

velotraum

SCHLAUES BUCH



Nº7



TOBLERONE
SWISS DARK CHOCOLATE WITH
ALMOND HOUCAT
OF SWITZERLAND

Kelo

...traum



»Ich behaupte, der heimkehrende Radfahrer ist ein besserer Mensch. Jedenfalls ähnelt er weniger dem Neurotiker, der sich auf den Sattel geschwungen hatte.«

PETER SLOTERDIJK

Vom Regen überrascht – das Velotraum-Team auf einem Betriebsausflug



INHALT

FAHRRAD ALS LEBENSMITTEL	9
Was macht Velotraum so besonders und einzigartig, welche Produkt- und Markenphilosophie stecken in und stehen hinter dem Produkt	
FAHRRAD-ANPASSUNG MIT DER MESSMASCHINE	13
Die Anpassung mit der Velotraum-Messmaschine ist ein einfacher, aber komplexer Prozess, um die passende Sitzposition zu ermitteln	
REIFENFORMAT UND LAUFRADGRÖSSE	19
Das Reifenformat und die damit verbundenen Möglichkeiten gehen weit über die Bedeutung der Laufradgröße hinaus	
RAHMENDESIGN	25
Wie entstehen Velotraum-Rahmen und was sind die besonderen Merkmale hinsichtlich Konstruktion, Material und Geometrie	
HANDWERK	29
Noch lassen sich Fahrräder nicht per Knopfdruck im 3D-Drucker herstellen	
KONZEPT — DAS MULTITOOL-FAHRRAD	31
Entstehungsgeschichte, Produkteigenschaften, Nutzerprofile und Anwendungsbereiche	
• Gelebte Praxis – Nach Japan zu Olympia	38
• Gelebte Praxis – Schopfheimer Familienbande	42
• Gelebte Praxis – Metamorphosen	44
SPEEDSTER — DER SCHUBLADENSPRENGER	47
Entstehungsgeschichte, Produkteigenschaften, Nutzerprofile und Anwendungsbereiche	
• Gelebte Praxis – Meckpomm & Uckermark	54
• Gelebte Praxis – Thomas im Speedster-Sog	58
FINDER — FÜR ABENTEUER UND ALLTAG	61
Entstehungsgeschichte, Produkteigenschaften, Nutzerprofile und Anwendungsbereiche	
• Gelebte Praxis – Im Reich des Kondors	68
• Gelebte Praxis – Sabine im Finder-Land	72
PEDELEC — DIE KONGENIALE ERWEITERUNG	75
Entstehungsgeschichte, Produkteigenschaften, Nutzerprofile und Anwendungsbereiche	
• Gelebte Praxis – Vive la France, vive le Pedelec	82
• Gelebte Praxis – Langzeit-Erfahrung	86
INDIVIDUELLE AUSSTATTUNG	91
Entscheidungsfiler – vier technische Weichenstellungen führen zum passenden Ausstattungsvorschlag, sozusagen dem Basislager	
PREISE UND AUSSTATTUNGSVORSCHLÄGE	93
Die vier Fahrradwelten und die jeweiligen Ausstattungsvorschläge mit Von-bis-Preisangaben in einer kompakten Matrix	
SHIMANO – ROHLOFF – PINION – BREMSEN	94
Eine kurze Charakterisierung der zu Wahl stehenden Schaltungs- und Bremsensysteme	
IMPRESSUM	98
BERATUNG, ÖFFNUNGSZEITEN, KONTAKT	100

KONZEPT

SEITE 31



SPEEDSTER

SEITE 47



FINDER

SEITE 61



PEDELEC

SEITE 75





Nandita –
Legend auf dem
Salar de Uyuni
in Bolivien, der
größten Salz-
fläche der
Welt

FAHRRAD ALS LEBENSMITTEL

INSPIRATION – Immer mehr Menschen finden im Fahrrad ein Vehikel, das sie nicht nur von A nach B bringt, sondern das auch persönliche Selbstverwirklichung ermöglicht und das individuelle Selbstverständnis transportiert.

Fahrrad als Lebensmittel – Die von uns bereits 2008 eingeführte Metapher bringt diesen Anspruch genau auf den Punkt. Unsere Fahrräder sind für Menschen konzipiert, die wie wir das Fahrrad und das Radfahren schätzen und lieben. Dabei lassen wir uns weder von Traditionen noch von Gattungsgrenzen aufhalten.

Wir bei Velotraum haben schon immer »das große Ganze« im Blick, also umfassend passende Fahrradlösungen mit einer Extraportion an Potenzial. Schließlich sind alle Velotraum-Fahrräder per se Generalisten, die einen bei Bedarf durchs ganze Leben begleiten.

Das Ergebnis dieses nun schon 30 Jahre andauernden Prozesses ist ein kompakter, aber facettenreicher Fahrrad-Mikrokosmos aus vier Fahrradwelten basierend auf vier Grundsäulen.

VIER FAHRRADWELTEN

- **KONZEPT** — Unser Generalist mit geradem Lenker mit 27,5- oder 26-Zoll-Bereifung. Extrem ausgereift und vielfältig hinsichtlich Einsatzbereich, Ausstattung und Ergonomie.
- **SPEEDSTER** — Unser Mehrkämpfer mit Rennlenker und 27,5- oder 26-Zoll-Bereifung. Der Speedster eröffnet das volle Potenzial des Rennlenkers und Einsatzmöglichkeiten, die weit über den reinen Sporeinsatz hinausgehen.
- **FINDER** — Ein Omniterra-Generalist mit geradem Lenker und 27,5-Zoll oder 27,5-Zoll-Plus-Bereifung. Der Finder erschließt die Strecken jenseits des Asphalts und des Straßenverkehrs und ist dennoch effizient und alltagstauglich.

- **PEDELEC** — Individuell angepasste »E-Bikes« mit überragendem Shimano-Mittelmotor. Die kongeniale Erweiterung der Fahrrad-Idee, zumal bei Velotraum die Fahrradaspekte wie Funktion und Ergonomie dabei nicht verloren gehen (Basis: FINDER).

Mit diesem Quartett bespielen wir eine breite Klaviatur hinsichtlich gewünschter Fahradigenschaften und denkbarer Einsatzbereiche. Damit eingeschlossen sind auch Wünsche und Anwendungsbereiche, die sich unsere Kunden beim Kauf noch nicht vorstellen können.

VIER GRUNDSÄULEN

So unterschiedlich die vier Fahrradwelten Konzept, Speedster, Finder und Pedelec auch sind, alle vier Fahrradwelten basieren auf vier konzeptionellen Grundsäulen, die in einer vielfältigen Wechselwirkung stehen:

- **Das passende Reifenformat** — Im richtigen, respektive passenden Reifenformat steckt ein großes Potenzial für mehr Fahrspaß, Sicherheit, Komfort und Effizienz. Zum Einsatz kommen 26 Zoll, 27,5 Zoll oder 27,5 Zoll-Plus.
- **Anpassung mittels Messmaschine** — Der vielleicht wichtigste Aspekt beim Fahrradkauf: Mensch und Maschine müssen zusammenpassen, und dabei muss sich die Maschine dem Menschen anpassen.
- **Rahmen- und Gabeldesign** — Wie kein anderes Bauteil bestimmen Rahmen und Gabel die späteren Eigenschaften und Möglichkeiten des Fahrrads. In besonderem Maße trifft dies auf die nun mehr zehn



verschiedenen Velotraum-Rahmen mit ihren außerordentlich vielfältigen Möglichkeiten zu.

- **Individuelle Qualität** — Individualisierung allein ist nicht zwangsweise ein Merkmal von wirklicher Qualität und Zusatznutzen. Qualität ist vielmehr das, was der Kunde braucht und möchte – also weitaus mehr als eine individuelle Oberfläche.

In der Gesamtheit entfaltet diese vergleichsweise simple Konstellation aus vier Fahrradwelten und vier konzeptionellen Grundsäulen ein nahezu unbegrenztes Repertoire an Fahrradlösungen. Trotz dieser Fülle bleibt die Velotraum-Welt übersichtlich und lässt sich mit etwas Zeit Schritt für Schritt erschließen.

UNSER ERFOLGSKONZEPT

Mittlerweile haben sich Velotraum-Fahrräder eine respektable regionale und überregionale, sogar internationale Fangemeinde erarbeitet. Soviel Bestätigung und Erfolg freut, motiviert und verpflichtet.

Schön und gut – doch warum kann ein kleiner Hersteller wie Velotraum bessere Räder bauen (im Sinne von passender) als renommierte, große Firmen? – Ein paar Erklärungsversuche:

- **Die Nähe** zu den Wünschen und Bedürfnissen unserer Kunden, die Bereitschaft, sie umzusetzen und un-

sere Leidenschaft für ein Produkt, das fest in unserem Alltag verankert ist: Wir fahren die »Dinger« selbst, die wir verkaufen.

- **Selbstkritisch** gehen wir immer wieder auf Distanz zu unserem Produkt, hinterfragen hartnäckig den Status quo und wägen die Bedeutung verschiedener Trends und Neuigkeiten ab.
- **Die Beschränkung** auf Produkte, mit denen wir uns selbst identifizieren können.
- **Eine sinnvolle** Produktpflege, die nicht zwanghaft ein neues, sondern ein immer besseres Produkt zum Ziel hat – ein evolutionär geprägter »Work in Progress«.
- **Begeisterung** und Leidenschaft für die geniale *Ma-*schine Fahrrad – ungebrochen und immer noch wachsend ...

DIALOG AUF AUGENHÖHE

Ein kundenspezifisches Qualitätsprodukt wie ein individuell angepasstes Fahrrad benötigt Dialog, Verantwortung, Respekt und Freude an der Sache und zwar auf beiden Seiten des Geschäftes. Wir haben uns daher grundlegend von der Vorstellung verabschiedet, man könne das, was dem Kunden gefällt und passt, ohne sein Zutun erledigen. Wir verstehen uns mehr als »Coach« und helfen unseren Kunden, die für sie richtigen Antworten und Lösungen zu finden.

