

## Guyllaine WL: Fernweh-Garantie

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

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

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

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

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

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

### Der radelnde Kunde ist König

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

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

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

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



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





**Vom Feinsten:**  
**stabile Maxi-Car-Hoch-**  
**flanschnabe und**  
**Distanzhülse im**  
**Primax-Steuersatz.**

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

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

Nicht genug, daß schon die Lichtanlage mit dem

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

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

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

## Guylaine WL

### Fahrverhalten

Lenkverhalten	9
Laufruhe	8

### Fahrkomfort

Sitzposition	9
Lenkerform u. Griffe	10
Dämpfung	9
Einstellmöglichkeiten	7

### Komponenten

Materialqualität	10
Schmutzresistenz	9
Funktion der Schaltung	8
Funktion der Bremsen	9

### Zubehör

Lichtanlage	10
Gepäckträger	10

### Verarbeitung

Rahmen	10
Lackierung	9

### Einsatzzweck

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

### Fakten

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

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

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