Reisealltag nicht gut zu sprechen. Der Lack platzt bei heftigen Stößen bis aufs Metall ab.

Mit drei Flaschenhaltern übersteht man auch lange Durststrecken. Die Anlötaußen für Schutzbleche und Gepäckträger sind mit Gewinden versehen. Senkrechte, massive Ausfall-Enden am Hinterbau erleichtern die Radmontage, während das austauschbare Schaltauge Ärger und Kosten bei Sturzschäden mildern hilft.

Der Rennlenker bietet – wie es sich für ein Reiserad gehört – viele Griffmöglichkeiten, um die durch lange

Der Rahmen: hart und herzlich

Tagesritte verspannte Muskulatur zu entlasten. Zwar liegt das Lenkerniveau unter dem der Sitzfläche, doch läßt das mit 56 Zentimetern recht kurz geratene Oberrohr die Sitzposition nicht zu sportlich geraten. Der honigfarbene Kernledersattel und das Korklenkerband sind nicht



Reisemobil mit unbeugsamen Charakterzügen: Cannondales T1000 animiert zu einer Globusumrundung.



**Das Schalt-
auge ist an
den massi-
ven Ausfall-
enden ange-
schraubt
und kann
im Scha-
densfall aus-
getauscht
werden.**

nur optisch eine Wohltat. Der Brooks-Thron überzeugt auf langen Strecken durch seine bequeme Sitzfläche, das griffige Cinelli-Band dämpft derweil Lenkervibrationen hervorragend ab.

Shimanos Deore-XT-Naben sind zuverlässige, gut gegen Schmutz und Wasser gedichtete Langläufer. Allerdings hätte Cannondale die Naben ruhig mit hochwertigeren als den herkömmlichen Zwei-Millimeter-Edelstahlröhren in die Felgen weben dürfen. An einem Reiserad sind endverstärkte Speichen nicht nur sinnvoll, sondern für die über 3.800 Mark, die fürs T1000 zu be-rappen sind, nicht zuviel verlangt. Dafür wissen die standfesten Wolber-M59-Felgen mit geösten Nippellöchern und perfekter Stoßverarbeitung zu überzeugen. Für geschmeidigen, pannensicheren Lauf sorgt die Michelin-Bereifung. Die schmalen Pneus sollten aber stets mit genügend Luftdruck gefahren werden, damit sie nicht auf die Felgen durchschlagen können.

Bei den Bremsen greift Cannondale auf Dia-Com-

pe-Rennhebel und Cantilever-Kneifer der Hausmarke Coda zurück, die die Felge kräftig in die Zange nehmen. Schmale Aztec-Bremsgummi verzögern auch bei Nässe noch ausreichend. Wermutstropfen: Die hinteren Stopper leiden unter der langen Bowdenzughülle, die einen sauber definierten Druckpunkt durch Seilreibung und Stauchung zunichte macht.

Deore-XT: Oldie but Goldie

Leider konnte sich auch Cannondale nicht verkneifen, auf das Patronen-Innenlager von Shimano zu verzichten. Die Lagerringe stehen zu dicht beieinander. Die Tretlagerachse kann sich zu sehr durchbiegen und so die Laufflächen verschleifen. Im Schadensfall ist das Bauteil irreparabel und muß komplett ausgetauscht werden.

Auch bei Radreisenden setzen sich hakenlose Adapterpedale durch. Cannondale montiert an die form-schönen Ritchey-Kurbeln Shimanos SPD-Pedale. Die

feste Verbindung zwischen Schuh und Pedal ist für Neulinge gewöhnungsbedürftig – und meistens mit blauen Flecken durch Umfaller aus dem Stand verbunden. Dafür erlauben die Klick-Pedale einen runden Tritt und gleichmäßigen Krafteinsatz (Näheres zum Thema Pedale und Schuhe: S. 68).

Mittlerweile ein Oldie mit über Zweifel erhabener Zuverlässigkeit und Funktion ist die Deore-XT-Schaltung. Zusammen mit den praktischen Lenkerendschaltern und dem Hyperglide-Ritzelpaket versieht sie unauffällig ihren Dienst. Die Bowdenzugspannung kann zusätzlich an den Gegenhaltern am Rahmen justiert werden. Die Übersetzung ist mit Ritzeln von 13 bis 30 und Kettenblättern von 28, 40 und 50 Zähnen für Langstreckentourer und Klettermaxen gleichermaßen geeignet.

Auch bei den Gepäckträgern verläßt sich Cannondale nur auf Produkte aus eigener Herstellung. Die Gestelle aus acht Millimeter dickem Alurohr sind vorzüglich verschweißt und enorm verwindungssteif. Der Lowrider umschließt mit zwei Streben die Gabelscheiden. Eine Schraube durch das durchbohrte Gabelrohr zwingt den Lowrider bombenfest. Der sonst übliche Versteifungsbügel um das Vorderrad ist überflüssig geworden.

Kingsberry-Sattelstütze, Nitto-Vorbau, Tange-Steuersatz und Esge-Schutzbleche komplettieren die bis auf kleine Ausrutscher hochwertige Ausstattung des T1000. Der saftige Preis erklärt sich vorwiegend durch die vorzügliche Handarbeit am Rahmen des T1000. Der tiefe Griff in den Geldbeutel wird mit einem harten, ehrlichen, unverwüthlichen Reisebegleiter belohnt. Und schön ist das T1000 obendrein.

Cannondale T 1000

Fahrverhalten

Lenkverhalten **8**

Laufruhe **9**

Fahrkomfort

Sitzposition **9**

Lenkerform u. Griffe **10**

Dämpfung **5**

Einstellmöglichkeiten **7**

Komponenten

Materialqualität **9**

Schmutzresistenz **5**

Funktion der Schaltung **10**

Funktion der Bremse **8**

Zubehör

Lichtanlage **-**

Gepäckträger **10**

Verarbeitung

Rahmen **10**

Lackierung **6**

Einsatzzweck

Stadt: **befriedigend**

Touren (bis 50 km): **sehr gut**

Touren (ab 100 km): **sehr gut**

Leichtes Gelände: **befriedigend**

FAKTEN

Rahmen: Aluminium, geschweißt, CroMo-Gabel

Schaltung: 21-Gang, Shimano Deore XT, Lenkerendschalter

Bremsen: Cantilever, Coda, Dia-Compe-Rennhebel

Bereifung: 28", Trekking

Gewicht: 12,5 Kilo

Rahmengröße (in cm): Herren: 48, 53, 58, 68

Preis: 3.875 Mark

Villiger Viamala: Helvetischer Blitz

Wie Phoenix aus der Asche entsteigt das Viamala den Ruinen der Villiger Fahrradfabrik. Noch Anfang des Jahres standen die Schweizer vor den qualmenden Trümmern ihrer Produktion. Mit dem neuen Reiserenner soll es aufwärtsgehen.