Das Fahrrad ist geradezu prädestiniert für diese Art der Teilhabe. Denn bei keinem anderen Fahrzeug sind die Anforderungen hinsichtlich der Ergonomie als auch der Nutzungsvielfalt derart umfassend. Demgegenüber bietet die moderne und hochwertige Fahrradtechnik tatsächlich die Möglichkeit, sehr differenziert auf unterschiedlichste Anforderungen zu reagieren.

DIGITALER & PERSÖNLICHER SERVICE

Als modernes Unternehmen nutzen wir auch im Service vermehrt digitale Werkzeuge und zwar dort, wo Routinen wie Termine, Daten usw. gefragt sind.

Mit Hilfe dieser Werkzeuge können wir im Vorfeld schon erfahren, was unseren Kunden wichtig ist und erhalten alle wichtigen Informationen, die wir für einen persönlichen Beratungsprozess benötigen.

Digitalisierung bedeutet bei Velotraum daher nicht, den Kunden auf Distanz zu halten *und* ihn auch noch die Arbeit machen zu lassen ...

Ziel unserer digitalen »Tools«: Mehr Freiräume für Wesentliches, wie Beziehung und Persönliches. Denn eine komplexe (Fahrrad)Welt schafft komplexe Fragestellungen, die nur im Kontext und im persönlichen Dialog gelöst werden können.

Unter dem Menüpunkt »Service« auf der Velotraum-Homepage können Sie Beratungstermine von 60 bis 120 Minuten Dauer buchen. Die dabei anfallende Beratungsschutzgebühr wird beim Kauf angerechnet.



FAZIT

Der Kreis schließt sich. Mit unseren facettenreichen Fahrradwelten bieten wir ideale und vielleicht sogar einmalige Voraussetzungen für unsere Vision vom »Fahrrad als Lebensmittel«. Das Fahrrad im Allgemeinen und Velotraum im Besonderen können so einen kleineren oder größeren Beitrag für »gutes Leben« leisten; frei nach Lorient: »Ein Leben ohne Fahrrad ist möglich, aber sinnlos«.





Gute Lösungen entstehen immer im Dialog auf Augenhöhe, insbesondere bei der Fahrrad-Anpassung.

FAHRRAD ANPASSUNG

Die individuell richtige Haltung auf dem Fahrrad ist unabdingbar für den Fahrspaß, das Wohlbefinden und die Leistungsfähigkeit. Aus diesem Grund werden Velotraum-Fahrräder immer mit Hilfe der selbst entwickelten »Velotraum-Messmaschine« angepasst.

Beim Fahrradkauf stehen meist die Überlegungen zur Technik, der Funktion und dem Gefallen an erster Stelle. Die mindestens gleichwertige Frage nach der richtigen Passform wird hingegen kaum gestellt oder unbeantwortet gelassen. Dabei hängen der Fahrspaß und die biomechanische Effizienz ganz entscheidend von der richtigen Sitzposition ab.

Aus diesem Grund ist die Fahrrad Anpassung bei Velotraum ein ganz zentraler Aspekt. Ohne Anpassungsprozess mittels Messmaschine würden uns grundlegende Informationen für ein Fahrrad fehlen, das »in Funktion und Größe einfach passt«.

ABHILFE TUT NOT

Mindestens 70 Prozent der Radler sitzen falsch auf dem Rad. Das geschulte Auge kann diese Tatsache nicht nur allorts beobachten, sondern die Defizite bei der Passform werden auch regelmäßig durch Umfragen bestätigt: Die Mehrzahl der Befragten werden beim Radfahren von Rücken-, Hand-, Knie- und Sitzbeschwerden geplagt. Kein Wunder, denn die Mehrheit fährt Räder, die entweder gar nicht oder falsch angepasst wurden.

KOMPLEXE AUFGABE

Die individuell richtige Sitzposition bzw. Haltung auf dem Fahrrad ist eine sehr anspruchsvolle Aufgabe. Es gibt so gut wie keine unabhängige Forschung und belastbare, wissenschaftliche Fakten zu diesem Thema. Allein schon deshalb, weil jeder Mensch einmalig ist und somit auch einmalige Anforderungen stellt. In un-

serer tagtäglichen Praxis vergeht keine Woche, in der wir nicht etwas Neues über die Paarung und Interaktion von Mensch und Fahrrad dazulernen. Daher ist die nach der Körpergröße oder der Schrittlänge per Faustformel »berechnete« Rahmengröße kein Garant für die richtige Passform, sondern lediglich eine Notlösung, die aber, aus leicht nachvollziehbaren Gründen, immer noch als Gold-Standard »verkauft« wird.

LOHNENDE AUFGABE

Man kann es nicht oft genug wiederholen: Die individuell richtige Haltung auf dem Fahrrad ist unabdingbar für das Wohlbefinden und die Leistungsfähigkeit. Denn nicht nur mangelnde Fitness lässt Anstiege zur Qual werden; eine ineffiziente Sitzposition kann den menschlichen Wirkungsgrad schnell mal halbieren! Nur eine individuell richtig eingestellte Sitzposition ermöglicht ein effizientes und somit kräfte- und gelenkschonendes Radfahren – auch beim Pedelec! Viele Wehwehchen wie Kniebeschwerden, Rückenprobleme, Verspannungen usw. können durch eine falsche Sitzposition verstärkt oder ausgelöst werden.

Zwar gilt Radfahren zu Recht als gelenkschonend und kann, auch bei orthopädischen Problemen, bis ins hohe Alter betrieben werden. Doch auch das Fahrrad hält genügend ergonomisch-orthopädische Fallstricke bereit, die bei intensiverer Nutzung bestehende Beschwerden verstärken oder gar neue Beschwerden schaffen können. Damit das Fahrrad sein wunderbares Potenzial als Mobilitäts-, Sport- und Erlebnisvehikel ausspielen kann, gilt es diese zu umkurven.



ERGONOMIE-MARKETING

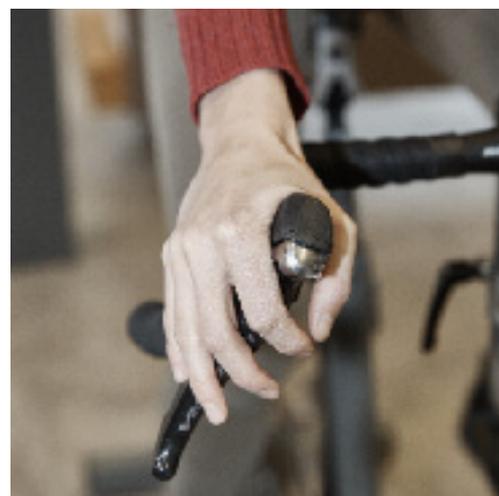
Inzwischen haben Hersteller wie Händler erkannt, dass es auf diesem Gebiet gewaltigen Nachholbedarf gibt. Doch tut sich eine Branche generell schwer mit diesen eher »weichen« und subjektiven Anforderungen. Und so beschränken sich die Angebote auf ergonomische Insellösungen wie spezielle Lenkerformen, Lenkergriffe, Vorbauten oder Pedale.

Weitaus professioneller und zielführender erscheint da der Lösungsversuch Schritt-, Arm- und Rumpflänge des potenziellen Radlers zu ermitteln, anhand derer per EDV-Programm die Passform »errechnet« wird. Dabei werden die Körpermaße des Kunden über eine Messanlage ermittelt – besonders eindrucksvoll – per Laser und »berührungslos« (Zitat). Mit diesen Körpermaßen sowie zusätzlichen Angaben zum Einsatzbereich und

der gewünschten Haltung auf dem Fahrrad ermittelt dann ein Algorithmus die »passende« Sitzposition. So weit, so gut!

Die Grenzen dieser Systeme liegen jedoch auf der Hand. Da wäre zum einen die fehlende Transparenz des Ganzen, denn Körpermaße, Einsatzbereich und Attribute wie sportlich, komfortabel usw. erlauben nur ganz grobe Rückschlüsse auf die Sitzposition. Ein weiterer Nachteil liegt in der Tatsache begründet, dass die Bein- und Rumpfmuskulatur aktiv sein muss, um eine Sitzposition beurteilen zu können.

Der wichtigste Nachteil ist jedoch, dass Sie weder verschiedene »Passformen« testen können, noch dass Sie von diesen Systemen gefragt werden, wie Sie sich dabei jeweils fühlen. Subjektive menschliche Bedürfnisse in eine Formel zu pressen ist ein sinnloses Unterfangen, denn die eine richtige Haltung gibt es nicht.





Die wechselseitigen und überraschenden Abhängigkeiten der Einzelfaktoren können also weder erfasst noch variiert werden.

DIE ANPASSUNG MIT MESSMASCHINE

Die Lösung des Problems hört bei Velotraum auf den Namen »Messmaschine«. Entfernt ähnelt das von Velotraum bereits 2005 entwickelte Gerät einem Hometrainer, auf dem alle geometrie- bzw. anpassungsrelevanten Parameter eingestellt und zur Probe geradelt werden können.

Zunächst wird die richtige Sattel- oder Sitzhöhe eingestellt. Übrigens, das klassische Fersenmaß als verbindliche Sattelhöhe hat ausgedient, da es durch die Bank zu niedrige Sitzhöhen ergibt. Inzwischen empfehlen wir, auch bei der Einstellung der Sattelhöhe, eine

Kombination aus Beinwinkel- und Bewegungsanalyse. Ausgehend von der ermittelten Sitzhöhe wird, je nach Einsatzbereich, eine erste, sehr grobe Sitzposition eingestellt. Dann werden systematisch verschiedene Lenkerpositionen, Lenkerformen, Lenkergriffe und Sättel durchprobiert bis alles zusammenpasst, also die individuelle und effiziente »Wohlfühlsituation« gefunden ist.

