

1 Glossar

Dieser Glossar beschreibt in kompakter Form die verschiedenen Wahlmöglichkeiten des Velotraum-Baukastensystems. Naturgemäß können die Kurzbeschreibungen nur die größten Fakten nennen und nicht alle Fragen beantworten. Diese Aufgabe bleibt dem persönlichen Beratungsgespräch vorbehalten.

RÄDER + RAHMEN

Basisrad – Fahrrad pur, *ohne* Alltagsausstattung (Lichtanlage, Schutzbleche, Gepäckträger und Parkstütze). Diese Räder entsprechen nicht der StVZO und sind nur eingeschränkt im Straßenverkehr zugelassen.

Komplettrad – Fahrrad *mit* Alltagsausstattung.

Rahmen – eine genaue Beschreibung der verschiedenen Velotraum-Rahmen finden Sie entweder im Velotraum-Ringbuch oder dem speziellen Velotraum-Rahmeninfo.

GABELN

velotraum AL750 – nicht jedermann (geschweige denn Frau) wiegt 100 Kilogramm oder bepackt sein Rad mit 40 Kilogramm Gepäck. Sprich, die Reserven der Velotraum-Standard-Gabel aus CrMo-Stahl werden nicht benötigt. Und den Anhängern von leichten Rädern sind die 1.080 Gramm der crmo-Gabel schon immer ein Dorn im Auge. Die »AL750« ist eine leichte, aber dennoch sichere und zuverlässige Aluminiumgabel, bei der Schaftrohr und Gabelscheiden aus Alu bestehen. Gefertigt wird die 750 Gramm leichte Gabel beim renommierten Aluminiumgabel-Hersteller Kinesis. Die Geometrie der formschönen und perfekt verarbeiteten Alu-Gabel ist identisch zur CrMo-Gabel. Das Gewichtslimit beträgt 120 Kilogramm, für Fahrer, Fahrrad und Gepäck. Neu für 2007: die AL750 gibt es nun optional mit Gewindeösen für den Lowrider.

velotraum CrMo Plus – Stahlgabel für höchste Beanspruchungen. Wahlweise in Felgen- oder Scheibenbremsausführung. Die »Plus«-Gabel hat erfolgreich die härtesten Testanforderungen beim EFB-Prüfinstitut überstanden und ist sogar uneingeschränkt fürs Tandem geeignet. Genau das Richtige für schwere Fahrer mit Gepäck oder dem Einsatz von Scheibenbremsen mit 203 Millimeter Scheibenbremsdurchmesser. Gewichtslimit 200 Kilogramm. Gewicht 1.180 Gramm.

RST-Omega T4 – eine, gemessen am Preis, hervorragende Federgabel vom taiwanesischen Hersteller RST, mit der wir seit drei Jahren gute Erfahrungen gemacht haben. Die »T4« ist eigens für velotraum spezifiziert. Wir setzen im Inneren auf robuste Stahlfedern, die die Gabel fein ansprechen lassen und auch gröbere Unebenheiten souverän schlucken. Der Federweg beträgt 90 Millimeter. Gabelschaft und Standrohre sind aus CrMo-Stahl – ein Garant für sehr hohe Sicherheitsreserven und Haltbarkeit. Für die so wichtige Anpassung lassen wir ein, mit 330 Millimeter, extra langes Schaftrohr einpressen. Farben: schwarz, silber. Gewicht 2.146 Gramm.

Magura Odur – Traumgabel mit 85 Millimeter Federweg. Das Nachfolgemodell der bewährten Magura Vidar erbt nicht nur die guten Anlagen des Vorgängers, sondern wartet mit lang ersehnten Verbesserung auf. Geblieben ist die superbe Funktion, die Zuverlässigkeit und Wartungsarmut der Stahlfedertechnik, das offene Ölbad und die Detailliebe in der Verarbeitung. Dazu gekommen ist ein Plus an Steifigkeit und ein vielversprechendes, neues Blockiersystem. Auch die Odur bieten wir exklusiv mit einem besonders langem Schaftrohr von 350 Millimeter Länge – Standard sind 260 Millimeter. Neu und schön für das Farb-Design, die Odur gibt es in den vier Velotraum-Standard-Farben. Gewicht 2.050 Gramm. Verfügbar ab 3 | 2007.

Odur Remote Control – hinter diesem Anglizismus verbirgt sich ein pfiffiger, kleiner Hebel, der es erlaubt die Blockierfunktion der Odur-Gabel schnell und sicher vom Lenker aus zu aktivieren.

