

Randonneur- Avantgarde

5 Tourenrenner mit Disc im Test



Text: Jan Gathmann / Fotos: Frank Gleitsmann

Wer mit Gepäck schnell fährt, braucht eine gute Bremse. RADtouren hat fünf ganz unterschiedliche Randonneure mit Disc getestet – darunter auch ein semi-hydraulisches System.

Es gibt viele gute Gründe, ein Rad mit Rennlenker für eine Reise mit Gepäck zu wählen. Der wichtigste ist sicher: Weil man ein Rennrad gewohnt ist und sich mit dem schmalen Bügel einfach wohlfühlt. Ein handfesterer Vorteil sind da schon die zahlreichen Griffpositionen. Vier Möglichkeiten stehen zur Wahl: auf dem Oberlenker, auf den Bremsschalthebeln und zwei Unterlenkerpositionen. Das beugt nicht nur einschlafenden Händen vor. Die beiden unteren Positionen erlauben ab einem Tempo von über 25 km/h auch deutlich kraftsparenderes Fahren, vorausgesetzt, der Lenker ist so eingestellt, dass die Haltung genutzt wird – was in der Praxis meist auf ein „nicht zu tief“ hinausläuft. Nicht zuletzt kann man auf einem Tourenrad mit Rennlenker dank meist niedrigen Gewichts und agiler Geometrie soviel Fahrspaß haben wie mit keiner anderen Reiseradgattung, solange man sich

auf Asphalt bewegt – Ausnahmen wie das Salsa im Test bestätigen die Regel.

Bremsen passen nicht

Aber etwas am Reisen mit Rennlenker will nicht recht zum Gepäcktransport passen. Und das sind bislang die Bremsen. Bei unserem Randonneur-Test im vorigen Jahr (5/09) konnte nur ein Rad überzeugen, das auf eine Kombination von V-Bremsen mit angepassten Bremshebeln setzte – und dafür auf Schaltbremshebel verzichtete. Die sind jedoch der Inbegriff für bequemes Rauf- und Runterschalten beim sportlichen Fahren.

Eine Alternative für beides – schnelles Schalten und sicheres Bremsen – ist die Kombination Schaltbremshebel mit Scheibenbremse. Für sie spricht, dass die Disc bauartbedingt sogar Vorteile hat. Erstens: Ihre Bremswirkung setzt bei Nässe genauso unmittelbar ein wie bei Trockenheit.

Zweitens: Die Felge verschleißt nicht bei jedem Bremsvorgang, was Viel- und Ganzjahresfahrern entgegenkommt. Drittens: Die Felge erhitzt nicht bei starkem und anhaltendem Bremsen, wie es etwa Abfahrten mit Gepäck in den Bergen erfordern und womit immer das Risiko eines Schlauchplatzens verbunden ist. Ob auch die Bremswirkung besser sein kann als mit Felgenstoppern, sollte unser Test klären.

Bei der Recherche des Testfeldes stießen wir gleich auf den ersten Nachteil: Die Auswahl ist alles andere als groß, Räder mit Rennlenker und Scheibenbremse sind eine Avantgarde. Allen gemeinsam ist, dass sie nach Kundenwunsch entweder aus Baukasten-Systemen oder vollkommen individuell aufgebaut werden. Eine StVZO-gemäße Lichtanlage gibt es bei allen Herstellern als Option, sie war aber für den Test nicht gefragt. Schutzbleche sollten dagegen an Bord sein – ein Kriterium, das Salsa nicht erfüllte. Weil die passenden Ösen im Rahmen vorhanden sind, belieben wir das Rad im Test. Außerdem war ein Gepäckträger am Rahmen gefordert, den alle bieten.

Unter den Kandidaten finden sich zwei eher klassische Randonneure mit 28-Zoll-Laufrädern und modernen Stahlrahmen: das Tout Terrain aus einem Dedacciai COM Rohrsatz, das als Besonderheit mit einem rahmenintegrierten Gepäckträger aus Edelstahl aufwartet sowie das Bendixen, das vom Rahmenbauer als Unikat angefertigt wird. Nichts mit Klassik am Hut haben das Salsa Fargo, das mit 29-Zoll-Laufrädern und dicken MTB-Pneus auch für Reisen über Schlaglochpisten taugt und das i:sy, das mit ebenso dicken 20-Zoll-Reifen auf Komfort beim Städtetrip sowie einfachen Transport und Handhabung im Alltag getrimmt ist. Velotraum schickt mit dem Speedster das gründlich überarbeitete sportliche Modell des Hauses in den Test, das auf 26-Zoll-Rädern rollt und mit einem eloxierten Alurahmen aufwartet.

Am Velotraum sitzt direkt unter dem Vorbau auch ein besonders interessantes Bauteil: ein Kasten, der die Bremshebel-Mechanik in eine Hydraulik überführt. Alle anderen Räder arbeiten mit mechanischen Scheibenbremsen von Avid (Bendixen, Salsa, i:sy) oder Shimano (ToutTerrain).