EINFACH, ABER NICHT LEICHT

Das hört sich zwar recht einfach an, ist aber alles andere als leicht in der Umsetzung. Tatsächlich wird aber bei dem Vermaßungsprozess ein ziemlich komplexer Vorgang per »Versuch-und-Irrtum-Methode« bewältigt (ähnlich wie beim Augenarzt oder Optiker, der die abschließende Fein Anpassung der Brillenstärke per manueller »Besser-oder-Schlechter-Methode« ermittelt).



Bei der Sitzposition ist Teamarbeit und Eigenverantwortung gefragt. Dabei ist die aktive Mitarbeit des Kunden nicht nur erwünscht, sondern unabdingbar. Denn nur das Miteinander von Berater und dem in sich hinein fühlenden Kunden lässt das gewünschte Resultat entstehen. Dazu gehört auch das Vertrauen in den qualifizierten wie versierten Berater, wenn dieser eine Haltung empfiehlt, die zunächst als ungewohnt empfunden wird. Denn gute Sitzpositionen sind nicht nur individuell, sondern in aller Regel »anstrengend bequem«. Ein Ziel des Prozesses: Selbsterkenntnis – Wir wollen unsere Kunden in die Lage versetzen, sich die wichtigen Antworten selbst zu geben.

Neben dem Dazulernen im Alltag lassen wir keine Gelegenheit aus, um neue Erkenntnisse zu gewinnen. Damit gemeint sind zum Beispiel das Mitwirken an einem Ergonomie-Arbeitskreis oder ein eigener Physiotherapeut im Team.

Davon abgesehen, dass es so gut wie keine fundierten Weiterbildungen für den »Normalradfahrer« gibt, ist es nicht immer leicht, Heilslehren und nachhaltige Erkenntnisse voneinander zu unterscheiden.

KÖRPER- UND HALTUNGSSCHULUNG

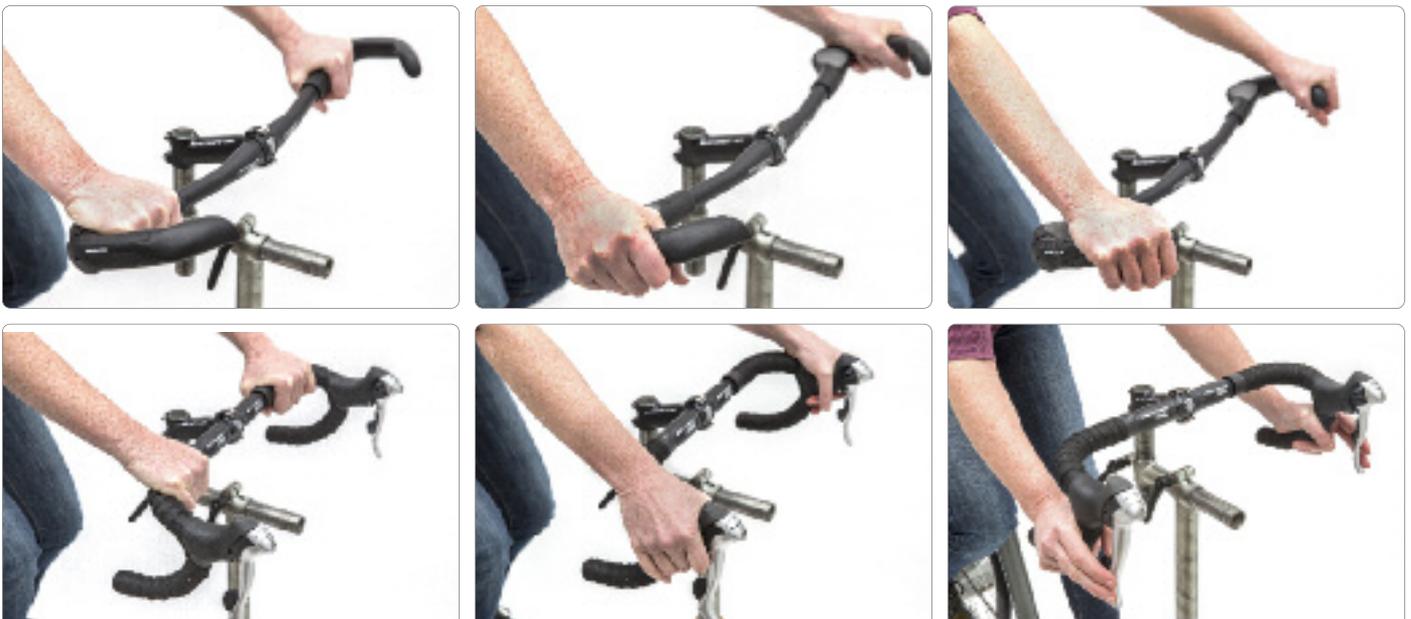
Die wenigsten Radfahrer haben eine konkrete Vorstellung davon, wie sie auf dem Fahrrad sitzen. Zum Beispiel, wie ist die Neigung und Ausrichtung des Beckens

und der Wirbelsäule, sind die Schultern angespannt nach oben-vorne gezogen oder entspannt hinten-unten, wie sieht die Beinanwicklung in Bewegung aus, pedaliere ich mit hoher oder tiefer Ferse usw. Häufig zeigen sich auf der Messmaschine Angewohnheiten, die dem Fahrer nicht bewusst und zu einer suboptimalen Gewohnheit geworden sind. Ein neues Fahrrad respektive eine neue Sitzposition allein kann solche Gewohnheiten nicht immer aufbrechen. Dazu braucht es Körperschulung und konkrete Tipps und Hilfestellungen (innere Bilder), um aus dem alten Fahrwasser herauszukommen. Ein großer Spiegel hilft beim Abgleich zwischen gefühlter und tatsächlicher Haltung, vermeidet Missverständnisse und macht Änderungen erfahr- und sichtbar.

WESENTLICHES BLEIBT UNSICHTBAR

Und was ist mit den ganzen neuen »Fittingmethoden«, die sogar Druckmessung mit druckempfindlichen Messfolien und Messplatten bieten?

Im Einzelfall, zum Beispiel bei hartnäckigen Sitz- und Sattelbeschwerden und ebenso für die immer noch marginal betriebene Wissenschaft zu diesem Thema, bieten diese Methoden zusätzliche Lösungsansätze. Ansonsten ist es mit der High-Tech-Anpassung ein wenig wie bei Rückenschmerzen: Das Wesentliche ist für die Technik (oft) unsichtbar. Ein Erfahrungswert





aus der Medizin soll veranschaulichen, was wir damit meinen. Wussten Sie, dass nur 15 Prozent aller Rückenschmerzen spezifische Ursachen haben und mit Röntgen/CT oder MRT darstellbar sind? Die restlichen 85 Prozent sind unspezifisch und somit für die Apparate-Medizin unsichtbar. Sehen, fühlen, erfragen und therapieren kann sie nur ein erfahrener und versierter Orthopäde oder Physiotherapeut.

DAS ERGONOMISCHES DREIECK

Das Ergebnis dieses komplexen Vorgangs lässt sich grafisch über ein einfaches Dreieck darstellen, das wir als »Ergonomisches Dreieck« bezeichnen. Völlig unabhängig von Körpergröße, Sitzposition und Lenkerform defi-

niert es die individuelle Sitzposition eines jeden Kunden und lässt sich auf jedes Velotraum-Fahrrad übertragen.

Das ergonomische Dreieck benutzen wir nicht nur, um die Daten der Vermaßung auf das neue Fahrrad zu übertragen, sondern auch für die laufende Produktentwicklung. Inzwischen können wir seit 1996 auf einen Fundus von rund 25.000 Sitzpositionen zugreifen. Deren permanente Analyse fließt auf vielfältigste Weise in die Entwicklung von Rahmenmodellen, Rahmengeometrien, Gabeldesign und Komponenten ein.



A photograph of a narrow, winding road paved with irregular, grey cobblestones. The road curves to the left in the distance. The road is flanked by lush green grass and dense, leafy trees and bushes. The lighting is bright, suggesting a sunny day, with shadows cast across the stones. In the upper right corner, there is a block of white text.

Reserven für
Überraschungen.
Mit dem richtigen
Reifenformat
werden selbst
solche »Straßen-
Denkmäler« nicht
zur gefährlichen
Marter.

REIFENFORMAT

Das Reifenformat ist weitaus mehr als die sogenannte Laufradgröße. Die Kombination aus Laufradgröße, Reifenvolumen und Felgenbreite beeinflusst maßgeblich die Fahreigenschaften und somit den Einsatzbereich des Fahrrads.

Das Reifenformat und die Reifeneigenschaften sind von elementarer Bedeutung für die Fahreigenschaften und den Einsatzbereich. Sie sind quasi das Schuh- und Fahrwerk des Fahrrads. Daher ist die Wahl des richtigen Reifenformats ein wichtiger Aspekt für ein Fahrrad, »das in Funktion und Größe einfach passt«.

DIE KOMFORTZONE

Vielseitig nutzbare Fahrräder – dazu zählen wir Trekking-, City-, Tourenräder usw. – werden traditionell mit 28-Zoll-Laufrädern gebaut. Eine durchaus respektable Laufradgröße, deren Vielseitigkeit dennoch einige Wünsche offenlässt. Ungeachtet dessen verweilen Kunden und Hersteller seit 30 Jahren in dieser »Laufradgrößen-Komfortzone«.

Dabei haben sich Reifen und Felgen in den letzten Jahren rasant entwickelt. Neue Technologien und Erkenntnisse stellen alte Paradigmen auf den Kopf und eröffnen faszinierende Möglichkeiten. Beispiel gefällig: Noch immer ernten wir ungläubiges Staunen, wenn wir darauf hinweisen, dass breite Reifen (bei gleicher Oberflächenspannung) nachweislich weniger Rollwiderstand haben als schmale Reifen.

Damit lassen sich endlich Leichtlauf, Komfort und Sicherheit in einem Reifen vereinen. Obwohl alle Untersuchungen diese Erkenntnis bestätigen, hält sich weiterhin die anschauliche und naheliegende, wenn auch nicht zutreffende Überzeugung, dass schmale Reifen per se leichter rollen ...