FOX F80X Terra-Logic – trotz des exorbitanten Preises wagen wir es, diese Gabel in Kombination mit den »Speedster«-Rädern zu empfehlen, denn Funktion und Technik dieser Gabel sind zur Zeit einmalig. Dem stolzen Preis steht ein denkendes »Gabel-Wesen« gegenüber. Eine ausgeklügelte Mechanik (Terra-Logic) regelt über ein Masse-Trägheits-Ventil das Federungsverhalten der F80X völlig automatisch. Im Prinzip fährt man permanent im Blockierbetrieb und die Gabel »erkennt« dank Terra-Logic selbstständig Unebenheiten und Hindernisse und aktiviert die Federung. Dabei löst die F80X nur bei Stößen von unten aus. Wiegetritt und Ähnliches lässt sie völlig starr. Traumhafte Sache für dynamisch bewegte Fahrräder. Gewicht 1.540 Gramm.

GEFEDERTE SATTELSTÜTZEN

Airwings Evolution – aufwendig kugelgelagerte Federsattelstütze. Hochpräzise Linearkugelpakete verhindern das problematische Verkannten der Stütze beim Einfedern. Dadurch arbeitet die Stütze ungleich sensibler (komfortabler) und verschleißfreier als die marktüblichen gleitgelagerten Stützen. Nur Dank dieser famosen Funktion ist die Evolution keine Verlegenheitslösung (zum Fully), sondern eine vollwertige Federung und erzielt einen vergleichbaren Komfortgewinn wie die Federgabel vorne. Wir bieten die Evolution in zwei verschiedenen Ausführungen an. Die Evolution⁴²⁵ mit 50 mm Federweg und die 200 Gramm leichtere und straffere Evolution³²⁰ mit 30 mm Federweg. Gewicht 890/620 Gramm.

Cane Creek Thudbuster ST/LT – Maßstäbe setzende Federsattelstütze, denn die Federbewegung erfolgt in der Wirkungslinie des Stoßes. Durch das reibungsarme Parallelogramm-Prinzip kennt die Stütze zudem kein Losbrechmoment und spricht sehr fein an. Sportive Fahrer mit höherer Trittfrequenz werden zudem schätzen, dass sich der Abstand zum Pedal beim Einfedern nicht verändert. Die Lagerbuchsen des Parallelogramms sind im Verschleißfall aus-

2 Glossar

tauschbar und rechtfertigen die hohe Investition für diese Stütze. Gewöhnungsbedürftig ist sicherlich die wuchtige Optik und Ganzjahresfahrer müssen eventuell im Winter die als Feder Elemente dienenden Elastomere tauschen, da deren Härte temperaturabhängig ist. Federweg ST 35, LT 75 Millimeter. Gewicht ST 447, LT 594 Gramm

KURBELGARNITUREN

Deore LX 581 – LX-Kurbelgarnitur mit größeren Kettenblättern. Statt der üblichen 44, 32 und 22 Zähne verschiedene 48, 36 und 26 Zähne die Übersetzung Richtung »schnellerer« Gänge.

Deore XT 761 – dito in XT-Qualität. Etwas (30 Gramm) leichter, etwas schaltfreudiger und vor allem schöner – fürs sortenreine XT-Rad.

Sugino XD – less is more. Die geschmiedete Kurbelgarnitur mit nur zwei Kettenblättern (48 und 34 Zähne) ermöglicht ein reduziertes Getriebe für sportive Fahrer. Mit der möglichen 1:1-Übersetzung bleibt für trainierte Fahrer dennoch die Berg- und Gepäcktauglichkeit bestehen. Die Vorteile des freiwilligen Verzichts sind: weniger Gewicht, weniger Verschleiß und schnelleres Schalten. Eine wunderschöne, schlanke Alternative zu den wuchtigen Shimano-Kurbeln.

Sugino XD-Rohloff – Für Nabenschaltungsräder. Eine geschmiedete Kurbel mit wahlweise 44 oder 42-Zähnen. Ein Alukettenring schützt vor dem größten Dreck.

Schlumpf Speed Drive – die charmanteste und dezenteste Fahrradschaltung, da nahezu unsichtbar: der »Speed Drive« des Schweizer Florian Schlumpf. Ein ultrakompaktes Zweigangetriebe ist nahezu unsichtbar ins Innenlager und in die Kurbel integriert. Geschaltet wird mit lässigem Fersenkick (!). Die Übersetzung mit 165%, entspricht einer Kettenblattkombination von 44 zu 26 Zähnen. Kombiniert mit einer 8-Gang-Nabenschaltung erreicht man somit locker Rohloff-Niveau, und selbst die Rohloffnabe lässt sich mit dem Schlumpf kräftig tunen. Aber nicht nur Nabenschaltungen sind für eine Kombination mit dem Speed Drive prädestiniert. – Kettenschaltungen werden wunderbar bedienungsfreundlich, da zwei der drei vorderen Kettenblätter, samt Umwerfer und Schalthebel entfallen... Das Mehrgewicht beträgt lediglich 180 Gramm. Ein faszinierendes und vielseitiges Stück Fahrradtechnik jenseits des Mainstreams.