Was leisten die Bremsen?

Was leisten die Bremsen also? Das wichtigste Ergebnis unserer Probefahrten (siehe Kasten): Alle verzögern stärker und sind besser dosierbar als die Cantilever, Mini-V- oder V-Bremsen mit Adapter, auf die Randonneurfahrer sonst festgelegt sind. Allerdings ist der Druckpunkt bei den mechanischen Systemen ziemlich schwammig, besonders am i:sy, wo – ansonsten löbliche, weil die Sicherheit erhöhende – Zusatzbremshebel den Zugweg unterbrechen.

Eine Klasse für sich ist die semi-hydraulische Velotraum-Lösung, die im direkten Vergleich einen klar definierten Druckpunkt bietet, nahe an dem, was man von vollhydraulischen Systemen gewohnt ist. Auch in Sachen Bremskraft, Dosierbarkeit und Standfestigkeit liefert die Velotraum-Variante mit Abstand die beste

Leistung. Sie kristallisierte sich als einzige Bremse heraus, die auch bei wiederholter Notbremsung auf der Abfahrt mit Gepäck kein Fading, also Bremskraftverlust durch Erhitzung, zeigte. Von den mechanischen Bremsen schnitt die Avid BB7-MTN am Salsa mit 160 mm-Scheibe am besten ab, allerdings muss man auch bei ihr auf Schaltbremshebel verzichten; Salsa arbeitet mit Lenkerendschaltern. Ähnlich gut verzögerte die Road-Version der BB7 mit großer 180 mm Scheibe am i:sy. Am wenigsten konnte in Sachen Verzögerung die Shimano BR505 am Tout Terrain überzeugen, trotz ebenfalls großer Scheibe vorne.

Weniger Stottern

Ein Vorteil der Scheibenbremsen ist, dass sie weniger zum Stottern neigen als Canti & Co. Ganz ausmerzen können allerdings auch sie das Phänomen nicht, besonders bei den filigraneren Gabeln am Salsa und Bendixen kam es am Ende der Vollbremsung bei geringen Geschwindigkeiten zu merklichem Vibrieren, das aber die Sicherheit nicht beeinträchtigt. Besonders resistent gegen Vibrationen und die hohen Kräfte, die von der Gabel aufgenommen werden müssen, zeigte sich dagegen die kleine 20-Zoll-Gabel im i:sy sowie die Alu-Gabel am Velotraum. Auch die seitensteife Wound-up Gabel mit Carbon-Scheiden des ToutTerrain konnte noch überzeugen, vibrierte aber ebenfalls etwas. Am Hinterbau kann die Disc zu Platzproblemen mit der Gepäckträgeraufnahme führen – hier haben aber fast alle Hersteller sehr gut gearbeitet und kommen ohne improvisierte Lösungen mit vielen Distanzstücken oder „Zurechtbiegen“ aus. Vor allem an Salsa, Velotraum und ToutTerrain überzeugt die Aufnahme. Ein rahmenintegrierter Ständer sitzt nur am i:sy. Tout Terrain bietet immerhin eine entsprechende Rahmenvorbereitung.

Konsequent im Rahmen

Weil die Komponenten der Testräder vom Kunden zusammengestellt werden, lohnt sich ein Blick auf die Rahmen. Wer besonderen

Wert auf Detailarbeit und filigrane Optik legt, wird bei den Stahlmodellen fündig: Trotz Serienfertigung bietet Salsa hier viele schöne Details wie gefräste Ausfallenden, Pumpenspitze oder ein metallenes Steuerkopfblem. Vergleichsweise geringes Gewicht und sehr hohe Steifigkeit sind die Stärken des Speedster Alurahmens, die Schwaben haben beim neuen Modell einige Hundert Gramm gegenüber dem Vorgänger gespart. Fit für den Alltag ist der Alu-Rahmen des i:sy. Der tiefe Einstieg erleichtert das Aufsatteln mit Gepäck, eine Querstrebe in der Mitte dient als Tragehilfe, ein Exzenter-Tretlager zeigt, dass das i:sy auch mit Nabenschaltung zu haben ist. Dass der Rahmen auch als Basis für Modelle mit V-Bremsen dient, sieht man bei Velotraum und i:sy – alle anderen haben eine „saubere“ Optik ohne Canti-Sockel. Ösen für die Montage von Lowridern sind dagegen an allen Rädern vorhanden, oder es können entsprechende Gabeln verbaut werden (Tout Terrain).

Ein gar nicht hoch genug zu bewertender Pluspunkt aller Testkandidaten ist, dass sowohl zwischen den Gabelholmen als auch den Kettenstreben genug Platz für richtig dicke Reifen ist. Damit steht einerseits dem Umrüsten auf Allroundreifen für leichtes Gelände oder Waldwege nichts im Weg. Andererseits sind

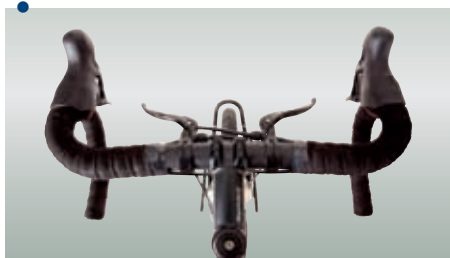


• **Kleiner Kasten, große Wirkung:** Velotraum hat mit Magura einen Konverter entwickelt, der mechanischen Zug in Hydraulik-Druck umwandelt. Am Testrad ist er per Kabelbinde am Vorbau fixiert; ...