Wenn Sie bereit sind, über den Tellerrand zu schauen, dann lesen Sie weiter ;-))

REIFENFORMAT STATT LAUFRADGRÖSSEN-HICKHACK

Seit über 20 Jahren wird bei Velotraum das Reifenformat konzeptionell eingesetzt und ist eine grundlegende Säule aller Velotraum-Fahrradwelten. Dabei konzentrieren wir uns aus wohlüberlegten Gründen auf zwei Laufradgrößen: 26 Zoll und 27,5 Zoll.

Das hört sich zunächst nach wenig an, aber sobald man statt der verwirrenden Zoll- und Marketing-Bezeichnungen den Felgen-Nenndurchmesser aus der E.T.R.T.O.-Norm verwendet, wird klar, dass am Markt im Wesentlichen drei Größen zum Einsatz kommen:

- **559 mm** — der Durchmesser für 26 Zoll
- **584 mm** — der Durchmesser für 27,5 Zoll und B-Plus
- **622 mm** — der Durchmesser für 28 Zoll und 29er

Mit ein wenig Kopfrechnen ist unschwer zu erkennen: Die Laufradgrößen liegen lediglich 25 bzw. 38 Millimeter auseinander. Diese überschaubaren Unterschiede sind auch der Grund dafür, weshalb allein die Laufradgröße die Fahreigenschaften wenig beeinflusst. Weit aus mehr Relevanz hat daher das *Reifenformat*, also die Kombination aus *Laufradgröße* und *Reifenbreite*!

Insbesondere für 27,5 Zoll gibt es inzwischen eine Vielzahl an Reifenformaten und Modellen, und jedes Modelljahr werden es mehr. Dennoch ist 26 Zoll noch nicht abgeschrieben und entfaltet seine Stärken in der Nische. Um Ihnen die Entscheidung zwischen den beiden Laufradgrößen zu erleichtern, haben wir deren wichtigste Eigenschaften einmal zusammengestellt.



27,5 ZOLL – Der neue Standard

Wie bereits erwähnt hat die Laufradgröße 27,5 Zoll inzwischen den »Platz« der 26-Zoll-Größe eingenommen. Technische Fakten haben bei dieser Rochade weniger eine Rolle gespielt; die treibende Kraft war insbesondere das Attribut »neu«. Eine Entwicklung mit der wir gut leben können, da die Eigenschaften der beiden Laufradgrößen sehr dicht beisamen liegen.

- **Vielseitigkeit** — Es stehen eine Vielzahl an unterschiedlichen Reifenarten zur Auswahl, und ebenso vielfältig sind die Profilvarianten. So kann die Reifenwahl als wunderbar vielfältiges Mittel zur Abstimmung des Rades bzw. zur Anpassung an Ihre individuellen Wünsche genutzt werden. Kostengünstig, schnell und unkompliziert.
- **Belastbarkeit** — Infolge des vier Zentimeter kleineren Durchmessers gegenüber 28 Zoll sind 27,5-Zoll-Laufräder um zirka 20 Prozent stabiler. Mit der Stabilität steigt freilich auch die Haltbarkeit, da Speichenbrüche infolge von Materialermüdung praktisch ausgeschlossen sind.
- **Leichtlauf** — Ein sehr kontroverses Thema. Das komplexe Zusammenspiel von Oberflächenspannung (Luftdruck), Wulstbildung, Karkassenqualität, Gummimischung und Laufradgröße lässt sich nicht

auf einfache Formeln wie »breiter rollt besser als schmaler«, »je größer der Durchmesser, desto geringer der Rollwiderstand« usw. reduzieren. Nur soviel kann man mit Gewissheit sagen: Der Größenunterschied ist von untergeordneter Bedeutung. Relevant für den Leichtlauf sind vielmehr Luftdruck, Reifenmodell, Reifenbreite, Felge und Schlauch(!).

- **Verfügbarkeit** — Aktuelle Mountainbikes, Pedelecs und Gravelbikes rollen häufig auf 27,5 Zoll. Daher ist inzwischen eine sehr gute Verfügbarkeit gewährleistet, und es besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, Ersatz für Schlauch, Reifen, Felge oder gar ein ganzes Laufrad zu bekommen. Vielleicht nicht in jedem Kuhdorf in der Provinz, aber in jeder größeren Stadt und zwar weltweit.
- **Rahmendesign** — Breite Reifen und die dazu passenden Schutzbleche benötigen viel Platz im Rahmen. Im Vergleich zu einem reinen Sportrad (an dem keine festen Schutzbleche montiert werden können) müssen rund 2,5 Zentimeter mehr Platz vorgesehen werden, und zwar sowohl fürs Hinterrad als auch fürs Vorderrad. Kleinere Laufräder bieten mehr Spielraum bei der Rahmenkonstruktion und somit der Fahrradkonzeption. Als Produktentwickler kann man daher konsequent die gewünschten Produkt- und Fahreigenschaften verwirklichen.



Hinten: 70-584
Vorne: 55-584

- **Fahreigenschaften** — Velotraum-Fahrräder mit 26- bzw. 27,5-Zoll-Laufrädern sind spürbar agiler, spritziger, präziser und gehen einfach »besser um die Ecken«. Das geringere Gewicht, die höhere Stabilität und Steifigkeit und die kompaktere Rahmengengeometrie summieren sich zu einem besonderen Gefühl von Direktheit bei der Kraftumsetzung und Verbundenheit mit dem Fahrrad. Am besten können Sie diese Eigenschaften bei einer Probefahrt erfahren.
- **Schlankheit** — Für angenehme Überrolleigenschaften empfehlen wir generell eine Reifenbreite zwischen 50 und 55 Millimeter. Wenn die Gewichtsersparnis (bis zu 350 Gramm pro Reifen) und die schlankere Optik an oberster Stelle stehen, dürfen es auch schon mal 38 bis 42 Millimeter »schmale« Reifen sein.
- **Tubeless** — Die vielversprechende, aber im Moment noch nicht ganz alltagstaugliche Schlauchlos-Technologie gibt es nur für 27,5 Zoll und nicht für 26 Zoll. Die Vor- und Nachteile halten sich im Moment die Waage.
- **Disc only** — Nur für Scheibenbremse. Hochwertige 27,5-Zoll-Felgen für die Felgenbremse existieren quasi nicht. Das ist nicht nur dadurch begründet, dass immer mehr Fahrradgattungen ausschließlich mit Scheibenbremsen angeboten werden. Auch technisch lassen sich Anforderungen wie

breite und leichte Felgen nicht mit dem existierenden Felgenbremsen-Standard realisieren.

26 ZOLL – der Spezialist

- **Felgenbremse** — Für alle Fans der Felgenbremse führt kein Weg an der 26-Zoll-Laufradgröße vorbei. Wir sind uns zwar sicher, dass es auch noch in 20 Jahren passende Reifen und Felgen geben wird, lediglich die Auswahl wird geringer sein.
- **Extremes** — Für hoch belastete Expeditions- und Fernreiseräder ist und bleibt 26-Zoll weiterhin das Optimum. Die Laufradstabilität, der tiefere Schwerpunkt und die ausgewogenen Lenk- und Fahreigen-



schaften im beladenen Zustand sind weiterhin unübertroffen. In Verbindung mit einer Scheibenbremse kann man die Marktentwicklungen übrigens entspannt verfolgen, denn eine Umrüstung auf 27,5 Zoll ist bei den aktuellen Velotraum-Rahmen jederzeit möglich.

- **Verfügbarkeit** — Ein gewichtiger Vorteil von 26 Zoll ist die Verfügbarkeit, auch in den Kuhdörfern dieser Welt. Es besteht auch in aussichtslosen Fällen eine hohe Wahrscheinlichkeit, Ersatz für Schlauch, Reifen, Felge oder gar ein ganzes Laufrad zu bekommen.

27,5-PLUS – Die Erweiterung

Ungleich mehr als eine optische Variante sind Reifen im sogenannten »Plus-Format«. Wie die Bezeichnung nahelegt, beträgt die Breite dieser Reifen 57 bis 70 Millimeter und eröffnet – bei entsprechend angepasstem Luftdruck – völlig neue Möglichkeiten. Dabei gibt es keine scharfe Trennlinie zwischen 27,5 und 27,5-Plus. Vielmehr ist der Übergang fließend irgendwo bei 60 Millimeter. Allerdings liegen zwischen den Größen 50-584 und 70-584 Welten hinsichtlich der Eigenschaften und des Einsatzbereichs, obwohl die »Laufradgröße« (584/27,5) identisch ist.

Die Entstehung der Plus-Reifen haben wir im Übrigen dem Fatbike zu verdanken, dessen superbreite Reifen (120 Millimeter) und Felgen völlig neue Horizonte eröffnen. Fatbikes, insbesondere Lösungen wie der Pilger, sind im wahrsten Sinne des Wortes All-Terrain-Fahrräder, Spezialisten fürs Extreme, allerdings vergleichsweise ungeeignet für den universelleren Freizeit-, Touren- oder gar Alltagseinsatz. Darüber hinaus benötigen Fatbikes eine Vielzahl spezieller Komponenten. Gesucht war daher ein Reifenformat, welches die

Omnierra-Eigenschaften des Fatbikes mit der Effizienz (Gewicht, Rollwiderstand) des Mountainbikes vereint und überwiegend mit Standard-Komponenten montiert werden kann. Das Plus-Reifenformat erfüllt diese Anforderungen inzwischen mit Bravour, zumindest dann, wenn das Drumherum stimmt.

MAULWEITE – Damit diese Eigenschaften auch wirklich zur Verfügung stehen, gilt es ein unscheinbares, aber wesentliches Detail zu beachten: die Felgenhorn-Breite respektive Maulweite. Damit bezeichnet man das Maß zwischen den Felgenhörnern und es gilt: Je größer die Maulweite, desto »stabiler« ist der Reifen. Ein breiter Reifen allein reicht also nicht. Erst wenn Felgen- und Reifenbreite gut aufeinander abgestimmt sind, funktioniert das Ganze.