Ende Januar hatte der Feuerteufel im eidgenössischen Buttisholz nicht lang gefackelt und ganze Arbeit geleistet. Produktionshallen und -anlagen, Lagervorräte an Komponenten und fertig montierten Fahrrädern verlebten sich die Flammen ein. Die Abgebrannten retteten sich mit einer Notproduktion über die Saison, um bei Kunden nicht vollends im Rauch der Vergessenheit zu verschwinden. Villiger ließ es sich zehn Millionen Fränkli kosten, eine neue Fahrradfabrik aus der verbrannten Erde zu stampfen. Seit November läuft auf den Produktionsstraßen in Buttiswil der Verkehr wieder normal. Und ein frischer Sproß der Villiger-Familie tut beinahe so, als sei nichts gewesen.

Viamala – die Bezeichnung ist nicht unbedingt Programm. Weder hat das Rad etwas mit John Knittels Familien-Despoten des gleichnamigen Romans gemein, noch verweist der Name der finsternen Hinterrheinschlucht Via Mala auf das Terrain, auf dem es sich am wohlsten fühlt. Schlechte Wege behagen dem Viamala nämlich überhaupt nicht. Zwar preist Villiger sein neues Pferd im Stall als Trekking-Rad an, doch ist es de

Villigers Viamala ist ein gezähmter Renner mit Tourenappeal: Sport-Schaltung, schmale Reifen und Rennlenker.

facto nur für den Straßengalopp dressiert. Das lassen schon Zügel und Hufe, sprich Rennlenker und schmale Bereifung erahnen.

Am Fahrgestell des Viamala erkennt man, daß sich die Schweizer Präzision bei Villiger nicht in Rauch aufgelöst hat. Die Muffen und Anbauteile des Rahmens zeugen vom sicheren Händchen des eidgenössischen Lötters. Keinerlei Verarbeitungsreste verunzieren das Viamala. Die Tuben sind sauber in die Muffen, die geschmiedeten Ausfaller satt in die Rohr-Enden eingepaßt. Füllig liegen die Hinterbaustreben an der Sattelmuffe an. Villiger geht mit dem wärmescheuen Vitus-999-Rohrsatz verantwortungsvoll um. Im Fahrtrieb zeigt sich, daß der

Werkstoff beim schonenden Löten nichts von seiner Festigkeit eingebüßt hat. Tapfer erträgt der Rahmen stampfenden Wiegetritt, am Lenker reißende Hände und schaukelnde Gepäcktaschen. Zur kompletten Ausstattung zählen geschlitzte Gegenhalter zur leichteren Seilzugwartung und sämtliche Gewinde und Ösen für Schutzbleche, Träger, Lowrider und zwei Flaschenhalter, von denen einer zum Lieferumfang gehört.

Das Fahrverhalten des Viamala ist in jeder Situation auf der ruhigen Seite. Unauffällig schnurrt der Reiserappe über die Straße, läßt sich nicht aus der Ruhe bringen

Ruhiger Reiserappen

und gehorcht brav den Richtungsbefehlen. Nur wenn spontane Schlenker und Wendigkeit gefragt sind, spürt man ein widerwilliges Murren im Lenkerbügel. Der lange Radstand ist zusammen mit dem flachen Gabelwinkel nicht gerade dazu angetan, übermütige Schlan-

genlinien auf den Asphalt zu zeichnen.

Doch das Viamala besitzt unbestrittene Langstreckenqualitäten. Der Gel-Sattel von San Marco fällt dem Gesäß auch nach Stunden nicht zur Last. Hände, Arme und Nackenmuskulatur können sich durch Umgreifen am anatomisch sehr gut ausgeformten Rennlenker immer wieder entspannen, zumal die Sitzposition ohnehin schon sehr ausgewogen ist.

Temposünder kommen mit dem Viamala voll auf ihre Kosten. Die Gangabstufung ist auf flotten Galopp ausgelegt: Den 46/34er-Blättern steht ein Achtfach-Ritzelpaket mit 11-28 Zähnen gegenüber. In der größten Übersetzung von 4,18 : 1 läßt sich da schon mit entsprechend strammen Waden ein Geschwindigkeitsrausch entfalten. Leicht laufende RX-100-Naben und hart aufgepumpte, 28 Millimeter breite Vredestein-Reifen setzen dem wenig entgegen. Doch wenn auf Viamala-Reiter wirklich eine Via Mala lauert, zwingt die kleinste Übersetzung von 1,21 : 1 die Untrainierten bald aus dem





Alles im Griff: Bremsen und Schalten in einem mit Shimanos RX-100- STI-Hebeln.

Freud und Leid: Flüster-Walzendynamo von Sanyo und genietete Kettenblätter am billigen Sakae-Kurbelsatz.



Sattel. Beim Kurbelsatz hat sich Villiger wohl in der Regalhöhe geirrt. Die Kettenblätter des Sakae-Teils sind aus Stahl und an den Kurbelstern genietet. Sind die Zähne verschlissen oder wird eine andere Abstufung gewünscht, muß der ganze Satz ausgewechselt werden. Wahrlich keine Auszeichnung für ein 2.000 Mark teures Rad. Auch die billigen Vollplastik-Pedale haben hier nichts verloren.

Das Dreifach-Kettenblatt mit einer rettenden kleinen Zahnscheibe fiel einem Ausstattungsmerkmal zum Opfer, an dem der Blick sich verfängt: Villiger setzt beim Viamala auf Shimanos STI-Schaltbremshebel. Nach Ultegra und 105er folgt nun auch

die RX-100-Gruppe dem Durra-Ace-Vorbild aus dem Profi-Rennsport. Mit dem Schwenk der Bremshebel nach innen werden die Seilzüge schrittweise gestrafft, die Kette klettert – beim hinteren Ritzelpaket bis zu drei Gänge. Mit dem kleineren Hebel entspannt man die Züge, aller-

Renntechnik für Tourenvelos

dings nur in Einzelschritten. Dieser Hebel hat deutlich mehr Leerweg als bei den teureren Pendanten. Schaltschnelligkeit wird dadurch verschenkt. Doch das Prinzip stimmt. Besonders bei schwer beladenen Reiserädern nimmt man zum Schalten

höchst ungern die Hände vom Lenker. Selbst im Wiegetritt oder bei Bremsmanövern erlauben die STI-Hebel eine zügige Anpassung der Übersetzung. Wo aber soll die Lenkertasche befestigt werden? Die nach innen ragenden Schaltzüge rauben ihr den Platz. Allenfalls für einen schmalen Beutel würde es reichen. Ernsthaften Langstrecklern dürfte das ein Dorn im Auge sein.

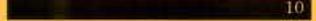
Derartigen Schaltkomfort ohne Reue bieten zur Zeit nur die Ergopower-Hebel von Campa und Sachs. Dem Druckgefühl in den Bremshebeln hätte Villiger durch einfache Mittel auf die Sprünge helfen können: vorn anstatt eines weichen Zuggegenhalters ein massives, verwindungsfreies Bauteil, hinten statt der langen, kräftezehrenden Bowdenzughülle das Bremsseil frei am Oberrohr verlaufend. So fehlt den Shimano-400-CX-Cantis der letzte Biß, obwohl die Flanken der kräftigen Alesa-Felgen schon gebürstet sind.

