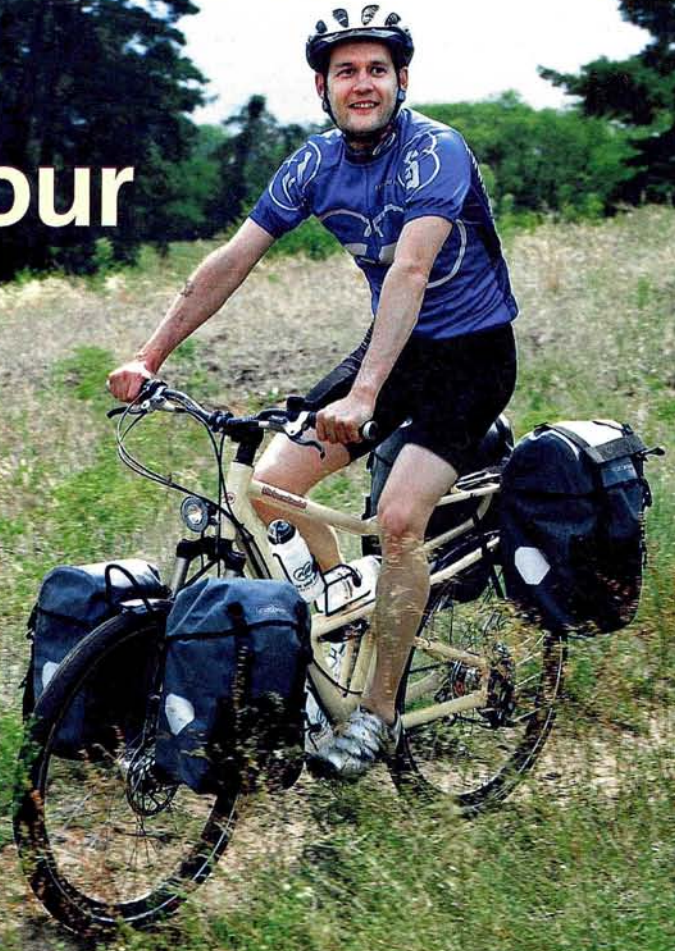


Vollgefedert auf große Tour

Die Ansprüche an ein Reiserad sind deutlich höher als an ein normales City- oder Trekkingrad. Das gilt umso mehr, wenn es voll gefedert ist. In der Vergangenheit hatten verschiedene Hersteller Reiseräder mit Rahmenfederung im Programm. Zwei sind übrig geblieben.

Peter Barzel hat die neuen Modelle von Riese und Müller sowie Tout Terrain ausprobiert.



Neue gefederte Reiseräder

Reiseräder werden von Radfahrern bevorzugt, die viele Kilometer auf dem Rad reisen, sei es auf heimischen Fernradwegen oder weltweiten Globetrotter-Touren. Deshalb sind sie für das Fahren mit großem Gepäck ausgelegt und nur mit qualitativ besten Komponenten ausgestattet. Diese müssen vor allem langlebig und weltweit zu reparieren sein. Aus diesem Grund verzichten viele Reiseradler auf eine Federung am Fahrrad. Bringt diese doch zusätzliche bewegliche Teile ans Rad und damit mögliche neue Pannenquellen. Außerdem erhöht sie das Gewicht des Fahrrades und muss vor jeder Reise mit Gepäck auf die Zuladung eingestellt werden.

Doch auch in Europa gibt es viele raue Pisten ohne Asphalt, auf denen eine Federung für erheblich mehr Komfort sorgt. Selbst auf den guten Fernradwegen in Deutschland wirkt sie sich positiv aus, wie ein erfahrener Tourenfahrer berichtet: »Mit Federgabel kann ich statt 80 auch 100 oder 120 km fahren, ohne dass ich meinen Nacken oder meine Handgelenke spüre.«

Vielfach wird heute eine Federgabel mit einer gefederten Sattelstütze kombiniert. Eine gute Lösung, weil damit auch Stöße auf Wirbelsäule und Kopf abgefedert werden und handelsübliche Hinterradgedächträger montiert werden können.

Das Gepäck muss mitgefedert sein.

Deutlich mehr Komfort und Fahrsicherheit bietet jedoch ein vollgefedertes Fahrrad mit Federgabel vorne und Rahmenfederung hinten. Das funktioniert jedoch nur, wenn auch das Gepäck mitgefedert ist. Denn eine Federung arbeitet umso wirksamer, je kleiner die ungefederten Massen von Vorder- und Hinterrad sind. Mancher

Hersteller hat in der Vergangenheit jedoch den Gepäckträger nicht am gefederten Rahmen, sondern direkt auf der beweglichen Hinterradschwinge befestigt. Doch dort gehört der voll beladene Gepäckträger zu den ungefederten Massen und macht alle Bewegungen des Hinterrades mit. Das belastet Rahmen, Schwingenlager und Federelement erheblich. Und bei Beladung federt nicht mehr das Hinterrad, sondern der Fahrer schaukelt auf und ab. Ist das Gepäck dagegen mit gefedert, wird es nicht nur selbst schonend transportiert, sondern auch der Rahmen des Fahrrades weniger durch Stöße belastet. Ein großer Vorteil, wenn man die Erfahrungen von Langstreckenradlern mit ungefederten Reiserädern zu Rate zieht, denen immer mal wieder die Rahmen nach Tausenden von Kilometern mit viel Gepäck brechen.