Schon ab 50 Millimeter Reifenbreite (2 Zoll) empfehlen wir eine Felgenhorn-Breite von 25 Millimeter. Leider sind die europäischen Felgenhersteller hinsichtlich der Felgenhorn-Breite nicht differenziert genug aufgestellt. Daher beziehen wir bei »Alex-Rims«, einem der renommiertesten Felgenhersteller Asiens, Felgen in fein abgestuften Maulweiten von 25, 30, 35 und 40 Millimetern.

Bei Velotraum steht natürlich nicht so sehr der klassische Mountainbike-Einsatz im Vordergrund als vielmehr die Eignung als Eier legende Wollmilchsau. Dafür prädestiniert sind die gemäßigten Plus-Formate von 60- bis 70-584 (2,35-2,7 Zoll), für die es inzwischen eine gute Auswahl an verschiedenen Reifenmodellen gibt. Doch worin genau begründen sich die besonderen Eigenschaften und Merkmale von 27,5-Plus?

- **Komfort & Sicherheit** — Bei 27,5-Plus-Reifen kann der Luftdruck auf 0,7 bis 1,0 Bar gesenkt und somit können der Komfort und die Traktion erstaunlich gesteigert bzw. verbessert werden.



- **Omniterra** — 27,5-Plus ist das passende Reifenformat für Radfahrer, die überwiegend »offpavement«, also jenseits des Asphalt unterwegs sein wollen bzw. müssen. Aus eigener Erfahrung wissen wir, dass dabei auch unsere »kultivierten« Forst- und Landwirtschaftswege immer wieder und meist überraschend nach Reserven verlangen. Apropos kultiviert – für Stadtbewohner gilt mitunter das Gleiche, denn Bordsteine, Schlaglöcher, Kopfsteinpflaster, Gehwegplatten und Straßenbahnschienen sind auch nicht ohne ...
- **Abenteuer & Reserven** — Sobald man beim Radreisen das Unbekannte oder Abenteuer sucht und die radtouristischen Trampelpfade verlässt, ist es gut, wenn das »Fahrwerk« über Reserven für Überraschendes verfügt. Mit 27,5-Plus eröffnen sich in der Tat neue Möglichkeiten mit dem Rad zu reisen.

- **Pedelec** — Es gibt nichts Besseres fürs Pedelec: Universell einsetzbar, hohe Reserven, viel Komfort und mehr Sicherheit. Pedelec und Plus-Bereifung sind quasi füreinander geschaffen.

FAZIT

Als »*bestes Lauftradformat des Planeten*« bezeichnete die Fachzeitschrift myBike (ehemals Trekkingbike) die 26-Zoll-Größe. Diese Aussage ist sicherlich nur noch für bestimmte Fahrradlösungen voll und ganz zutreffend. 27,5 Zoll ist inzwischen eine facettenreiche Erweiterung und optische Alternative zu 26 Zoll, auf die wir nicht mehr verzichten wollten. Noch eins oben drauf setzt 27,5-Plus, ein Reifenformat, das in jeder Situation mehr Souveränität sowie Reserven bietet und dabei uneingeschränkt alltagstauglich ist.





Schweißnaht an einem Velotraum-Alurahmen. Eigentlich zu schön und perfekt in der Ausführung, um sie unter dem Pulverlack verschwinden zu lassen.

RAHMENDESIGN

HERZSTÜCK – Während das Gros der Fahrradkäufer und -nutzer dessen Existenz nur am Rande wahrnimmt, machen so manche Fahrrad-Enthusiasten einen regelrechten Kult und eine Glaubensfrage um den Rahmen.

Auch wir halten große Stücke auf unsere Rahmen. Allerdings orientieren wir uns beim Design mehr daran, was Wirkung erzielt und Nutzwert schafft.

Daher stecken sehr viel Herzblut und Aufwand in unserem Kernprodukt, den zehn Velotraum-Rahmen und dazugehörigen Gabeln. Und das ist auch gut und richtig so. Schließlich bestimmen Rahmen und Gabel grundlegend und unabänderlich die späteren Eigenschaften und Möglichkeiten des Fahrrads.

PRODUKTE DER PRAXIS

Die Velotraum-Rahmen spiegeln unsere mittlerweile über 30-jährige Erfahrung und Auseinandersetzung mit den vielfältigen Anforderungen unserer Kunden wider. Kurzlebige Trends und Moden interessieren uns dabei genauso wenig wie der Zwang zu immer Neuem. Unsere Rahmen und deren kontinuierliche Weiterentwicklung sind keine Kopfgeburten, sondern Antworten auf die Anforderungen und Wünsche, die uns tagtäglich begegnen.

Die Impulse für ein neues Rahmenmodell bzw. die Rahmen-Weiterentwicklung kommen im Wesentlichen aus vier Bereichen: Fahrradtechnik, Kundenanforderungen, Reifenformat und Lenkerform. Dazu ein paar konkrete Beispiele:

- **Fahrradtechnik** — Der Siegeszug der Nabenschaltung und das Spannen der Kette. Velotraum war der erste Hersteller, der 2002 einen Exzenter statt verschiebbarer Ausfallenden verwendete. Heute ist der Exzenter der Status Quo bei hochwertigen Fahrrädern. Wir gehen allerdings noch einen Schritt weiter.

Alle Velotraum-Rahmen mit Exzenter sind inzwischen sogenannte Plattform-Rahmen, die für unterschiedlichste Naben- und Kettenschaltungen geeignet sind. Noch höhere Ansprüche an das Rahmendesign stellen Mittelmotor-Systeme für das Peledec. Der Motor, die Batterie und die Maschinenrichtlinie generieren eine wesentlich komplexere Rahmenkonstruktion.

- **Kundenanforderungen** — Die Erkenntnisse aus der Fahrrad-Anpassung mit der Velotraum-Messmaschine finden ihre direkte Umsetzung in der spezifischen Geometrie unserer Rahmen, die wir inzwischen in bis zu sechs fein abgestuften Größen pro Modell anbieten.
- **Reifenformat** — Nicht nur völlige Neuentwicklungen wie die Plus-Formate oder die Wiederentdeckung von 27,5 Zoll verlangen nach einem passenden Rahmen bzw. einer passenden Gabel. Auch der eindeutige, nachhaltige und segensreiche Trend zu mehr Reifenbreite erfordert eine laufende Anpassung des Rahmendesigns.
- **Lenkerform** — Lenker ist nicht gleich Lenker. So hat die Form des Lenkers einen sehr starken Einfluss auf die Sitzlänge, also den Abstand zwischen Sattel und Griffposition(en). Ganz besondere Anforderungen stellt in dieser Beziehung der Rennlenker. Aus diesem Grund ist zum Beispiel der Speedster nur für diese Lenkerform konzipiert und optimiert.

In der Praxis ist natürlich nie nur ein Aspekt ausschlaggebend, sondern es ist immer eine Mischung aus allen Faktoren.

KONSTRUKTION UND PRODUKTION

Bevor die erste Schweißnaht gezogen werden kann, ist erstmal Fleißarbeit angesagt: umfangreiche Analysen und Recherchen zu den jeweiligen technischen Standards, egal ob es eine Kurbelgarnitur, eine Getriebebox, ein E-Motor oder das Reifenformat ist. Schließlich soll das Neue mit dem Bestehenden reibungslos funktionieren. Danach kommt die Vorkonstruktion und es folgen die genauen Spezifikationen aller Details, die wiederum weitere Unterprojekte generieren wie z. B. neue Ausfallenden. Nicht nur jede Rahmengröße, auch jedes noch so kleine Detail muss mittels CAD in Form und Position eindeutig konstruiert werden. Generell lassen wir Musterrahmen bauen, die hier vor Ort auf alle möglichen Belange geprüft werden oder zu externen Prüfinstituten gehen.

Die Produktion unserer Rahmen erfolgt in Taiwan. Dort sind zurzeit sicherlich die mit Abstand besten Möglichkeiten vorhanden, um hochwertige Fahrradrahmen aus Metall fertigen zu lassen. Selbst als kleiner Hersteller finden wir dort optimale Voraussetzungen und Rahmenbedingungen. Beispielsweise lassen wir dort Rahmenrohre mit speziellen Durchmesser und

Wandstärken fertigen und zwar in der für uns notwendigen Premiumqualität.

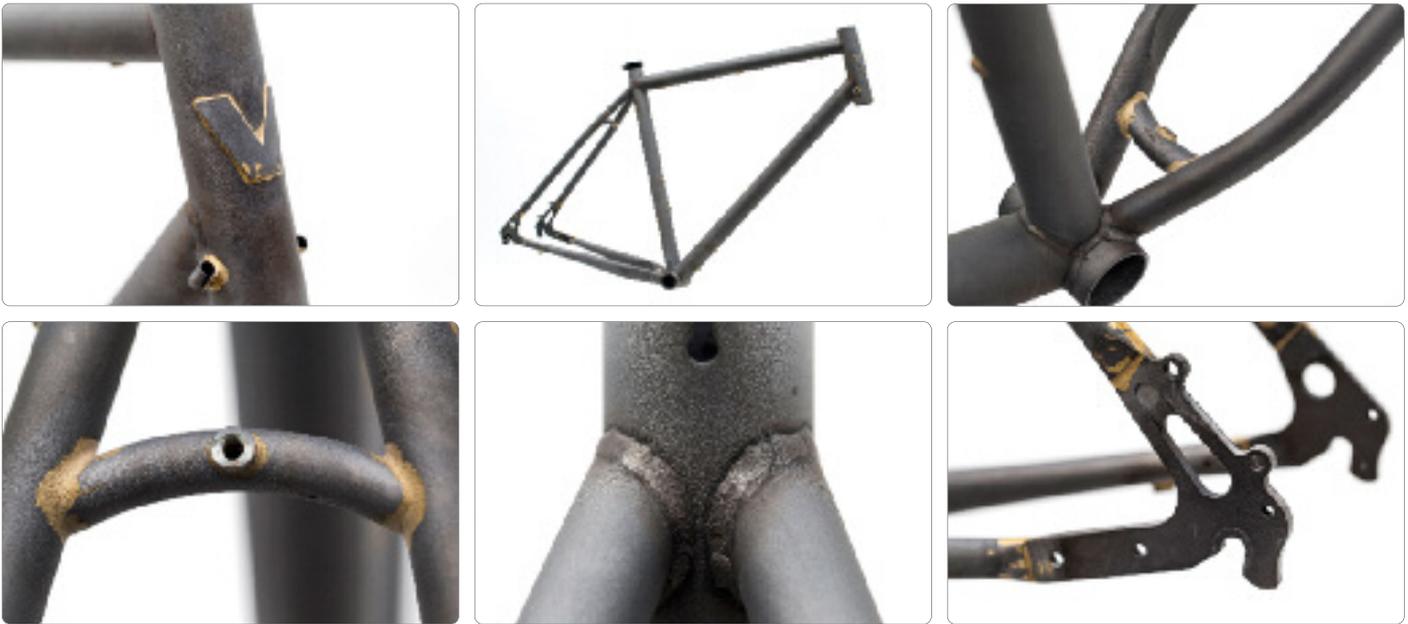
Mit unserem Rahmenbauer arbeiten wir seit 2007 zusammen. Dabei ist eine sehr gute Zusammenarbeit und ein tiefes Verständnis füreinander entstanden. Kein Wunder, denn die eher kleine Rahmenschmiede ist auf hochwertige Kleinserien spezialisiert.