Sanyos Dynapower erbringt die Leistung für die Lichtanlage. Der Walzendynamo hat bei Nässe leichte Traktionsprobleme, verrichtet aber sonst leise summend und reibungsarm seinen Dienst. Mit dem Rücklicht haben es sich die Schweizer etwas einfach gemacht. Ein Spiegelreflektor im Lampeninnern wäre ein zusätzliches Sicherheitsplus. Der Rest der Ausstattung stimmt. Was Qualität und Quantität angeht. Luftpumpe, Werkzeugtasche, Klingel, Rahmenschloß von Trelock, Hinterbauständer, stabiler Pletscher-Gepäckträger mit Federklappe. Mit würdigen Pedalen, Tretkurbeln und einem verbesserten Bremssystem könnte Villiger aus dem Viamala ein echtes Viabona machen.

Villiger Viamala

Fahrverhalten

Lenkverhalten  7

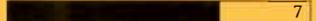
Laufruhe  10

Fahrkomfort

Sitzposition  9

Lenkerform u. Griffe  10

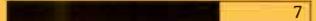
Dämpfung  7

Einstellmöglichkeiten  7

Komponenten

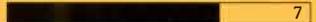
Materialqualität  6

Schmutzresistenz  6

Funktion der Schaltung  7

Funktion der Bremsen  7

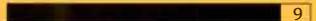
Zubehör

Lichtanlage  7

Gepäckträger  7

Verarbeitung

Rahmen  9

Lackierung  9

Einsatzzweck

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

Fakten

Rahmen: CroMo, gelötet und gemufft
Schaltung: 16-Gang, Shimano RX 100
Bremsen: Shimano 400 CX-Cantilever, RX-100-Brems-/Schalthebel
Bereifung: 28", Straße, Vredestein Perfect
Gewicht: 15,5 Kilo
Rahmengröße (in cm): Damen: 47, 50, 53, 56; Herren: 47, 50, 53, 56, 59, 62
Preis: 1.999 Mark

Kildemoes Trend: Adel verpflichtet

Dänemark gilt nicht gerade als Mutterland des Radsports. Doch zählt neben dem Bier mit dem durstigen Mann im Etikett die Fahrradmarke mit dem Kolibri auf dem Firmensiegel zu den erfolgreicheren Exporten der Wikinger-Ahnen.

Die dänischen Monarchen schwingen sich gern in den Sattel. Und zwar nicht in den eines hohen Rosses, sondern in den eines niederen Drahtesels. Nur: Ein Kildemoes muß es schon sein. Der »Königliche Hoflieferant« Kildemoes verbeugt sich untertänigst und benennt ob solcher Wertschätzung sein Modell nach einem Herrschaftssitz des Adelsgeschlechts. So soll der Modellname Trend nicht modische Kurzlebigkeit verheißen. Im jütländischen Trend liegt die königliche Jagdhütte. Will das Königshaus mit seiner Velophilie nur Volkesnähe demonstrieren, oder weiß es einfach, was gut ist?

Kildemoes läßt mutig anbrandende Modeerscheinungen der Fahrradszene abprallen. Die Dänen produzieren zwar industriell, doch geht dabei nicht der Hauch exklusiver Individualität verloren. Das Trend wartet mit einer Ausstattungsliste auf, die selbst kleine Manufakturen nicht besser hätten auswählen können.

Und seine schwarze Hoheit, der Rahmen, beweist Rückgrat. Unter vier Schichten schlagfesten Polyesterlacks verbergen sich altbewährte Reynolds-531-Rohre, sauberst gemufft und –

weil durch Mangan-Zusätze im Stahl hitzeempfindlich – mit niedriger Temperatur verlötet. Alle Trend-Räder werden übrigens von der Vorbereitung der Rohre bis zur Lackierung von einem Mitarbeiter gefertigt. Das Oberrohr hat statt der fürs »531« üblichen 25,4 millimeter 28,6 Millimeter Durchmesser. An die Sattelmuffe legen sich auch nicht zwei herkömmliche Sitzstreben an, sondern ein sogenannter Wishbone-Hinterbau. Die Sitzstreben verbinden sich über dem Laufrad zu einem einzelnen, größeren Rohr. Kildemoes zollt damit der Tatsache Tribut, das ein Rohr größeren Durchmessers deutlich verwindungssteifer ist als zwei kleinere Rohre. Und siehe da: Trotz

der geringen Wandstärken des Rahmens, die unter anderem für das geringe Gesamtgewicht von 13,4 Kilogramm verantwortlich sind, gibt sich das Trend MK II im Einsatz keine Blöße. Schnurstracks und zielsicher zieht der Reiserenner seine Bahn und läßt sich auch bei hohem Tempo nicht aus der Ruhe bringen. Spritzigkeit und spielerisches Handling wird man von einem Reiserad nicht erwarten. So bricht auch das blaublütige Trend nicht mit Althergebrachtem. Geradeauslauf vor Wendigkeit – keine Frage bei einem

Kein Gramm Fett zuviel

Gabelwinkel von 71 Grad. Der triathlonmäßigen »american position« kommt der Sitzrohrwinkel gleich. Steile 76 Grad verlagern den Schwerpunkt der Einheit Rad und Fahrer in Richtung Vorderrad, während das ohnehin durch Gepäck reichlich strapazierte Hinterrad entlastet wird. Lenkerflatern, bei Reiserädern ganz besonders »beliebt«, wird da-

mit entgegengewirkt. Lenker und Sattel rücken eng zusammen, so daß die Sitzposition sehr komfortabel ausfällt. Schon eine Spur zu bequem, denn das Reißen am Lenker, um einen Berg zu erklimmen, fällt mit dem Trend nicht gar so leicht.

Bei aller Seitenfestigkeit kommt mit dem Trend der Dämpfungskomfort nicht zu kurz, der zum großen Teil auf das Konto der geklebten Vitus-Aluminium-Gabel geht. Weitgereiste werden kritisieren, daß das Leichtmetall im Schadensfall selbst hierzulande nur wenige Betriebe verschweißen können. Auch die Fixpunkte des hinteren Gepäckträgers sind nicht gar so glücklich plazierte. Die obere Befestigung setzt mit ausladenden Streben am Sitzrohr an. Besser weil verwindungssteifer wäre es, den Träger mit kurzen Streben am Wishbone-Hinterbau anstoßen zu lassen, zumal das Aluminium der Bor-Yueh-Gestelle nicht von der härtesten Sorte ist. Daß die unteren Anlötteile direkt über der Aussparung der Ausfall-Enden ansetzen, ist ebenfalls keine rühmliche Lösung. Der



Aus dem Staate Dänemark, aber keineswegs faul: Kildemoes Trend MKII mit Suntour-Komponenten.

