

König der Landstraße

EINGEBAUT:

Der Gepäckträger ist konstruktiv in die Rahmenstatik integriert und fest mit den Rahmenrohren verschweißt. Unter dem Lack besteht er aus rostfreiem Edelstahl.

GUTES GEFÜHL:

Komponenten von Chris King sagt man technische Perfektion und ewige Haltbarkeit nach. Naben, Innen- und Steuerlager des Tout Terrain stammen aus der Kult-Schmiede.

FEINSTUFIG:

Mit minimalen Gangsprüngen, aber 3 mal 10 Gängen stellt die Ultegra-Rennschaltung ein Langstrecken-optimiertes Gangspektrum bereit.



Als Konzept-Rad soll das Grande Route die Aufmerksamkeit von Radliebhabern wecken. Am Stahlrahmen sind feinste Komponenten und neueste Technik vereint. So sitzt im Steuerkopf eine USB-Steckdose und die Bremskraft regelt ein so genannter Doppelmoppel-Konverter. Doch es gibt noch mehr zu entdecken.



LADEARBEIT:
In Verbindung mit einem Nabendynamo funktioniert der „Plug“ als Bord-Steckdose für USB-Geräte.

SYSTEMFRAGE:
Der Rennlenker schafft optimierte Aerodynamik und vielerlei Griffpositionen, verträgt jedoch ausschließlich Renn-Schaltbremshebel. Der „Doppelmoppel“-Konverter verbindet die mit einer hydraulischen Scheibenbremse.

NOTSTOP:
Ein Anschlag am Steuerrohr schützt das Oberrohr bei Sturz vor unnötigen Dellen durch übermäßigen Lenkereinschlag.

PFEILSCHNELL:
Schmale Hochdruck-Reifen liefern Tempo. Die Pneus sind pannenresistent, extrem langlebig und rollen erstaunlich komfortabel.



1 Haltepunkt: Exklusive Scheibenbremsen garantieren Halt in allen Lebenslagen. Das funktioniert nur dank spezieller Technik.

2 Übergabe: Der Hebel zieht am Bremszug, die Hydraulik gibt das Kommando weiter. Der Doppelmoppel macht's möglich.

3 Klingende Namen: So viel exquisiter Bike-Adel tummelt sich selten um ein einzelnes Tretlager. Den Kenner freut's.

4 Ladestation: Absolut CO2-freie, selbst-ertretene Elektroenergie fließt bei Bedarf in Handy-, GPS- oder sonstige USB-Akku-Spielzeuge.

Interview

Was sind das für Leute, die einen Randonneur fahren? Und warum nehmen die nicht einfach ein Rennrad?

Menschen, die ein Rad wie das Grande Route kaufen, sind häufig ehemals Rennradfahrer, die jetzt Reisen unternehmen und dabei eine komfortablere Sitzposition zu schätzen wissen. Sie sind nicht in extremem Gelände unterwegs, sondern fahren lange Strecken auf asphaltierten Straßen. Dabei kommen die klassischen Tout-Terrain-Eigenschaften zum Tragen, wie zum Beispiel der steife Gepäckträger für den Taschen-Transport, die zusammen mit dem speziell auf Rennlenker abgestimmten Rahmen ein reinrassiges Langstreckenrad ergeben. Dieses Konzept unterscheidet sich deutlich von einem klassischen Rennrad.

Welchen Nutzen aus all dieser Innovation hat ein Radler, der keine 4500 Euro ausgeben kann?

Das Testrad stellt ein Gesamtpaket der Möglichkeiten dar. Das erklärt auch den Preis. Viele Teile sind jedoch einzeln oder an deutlich günstigeren Modellen erhältlich. So kann sich jeder die Komponenten aussuchen, auf die er Wert legt. Allerdings kommen hier einige wirkliche Luxussteile zum Einsatz, die man rein aus emotionalen Gründen auswählt.

Wie ist das Arbeiten in einem Umfeld wie in Freiburg, wo Kompetenz an jeder Ecke sitzt?