PEDALE

velotraum-Tour – Das »Tour« lassen wir beim Pedalspezialisten »Spinner« in Fernost produzieren und besteht aus überlegten Zutaten. Auf dem sehr großen Pedalkörper aus Aluminium (an der Oberfläche gummiert), finden auch voluminöse Alltagsschuhe guten Halt. Die hochfeste, rostfreie CrMo-Achse und die Präzisionslagerung machen das Pedal überaus haltbar und leichtgängig. Das ideale Pedal für Alltags- und Stadtradler die im Sommer wie im Winter unterwegs sind. Gewicht 560 Gramm (VP 196, 280 Gr.)

velotraum-Extrem – auch Bergstiefel und Schuhgröße 50zig finden auf diesem XXL-Pedal Platz und Halt. Zehn auswechselbare Spikes pro Seite halten den Fuß auch unter widrigsten Bedingungen zuverlässig auf dem Pedal. Lagerung und Gewicht sind identisch zum »Tour«.

Shimano 324-Pedal – eine tolle Shimano-Erfindung: S.P.D. – Shimano Pedaling-Dynamics. Ähnlich einer Ski-Bindung ermöglicht »SPD« einen schnellen und sicheren Ein- und Ausstieg. Die feste, aber leicht lösbare Verbindung zwischen Schuh und Pedal ist zudem unverzichtbarer Bestandteil für effizientes Rad fahren (»Runder Tritt«). Die dafür notwendigen Schuhe unterscheiden sich äußerlich und im Gehkomfort kaum von anderen Freizeitschuhen. Sehr praxisgerecht und einfach genial ist auch die Kombifunktion des »324«. Das bedeutet, auf einer Seite entspricht das Pedal einem herkömmlichen Pedal und kann mit normalen Schuhen gefahren werden, während sich auf der anderen Seite der Bindungsmechanismus befindet. Gewicht 528 Gramm.

Shimano 540-Pedal – schönes, filigranes, leichtes, beidseitiges Systempedal mit erstklassiger Lagerung und schmutzunempfindlichem Mechanismus. Gewicht 350 Gramm.

XT-/ RENNLENKER-VARIANTEN

XT-Upgrade – die Komponenten der XT-Gruppe sind seit Jahren ein Synonym für höchsten Bedienungscomfort, Zuverlässigkeit und Haltbarkeit unter nahezu allen Bedingungen. Aber nicht alle Komponenten unterliegen den gleichen Beanspruchungen. D.h., die teuren XT-Parts sind nicht überall notwendig. So umfasst das Upgrade, geldbeutelerschonend, nur die am stärksten belasteten Teile, wie Naben, Schalthebel und Schaltwerk. Da uns die kombinierten XT-Brems-/Schalthebel nicht überzeugen konnten, verwenden wir die bewährten, kugelgelagerten(!) Schalthebel, die sich zudem mit jeder Bremse kombinieren lassen.

XT-komplett – für Liebhaber gruppenreiner Fahrräder. Alle Komponenten, außer den Bremskörpern, tragen das »XT«-Logo.

Rennlenker + Magura HS 66 – ein exklusives Vergnügen: Rennlenker, Dura Ace-Lenkerendschalthebel und die hydraulische Felgenbremse HS 66 (für den Rennlenker). Das unschlagbare und bewährte Trio für Alltags- und Reiseräder, die durch Dick und Dünn gehen. Allerdings nur noch solange Vorrat reicht, denn Magura hat die Produktion leider eingestellt. Garantieleistungen sind dennoch für die nächsten Jahre von Magura zugesichert.

Rennlenker + Shimano STI – Wie beim Rennrad. Die 9-fach Ultegra STI Brems-/Schalthebel (STI steht für: Shimano Total Integration) überzeugen durch perfekte Ergonomie sowie Bedienungscomfort. Gebremst wird mittels V-Brakes. Eine Besonderheit, denn eigentlich sind die STI-Rennbremshebel und die V-Brake nicht kombinierbar.

3 Glossar

Der »Travel Agent«, eine Exzenterrolle, löst aber auch dieses Problem und erspart Ihnen und uns die friemeligen und schwachbrüstigen Cantileverbremsten.

Renntenker + Lenkerendschalthebel – leicht, preiswert und unkompliziert: Dura Ace-Lenkerendschalthebel, Tiagra-Bremsgriffe und »Travel Agents«.

BREMSEN

Magura HS 33 – Hydraulik aus Bad Urach. Keine Felgenbremse ist wartungsärmer, servicefreundlicher und trotz ihrer sehr hohen Bremsleistungen besser zu dosieren als das Spitzenmodell »HS 33« von Magura. Die zur Zeit beste Felgenbremse – Punktum. Von ihrer kleinen Schwester, der »HS 11«, unterscheidet sie sich durch einen 20% höheren Anpressdruck (gleichzusetzen mit der Bremsleistung), Aluminium-Bremshebel sowie einer Stellschraube zur Nachführung des Belagverschleißes.