Die Kunst der Vollfederung

Das Schwierigste beim vollgefederten Reise- rad ist die Konstruktion der Gepäckträger, besonders des hinteren. Denn der soll ja, wie bereits beschrieben, nicht auf der gefe- derten Schwinge befestigt werden. Deshalb hängt er an einem langen Ausleger hinten am Hauptrahmen. Die Kunst liegt darin, diesen Gepäckträger so zu gestalten, dass das Fahrverhalten auch bei hoher Gepäck- zuladung niemals instabil und schwammig wird. Angeschraubte Gepäckträger können diese Kräfte nur schlecht aufnehmen. Deshalb verbinden sowohl Riese und Müller bei ihrem neuen Modell Intercontinental als auch Tout Terrain beim neuen Paname- ricana den Gepäckträger fest mit dem Hauptrahmen. Und das funktioniert bei beiden sehr gut, wie die Testfahrten mit 25 kg Gepäck und mehr zeigten. Für vorne bieten beide Hersteller als Zubehör den Gepäckträger Faiv Hoogar an, auf dem das Gepäck gefedert ist.



Vier Gelenke am Panamericana von Tout Terrain



Seitliche Führung der Packtaschenhalter beim Intercontinental von Riese und Müller

Riese und Müller Intercontinental Tout Terrain Panamericana

Vollfederung ist bei Riese und Müller Pro- gramm. Die Federungsspezialisten haben beim neuen Intercontinental quasi ihre Modelle Delite und Homage gekreuzt. Ent- scheidend ist der robuste, in den Rahmen integrierte Gepäckträger, der sich an Sitz- und Unterrohr des Hauptrahmens abstützt. Die Packtaschenhalter sind über kugelge- lagerte Gelenke mit der Hinterradschwinge verbunden. Das gibt seitlichen Halt. Und die Hinterradschwinge ist zusätzlich mit einem Kreuzblech gegen Verwinden versteift.

Das Rad liegt auch voll beladen satt und sicher auf der Straße. Kein Flattern, kein Ausbrechen, auch nicht bei höheren Ge- schwindigkeiten bergab. Dazu ein Komfort, der die Existenz von Kanaldeckeln und Auffahrten an Radwegen oder Wurzeln schlicht vergessen lässt. Holprige Strecken sind noch zu spüren, aber deutlich gedämpft. Da lohnt das Mehrgewicht der Federung, Ein echter Fortschritt gegenüber dem manchmal bemängelten Vorgängermodell Delite black. Zwei Ausstattungsvarianten gibt es ab Werk, das Intercontinental black mit 27-Gang-Kettenschaltung Deore LX/XT, Stahlfederelement und Maguras hydraulischen Felgenbremsen (2.299 Euro) sowie das Intercontinental sahara mit 14-Gang-Rohloff-Nabe, Luftfederelement, Scheibenbremsen und Beleuchtung (3.799 Euro). Für Individualisten gibt es das Rahmenkit mit Federung auch einzeln (1.199 Euro).

Der Name der jungen Freiburger Firma Tout Terrain drückt aus, was ihre Fahrräder leisten. Tout Terrain vertreibt die ausgetüftelten Modelle des Freiburger Rahmenbauers Florian Wiesmann, der immer wieder mit seinen ungewöhnlichen Konstruktionen überzeugt. Stahl ist das Rahmenmaterial seiner Wahl, so auch beim neuen, voll gefe- derten Panamericana. Der Gepäckträger ist aus Edelstahl, damit er nicht rostet, falls mal Lack abscheuert. Er ist – typisch für Tout Terrain – in den Rahmen inte- griert. Beim Panamericana ist darunter noch eine Viergelenker-Rahmenfederung in Form einer Parallelogrammfederung untergebracht, eine echte Meisterleistung. So bleiben die Hebelarme kurz, am Haupt- rahmen Platz für mehrere Fahrradflaschen und das Gewicht vergleichsweise gering. Nebeneffekt: Mit Packtaschen sieht das Rad wie ein normales, ungefedertes Rei- serad aus. Auch das Fahren ist ausgezeich- net, sicher und komfortabel in allen Situati- onen, aber straffer in der Federung und sportlicher in der Sitzhaltung als das Inter- continental. Das Panamericana gibt es in fünf Ausstattungsvarianten (ab 2.390 Euro).



Tout Terrain Panamerica



Riese und Müller Intercontinental