

Kampf der Gi



ganten



Zweimal mit Allem: Das „Intercontinental“ von Riese und Müller und das „Panamericana“ von Tout Terrain vertreten die rare Gattung der vollgefederten Reiseräder. Der technische Aufwand ist groß, die Optik beeindruckend – und Stückpreise jenseits der 4000 Euro wecken Erwartungen. TREKKINGBIKE sagt, welcher der beiden Fernlaster den Reifen vorne hat.

JÖRG SPANIOL | text

DANIEL SIMON | fotos

Dicke Gepäckträger, unzerstörbare Reifen, edle Teile – diese Räder werfen Fragen auf. Sie lauten: wohin, wie lange und wann? Die verzückte Antwort: am besten weit weg und zwar sofort. Die Kellertreppe hoch, das Gepäck festgeschnallt und dann Richtung Horizont. Unsere beiden Testräder befeuern solche Phantasien schon in den Modellnahmen. Panamericana und Intercontinental – so heißen keine Einkaufsräder. Sowohl die Federungsfreunde von Riese und Müller als auch Rahmendesigner Florian Wiesmann stellen Fluchtfahrzeuge für den langen Trip auf die Räder. Beide versprechen mit Federwegen bis zu zehn Zentimeter größtmöglichen Komfort, wenn der komplette Hausstand mit an Bord muss.

Wie entspannend eine funktionierende Federung auf Reisen mit viel Gepäck sein kann, ahnt jeder, der schon mit großer Fuhre auf schlechten Straßen unterwegs war: Das unhandliche Gefährt knallt in jedes Schlagloch und gibt die Stöße sehr direkt an Hände und Hintern weiter. Eine clevere Federung hingegen funktioniert mit Gepäck noch eindrucksvoller als ohne, denn die Massenträgheit der schweren Fuhre lässt die Laufräder auf und ab tanzen, während an Lenker und Sattel Ruhe herrscht. Techniker sprechen von einem günstigen Verhältnis zwischen gefederter und ungefederter Masse. Und hier kommen die Besonderheiten der Testräder ins Spiel: Nur die Laufräder und die beweglichen Teile von Gabel und Hinterbau zählen hier zur ungefederten Masse. Beide beladenen Gepäckträger, der Rahmen und natürlich der Fahrer sind gefedert.

Von den meisten Bastellösungen mit einem vollgefederten Rad und nachträglich angeschraubten Gepäckträgern unterscheidet sich dieser Ansatz fundamental: Das Gepäck ist bei unseren Profi-Langstrecklern am Hauptrahmen und dem Gabelkopf aufgehängt – und nicht an den unteren Gabelbeinen oder dem Rahmenhinterbau. Damit das hält, mussten beide Hersteller radikal konstruieren: Die Heckträger sind dick wie Rahmenrohre, untrennbar angeschweißt und somit dauerhaft höchst belastbar. 25 Kilo Zuladung geben beide Hersteller für hinten an, dazu 12 oder 15 Kilo für den Frontgepäckträger. Das sind 40 Kilo Zuladung – noch mehr Gepäck brauchen höchstens Wüstendurchquerer.

Im TREKKINGBIKE-Test haben wir uns auf 30 Kilo Zuladung beschränkt. Wir haben 20 Kilo Sandsäcke in die hinteren, zehn in die vorderen Packtaschen gewuchtet und sind dann gezielt über Pisten gefahren, die man sonst bei der Tourenplanung verschmäht. Trampelpfade mit kleinen Wurzelteppichen waren dabei, grobes Pflaster und manches gezielt angesteuerte Schlagloch. Erste Erkenntnis: Bei einem Rad, das sowohl mit als auch ohne Gepäck genutzt wird, sind Luft-Federelemente absolut sinnvoll. Das Mehrgewicht erfordert eine penible Anpassung der Federhärte, und die wäre bei