STAHL UND ALUMINIUM

Um den Fahrradrahmen, speziell um die verwendeten Materialien und Verarbeitungsformen, ranken sich unzählige Mythen und Legenden, die zwar in schöner Regelmäßigkeit durch moderne Testverfahren widerlegt werden, aber dennoch von der Branche und manchen Fachmagazinen gerne »kultiviert« werden.

Der Mumpitz von harten Alurahmen, komfortablen Stahlrahmen oder gar weich gefahrenen Rahmen hält sich unglaublich hartnäckig, ist aber einfach falsch oder zumindest irreführend. Ebenso überholt sind Aussagen, dass Stahlrahmen generell länger halten als Alurahmen (eher eine Frage der Dimensionierung) oder dass gelötete Stahlrahmen haltbarer sind als geschweißte.





Wir orientieren uns beim Rahmenbau an den späteren Anforderungen, den physikalischen Materialeigenschaften, den neuesten fachlichen Erkenntnissen und unseren eigenen langjährigen Erfahrungen.

ANLÖTTEILE

Die Rahmen sind mit allen notwendigen Anlötteilen ausgestattet: in der Regel Ösen für zwei bis drei Flaschenhalter und belastbare Gepäckträgergewinde sowie Lowrider-Ösen an der Gabel. Als Besonderheit sei noch die variable Bremszugverlegung erwähnt, die sowohl ein perfektes Verlegen von konventionellen Seilzügen als auch Hydraulikleitungen ermöglicht. Das Gros der Velotraum-Rahmen ist nur noch für Scheibenbremsen ausgelegt, die Modelle VT-400 und VT-900 haben zusätzlich noch Sockel für die Felgenbremse.

RAHMENGEOMETRIE

Velotraum-Räder sind agil, wendig, aber nicht nervös, und sie lassen sich mit einer verblüffenden Präzision und Sicherheit steuern und fahren. Dafür verantwortlich ist in hohem Maße die Rahmengenometrie, die für die Fahreigenschaften und die Passform von herausragender Bedeutung ist – und nachträglich nicht mehr geändert werden kann. Ein Grund, warum wir an dieser Stelle einen enormen Aufwand betreiben.

Damit alle Velotraum-Räder die unisono hochgelobten, typischen Velotraum-Fahreigenschaften haben (unabhängig von Modell, Material oder Größe), ist die Lenkgeometrie bei allen Rahmen innerhalb einer Fahrradwelt gleich. Feine und größere Unterschiede finden sich bei den gekonnt aufeinander abgestimmten Län-

gen und Winkeln von Ober-, Steuer- und Sitzrohr, also den drei Rahmenhauptrohren. Die Maße und Verhältnisse unterscheiden sich dabei nicht nur in jeder Rahmengröße, sondern auch von Modell zu Modell.

Daher ist die Anpassungsfähigkeit unserer Räder sehr umfassend und kann entgegen einem Maßrahmen Probegefahren und getestet werden.

RAHMENSTEIFIGKEIT

Ein weiteres, wichtiges und besonderes Merkmal aller Velotraum-Rahmen ist die sehr hohe Lenkkopfsteifigkeit. Sie gibt Auskunft darüber, wie viel Kraft man aufwenden muss, um unsere Rahmen horizontal zu verformen. Damit ist gewährleistet, dass sich unsere Rahmen sicher fahren und präzise lenken lassen, sowohl mit als auch ohne Gepäck.

Desweiteren sind besonders steife Rahmen weniger anfällig für das Aufschaukeln des Rahmens (Flattern), ein teuflisch komplexes und daher kaum erforschtes Gebiet. Denn als Auslöser kommen Rahmen, Reifen, Sitzposition, Laufräder, Fahrer oder Gepäck infrage. Um über diese wesentlichen Faktoren Bescheid zu wissen und sie gezielt optimieren zu können, lassen wir unsere Rahmen beim Ingenieurbüro Zedler hinsichtlich der Tretlager- und Lenkkopfsteifigkeit zertifizieren.

Wir wollen noch darauf hinweisen, dass ein steifer Rahmen dabei nicht unkomfortabler ist als ein labiler Rahmen. Fahrradrahmen in Diamantform sind in vertikaler Richtung immer unnachgiebig.

Auf die Praxis bezogen bedeutet dies: Rahmen und Gabel sollten für die Fahrsicherheit steif sein; die »Federung« sollte man Reifen, Sattel, Lenker, Griffen und Federungselementen überlassen.



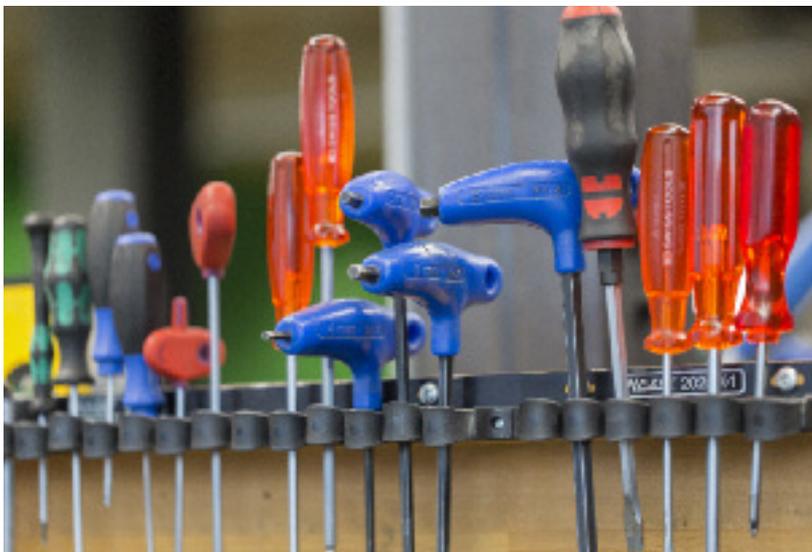
HANDWERK

Mit schöner Regelmäßigkeit können wir in den Medien lesen, dass z. B. Kinder nicht wissen, dass die Milch von Kühen stammt ... Eine ähnliche, wenngleich unbemerkte Entfremdung lässt sich, quer durch alle Alters- und Bildungsschichten, hinsichtlich handwerklicher Arbeit im Speziellen und Service im Allgemeinen registrieren. Sie umgibt uns quasi als unsichtbare Leistung, die allzu häufig nicht wahrgenommen und somit auch nicht wertgeschätzt wird. Das findet seinen Niederschlag in der sozialen Reputation bis hin zur Bezahlung. Dabei sind die Zeiten stupider Hand(langer)arbeit lange vorbei, gefragt sind umfassendes Wissen und Können.

Unikate – Jedes »Velotraum-Rad« wird vor Ort aus über 300 Einzelteilen in Handarbeit gebaut. Selbst die Vorbereitung der Rahmen, wie das Ausreiben und Planfräsen der Lagersitze und das Nachschneiden der Gewinde, ist reine Handarbeit. Ebenso wird der Laufradbau aus Qualitätsgründen im Haus gemacht – inzwischen ein eigener, komplexer Spezialistenjob. So zeichnen sich unsere Laufräder durch eine sehr hohe *und* zugleich homogene Speichenspannung aus.

Abgesehen von den Laufrädern wird jedes Rad von nur einem, sein Handwerk beherrschenden, Mitarbeiter montiert und von einem zweiten Mitarbeiter geprüft. Diese zunächst archaisch anmutende Produktion hat sich über die Jahre als die qualitativste und effizienteste Methode für den Bau von Fahrradunikaten erwiesen.

Apropos Qualität – Speziell im Premiumbereich wird leichthin und großzügig mit einem »Perfektionsversprechen« geworben. Was für ein Wahnsinn und grundlegender Irrweg. Perfektion ist ein völlig ungeeigneter Maßstab für menschliche Arbeit. Denn Perfektion schließt selbst die kleinsten Abweichungen und Fehler aus. Diesem Anspruch kann auch die sorgfältigste Arbeit niemals gerecht werden. Man spricht nicht umsonst vom Perfektionswahn, einer unmenschlichen, unglücklich machenden Obsession. Der eigentliche Wert unserer Fahrräder liegt in der Verbindung von Individualität, Qualitätsstreben und dem Selbstverständnis, »eine Arbeit um ihrer selbst Willen gut zu machen« [Richard Sennett].





KONZEPT

DAS MULTITOOL-FAHRRAD



KONZEPT **VK12**
 Schaltung Pinion C12
 Rahmen VT-1300
 Farbe RAL 4006
 Reifen 57-584 mm
 Größe »L«
 Gewicht 16,2 kg



KONZEPT Unter dem Begriff »Konzept« fassen wir unsere Generalisten zusammen. Wir können Ihnen schon an dieser Stelle versprechen, dass hinsichtlich Funktion und Einsatzbereich (fast) keine Wünsche offen bleiben.