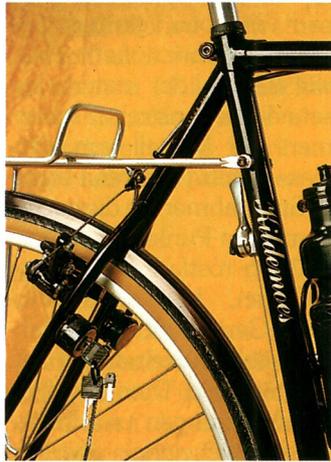
Mit Half-step-Kettenblättern beweist Kildemoes einen Blick für Bedürfnisse von Reiseradlern.



kleine Steg zwischen Sattelstrebe und verchromter Achsaufnahme wird dadurch unnötig belastet.

Um die Schelte am königlichen Gefährt zum Ende zu bringen: Über den nur acht Zentimeter langen Atax-Vorbau passen keine Lenkerbügel. Es können nur Lenkertaschen mit Adapterplatten montiert werden. Zugunsten der Fahrsicherheit und für Komfortbewußte sollte Kildemoes die Schalthebel nicht am Unterrohr, sondern an den Lenkerenden anbringen. Und zu schlechter Letzt – der Seilzug zur hinteren Bremse verläuft zwar elegant durchs Oberrohr, doch macht die elend lange Außenhülle ein Feingefühl für Verzögerung zunichte.

Daß sich trotzdem mit rauchenden Reifen stoppen läßt, liegt an den hervorragenden Bremsen selbst. Hinten packt sich Suntours SE (für self-energizing) die Felge. Im Cantileverkörper ist das Patent des Dänen Michael Pedersen versteckt. Rupft die Felgenrotation die Bremsschuhe beim Verzögern nach vorn, werden die Gummis über eine Spindel auf der Cantilever-Achse noch fester auf die Felge gepreßt. Vorn wird dieses Schraubstockprinzip aus Sicherheitsgründen nicht verwendet. Die Suntour-XC-Pro-Kneifer arbeiten auch so prächtig mit den Felgen zusammen. Mavics M 3D gehört wegen guter Dämpfungseigenschaften, geöster



Wünschelrute: gegabelter, verwindungssteifer »Wishbone«-Hinterbau.

Nippellöcher und bester Verarbeitung noch immer zu Reiseradlers erster Wahl.

Das Hinterrad hat Kildemoes sogar mit hochfesten 2/2,34-Millimeter-Speichen eingefädelt. Darüber werden sich Kilometerbolzer auf schlechten Pisten besonders freuen. Ebenso, wie über sämtliche Bauteile aus der XC-Pro-Reihe von Suntour. Schön, daß sich Kildemoes der Marktdominanz Shima-

Exklusiver Teile-Cocktail

nos entgegenstellt. Am vielgestreßten Reiserad zeigen die völlig unterschätzten Komponenten des Ritzel-Davids, was sie leisten können. Steuersatz, Innenlager, Pedale und Naben lassen sich einfach von außen abschmieren. Die Lagergüte ist

obendrein beispielhaft und läßt eine hohe Laufleistung zu. Feinste Verarbeitung und Materialqualität darf man vor allem den Schaltungskomponenten bescheinigen. Bremshebel, Schaltgriffe und Umwerfer stammen aus der wahrlich superben Rennrad-Gruppe Superbe, Schaltwerk und Ritzel aus der MTB-Top-Kombo XC-Pro.

Das Schaltwerk geleitet mit seinem kurzen Rollenkäfig die Kette zielsicher über die Power-Flo-Ritzel. Schalten am Berg ist dank der Formfräsung der Zähne kein Problem. An den Kettenblättern muß man auf Komfort verzichten, gewinnt dabei aber gewaltig an Übersetzungsvielfalt. Auf dem Innenlager dreht sich nämlich ein formschöner Stronglight-Kurbelsatz, für den Blätter in sämtlichen Abstufungen von 39 bis 53 Zähnen zu haben sind. Kildemoes bietet als einziger Serienhersteller die sogenannte Halfstep-Schaltung. Die Zähnezahlen sind mit 42/39/24 zu 11-24 so ausgewählt, daß die 21 Gänge in der Entfaltung fast völlig überschneidungsfrei arbeiten. Der höchste Gang ist mit einer Übersetzung von 1:3,8 für hohes Tempo jedoch zu kurzatmig.

Die übrige Ausstattung des Trend zeugt von der Detailliebe und Kompetenz der Dänen. Die hochwertigen, vorbildlich verkabelte Lichtanlage wird von Unions Rollendynamo gespeist, der mit einem Fernbedienhebel am Sitzrohr eingeschwenkt wird. Esge-Chromoplastic-Schutzbleche, Klingel, ein praktisches Rahmenschloß von Basta, zwei Trinkflaschen, eine Zefal-Teleskop-Pumpe – das alles für nicht mal 2.900 Mark. Da möchte nicht nur die Dänenmonarchie gern im Rolls-Sattel Platz nehmen und den Randonneur-Lenker ergreifen.

Kildemoes Trend MK II

Fahrverhalten

Lenkverhalten 7

Laufruhe 10

Fahrkomfort

Sitzposition 8

Lenkerform u. Griffe 10

Dämpfung 9

Einstellmöglichkeiten 7

Komponenten

Materialqualität 10

Schmutzresistenz 9

Funktion der Schaltung 7

Funktion der Bremsen 7

Zubehör

Lichtanlage 8

Gepäckträger 7

Verarbeitung

Rahmen 9

Lackierung 7

Einsatzzweck

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

Fakten

Rahmen: Stahl, Reynolds 531, gemufft und gelötet
Schaltung: 21-Gang, Suntour XC Pro, Superbe Pro, 42/39/24, 11-24 Zähne
Bremsen: Cantilever, Suntour XC Pro, Hebel Superbe Pro
Bereifung: 28", Michelin Select, Straße
Gewicht: 13,4 Kilo
Rahmengröße (in cm): Herren: 52, 54, 56, 58, 5, 61, 5
Preis: 2.898 Mark

Staiger Challenger: Aparter Ausreißer

Reiserad-Fans werden von vielen Herstellern stiefmütterlich bedient. Die Kür, das sind Mountainbikes, Trekking-Leichtgewichte und rassige Rennmaschinen. Tourer werden als ungeliebtes Pflichtprogramm angesehen. Ist das bei Staiger anders?

Kauf Dir doch endlich mal'n anständiges Rad!« Unser Reden. Wenn ein Hersteller so marktschreierisch zum Erwerb seiner »hochanständigen« Fahrräder auffordert, muß er sich gefallen lassen, daß seinen Produkten auf den Zahn gefühlt wird. Wir bohrten beim »Challenger«-Tourer nach, dessen Lenkerbügel das Rad nicht nur vom gemeinen Trekkingbike, sondern auch von klassischen Artgenossen unterscheidet. Das Cross-Pro-Geweih mutet an wie ein zu schmal geratener Rennbügel, dessen Kurven aufgebogen wurden. Ungewöhnlich, aber nicht gewöhnungsbedürftig. Die Griffpositionen sind sehr vielseitig, lassen bequemes Dahingleiten, kraftvolles Antreten am Berg und sportliche Tempofahrten zu, ohne die Hände zu ermüden.