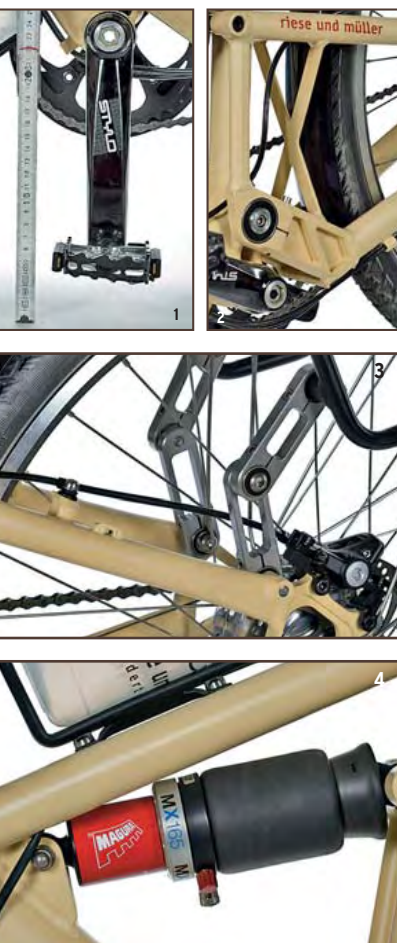
Stahlfedern nur sehr aufwändig zu machen. Luftfedern an Gabel und Hinterbau haben beide Kandidaten, und so ist die Federhärte mit ein paar Pumpstößen angepasst. Ohne Gepäck bewegt sich nicht mehr viel, doch mit den Testgewichten stimmt die Richtung. Die Schwertransporter, jeder um die 50 Kilo schwer, stehen fahrbereit am Start.

Zuerst geht das etwas hochbeinigere Tout Terrain auf die Piste. Seine eigenwillige Gabel mit der 24-Millimeter-Steckachse war

unbeladen klar das agilere Modell, während der Hinterbau beim Riese und Müller feiner ansprach. Und mit Gewicht? Das Fahrwerk schmatzt die Hindernisse einfach weg, vorne nach wie vor etwas besser als hinten. Das macht Mut für einen gemäßigten Wiesen-Downhill mit voller Last. Feine Sache! Erst beim abschließenden „Elchtest“ – einer hektischen Fahrt mit kleinen, schnellen Lenkbewegungen – kommt die Gabel an ihre Grenzen: sie verwindet sich so stark, dass

sich das Vorderrad deutlich sichtbar in der Gabel zur Seite neigt. Die Lenkung wirkt dabei schwammig.

Das weniger sportlich gestylte Intercontinental macht den Start leichter, denn hier reichen die Füße auf den Boden, wenn man im Sattel sitzt. Auf Reisen mag das weniger wichtig sein, doch angesichts der alltagstauglichen Ausstattung scheint das Rad auch für ein Leben dieses des Abenteurers geeignet zu sein. Doch dieses Plus im Alltag erweist sich schnell als



INTERVIEW



HEIKO MÜLLER, Geschäftsführer Riese und Müller

Wie groß schätzen Sie den Markt für so ein extremes Reiserad ein?

Ein paar hundert davon können wir jährlich verkaufen. Das ist sicher kein Riesenmarkt, aber für uns schon eine interessante Größenordnung.

Sind das alles Weltumradler?

Sicher nicht. Im einen oder anderen Fall spielt da wohl auch die Mentalität eine Rolle, die für die vielen Geländewagen in den Städten verantwortlich ist: Sicherheits- und Haltbarkeitsreserven, dieses „ich könnte, wenn ich wollte“.

Beruhet das Rad auf eigenen leidvollen Erfahrungen mit zu schwachem Material?

Markus Riese und ich sind da wohl nicht repräsentativ. Ich bin Leichtgewichts-Freak. Am liebsten ist es mir, wenn Rad und Gepäck zusammen maximal 25 Kilo wiegen. Aber wir haben eine Handvoll Profi-Radreisende, die mit bis zu 65 Kilo Gepäck unterwegs sind. Deren Erfahrungen fließen in die Entwicklung ein.



RIESE & MÜLLER INTERCONTINENTAL

Hersteller	Riese und Müller, Tel. 06151/366860, www.r-m.de
Preis/Gewicht	4199 Euro mit Frontgepäckträger/ 20,3 kg
Rahmenmaterial/-größen	Aluminium/ 49, 54, 60 cm
Hinterbau/Dämpfer	Eingelenker, 100 mm Federweg (Herstellerangabe), Magura MX 165, Luftfeder
Gabel/Federweg lt. Herst.	Marzocchi Corsa TST 2, Luftfeder; 100 mm Federweg
Kurbel/Übersetzung	Truvativ Stylo 42 Zähne, Ritzel 14 Zähne
Antrieb	Rohloff Speedhub 500/14 Disc
Bremsen/-hebel	Shimano Deore XT hydr. Scheibenbremsen
Naben/Felgen/Reifen	SON-Dynamo, Rohloff/Ritchey Girder X/Schwalbe Marathon XR 50-559
Sattel/Sattelstütze	Selle Royal Xsenium/Ritchey Comp
zulässiges Systemgewicht	150 Kilo / (Gepäck vorne 16 Kilo/hinten 25 Kilo)
Besonderheiten	Rahmenfester Gepäckträger, Bumm-LED-Scheinwerfer, Faiv Lowrider