Die Umgebung in einem derart kompetenten Umfeld ist ausgesprochen inspirierend. Dabei werden immer wieder neue technische Ansätze entwickelt und Lösungen erarbeitet. Viele Dinge, die allein nicht möglich sind, werden so machbar. Besonders mit unseren engen Partnern Seed, Trickstuff und Supernova konnten wir Produkte wie den Doppelmoppel oder The Plug realisieren, die in der Industrie ihresgleichen suchen. Aus unserer Sicht liegt in solchen Design- und Entwicklungskooperationen die Zukunft, da einerseits die Komplexität der Produkte stetig steigt, andererseits in Firmen unserer Größe die Innovationskraft besonders hoch ist.



OLIVER RÖMER,
Tout Terrain

TEXT: JOCHEN DONNER

FOTOS: DANIEL SIMON

Große Distanzen aus eigener Kraft überwinden – diese Sehnsucht treibt viele Radler, tausende von Kilometern abzuspulen und dabei der Welt hautnah zu kommen. Die Traumstraße „Route des Grandes Alpes“, eine französische Alpen-Transversale vom Genfer See zur Cote d'Azur, hat darüberhinaus auch

die Entstehung eines sehr speziellen Reiserads inspiriert: Das „Grande Route“ von Tout Terrain ist gebaut für sportliches Touren bei flottem Tempo, aber mit komfortabler Sitzposition – eine Neuinterpretation des traditionellen Reiseradkonzepts „Randonneur“.

Der hochwertige Stahlrahmen des Grande Route ist aus leichten, aber belastbaren, 25CroMo4-Stahlrohren des italienischen Traditionsherstellers Columbus Tubi verschweißt. Der Oversize-Rohrsatz „Zona“ gilt als besonders robust bei mittlerem Gewicht, hoher Biegesteifigkeit und unkritischer Verarbeitung – ideal also für einen hochbeanspruchten Reiserad-Rahmen. In typischer Tout-Terrain-Manier ist der Gepäckträger konstruktiver Bestandteil des Hinterbaus. Das Grande Route steckt ordentliche Gepäcklasten weg, ohne mit dem Hinterbau zu wackeln – ein wichtiges Kriterium, um den Tourensportler beherrschbar zu halten.

Augenscheinlichstes Feature am Rad ist jedoch der Randonneur-Lenker. Er ermöglicht eine aerodynamische und kompakte Sitzhaltung, spart auf langer Strecke erheblich Energie und lässt effektiveren Kraftumsatz zu. Ein Rennlenker hat jedoch seine Tücken: Aufgrund seiner Form verträgt er ausschließlich Renn-Schaltschlepphebel. Deren Bremshebel wiederum sind nur mit mechanischen, bowdenzuggesteuerten Bremsen kompatibel; für die wesentlich vielseitigeren, am Hardcore-Reiserad wünschenswerten Hydraulik-Discs gibt es, ob deren Herkunft vom MTB, keine passenden Bremshebel für Rennlenker.

LEXIKON

Trekkingbike

RANDONNEUR-REISERAD

Nach dem Vorbild entbehrungsstarker Langstreckenfahrer aus den Anfängen des Fahrradsports benennt man diese hochspezialisierten, leichten Asphalt-Velos. Ein zäher Rahmen, meist traditionsbewusst aus CroMo-Stahl, mit langem Hinterbau beherbergt einen Rennlenker mit entsprechenden Armaturen sowie eine eng gestufte Rennschaltung. Ein potenter Gepäckträger, mehr oder weniger umfangreiche Schlecht-Wetter-Ausstattung und schnelle, schmale Hochdruck-Reifen charakterisieren Räder dieses Schlags. Sie sind gebaut, um Kilometer abzuspulen. Stahl als Werkstoff kann komfortbringend eingesetzt werden, zudem sind Stahlrohre im Notfall leichter reparabel als andere Materialien. Ein Schwachpunkt waren stets die schwächlichen Rennrad-Seitenzug-Bremsen, vor allem bei Nässe.