Deore V-Brake – mehr V-Brake braucht's nicht. Denn die Hebelverhältnisse und somit der Anpressdruck sind bei allen Herstellern und Modellen ähnlich. Ein wichtiges Detail sind jedoch die Cartridge-Bremsschuhe, die ein einfaches und schnelles austauschen der Bremsgummis erlauben.

Deore DXR V-Brake – die wunderschön, silber polierten Bremshebel und Bremskörper der »DXR« sind eine Augenweide. Technisch entspricht sie der Deore-Bremse.

Avid Digit Ultra – kugelgelagerte und aus dem Vollen gefräste V-Brake für die »Speedster«-Räder. Ein mechanisches und optisches Kleinod von schlichter aber bestechender Funktionalität.

Magura Louise – wenn Scheibenbremse dann richtig. Die »Louise« ist Maguras Scheibenbremsen-Flaggschiff und vereint gewaltige Bremsleistung, gutes Design und geringes Gewicht. Mit einer 203er Scheibe am Vorderrad verdaut die Bremse problemlos auch die enorme Hitze, die bei Bremsmanövern von schweren Fahrern mit Gepäck entstehen (über 100 kg Gewicht). Wie jede Scheibenbremse will auch die »Louise« mit Umsicht behandelt werden. Also bitte nicht die Bremsscheibe im Fahrradständer verbiegen oder gar mit Kettenöl verkleckern, und auch gelegentliche Brems- und Schleifgeräusche sind ebenfalls unvermeidbar, die bekommt man gratis zur Scheibenbremse dazu ;-)

Shimano 535 Disc – dito von Shimano. Auch bei der »535« verwenden wir die 203 Millimeter große Scheibe am Vorderrad (Standard sind 160mm). Die Shimano Bremse ist etwas schwer aber dafür sehr robust.

NABEN, SPEICHEN, FELGEN

DT-Swiss 340 Nabe – um diesem wunderbaren Stück Fahrradtechnik gerecht zu werden, muss man den Vergleich zu den mechanischen Uhren bemühen, für die unsere Schweizer Nachbarn zurecht so berühmt sind. Neben der makellosen Optik, dem geringen Gewicht und dem robusten Freilauf mit Stirnverzahnung, begeistert das No-Tool-

Konzept. Ohne jegliches Werkzeug lässt sich die Nabe für Wartungsarbeiten zerlegen und mit minimalem Aufwand auch nach Jahren wieder in den technischen Neuzustand versetzen. Die »340« ist also nicht nur ein Stück »Edeltechnik«, sondern ohne Einschränkung alltags- und weltreisetauglich, zumal wir uns die Naben in einer Sonderausführung mit 36 Speichenlöchern fertigen lassen.

Schwarze Speichen – optischer Feinschliff für das eine oder andere Rad.

DT-Swiss Alpine-3 – Speiche für größte Belastungen. In einem aufwendigen Schmiedeverfahren bekommt die Speiche drei belastungsgerechte Querschnitte: 2,3 mm am Speichenbogen, 1,8 mm in der Mitte und 2 mm am Gewinde. *Nur in Verbindung mit der Exal SP19-Felge und nur am Hinterrad sinnvoll.*

DT-Swiss XR 4.1 – Leichtbau felge für Fahrer bis 90 Kilogramm. Die verschweißten Felgenstöße und die überragende Verarbeitung machen sie trotz des geringen Gewichts sehr belastbar, aber nicht so haltbar wie z.B. eine »SP19«. Für das leichte und dennoch stark beanspruchte Rad ein Muss. Gewicht 410 Gramm.

DT-Swiss XR 4.1 Keramik – für Viel- und Schlechtwetterfahrer. Durch die Keramik-Beschichtung auf den Bremsflanken widersteht die XR 4.1 den hochwirksamen und felgenfressenden V- und Hydraulikbremsen besonders lang. **Exal SP19** – ungemein stabile und doppelt geöste Felge für höchste Belastungen: schwere Fahrer, hohe Zuladung, Ganzjahreseinsatz und Langzeitreisen. Gewicht 650 Gramm, Farben silber oder schwarz.

Rigida Grizzly – Mittelschwere und elegante Felge für hohe Belastungen. Doppelt geöst, Gewicht 500 Gramm.

Rigida Grizzly CSS – eine ultraharte Carbid-Beschichtung, ähnlich einer Keramikbeschichtung, macht diese »Grizzly« ausgesprochen widerstandsfähig gegen das Durchbremsen der Felge. Gewicht 520 Gramm.

REIFEN

Die unterschiedlichen Reifenarten und -ausführungen sind ein wesentlicher Aspekt für die Nutzungsvielfalt unserer Räder. Weitere Hintergrundinformationen zu dem Komplex Fahrradbereifung finden Sie im Velotraum-Ringbuch oder auf unserer Homepage unter »26 Zoll versus 28 Zoll«.