Die Räder des Konzepts sind sehr ausgereifte und bewährte Produkte und werden seit den Anfängen 1993 kontinuierlich weiterentwickelt. Die Räder gibt es mit Stahl- oder Aluminiumrahmen, und sie rollen auf 27,5- oder 26-Zoll-Laufrädern; wahlweise mit Ketten- oder Nabenschaltung, sowie Scheiben- oder Felgenbremse.

Statt einer Vielzahl von Fahrradmodellen finden Sie im Konzept sechs Ausstattungsvorschläge mit jeweils unterschiedlichen Schaltungen und Bremsen. Mit den bis zu 80 Wahlmöglichkeiten pro Ausstattungsvorschlag wird daraus ein Fahrrad, welches salopp formuliert »in Funktion, Form und Größe einfach passt«.

NUTZERGRUPPEN

Unser Ziel sind Fahrradlösungen für unterschiedlichste Nutzergruppen, Einsatzbereiche und Anforderungen. Eine grobe Bestimmung von Nutzergruppen bzw. Anforderungen, für die das Konzept passend sein könnte, ist daher umfangreich.

■ **Fahrrad für alle Zwecke** — Die größte Interessengruppe bilden all diejenigen, die zwar eine grobe Vorstellung davon haben, was sie später alles mit dem

neuen Rad anstellen wollen, sich allerdings nicht auf einen Typus festlegen können und wollen. Eigentlich suchen sie ein unkompliziertes Rad für alle Zwecke. Und natürlich sollte das Rad über das gleiche Entwicklungspotenzial wie sein Fahrer verfügen!

■ **Reiseradler und Globetrotter** — Die besonders anspruchsvoll sein müssen, da sie ihr Material sehr stark strapazieren. Sie benötigen und erwarten überdurchschnittlich stabile Rahmen, Laufräder und ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit sowie Reserven für Unerwartetes.

■ **Passionierte Alltagsradler** — Die fürs ganze Jahr ein zuverlässiges, robustes, universelles und pflegeleichtes »Pendlerrad« benötigen, das sie auch bei anhaltend schlechten Bedingungen nicht im Stich lässt.

■ **Körpergröße, Proportion, Gewicht** — Für alle, die hinsichtlich ihrer Körpermaße und ihrem Gewicht einfach nicht den Normen entsprechen. Sie benötigen speziell gestaltete und besonders überlegte Fahrräder.

■ **Robust und dennoch leicht** — Für alle, die bislang ein schweres Ross bewegt haben und in Zukunft nicht mehr so viel fluchen wollen. »Robust und dennoch leicht« sind heute für sie die entscheidenden Kriterien. Ach ja: Weglassen spart am meisten Gewicht ;-)

■ **Individualisten** — Mit ganz speziellen Wünschen und Vorstellungen, die Spaß und Freude an der Mitgestaltung ihres zukünftigen Fahrrads haben. Mitwirken ist bei Velotraum schließlich Teil des Konzepts.

■ **Geplagte Radler** — Und nicht zuletzt für jene, die

KONZEPT **VK5**
 Schaltung 1x12 Shimano
 Rahmen VT-100
 Farbe RAL 5024
 Reifen 55-584 mm
 Größe »M«
 Gewicht 12,9 kg



sich schließlich zu der Haltung durchgerungen haben:
 »Nicht mein Körper muss sich dem Rad anpassen, sondern das Rad wird meinem Körper angepasst!«.

FUNKTION – GRÖSSE – PASST

Nach dieser Aufzählung sind Sie wahrscheinlich soweit, sich die einfache Frage zu stellen: »Und, welches ist das richtige Fahrrad – für mich?«

Auf diese simple Frage werden Sie bei Freunden und Bekannten, Fachmagazinen und in den Prospekten der Fahrradhersteller eine Vielzahl an Antworten erhalten, die Ihnen aber höchstwahrscheinlich nicht weiterhelfen werden.

Dabei ist die Antwort ganz einfach! Ein gutes Fahrrad ist »ein Fahrrad, das in Funktion und Größe einfach passt«. Welch' wunderbar einfache und schöne Formel – Funktion/Größe/passt. Sie hat jedoch einen kleinen Nachteil. Sie beschreibt nur das Ergebnis und nicht den Weg dorthin.

■ **FUNKTION** — In aller Regel werden Fahrräder in Typklassen eingeteilt und ihnen somit, quasi per Namen, ganz bestimmte Eigenschaften zugesprochen, die Rückschlüsse auf deren Verwendungsmöglichkeiten geben sollen – eigentlich eine sinnvolle Vorgehensweise. Allerdings wurde durch die Zunahme an Fahrradtypen (Rennräder, Mountainbikes, Freerider, All-Terrain-, Urban-, City-, Trekking-, Reise-, Randonneur- und Crossräder, vom Retro- und Vintage-Trend ganz zu

schweigen) mehr Verwirrung als Orientierung geschaffen. Der eigentliche Zweck dieser vermeintlichen Vielfalt und Spezialisierung: das Schaffen von Absatzkanälen durch das Attribut »Neu!«. Die meisten Radfahrer benötigen ein Fahrrad »für Alles« – oder haben Sie ein Winter-, Sommer-, Freizeit-, Einkaufs-, Reise-, Expeditions- und Sportauto?

■ **GRÖSSE** — Beim Fahrrad gibt es die sogenannte Rahmengröße, die Auskunft darüber geben soll, wie groß der Rahmen ist. Dieser Wert ist allenfalls als grobe Orientierung für die richtige Größe – besser Passform – zu verstehen und selbst die vermeintlich »richtige« Rahmengröße ist kein Garant für die richtige Passform, also das vielfältige Zusammenspiel von Mensch und Maschine. Faktoren wie Körpergröße, Arm- und Beinlänge, allgemeine Fitness, Beweglichkeit, persönliche Vorlieben, Einsatzzweck und die – mal mehr, mal weniger ausgeprägten – Jedermanns-Beschwerden spielen ineinander.

■ **PASST** — Ein Wort, das versucht, etwas Selbstverständliches, dennoch Seltenes begrifflich zu fassen. »Passt« meint etwas umfassend Gelungenes, das keinen Aspekt auslässt oder vernachlässigt. Aufs Fahrrad übertragen bedeutet es, die facettenreichen Anforderungen aus Körper, Technik, Einsatzbereich, Wünschen, Träumen und Emotionen in einem »passenden« Rad zu vereinen.

KONZEPT **VK12**
 Schaltung Pinion
 Rahmen VT-1300
 Farbe RAL 1019
 Reifen 50-584 mm
 Größe »S«
 Gewicht 12,9 kg



FAHRRADWELT »KONZEPT«

Oh je, die einfache »Funktion-Größe-passt«-Formel ist alles andere als leicht in der Umsetzung; frei nach dem Motto: Je einfacher desto schwieriger ... Auch wir und unsere anspruchsvollen Kunden hatten jahrelang mit dieser Herausforderung zu kämpfen.

Die Antwort auf diese facettenreichen Anforderungen ist die Fahrradwelt »Konzept«, mit der uns in hohem Maße »die Quadratur des Kreises« gelungen ist.

Mit keiner uns bekannten Fahrradlinie lassen sich so unterschiedliche Zielgruppen sowie derart umfassende Ansprüche, dem Stand der Technik entsprechend, einlösen. Dabei geht es uns nicht darum, das Rad völlig

KONZEPT **VK10**
 Schaltung Rohloff
 Rahmen VT-900
 Farbe RAL 5020
 Reifen 55-584 mm
 Größe »XL«
 Gewicht 15,4 kg



KONZEPT **VK10**
 Schaltung Rohloff
 Rahmen VT-900
 Farbe RAL 1028
 Reifen 55-559 mm
 Größe »XXXL«
 Gewicht 16,9 kg



neu zu erfinden. Unser Ziel ist es, die starren und oft unsinnigen Grenzen zwischen den Fahrradgattungen aufzuheben, quasi ein Defragmentierungskonzept fürs Fahrrad anzubieten. Dazu kombinieren wir im Konzept konstruktive Elemente aus unterschiedlichsten Fahrradgattungen zu einem stimmigen Ganzen.

Im Konzept finden Sie statt einer überbordenden Modell- und Typenvielfalt ein durchdachtes – nomen est omen – Fahrrad-Konzept, basierend auf fünf verschiedenen Rahmenmodellen und sechs Ausstattungsvorschlägen.

Dieses konzeptionelle Vorgehen erfordert zwar etwas mehr Auseinandersetzung mit der Materie, doch Lohn und Mehrwert für die Mühe ist schlicht ein besseres Fahrrad. Besser im Sinne von: »Qualität ist, was der Kunde braucht und möchte«.

VIER KONZEPTIONELLE SÄULEN

Unsere vier konzeptionellen Säulen – **Anpassung, Reifenformat, Rahmendesign** und **Ausstattung** – sind bei der Entwicklung unserer ältesten Fahrradwelt so nach und nach entstanden und natürlich auch hier der Dreh- und Angelpunkt für die angestrebte Vielfalt. Die sorgfältig aufeinander abgestimmten Grundsäulen stehen in einer vielfältigen Wechselwirkung und bieten ein nahezu unbegrenztes Potenzial, umfassend passende Fahrräder herzustellen.

DIE RAHMEN

Eine weitere Besonderheit im Konzept: Die verschiedenen Rahmenmodelle sind nicht einem Ausstattungsvorschlag fest zugeordnet, sondern können je nach Anforderung und Vorlieben frei gewählt werden.