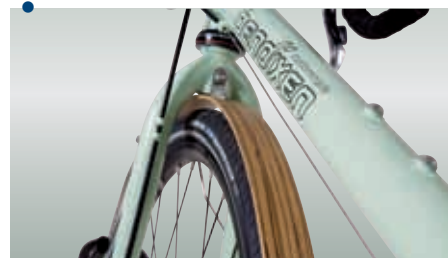


• **... das Teil ist kompatibel mit Magura-Scheibenbremsen wie der Louise Discbremse (203 mm).** Damit bringt er satte Verzögerung und – neu für Randonneure – einen klaren Druckpunkt. Velotraum bietet den Adapter auch separat zur Montage im Fachhandel an. Ab April 2011 für 299 Euro.

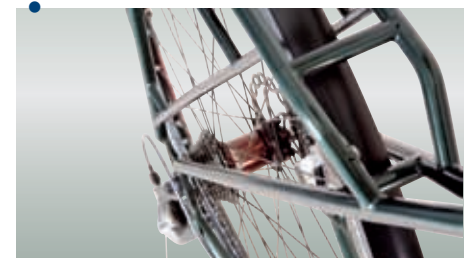
• **Sicher und bequem: Abgeflachter Syntace oversize Rennlenker aus Alu mit Zusatz-Bremshebeln am i:sy.**



• **Immer ein Einzelstück: Mint pulverbeschichteter Stahlrahmen des Bendixen mit handgemachten Holzschutzblechen.**



• **Edelstahl und edle Teile: rahmenintegrierter Gepäckträger mit Kabeldurchlass und ChrisKing-Nabe am ToutTerrain.**





auch der Erhöhung des Komforts durch breitere Pneus keine Grenzen gesetzt.

Reifen und Laufräder

An unseren Testrädern finden sich alle Reifenvarianten und Laufradgrößen, sodass sich der Einfluss auf das Fahrverhalten leicht nachvollziehen lässt. Sprintfreudig und sehr spurtreu in Kurven präsentiert sich das Velotraum mit den 26-Zoll-Systemlaufrädern der Shimano-XT-Serie sowie recht komfortablen 37-mm-Slicks, eine gelungene Mischung für maximale Beschleu-

mäßige Fahrt gesteigerten Wert legt, ist mit klassischen 28-Zoll-Laufrädern am besten bedient, wobei die dickeren Reifen am Bendixen keine fühlbaren Einschränkungen bei der Beschleunigung bringen, wohl aber einen spürbaren Komfortgewinn. Die Top-Note beim Komfort schafft das Salsa, dessen 29-Zoll MTB-Walzen schon wegen ihres Umfangs viele Löcher glattbügeln und mit 50 mm Breite auch viel Dämpfung bieten. Mit Rennradfahren hat das wenig zu tun, macht aber wegen der dennoch überraschenden Dynamik viel Spaß.

nigung am Berg und viel Sicherheit in der Abfahrt. Auch die kleinen 20-Zoll-Laufräder mit 55 mm-Pneus des i:sy kommen schnell auf Tour, rollen aber weniger leicht ab und wirken etwas nervöser. Wer auf geschmeidiges Abrollen und gleich-

Fazit: Die Scheibenbremse ist fürs Touren mit Rennlenker und Gepäck die beste unter vielen unzufriedenstellenden Lösungen – allerdings ist bei den mechanischen Systemen das Zusammenspiel von Gabel, Belägen und Scheibe noch optimierbar. Erfreulich: Trotz optischen MTB-Anleihen durch die Disc fahren alle Randonneure außer dem i:sy wie echte Renner. Die einzelnen Konzepte sind dabei so verschieden, dass sich ein echter Vergleich verbietet. In sich rundum stimmig und ohne Fehler umgesetzt sind alle Konzepte, so dass das „Sehr gut“ für alle wohlverdient ist. Das Velotraum und das ToutTerrain bieten mit und ohne Gepäck die besten Fahreigenschaften. Die Auszeichnung Top-Produkt verdient das Velotraum nicht nur, aber auch für die neue „semihydraulische“ Scheibenbremse, die ganz ungeahnte Bremswelten für Randonneur-Fahrer eröffnet. Hier hat die Zukunft gerade erst begonnen, denn die UCI, die weltweit die Regeln für Radrennen festlegt, hat Scheibenbremsen für Querfeldeinrennen freigegeben. Das wird die Entwicklung von Schaltbremshebelkompatiblen Systemen beschleunigen. ❖...