Schwalbe Silento – unser Standard-Reifen, passend zum Konzept. Ob Straße, Nebenwege oder Landwirtschaftswege, der Silento macht überall eine gute Figur. Breite 40 mm, Gewicht 720 Gramm.

Ritchey Tom Slick – sehr leichter und schneller Slick-Reifen in geschmeidiger Faltausführung. Besticht durch geringsten Rollwiderstand auf Asphalt und guten Forstwegen. Sehr komfortabel. Breite 37 mm, 400 Gramm.

Marathon Racer – Alltagstauglicher Sportler. Der »Racer« verbindet geringes Gewicht, superben Leichtlauf und Panzersicherheit. Breite 37 mm, Gewicht 440 Gramm.

4 Glossar

Schwalbe Kojak – ein 330 Gramm leichter Slick. Rennrad-artiger Leichtlauf, aber nur bedingt für Nebenwege geeignet. Breite 33 mm, Gewicht 290 Gramm.

Schwalbe Marathon – der robuste und langlebige Klassiker von Schwalbe in überarbeiteter Ausführung mit neuem Profil und weniger Rollwiderstand. Breite 41 mm, Gewicht 740 Gramm.

Schwalbe Marathon Cross – leicht profilierter Crossreifen. Überzeugt auf Schotter- und Erdwegen durch guten Grip und rollt noch gut auf Asphalt. Breite 42 mm, 645 Gramm.

Schwalbe Marathon Plus – unplattbar. Ein dickes, hochflexibles Kautschukkissen schluckt Nägel, Scherben, Split... Damit ist Schwalbe dem Ideal vom absolut pannen-sicheren Reifen einen großen Schritt näher gekommen. Der »Plus« glänzt zudem mit relativ niedrigem Rollwiderstand. Breite 40 mm, Gewicht 1.000 Gramm.

Schwalbe Marathon XR – Der Expeditionsreifen. Einzigartig robuster und haltbarer Reifen. Breite 47 mm, Gewicht 850 Gramm.

Schwalbe Marathon XR faltbar – in faltbarer Ausführung und zwei Breiten. Dadurch leichter und besser zu transportieren. Breite 47 mm, 780 Gramm | Breite 51 mm, 905 Gramm.

Schwalbe Marathon Supreme – Mit dem »Supremex« ist es Schwalbe gelungen, unvereinbares miteinander zu vereinen: Geringes Gewicht, geringer Rollwiderstand und erstklassige Pannensicherheit und Haltbarkeit. Ein echtes Reifenwunder- und Meisterwerk. Breite 47 mm, 590 Gramm.

Schwalbe Big Apple – guter Universalreifen der den Trend zum dicken, komfortableren Reifen einleitete. Federung »light« – allerdings keine Alternative zu einer guten Federgabel (auch nicht der so stark propagierte 60 Millimeter-Big Apple, der uns überhaupt nicht überzeugen kann. Entweder der Reifen ist komfortabel und schwammig oder definiert und hart). Breite 44 mm, 830 Gramm.

Schwalbe Hurricane Sport – breiter, gut rollender Semi-slick für unterschiedlichste Nutzungen, von Asphalt bis zu leichtem Gelände. Durch das große Volumen sehr komfortabel. Breite 45 mm, 760 Gramm.

Schwalbe Hurricane Race Guard – dito faltbar, leichter und mit geringerem Rollwiderstand. Breite 45 mm, 560 Gramm.

COCKPIT

Lenkerform, Lenkergriffe, Lenkerhörnchen und Vorbau bilden eine funktionale Einheit, die von großer Bedeutung für das Wohlbefinden auf dem Fahrrad ist.

SQ-Lab – schöner und gut in der Hand liegender Lenkergriff. Farben: schwarz und braun.

Ergon MP1 – diese Lenkergriffe haben eine neue Dimension hinsichtlich Ergonomie für die Fahrradlenkergriffe eröffnet. Die Flügelform der Ergongriffe bietet dem Handballen eine wunderbar große »Ablagefläche« und stabilisiert das Handgelenk. Die Griffe sind absolut verdrehsicher

und sehr exakt zu positionieren, da sie nicht nur auf den Lenker gesteckt, sondern mittels Schrauben fixiert werden. Wir empfehlen ausschließlich die größere und besser abstützende Herrenaussführung.

Ergon MR2 – weitest gehend identisch mit dem MP1, aber mit angeformten Hörnchen. Eine funktional und optisch smarte Einheit. Für große Hände sind die kurzen Hörnchen jedoch manchmal zu klein.

Syntace VRO System – genial variables, stabiles und haltbares Vorbau-Klemmen-System zur Lenkerverstellung. Mit dem VRO lässt sich die Lenkerposition mit wenigen Handgriffen von gemütlich bis sportlich variieren (als Ergänzung zu der von uns vorgenommenen Anpassung) und so das Fahrrad für unterschiedliche Einsatzbereiche optimieren. Wir verwenden den professionellen »T-Stem«, den es in sechs verschiedenen Größen gibt, und die »Eco«-Klemmen, die den Verstellbereich auf ± 4 Zentimeter erweitern. Schwarz, S, M, L, 6°, 20° – Lenker Syntace Ecolite, bzw. Syntace Road.