Welches Waschbrett? Mit seinen 25 Millimeter dicken Gepäckträger-Rohren und dem wuchtigen Aluminiumrahmen zieht das Rad auch schwer beladen unbeeindruckt seine Bahn. Die 25 Kilo zulässige Heckbelastung scheinen noch untertrieben, die Fuhrer liegt satt in der Federung. Nur heftige Lenkbewegungen können Unruhe in die Reise bringen. Dann verwindet sich der Vorderrad-Gepäckträger stärker, als das bei einer Stargabel der Fall wäre. Etwas irritierender ist das niedrige Tretlagergehäuse. Es verlangt nach straffer Fahrwerksabstimmung, denn bei zu geringem Luftdruck können die Pedale Bodenkontakt bekommen; zudem wippt das unterdämpfte Magura-Federelement nach. Die Gelände-Wertung geht somit an den Konkurrenten. Doch im Alltag erweist sich das tiefe Tretlager als sinnvoll. Intercontinental-Fahrer können ihre Fuhrer an der Ampel mit gestrecktem Bein abstützen, ohne vom Sattel zu steigen. Insgesamt erscheint die Auslegung des 20 Kilo schweren Intercontinental eher komfortorientiert. Seine Alltagstauglichkeit diesseits der Rad-Expedition sichert eine komplette, höchstwertige Lichtanlage.

DETAILS INTERCONTINENTAL

1 Tieferegelegt: Die geringe Tretlagerhöhe verbessert das Handling im Alltag. Doch bei voller Einfederung setzt das Pedal auf.

2 Versteift: Das Aluminium-X in der Hinterbauschwinge verstärkt diesen Rahmenteil gegen die Seitenkräfte in grobem Gelände.

3 Verbunden: Diese Gelenke zwischen Hinterbau und Gepäckträger sind kugelgelagert. Sie stabilisieren den Gepäckträger seitlich.

4 Verschleißarm: Der neue Magura-Dämpfer soll langlebig sein. Unserer war unterdämpft.

EIGNUNG	Alltag	■ ■ ■ ■ ■	WERTUNG	Rahmen	■ ■ ■ ■ ■
	Fitness	■ ■ ■ ■ ■		Ausstattung	■ ■ ■ ■ ■
	Gelände	■ ■ ■ ■ ■		Komfort	■ ■ ■ ■ ■
	Reise	■ ■ ■ ■ ■		Preis-Leistung	■ ■ ■ ■ ■

Minus im Gelände: An der ersten Gehsteigkante setzt das Pedal auf. Also zurück, um den Druck im Fahrwerk zu erhöhen. Jetzt nimmt das wuchtige Reiserad die Hürde souverän, denn es nützt seinen Federweg nicht mehr komplett aus. Lediglich ein leichtes Nachwippen irritiert. Das auf Wartungsarmut ausgelegte Magura-Federbein wirkt unterdämpft. Im „Elchtest“ mit hektischen Lenkbewegungen „schwimmt“ auch die Marzocchi-Gabel mit ihrem Lowrider ein wenig, doch hier ist es vor

allem der Gepäckträger, der sich verwindet. Kein Grund zur Panik, doch ein wichtiges Detail fürs Testurteil.

Fazit: Der Bau vollgefederter Reiseräder stellt sehr große Herausforderungen an die Entwickler. Viele widersprüchliche Anforderungen müssen die Fernlaster harmonisch in sich vereinen. Die Rahmenbauer haben in beiden Fällen ihre Hausaufgaben gemacht: Die integrierten Gepäckträger

sind überzeugend, die Rahmen souverän steif und mit Reserven ausgelegt. Beide Räder sind top ausgestattet (und zudem in mehreren Varianten wählbar). Dass keines der beiden Modelle mit einem „super“ zu loben ist, liegt an einem Stückzahlproblem: Für die Zulieferer ist es nicht attraktiv genug, Federgabeln mit überzeugender Gepäckträger-Option herzustellen. Doch irgendwann, auf einer langen Reise, wird ein Tüftler auch dieses Problem lösen.