Die Sitzposition auf dem »Challenger« ist sehr ausgewogen, tendiert aber wegen des nach unten gebogenen Bügels ein wenig Richtung sportlich. Reiseradlern, die sich mit Rennbügeln eine kräftige Nackenmuskulatur angeeignet haben, wird die gebeugtere Haltung recht sein, reduziert sie doch den Luftwiderstand und verteilt das Körpergewicht gleich-

mäßiger auf Arme und Gesäß. Zumal der Sattel nicht von der Sorte ist, in der man sich gern den ganzen Tag niederläßt. Mit zunehmender Kilometerzahl drückt sich das Gel-Polster des Vetta-Sitzes auf die Kunststoffunterlage durch und fängt an, den Po zu ärgern.

Wer daraufhin seinem Hinterteil in den Pedalen stehend Linderung verschaffen will – kein Problem: Der Rahmen nimmt's mit Würde. Die Rohrdimensionen des »Challenger« sind so geraten, daß von Fahrwerksunruhen keine Rede sein kann. Der Chrom-Molybdän-Stahl in 25/4-Qualität ist schon von sich aus nicht flatteranfällig. Mit knapp über 32 Millimetern Durchmesser im Unter- und Oberrohr und fast 29 im Sitzrohr ist der Rahmen de-

zent kräftiger gestaltet worden, die Tuben sind nicht konifiziert, verfügen also auf voller Länge über eine konstante Wandstärke. Schwingungen haben es beim »Challenger« demnach schwerer als bei dünnen Edelmetallen, Unruhe im Gebälk zu verbreiten. Das vor allem schlägt sich natürlich auch auf der Waage nieder: 15 Kilo sind zwar kein dramatisches Übergewicht, aber auch kein Wert, mit dem man heutzutage noch hausieren geht.

Ein bißchen zu einfach hat es sich Staiger bei der Rahmenverarbeitung gemacht. Ausfall-Enden und Rohrverbindungen sind zwar ordentlich und ohne Verarbeitungsrückstände ausgeführt, doch die Muffen selbst fallen ziemlich plump aus und tun der Elastizität des Rahmens nicht eben gut. Besonders die Sattelmuffe gehört nicht an ein über 1.700 Mark teures Rad. Hier vermißt man den gewohnten Standard. Zwischen Sitzstütze und Klemme klafft ein Spalt, in dem Spritzwasser gern versickern wird. Der Dynamohalter und der Gegenhaltersteg der Bremse am Hinterbau, beides billige Stanzteile, sind

stumpf aufgelötet. Die Kettenstange ist im Tretlagerbereich übertrieben plattgedrückt worden. Nichts für Connaisseurs. Zwei Flaschenhalter, Pumpenspitze, geschlitzte Zugstopper und Anlötteile für Lowrider und Heckträger – natürlich, das gehört dazu.

Hochanständig, um in Staigers Vokabular zu bleiben, ist das Lenkverhalten des »Challenger«. Merkwür-

Sportliches Fahrverhalten

dig eigentlich, denn laut Spezifikation des Herstellers unterscheidet sich der Lenkwinkel mit 71 Grad nicht vom Gros der Mitstreiter. Trotzdem verblüfft das Rad mit einer spielerisch leichten Lenkung und vermag auch durch tödlich träge Geometrien gebrandmarkte Reiseveteranen zu überzeugen. Schließlich verfügt das »Challenger« über einen Lowrider, an dem das Gepäck schwerpunktünstig angebracht werden kann und der so die Lenkung beruhigt. Einen halstarrigen Geradeauslauf hat Staiger dem Tourer also



**Staigers »Challenger«:
Die sportliche Rahmen-
geometrie unter-
scheidet den Tourer von
klassischen Reiserädern.**

klugerweise erspart. Bergab zieht er berechenbar seine Bahn, zittert zwar hie und da gelinde, aber nie so, daß sich Schweißausbrüche bis über die erklommene Paßhöhe hinaus fortsetzen.

Die Schaltung? Shimano, wohin das Auge reicht. Auch bei Staiger. Doch Halt! Schmunzelnd nimmt man zur Kenntnis, daß Schalthebhel der eingeschüchterten Konkurrenz über die Kettenwechsler des Marktbeherrschers regieren. Am »Challenger« lassen Suntour-Lenkerendschalter die 21 Hyperglide-Gänge strammstehen. Und siehe da, die Deore-LX-Komponenten parieren. Lustig. Da ist man fast versucht, aus Schadenfreude zu schalten. Die Übersetzungsverhältnisse (22/32/42 zu 11 - 28 Zähne) reichen für den Reisebetrieb aus, auch wenn sich mehrere Gänge überschneiden. Die wenigsten wollen hektisch zwischen den Kettenblättern hin- und herspringen, um die gepriesenen Half-Step-Übersetzungen der Reiseprofis zu nutzen. Nur der letzte Gang könnte für Top-Speed-Fahrten etwas länger ausfallen.

Ein Schwachpunkt des »Challenger« sind zweifelsohne die Bremsen. Gerade bei beladenen Reiserädern ist eine verlässliche Bremsanlage unverzichtbar. Die Kombination aus Rennbremshebel mit geringerem Seilholweg und Cantileverstoppern setzt stets sauber zentrierte Laufäder und eine penible Einstellung der Bremsgummis voraus. Zumindest das wird nicht zum Problem, sind die Laufäder mit den Deore-LX-Naben, den 36 Edelstahlspeichen und den schwarz anodisierten Mavic-Felgen (Typ M 234 NE) doch sehr stabil. Vorne ist es der nachgiebige Zuggegenhalter am Steuersatz, der es verhindert,



Die Kettenstrebe ist etwas lieblos plattgedrückt worden (o.).

Griffige Sache: Der Cross-Pro-Lenker liegt gut in der Hand.



daß die volle Bremskraft auf die Felge gelangt, hinten die viel zu lange Außenhülle des Seilzuges. Die Hülle steckt Staiger in voller Länge durchs Oberrohr, anstatt den Zug stauchfrei in einem Führungsröhrchen verlaufen zu lassen. So mangelt es den Verzögerern am letzten Biß, der einem besonders dann fehlt, wenn sich plötzlich herausstellt, daß die Haarnadelkurve da vorn noch haariger

Verzögerer sind zu zaghaft

ist, als man zunächst angenommen hatte.

Die Mondial-Gepäckträger von Esge zählen nicht gerade zu den formschönsten, sind dafür aber wenigstens ausreichend stabil für die große Sause. Der Heckträger mit großer Ladefläche und Spanngummi und der Lowrider sind aus reparatur-

freundlichem Mannesmann-Stahl gefertigt. Kompliziert macht es sich Esge mal wieder bei der Befestigung an den Sitzstreben. Der Alu-Adapter ist fummelig an die Blackburn-Anlöter zu montieren, bringt an Stabilität rein gar nichts.