Brooks Lenkerband – aus richtigem Leder, vom englischen Traditionalisten Brooks. Wie die Sättel aus gleichem Haus wunderschön aber mit »gesunder« Härte.

Speedlifter – den vielen Vorteilen von modernen A-Head Gabel-Vorbau-Systemen – leichter, stabiler, sicherer, flexibler – stehen zwei gravierende Nachteile entgegen. Der Lenker lässt sich nicht mehr in der Höhe verstellen und teilweise, nur sehr schwer über Sattelniveau positionieren. Der Speedlifter, ein 350 Gramm leichter Verstellmechanismus, schafft hier bewährte (DIN plus getestete) Abhilfe. Nach dem Öffnen eines Schnellspannhebels kann der Lenker stufenlos, bis zu 10 Zentimeter, in der Höhe verstellt werden.

Cane Creek Ergo – Handschmeichler – ergonomisch perfekt geformtes Lenkerhörnchen. Für Tourenfahrer in gemäßiger Sitzposition besonders vorteilhaft, da die Ergo-Hörnchen nicht nach vorne bauen und somit der Körper beim umgreifen an die Hörnchen nicht überstreckt werden muss.

Ritchey BioMax^{pro} – besonders ergonomisch geformter Rennlenker für Reise- und Alltagsräder – ideal auch für kleinere Fahrer. Der Lenker ist um 6 Grad nach hinten abgewinkelt und der Lenkerbogen hat einen kleineren Radius (geht also nicht so weit nach vorne wie unten). Dadurch verringert sich der Abstand zu den Brems-/Schalthebeln – sprich man sitzt etwas entspannter.

SÄTTEL

Am liebsten wäre es uns, jeder Kunde würde einen Sattel mitbringen auf dem er gut sitzt. Denn Fahrradsättel wider setzen sich leider allen Beratungskünsten. Deshalb bieten wir nur eine kleine aber recht bewährte Auswahl mit empirisch ermittelter, hoher Trefferquote an...

Selle Italia FLX Gel – der FLX ist ein guter und bewährter Erstsattel, da er eine selten geglückte, sprich universell

5 Glossar

passende Form hat. Die Chance, dass er passt ist groß. In Damen- und Herrenausführung wählbar.

Selle Italia FLX Eleganza – baugleiches Modell in wertiger und etwas strafferer Lederausführung.

Fi:zik Vitesse CP3 – für den sportlichen Fahrer. Mit dem Vitesse CP3-Sattel haben wir nicht nur eine sehr ansehnliche und wertige Sitzbank gefunden. Die etwas breitere Schalenform sowie die hochwertige Gelpolsterung sind eine von uns schon lange gesuchte Kombination aus Sportlichkeit und Komfort.

Brooks B17 Special – für Liebhaber klassischer Kernledersättel die Spezialausführung (mit großen Nieten) in »honey« oder »british racing green«. Eine Augenweide.

GEPÄCKTRÄGER

Tubus Cargo »Velotraum Edition« – der »Cargo« ist der stabilste unter den Tubus-Hinterradträgern. Wie alle Tubus-Träger aus 10 Millimeter starken Stahlrohren gebogen und gelötet. Dadurch ist der Träger unverwundlich und dennoch leicht. Dank seines gelungenen Designs finden moderne Packtaschen einen perfekten Halt. Die »Velotraum Edition« ist eine leicht modifizierte Serienvariante mit geringerer Höhe (= tieferer Gepäckschwerpunkt) und optimaleren Einhängen für die Packtaschen. Der Cargo ist zwar bis 40 Kilogramm belastbar, allerdings verschlechtern sich mit so viel Gewicht nur auf dem Hinterrad die Fahreigenschaften extrem (auch bei einem Velotraum-Rad). Unsere Empfehlung: maximal 25 Kilogramm. Gewicht 580 Gramm, schwarz.

Tubus Cargo – aktuelle Ausführung mit montierter Federklappe aus Edelstahl. Gewicht 630 Gramm, schwarz.

Tubus Locc – die Frage, »wohin mit dem sicheren aber klobigen Bügelschloss«, löst der Locc perfekt. In einer zusätzlichen Halterung findet das Schloss nun einen Platz, ohne dass die Funktion des Gepäckträgers beeinträchtigt wird. Der Preis hierfür ist allerdings sein horrendes Gewicht von 1.150 Gramm (ohne Schloss), schwarz.

Tubus Logo Expedition – beim Logo lassen sich die Packtaschen etwas tiefer einhängen, bzw. weiter nach hinten verschieben. Ersteres senkt den Schwerpunkt, Zweiteres hält auch die Fersen bei Schuhgröße 50 von den Packtaschen fern. Gewicht 780 Gramm, schwarz, silber.