TOUT TERRAIN PANAMERICANA

Tout Terrain, Tel. 0761/58997-44, www.tout-terrain.de

Testrad mit Frontgepäcksystem 4589 Euro/ 17,0 kg

CroMo/S (47 cm), M (50 cm), L (54 cm), XL (57 cm)

Viergelenker, 80 mm Federweg (Herstellerang.)/ DT Swiss SSD 225 Luftfeder

Maverick SC 32 Touring; Upside-Down, Luftfeder, 100 mm Federweg

Shimano XT /44, 32, 22 Zähne

Shimano XT, Rapid Fire, 11-32 Zähne, 9-fach,

Shimano Deore XT hydr. Scheibenbremsen

Phil Wood, 24 mm Steckachse/DT Swiss EX 5.1 D/Schwalbe Marathon XR 50-559

Fizik Rondine/Ritchey Pro

160 Kilo / (Gepäck vorne 12 Kilo/hinten 28 Kilo)

integrierter Lenkanschlag; Gepäckträger rahmenfest; Rohloff-Option

Verkehrte Welt? Das Panamericana hat einen Stahlrahmen, ist aber gute drei Kilo leichter als der Aluminium-Konkurrent von Riese und Müller.

Das erklärt sich zum Teil aus den Antriebskomponenten und der Lichtanlage des schwereren Konkurrenten, doch das Misstrauen bleibt: Ist das vergleichsweise zierliche Chassis auch mit Gepäck steif? Es ist. Die komplizierte Hebelelei des Panamericana-Hinterbaus scheint ihren Job zu tun - vielleicht nicht ganz so sensibel ansprechend wie bei der Konkurrenz, doch die Unterschiede sind marginal. Beladen gleitet auch das Panamericana sanft übers Terrain. Vor allem die Gabel schmatzt übliche Reise-Hindernisse souverän weg. Doch bei ruppigen Lenkbewegungen vermittelt die seltene „Upside-Down“-Gabel (hier federn nur die unteren Enden der beiden Gabelbeine ein) ein etwas schwammiges Lenkgefühl. Laut Hersteller liegt das zum Teil an der Vorderradnabe, einem nur ausnahmsweise montierten Modell. Wäre da nicht der rahmenfest angeschweißte Gepäckträger, das Panamericana ginge glatt auch als Mountainbike für einfachere alpine Touren durch.

EIGNUNG	Alltag	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
	Fitness	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
	Gelände	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
	Reise	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

WERTUNG	Rahmen	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
	Ausstattung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
	Komfort	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
	Preis-Leistung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

INTERVIEW



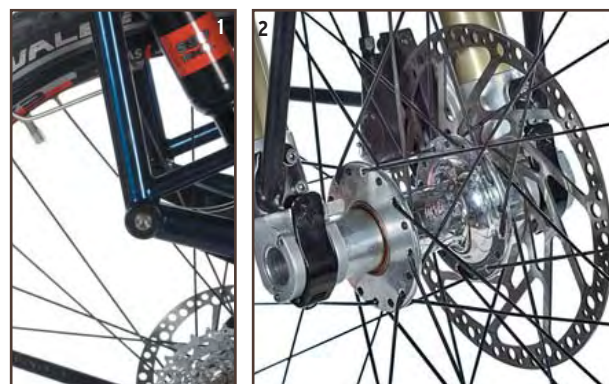
OLIVER RÖMER, Geschäftsführer Tout Terrain

Bei welcher Art von Radreise würden Sie selbst so ein Panamericana fahren?

Immer dann, wenn der Anteil unbefestigter Straßen voraussichtlich mehr als etwa ein Viertel beträgt, oder wenn im Zielgebiet alle Straßen so schlecht sind, dass man sonst ständig ausweichen müsste. Einfach drauflos fahren zu können steigert den Erholungswert einer Reise enorm!

Das Rad kostet 5000 Euro. Schläft man da ruhig, wenn es bei einer Hotelübernachtung draußen bleiben muss?

Das hängt natürlich vom Land ab. In Marokko haben wir einmal für eine ganze Nacht eine öffentliche Toilette als Garage „gemietet“. Aber im Grunde kann man Fernreisen ohnehin nur entspannt antreten, wenn man ein gewisses Grundvertrauen in seine Mitmenschen hat. Und was den Fahrraddiebstahl angeht, da mache ich mir im Alltagseinsatz hierzulande mehr Sorgen als unterwegs.



DETAILS PANAMERICANA

1 Kompliziert: Das Federelement ist Teil einer sehr aufwendigen Kinematik. Sie soll Seitenkräften besonders gut widerstehen.

2 Dick: Die Maverick-Spezialgabel wird maßgeblich durch die 24-Millimeter-Vorderachse versteift. Das Tuningteil im Testrad löste diese Aufgabe nicht ganz perfekt.

3 Clever: Die Upside-Down-Gabel erlaubt die direkte Montage des Gepäck an den Gabelbeinen. Die Taschen werden einfach eingehängt und gesichert.

4 Schön: Der italienische Rahmenbauer hat die schlanken Stahlrohre elegant verschweißt.