Die Ausstattung kompletieren Kunststoff-Schutzbleche von Bluemels, Point-Pedale (leider ohne Fußhaken), eine Mini-Pumpe (wehe dem, der damit einen Platten aufpumpen muß), ein etwas klappriger Hinterbauständer und eine solide Lichtanlage. Verblüffend, wie der winzige Union-Seitendynamo die Glühwendel zur Weißglut bringt. Das Fazit fällt zwiespältig aus. Im »Challenger« steckt ein guter Kern, gewiß. Damit es aber ein wirklich »hochanständiges« Rad wird, sollte Staiger Details wie die Rahmenverarbeitung, die Bremsführung und manches Anbauteil überarbeiten.

Staiger Challenger

Fahrverhalten

Lenkverhalten 9

Laufruhe 8

Fahrkomfort

Sitzposition 8

Lenkerform u. Griffe 10

Dämpfung 7

Einstellmöglichkeiten 7

Komponenten

Materialqualität 8

Schmutzresistenz 7

Funktion der Schaltung 10

Funktion der Bremsen 6

Zubehör

Lichtanlage 8

Gepäckträger 8

Verarbeitung

Rahmen 7

Lackierung 7

Einsatzzweck

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

Fakten

Rahmen: 25CroMo4, gemufft, gelötet

Schaltung: 21-Gang, Shimano Deore LX, 22/32/42, 11-28 Zähne, Lenkerendschalter Suntour Accushift

Bremsen: Cantilever, Shimano Deore LX, Aero-Hebel Shimano Exage

Bereifung: 28", Schwalbe Marathon, 32-622, Straße

Gewicht: 15 Kilo (bei Rh 58)

Rahmengröße (in cm): Herren: 54, 58, 61

Preis: 1.749 Mark

Radmanufaktur: Reiserad C 140

Manufakturen stehen im allgemeinen für edle Erzeugnisse. Wir waren daher gespannt, ob das Reiserad »C 140« der Bremer Fahrradmanufaktur dieser traditionellen Vorstellung gerecht werden kann und gingen mit dem Nordlicht auf Tour.

Rund 35 Mitarbeiter bilden das Rückgrat der Fahrradmanufaktur Bremen, drei Rohre aus »ECO 25 CrMo 4« das des Reiserades »C 140«. Erstere wie letztere sind maßgeblich am enorm sicheren Fahrgefühl auf dem Tourer beteiligt. In allen Lebenslagen erweist

sich das Rad nämlich als fahrstabil. Kein Flattern bei schnellen Paßabfahrten, kein Jammern unter der Marter des Wiegetritts. Die Verarbeitung des Rahmens ist nicht perfekt, aber noch akzeptabel. Ihre Liebe zum Detail beweisen die Bremer nicht so sehr im Säubern von Schweißnähten, sondern



eher in Details wie der Bohrung für das im Oberrohr verlegte Lichtkabel, die mit einer aufgelöteten Verstärkungsraute versehen ist. Das Oberrohr ist querovalisiert, um seitlichem Druck die kalte Schulter zu zeigen und die horizontale Dämpfung zu verbessern. Eine Rechnung, die voll aufgegangen ist: Das »C 140« kombiniert überdurchschnittliche Verwindungssteifigkeit mit echtem Komfort. Auch »unten herum« zeigt der gelbe Chromoly-Rahmen Rückgrat: Die Auslenkung des Tretlagerbereiches bei scharfem Antritt hält sich in engen Grenzen.

Was hingegen die Fahrfreude auf dem reiselustigen Untersatz angeht, so sind keine Limits in Sicht. Das liegt vor allem am frapierend leichten Lauf, an ausgezeichneter Richtungsstabilität bei höheren Geschwindigkeiten und an der äußerst präzisen Umsetzung von Lenkbefehlen. Dennoch kann das Reiserad in Sachen Wendigkeit mit den meisten City-Bikes mithalten. Für diese vielseitigen Begabungen verantwortlich zeichnet ein Radstand von

Die Laufruhe ist überzeugend

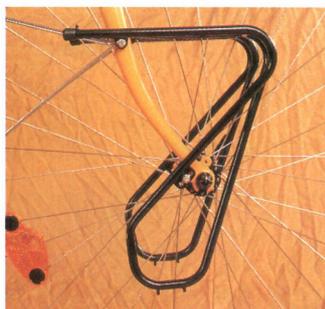
1079 Millimetern, gepaart mit einem Steuerrohrwinkel von 71,5 und einem Sitzrohrwinkel von 72 Grad (bei Rahmenhöhe 60). Damit haben die engagierten Bremer auf eine Geometrie zurückgegriffen, die sich im Reiserad-Sektor bewährt hat.

Dunkle Wolken tauchen am Test-Horizont auf, wenn es um die Lackierung unseres Glanzlichtes geht. Zwar ist der Rahmen umweltfreundlich (ohne Verwendung von Lösungsmitteln und Schwermetallen) pulverbeschichtet, aber die Schicht



ist doch etwas dünn geraten. Schon nach einigen Testtagen scheuerte sich die sonnenblumengelbe Farbschicht am Steuerkopf durch, weil sich das verplombte Ende des Bremszuges an ihr gerieben hatte. Schade, denn das leuchtende Kleid des »C 140« ist im Rudel der Reiseräder ein auffallend »bunter Hund«. Da die Farbe recht schmutzempfindlich ist, wird das Manufaktur-Rad hoffentlich öfter mal gepflegt. Kein Schatten aber ohne Licht: In Sachen Schlagfestigkeit macht das Farbkleid dann wieder eine gute Figur und mausert sich beim Stahlkugelttest zum echten Dickschädel.

Ganz in Globetrotters Sinne ist die Bereifung des »C 140«. Obwohl die 28zöl-



Gut für die Fernreise: Das C 140 ist komplett ausgestattet und ermöglicht eine variable Sitzposition. Die Fertigungsqualität schwankt.

ligen »Top-Touring«-Pneus von Continental mit 32 Millimetern nicht gerade breit daher kommen, bieten sie bei moderatem Verschleiß hohe Pannensicherheit, guten Abrollkomfort und ein sehr sicheres Kurvengefühl. Außerdem geht der extrem leichte Lauf unseres Testrades nicht zuletzt auch auf ihr Konto. Schotterpassagen bewältigen breiter bereifte Touring-Kollegen zwar deutlich müheloser, dafür rollt ihnen das leichtfüßige »C 140« dann auf Asphalt davon.

Der belgische Hersteller Alesa liefert die Felgen zu den reiseerprobten Reifen. Stabil sind sie, da gibt es keine Frage, aber die Verarbeitung der »9017«-Rundlinge könnte besser sein: Sie wurden nicht sauber »auf Stoß« gefügt. Untadelig dagegen die 36 Edelstahl-Speichen, die von den geösten Nippelöchern zu den qualitativ



Feinarbeit: V2A-Schrauben, Tubus-Gepäckträger und Bremskraft-Umlenkung.

hochwertigen und leicht laufenden Deore-LX-»Radzentren« von Shimano führen. Lagergüte, Abdichtung und Stabilität dieser Parallax-Naben gehören zur oberen Mittelklasse und haben sich auf »long distance«-Trips mittler-

Das Rad lenkt sich sehr präzise

weile annähernd genauso bewährt wie Naben aus Shimanos Edelgruppe »XT«.