Tubus Fly – 330 Gramm leichter, wunderschöner Minimal-Gepäckträger, perfekt für kleine Packtaschen (wie z.B. die Ortlieb Frontroller). Bis 15 Kilogramm belastbar, silber, schwarz.

Tubus Airy – spartanischer Titanträger mit 200 Gramm Gewicht. Die minimalistische Gepäckträgerskulptur ist ebenfalls perfekt für kleine Packtaschen geeignet. Bis 15 Kilogramm belastbar.

Tubus Tara – sehr steifer Frontträger (Lowrider) in neuer, verbesserter Form, wie alle Tubusträger aus Stahlrohren, daher extrem stabil und dennoch leicht. Belastbar bis 15 Kilogramm.

Artmann Faiv Hoogar – Lowrider für die Federgabel und speziell abgestimmt auf die Magura »Odur«-Federgabel. Die Packtaschen können sehr tief – günstiger Schwerpunkt – und gefedert angebracht werden. Dabei verbessert das zusätzliche Gewicht der Packtaschen (gefederte Massen) die Funktion der Federgabel. Durch diese beiden Merkmale fährt sich der Faiv Hoogar so gut wie kein anderer Gepäckträger für Federgabeln.

BELEUCHTUNG

velotraum Lichtenlage – die meisten Radler benötigen ihr Licht eher selten. Auf diesem Erfahrungswert basiert die spezielle velotraum-Lichtenlage. Eine Lichtenlage für den gelegentlichen Gebrauch, die aber – wenn man sie benötigt – funktioniert. Neben lumpigen Komponenten, sind schwindsüchtige Lichtkabel die Defektquelle Nummer »1« bei Fahrradlichtanlagen. Um diese Defektquelle wirksam abzustellen, verwenden wir ein selbst konfektioniertes, dickes Koaxialkabel für Strom und Masse, mit soliden Kabelschuhen zum Anschluss an Dynamo und Scheinwerfer (mit 3 Watt-Birne). Da sich ein solch dickes und solides Kabel nicht mehr im Rahmen verlegen lässt (die Bohrungen im Rahmenrohr müssten zu groß sein) und eine Außenverlegung unschön und defektanfällig ist, montieren wir den Dynamo nicht hinten, sondern vorne an die Gabel. Der Dynamo versorgt dabei nur den Scheinwerfer mit Strom, die Leuchtdioden des Rücklichts werden von zwei Mignon Batterien gespeist (Betriebsdauer ca. 80 Stunden). In den letzten 8 Jahren hat sich diese Lösung hervorragend bewährt. Zumal bei geringen Geschwindigkeiten, vorne mehr Licht zur Verfügung steht und Rück- und Vorderlicht unabhängig voneinander betrieben werden können. Allerdings entspricht diese alltags- und praxistaugliche Anlage nicht der engstirnigen und praxisfernen StVZO-Vorschrift von 1927(!).

Shimano N30E – hinter dem kryptischen Kürzel verbirgt sich ein völlig neuer Nabendynamo, der mit guter Leistung, mäßigem Gewicht und eleganter Form überzeugen kann. Für Alltagsradler, die regelmäßig Licht benötigen, eine gute Lösung. In der von uns angebotenen Kombination, mit dem B+M-Sensor-Scheinwerfer, wird das Licht automatisch ein- und ausgeschaltet.

Shimano NX-71 – Nabendynamo für Vielfahrer. Die Gesamtqualität ist auf tadellosem Oberklassenniveau und wird auch hohen Ansprüchen gerecht. Für Fahrer, die sich eine hochwertige Lichtenlage wünschen und nicht allerhöchsten Ansprüche an die Lichtausbeute haben. Ebenfalls mit B+M-Sensor-Scheinwerfer. Mehrgewicht zu unserer Standard-Lichtenlage: 300 Gramm.

SON-Nabendynamo + E6 – die mit Abstand beste Dynamolichtenanlage. Wenn die absolute Zuverlässigkeit der Lichtenanlage – ob Wolkenbruch oder Schneetreiben – an erster Stelle steht, führt kein Weg am SON (Schmidt-Original-Nabendynamo) vorbei. Jedes Detail dieses einzigartigen

6 Glossar

Nabendynamos zeugt von der Liebe und dem perfektionistischen Anspruch des Ingenieurs Schmidt. Ein Überdruck (!) im Nabeninneren verwehrt Nässe und Schmutz jeglichen Zugang. Auch in Schwarz und in Scheibenbremsausführung verfügbar.