An diesem Punkt der Geschichte greift die Vernetzung innerhalb eines kleinen, aber fruchtbaren Biotops von Bike-Freaks in dem schönen badischen Städtchen: Denn in Freiburg ist geballte Bike-Kompetenz zu Hause. Man denke an Florian Wiesmann, mit dessen Schweißkünsten die Marke Tout Terrain einst startete und dessen Design in allen Modellen wiederzufinden ist. Oder Peter Denks Konstruktionsbüro, das der Bike-Welt das ultraleichte Scott Addict oder das universelle Genius beschert hat. Aus diesem Kreis stammt Thomas Harter, der bei Tout Terrain das Ressort Design & Entwicklung leitet. Eine enge Zusammenarbeit existiert auch mit Elektronik-Tüftler Marcus Wallmeyer, Kopf der Leuchtenherstellers Supernova. Oder mit den kreativen Fräskünstlern von Trickstuff, die für alles eine geniale Lösung aus dem Hut zaubern können. Also hat man in Freiburg die Köpfe zusammengesteckt, fleißig CAD-konstruiert und dann die Fräsmaschine angeworfen: Und der „Doppelmoppel“ hat das Licht der Fahrradwelt erblickt. Das Teil mit dem ulkigen Namen schafft erstmals eine solide Verbindung von Renn-Bremshebeln zu zeitgemäßen Hydraulik-Scheibenbremsen. Unter dem Vorbau montiert, beherbergt ein steifes Alu-Gerüst Geberkolben, die per Seilzug mithilfe drehbarer Exzenter zwei „Cleg“-Bremskörper in ihre jeweilige Disc beißen

lassen. Das schlaue Teil schlägt jedoch, im Paket mit Trickstuffs Edel-Stoppfern „The Cleg“, mit rund 500 Euro Aufpreis zu Buche. Wie auch die restliche, exquisite Bestückung den Preis in die Höhe treibt. Krönung dieses Superrad-Konzepts ist der ebenfalls aus der Freiburg-Connection entstandene „Plug“, die Steckdose am Reiserad. Das kompakte Teil kann auf den Vorbaudeckel aufgesetzt werden und ist per Kabel im Gabelschaft mit dem (am Testrad aus Termingründen nicht vorhandenen) Nabendynamo verbunden. Die Elektronik im Gehäuse regelt den Ladestrom automatisch nach den Bedürfnissen des Abnehmer-Geräts. So kann der Outdoor-Tourist unterwegs bequem GPS-Gerät, iPod und sogar das etwas zickige iPhone in Betrieb halten. Das Grande Route

TOUT TERRAIN Grande Route

Hersteller/Vertrieb	Tout Terrain, Tel. 0761/5899744, www.tout-terrain.de
Preis/Gewicht o. P.	Testrad 4636 Euro, Serie ab 2750 Euro/11,25 kg
Rahmenmaterial/-größen	CroMo Dedacciai E0M/S, 42 cm; M, 47 cm; L, 52 cm; XL, 57 cm
Gabel	Wound Up, Carbon, Alumuffen für Ausfaller u. Brücke, nur Disc
Kurbel/Übersetzung	Middleburn X-Type, Chris King Innenlager/48, 36,24 Zähne
Antrieb	Shimano Ultegra, Ultegra, Ultegra Schaltbremshebel, CS-6700, 11-28, 10-fach
Bremsen/-hebel	The Cleg Disc, 185/160 mm/Ultegra Bremshebel, Trickstuff Doppelmoppel
Naben/Felgen/Reifen	Chris King/DT Swiss 7.1D/Schwalbe Durano Performance Line 28-622
Sattel/Sattelstütze	Syntax P6 Alu, 2-bolt/Brooks Swallow
Besonderheiten	Rahmen geschweißt; rahmenfester Träger, Edelstahl, tiefe Rails, 40 kg; 3 x FH-Pos., 1 Elite FH; Ergostop-Lenkeranschlag; Curana-Bleche; The Plug USB; Leder-Satteltasche Brooks; Leder-Lenkerband

FAZIT: Die sorgfältig durchdachte und opulente Neuinterpretation eines Reiserad-Klassikers. Das „Grande Route“ bringt traditionelle Randonneur-Elemente mit modernster Fahrradtechnik zusammen. Das Testrad ist eher Demo-Objekt als Gebrauchsgegenstand. Die Serienversionen des Grand Route sind rundum perfektionierte Langstrecken-Sportler.

WERTUNG	Rahmen	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	+ komfortables Fahrgefühl dank Stahl-Flex; superbe Ausstattung -
	Ausstattung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	
	Komfort	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	
	Preis-Leistung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	

SUPER

demonstriert sehr schön, wie Geistesblitze in fruchtbarem Umfeld zu Innovationen werden, die man anfassen kann. Und manchmal kann man damit sogar Traumstraßen bis zum Meer beradeln.