Auch die von »Point«-Hebeln angesteuerten Bremsen gehören der »LX«-Qualitätsstufe von Shimano an. Zwar reichen sie nicht an die enorme Bremsleistung der »V-Brake« aus dem gleichen Hause oder einer Hydraulikbremse von Magura heran, sorgen jedoch mit guter Dosierbarkeit und einem klar definierten Druckpunkt immer noch für erfreuliche Verzögerungswerte. Positiv fallen auch die übrigen Komponenten aus der »LX«-Serie des japanischen Teile-Gigan-

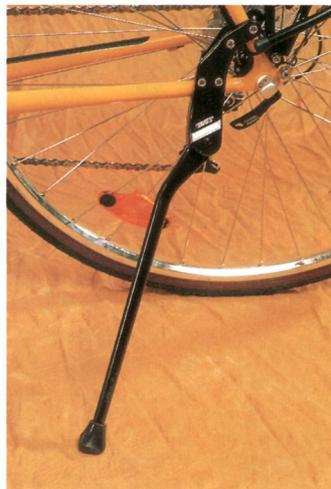
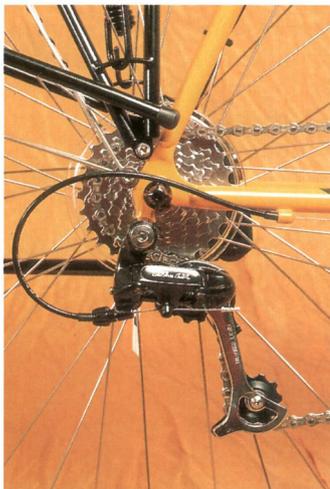
ten auf. Das Schaltwerk und der vordere Überwerfer sorgen für leichten und präzisen Wechsel im 24stufigen Gangmenü. Im Falle unseres Testrades werden die Gänge über das mittlerweile auch im Reise-Sektor etablierte Grip-Shift-System der amerikanischen SRAM-Corporation (SRT 800) gesteuert. Kunden, die das »C 140« lieber mit einer Sachs-Kombo fahren wollen, werden bei den Bremern ebenfalls fündig.

Beim Thema Lenker gehen die Auswahlmöglichkeiten weiter. Alternativ zum bei Reiseradlern beliebten Rennlenker gibt es das »C 140« mit Modolos weitgeschwungenem Alu-Bügel »Yuma«. Vorteile: Mit seinen drei Griffpositionen für Abfahrten, Anstiege und entspanntes Gleiten entlastet der »Yuma«

Hand-, Arm- und Schultermuskulatur. Außerdem kann er vertikale Stöße mildern. Nachteile: Die Befestigung einer Lenkertasche wird erschwert.

Für die anderen Packsäcke bietet unser Testrad hingegen feinste Gepäckträger an. Der Lowrider und der Heckträger stammen vom Münsteraner Hersteller Tubus, der in der Touring-Szene zu Recht einen hervorragenden Ruf genießt. Die an den entscheidenden Punkten nicht durch Schweißnähte geschwächten Träger garantieren einen schwerpunkt günstigen und schlackerfreien Sitz des Reisegepäcks. Apropos Sitz: Der englische Brooks-Kernledersattel bedarf einer längeren Einfahrzeit, bevor er Rücksicht auf die Gesäß-Anatomie des Fahrers nimmt.

Die übrige Ausstattung ist von einer Qualität, die den Umgang mit dem 14,8 Kilogramm schweren Rad aus



Präziser Leisetreter: das Shimano-Deore-LX-Schaltwerk. Der ESGE-Pletscher-Ständer überzeugt durch Stabilität.

Kurvig: Der Modolo-Yuma-Lenker erlaubt mehrere Griffpositionen. Lenkertaschen mag er weniger.

Bremen eher zum Genuß denn zum Verdruß macht. So darf man sich auch über den Preis von 2.419 Mark nicht wundern. Angesichts der gebotenen Qualität und der ansprechenden Fahreigenschaften geht er voll in Ordnung.

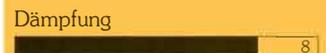
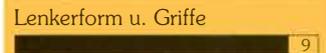
Markus Biebricher

Fahrrad Manufaktur C 140

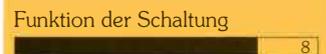
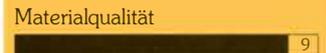
Fahrverhalten



Fahrkomfort



Komponenten



Zubehör



Verarbeitung



Einsatzzweck

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

Fakten

Rahmen: ECO 25 CrMo 4-Stahl
Schaltung: 24-Gang, Shimano Deore LX, 22/32/42, 11-28 Zähne
Bremsen: Cantilever, Shimano Deore LX/Point-Hebel
Bereifung: 28", Trekking, Conti Top Touring, 32 x 622 C 142
Gewicht: 14,8 Kilo (bei Rh 60)
Rahmengröße (in cm): Damen: 47, 52, 57; Herren: 50, 53, 57, 60, 63, 67
Preis: 2.419 Mark

Nishiki: Die Richtung stimmt

Erst kürzlich war ein RADL-Autor mit einem Nishiki-Tourer auf der Langstrecke. Sein Fazit: in allen Situationen ein zuverlässiger Begleiter. Das »Continental« des gleichen Herstellers dagegen muß sich im Test solche Meriten erst noch verdienen.

Auf die Frage, was er von einem Reiserad erwarte, antwortete einer der Kollegen aus der Testmannschaft mit einem zwar blumigen, aber dennoch aussagekräftigen Satz: »Ein treuer Begleiter durch abwechslungsreiche Gefilde, der sich nicht aus der Ruhe bringen läßt, durch Vielseitigkeit entlastet und möglichst viele Optionen offenläßt, ohne faule Kompromisse einzugehen.« Das klassisch aufgemachte Nishiki Continental sieht aus, als habe es mit der Erfüllung dieser Anforderungen keine Probleme: Rennlenker, Diamantrahmen in dezenter mitternachtsblauer Lackierung, 28-Zoll-Laufräder, serienmäßig montierte Lowrider, Schutzbleche und Seitenständer.

Der Rahmen mit seinen doppelt konifizierten Cromoly-Tuben erweckt trotz dünner Rohrdurchmesser von vornherein Vertrauen. Sowohl im Wiegetritt bergan als auch in schneller Schußfahrt bergab zeigt er unter voller Beladung die notwendige Seitensteifigkeit und erspart seinen Chauffeuren unnötige Adrenalinstöße. Kompliment, denn selbstverständlich sind derartige Tugenden heutzutage immer noch nicht. In Sachen Geometrie haben sich die Nishiki-Rahmenkonstrukteure im Hinblick auf universelle Einsatzmöglichkeiten um Neutralität bemüht. Ein guter Geradeaus-

lauf, gepaart mit Handlichkeit ist die Folge. Der sportliche Touch in der Sitzposition geht auf das Konto von Rennbügel und langem Oberrohr, doch davon später.