Der ideale Partner für den SON-Nabendynamo ist der E6-Scheinwerfer. Die hochwertige, aufs sinnvolle reduzierte Elektronik (besserer Wirkungsgrad), die gleichmäßige Ausleuchtung, das minimale Streulicht, die scharfe Hell-Dunkel-Grenze und die solide Machart sind schlicht konkurrenzlos. Wir empfehlen auch bei dieser Lichtanlage ein batteriegespeistes Diodenrücklicht. So können wir auf das defektanfällige Rücklichtkabel verzichten und auch Halogenbirnchen verschleißende Rückkopplungen sind ausgeschlossen. Mehrgewicht zur Standard-Lichtanlage 200 Gramm.

Toplight Plus – das Rücklicht verkabelt. Wenn Sie ein der StVZO entsprechendes Fahrrad möchten bzw. brauchen.

ohne Lichtanlage – wenn Sie zum Beispiel schon ein hochwertiges Anstecklicht besitzen oder nie im Dunkeln fahren. Aber beachten Sie, ein Fahrrad ohne Lichtanlage ist nur in Ausnahmefällen für den Straßenverkehr zugelassen.

Nabenschaltungsoptionen

Shimano Alfine – der gelungene Versuch, die Nabenschaltung aus der reinen Vernunftsecke herauszuholen. Die Alfine 8-Gang-Getriebename ist nicht nur eine Edelvariante der bewährten Inter-8-Nabe, sondern schaltet spürbar schneller und definierter. Sehr elegant und wertig: der polierte Nabenkörper.

Speedhub farbig – wer seine Entscheidung zur Rohloffnabe entweder etwas tarnen bzw. stark betonen möchte, kann zur schwarz eloxierten oder rot pulverbeschichteten Variante der Speedhub greifen. Die polizeigrüne Variante bleibt leider den Gesetzeshütern der Rohloff-Stadt Kassel vorbehalten ;-)

Externe Schaltbox – trotz aller Robustheit und Zuverlässigkeit hat die Speedhub eine Achillesferse: die Steuerseile. Diese nur 0,9 Millimeter dünnen Stahlseile sind hohen Belastungen ausgesetzt, denn sie übertragen die Schaltbefehle auf die Nabe (ab den zur Trennung der Schaltzüge notwendigen Bajonettverschlüssen). Aufgrund der hohen Belastung empfiehlt Rohloff einen vorbeugenden Tausch alle 6.000 bis 8.000 Kilometer. Keine große und schon gar keine kostspielige Angelegenheit.

Mittels eines neuen Reparatur-Kits auch von Laien machbar. Für Zuverlässigkeitsfanatiker und Weltreisende ist die »externe Schaltbox« die alternative Lösung. Hier laufen die 1,2 Millimeter starken und unverwüchtlichen Standard-schaltzüge vom Schalthebel bis zur »Schaltbox«. In der Box wird der Schaltbefehl dann mittels einer Schaltkulisie umgelenkt. Rohloff empfiehlt hierfür alle 10.000 bis 12.000 Kilometer den Schaltkabeltausch. Auch der Laufradausbau geht etwas einfacher. Allerdings gehen das Gewicht, der Preis und die benötigte Handkraft zum Schalten nach oben. Mehrgewicht 100 Gramm.

Zubehör

Hebie Chainglider – Mit dieser Kettenabdeckung wird das Nabenschaltungsrad ein ganzes Stück wartungsärmer und alltagstauglicher. Selbst Schlaghosen bleiben frei von Kettenschmieren, da die Kette komplett abgedeckt ist. Der Chainglider erhebt dabei nicht den Anspruch einer Kettenkapselung, die zwar – rein theoretisch – wirklich wartungsfrei wäre, aber viele andere Nachteile mit sich brächte (umständliche Montage und Laufradausbau, hoher Preise und im Kleingedruckten der Hinweis: »bitte ölen sie die Kette bei feuchter Witterung alle 100 Kilometer«...). Der Chainglider ist selbsttragend, das bedeutet, es werden keine unschönen und hinderlichen Befestigungen am Rahmen benötigt. Inzwischen gibt es den Chainglider in allen erdenklichen Größen für Rohloff und Shimano-Nabenschaltungen, so dass auch individuelle Vorstellungen hinsichtlich dem Übersetzungsbereich verwirklicht werden können.

Pitlock, Naben- und Sattelstützensicherung – elegante und effiziente Lösung um die Laufräder (Pitlock 2-fach) und die Sattelstütze (Pitlock 3-fach) vor Dieben zu sichern. Die Nabenschnellspanner bzw. die Sattelklemmschraube werden durch spezielle Edelstahlspannachsen samt Mutter ersetzt, die nur mit einer passenden Nuss geöffnet werden können. Zwei sind im Lieferumfang enthalten. Ein weiterer Vorteil beim Abstellen und Abschließen des Rades ist, dass nur noch der Rahmen mit dem Schloss gesichert werden muss. Allerdings, sollte man die Nuss zum Öffnen des Pitlocks immer dabei haben, sonst ist bei einem Plattfuß schieben angesagt.

Parkstütze Esge – solide Parkstütze zum Klemmen am Hinterbau für die Modelle »cross 7005« und »cross crmo«.