Die Anlötteile umfassen zwei Flaschenhalter, Lowridergebinde sowie Gepäckträgeraufnahme und zeugen von brauchbarem Finish. Dieser Eindruck wird durch die ordentliche Lackierung verstärkt. Schlagfest

Der Rahmen ist ordentlich verarbeitet, die Sitzposition recht sportlich ausgefallen.

ist sie, doch mit der Abriebfestigkeit ist es leider nicht soweit her. Bereits nach kurzer Zeit schaben die Schaltkabel am Lack des Steuerrohres. Ein Schutz oder Abstandhalter ist hier dringend angeraten. Ansonsten sind die Züge und Kabel aber ordentlich verlegt.

Im Vorschiff des Tourers findet sich Technik aus dem Rennradbereich. Die Brems- und Schalthebelkombination der RSX-Gruppe von Shimano überzeugt durch ihre Funktionalität. Mit gewohnter Reibungslosigkeit kontrollieren die Hebel das Geschehen am RSX-Schaltwerk

im Heck. Ob die Kombinations-Technik allerdings den für ein Reiserad wünschenswerten Komfort bietet, bleibt der Einstellung des Fahrers und der Größe seiner Hände überlassen. Insbesondere Frauen dürften aufgrund des großen Abstandes zwischen Lenker und Bremshebel in der »Unterlenkerhaltung« Probleme bekommen.

Der Rennlenker stammt

aus dem Hause Sakae und wurde nach dem Modolo-Patent gefertigt. Das bedeutet vielfältige Griffmöglichkeiten, aber wenig Platz für eine Lenkertasche. Dennoch: Vom relativ entspannten Dahingleiten bis zum sportlich schnellen Fahren ist alles machbar. In den meisten Positionen ruht allerdings verhältnismäßig viel Last auf den Handgelenken. Infolge des relativ lang gehaltenen Oberrohres (bei Rahmenhöhe 58 immerhin 575 mm) ist die Sitzposition tendenziell stärker nach vorn geneigt als aufrecht. Das kann

Viel Druck auf Handgelenken

auf langen Touren doch zu Ermüdungserscheinungen führen. Aus diesem Grund würden wir dazu raten, den rennspezifisch ausgelegten tiefen Vorbau gegen ein steileres und komfortableres Exemplar zu tauschen.

Der Blick auf die Naben offenbart Spuren des Rotstifts. In einem ernstzunehmenden Reiserad sind Shimanos Alivio-Komponenten unerwünschte Gäste, da sie





diese Bremsen ohnehin nicht mehr. Das Gleiche gilt für die einfache Siebenfach-Ritzelcassette an Nishikis Hinterhand. Mit ihrer nur mittelmäßigen Haltbarkeit läßt sich darüber streiten, ob sie den Ansprüchen eines ambitionierten Radlers gerecht werden kann.

Immerhin können wir das von der Übersetzung behaupten, die mit 26/36/46 Zähnen vorn und 11-28 Zähnen hinten für die meisten Reiserouten den passenden Gang bereithält. Ob man sich mit den einfachen Pedalen am Continental zufrieden geben will, sei jedermann selbst überlassen. In Sachen Beleuchtung überläßt Nishiki dem Kunden die Auswahl, serienmäßig sind keine Strahler vorgesehen.

Fazit: interessantes Velo in klassischem Design mit modernen Zutaten. Prinzipiell gut geeignet – sowohl für den Alltagsgebrauch als auch für die Mittelstrecke. Kein Zweifel, die Basis des Fahrrades stimmt, und der Kaufpreis ist mit 1.498 Mark erfreulich günstig ausgefal-

Licht gibt's nicht serienmäßig

len. Aber: Die Richtung, die Nishiki mit der Konzeption des Continental eingeschlagen hat, kann nur dann geradewegs in die Herzen der Touring-Gemeinde führen, wenn man die kleinen Schwachstellen beseitigt und zumindest bei Innenlager und Bremsen auf höherwertiges Material umsteigt. Der aufgeklärte Kunde ist sicher gerne bereit, hierfür einen Aufpreis zu bezahlen.

Peter Schäfer/
Markus Biebricher

den zu erwartenden Langzeitstrapazen nicht genug Ausdauer entgegenzusetzen können. Zunächst funktionieren sie zwar ausgezeichnet, aber was passiert ein paar tausend Kilometer später, nach dem gnadenlosen Einwirken von Regen, Staub und Sonne? Nicht viel, meinen die Techniker von Nishiki. Sie sind überzeugt, daß die Naben in Sachen Haltbarkeit den Vergleich mit aufwendiger gebauten Exemplaren nicht zu scheuen brauchen. Reklamationen habe es auch unter Reiseradlern noch keine gegeben, so Nishiki.

Unsere Zweifel erstrecken sich auch auf die 38 Millimeter breiten Reifen des taiwanesischen Herstellers Cheng Shin. Trotz passabler Haftung und befriedigendem Abrollkomfort

unterlagen sie im Testverlauf höherem Verschleiß als die Konkurrenz von Bohle, Michelin oder Continental. Außerdem harmonisieren die Rigida-Felgen (gegen die als solche nichts einzuwenden ist) nur mäßig mit den Gummis der Cantilever-Bremsen.

Wenn Nishikis Continental voll beladen den Berg hinabsaust, wünscht man sich



Reibungslose Funktion des RSX-Schaltwerks, aber billige Ritzelcassette. Stabiler Gepäckträger.



RSX-Brems-Gangschaltungskombination. Gute Funktion, aber zu weiter Griff-Abstand für Frauen.



stärker zupackende Stopper. Auch die Dosierbarkeit könnte besser sein, aber was erwarten wir? Schließlich haben wir es auch hier mit Alivio-Teilen zu tun, die zwar den Ansprüchen eines Sonntags- oder City-Radlers Genüge tun, nicht aber mit den Bedürfnissen eines Globetrotters in Einklang zu bringen sind. »State of the art« sind

Nishiki Continental

Fahrverhalten

Lenkverhalten

Laufruhe

Fahrkomfort

Sitzposition

Lenkerform u. Griffe

Dämpfung

Einstellmöglichkeiten

Komponenten

Materialqualität

Schmutzresistenz

Funktion der Schaltung

Funktion der Bremsen

Zubehör

Lichtanlage

Gepäckträger

Verarbeitung

Rahmen

Lackierung

Einsatzzweck

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

Fakten

Rahmen: DB Cromoly
Schaltung: 21-Gang, Shimano RSX, 26/36/46, 11-28
Bremsen: Alivio
Bereifung: 28", Straße, Cheng Shin 700 x 38
Gewicht: 13,6 Kilo (bei Rh 58,5)
Rahmengröße (in cm): Herren: 52, 55, 58,5, 52,5
Preis: 1.498 Mark