Als schwäbischer Fahrradhersteller sind uns Halberzigkeiten ein Dorn im Auge – egal, ob es um die Rohrdurchmesser, Wandstärken, Anlötteile, Ausfallenden, Geometrie usw. geht. Jedes dieser Details ist für die späteren Eigenschaften von zum Teil großer Bedeutung und wird von uns akribisch festgelegt. Andererseits ist uns ein dem Selbstzweck dienender Perfektionswahn, der ein Produkt nur unnötig verteuert und verkompliziert, völlig fremd. Uns geht es immer darum, Wirkung zu erzielen.

Viel Können und Herzblut steckt in unserem Kernprodukt, dem Velotraum-Rahmen. Schließlich bestimmt kein Bauteil in so hohem Umfang die Fähigkeiten und Eigenschaften des Fahrrads. Speziell die Fahreigenschaften der KONZEPT-Rahmen erhalten von unseren Kunden wie auch von der Fachpresse immer wieder höchstes Lob. Desweiteren sind die Rahmen VT-400 und VT-900 sogenannte »Plattform-Rahmen«. Das bedeutet, dass diese Rahmen für Naben- oder Kettenschaltung, Felgen- oder Scheibenbremse sowie Riemenantrieb (VT-900) geeignet sind.



VT-1300 – Hochfeste und präzise Getriebeaufnahme aus geschmiedetem Aluminium. Nur in einem optimal dafür abgestimmten Rahmen kann das famose Pinion-Getriebe sein volles Potential entfalten



Speziell entworfenes Ausfallende mit UDH-Universal-Ausfallende und Steckachse im VT-100-Rahmen



Velotraum-Steuerrohr – Steifer, belastbarer und vielseitiger als der Standard, hier in einem VT-1300-Rahmen

KONZEPT **VK3**
 Schaltung 3x10 Shimano
 Rahmen VT-400
 Farbe RAL 6018
 Reifen 62-559 mm
 Größe »M«
 Gewicht 16,8 kg



DIE RAHMEN-MODELLE

VT-100 — leichter Alurahmen für Kettenschaltungen – sportiv und vielseitig. Die hohe Rahmensteifigkeit bei vergleichsweise geringem Gewicht und viele praktische Details machen ihn zum Leichtbau-Generalisten. Je nach Temperament als puristisches Sportbike, leichtes und voll ausgestattetes Alltags- und Tourenrad. Maximales Systemgewicht: 130 Kilogramm.

VT-400 — robuster Stahlrahmen für Naben- und Kettenschaltung. Mit dem ersten »EX«-Rahmen – Exzenter im Tretlager zum Nachspannen der Kette) wurde sicherlich schon ein Dutzend Mal die Welt umreist. Perfekt abgestimmt auf Nabenschaltungen wie die Rohloff-Speedhub, ist er die ideale Basis für hochbelastbare und wartungsarme Fahrräder. Maximales Systemgewicht: 180 Kilogramm.

VT-900 — verstärkter Alurahmen für Naben- und Kettenschaltungen. Beim »VT-900« verzichten wir zugunsten der Belastbar- und Steifigkeit auf konifizierte Rahmenrohre. Die Rohrwandstärken der Hauptrohre von 1,8 bis 2,3 Millimeter machen den Rahmen extrem steif und bis 180 Kilogramm belastbar. Der »Plus« ist die ideale Wahl für sehr schwere Fahrer oder für hohe Zuladungen. Den VT-900 gibt es zudem in der Größe XXXL, eine speziell optimierte Rahmengröße für Fahrer um die zwei Meter Körpergröße.

SP-400 — Der SP-400 ist für die Fahrradwelten »Speedster« und »Konzept« entwickelt, um hier wie dort eine Reifenformats- und Anwendungslücke zu schließen. Mit den SP-400 lassen sich extrem robuste und belastbare Randonneure realisieren ;im Konzept bietet der SP-400 die Option, kurze Sitzlängen und hohe Belastbarkeit zu kombinieren. Das maximale Reifenformat beträgt 57-584 Millimeter, quasi ein Finder »light«. Für Scheibenbremse und für Kettenschaltung. Maximales Systemgewicht: 180 Kilogramm.

VT-1300 — Verstärkter Alurahmen speziell für die Pinion-Getriebebox. Der Velotraum-Pinion-Rahmen ist ein absolut adäquater und idealer Rahmen für das schwäbische Hightech-Getriebe. Geometrie und Dimensionierung entsprechen dem VT-900 und sind somit allen Anforderungen gewachsen. Maximales Systemgewicht: 160 Kilogramm.

RESÜMEE

Das Urgestein der Velotraum-Fahrradwelten ist außerordentlich ausgereift und erprobt, ein Fahrrad-Generallist im besten Sinne. Mit den Rädern des Konzepts haben Pendler schon mehrfach die 100.000-Kilometermarke überschritten, wurde die Welt umrundet und wurden Kontinente durchradelt – Was will man mehr!



Nach Japan zu Olympia

Rückblick und Resümee einer Fernreise in Corona-Zeiten von Nico und Julian Schmider

“ Stuttgart im April 2020 – So sitzen wir also auf einem der zahlreichen Hügel Stuttgarts, die Aprilsonne steht hoch, die Sicht ist klar und wir lassen unsere Radreise mit dem Ziel Japan nochmals Revue passieren. Ungläubig schauen Nico und ich uns an – ist das alles wirklich passiert oder erwachen wir schweißgebadet aus diesem seltsamen Traum und lachen erleichtert auf? Gut 12 Monate vorher waren wir mit unserem Freund Felix und einer großen Portion Leichtigkeit und Abenteuerlust im Gepäck gestartet mit dem Fernziel: Japan zu den Olympischen Spielen.

DIE REISE

Ende April 2019 zogen wir also voller Elan und Neugier hinaus und radelten, immer der treuen Donau entlang, quer durch den Balkan bis an die bulgarische Schwarzmeerküste. Spätestens mit dem Erreichen **Istanbuls** sagten wir Europa endgültig Auf Wiedersehen und Vorderasien mit seiner uralten Kultur und seinen herzlichen Bewohnern begrüßte uns herzlich. Die Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft waren unglaublich,

wie wir beim türkische Zuckerfest in Bayram hautnah miterlebten. Quasi im Minutentakt wurden wir in die Häuser gewinkt, die Zeit für einen Tee oder für ein Stück Zuckerkringel nahmen wir uns gerne, dabei lauschten wir den spannenden Geschichten der Menschen und diese den unseren. Solche Momente sind für uns die wahren Schätze im Leben.

So eine Reise ist wie ein 24-Stunden-Überraschungsei: man weiß einfach nie, was der Tag bringt, was hinter der nächsten Kurve oder dem nächsten Berg kommt. Und klar, bei tagelangem Gegenwind, Temperaturen jenseits der 40 Grad und endlosen Hügeln stellen wir uns regelmäßig die Sinnfrage.

Georgien und **Aserbaidschan** erschienen uns noch wie ein Freilichtmuseum aus einer vergessenen, sowjetisch angehauchten Zeit. Im **Iran** wurde uns klar: jetzt sind wir mit unseren Rädern, Zelt und Gaskocher wirklich schon weit gekommen. Kamele, endlose Wüsten, persische Baukunst und exotische Gerichte ließen uns eintauchen in die Tiefen einer unglaublich facettenreichen und uralten Kultur – uns war klar, hier beginnt das Abenteuer jetzt erst richtig.

In Teheran entschied sich Felix leider aus persönlichen Gründen die gemeinsame Reise abubrechen, er machte sich auf den Rückweg in die Heimat – auch das gehört dazu.

Zahlreiche Polizeieskorten führten uns durch **Pakistan**. Zähneknirschend müssen wir uns damit abfinden, dass im Abstand von knapp 20 Metern immer eine mi-



litärische Einheit hinter uns her tuckert. Immerhin dürfen wir radeln. Alle 30 Kilometer wechseln sich diese Einheiten mit Kollegen ab, so lernen wir viele neue Gesichter kennen und posieren für deren »Selfie-Galerie«.

Geschlagene drei Monate ging es dann quer durch ein wunderbar verrücktes **Indien**. Drei Monate mit Dauerdurchfall und bis zu 100 »Selfies« am Tag. Die Menschen Indiens sind unglaublich neugierig und verrückt nach Fotos, wir waren wohl das Fotomotiv des Jahres in Indien. Die einfache Bevölkerung entlang unserer Route hat uns schwer beeindruckt, die Menschen müssen hier hart für ihre Existenz arbeiten und bekommen

nichts geschenkt. Was haben wir für ein Glück solch eine Reise machen zu können und was ist es für ein Privileg, in Europa geboren zu sein. Demut und Dankbarkeit schleicht sich bei uns ein. Nach 171 Tagen, 10.571 Kilometern und 581 Stunden im Sattel ist es dann soweit – wir sind am Meer und verlassen Indien.

In **Thailand** angekommen, hatten wir den kräftezehrenden Durchfall noch immer mit dabei und verordneten uns selbst eine zweiwöchige »Hängemattenpause-Ruhe«. Die Ruhe sowie Palmen, Strand und Sonne, gepaart mit kristallklarem Wasser, vertrieb schließlich auch den letzten Parasiten aus dem Gedärm. Befreit





von nervigen Darmbeschwerden ging es beschwingt durch Südostasien. Die liebevollen Thailänder, deren Balance und Ausgeglichenheit, machen es uns aber auch wirklich einfach – diese Lebensfreunde, dieses Lachen, dieses kunterbunte und herzliche Miteinander lässt einen alle Strapazen der vergangenen Monate schnell vergessen – die Gelassenheit Buddhas liegt scheinbar über dem gesamten Land.

Allerdings hatten wir die saisonale Regenzeit etwas falsch berechnet und kämpften fortan mit heftigen Regenfällen, diese begleiteten uns bis in den futuristischen Stadtstaat **Singapur**. Dort feierten wir nach 12.634 Kilometern und 242 Tagen im Sattel Weihnachten 2019.

Den Jahreswechsel erlebten wir allerdings schon in Ozeanien – **Neuseeland** stand auf dem Programm. Über zwei Monate ging es kreuz und quer über die Süd- und Nordinsel des im pazifischen Ozean beheimateten Inselstaates. Am Ende hatten wir den südlichsten Punkt des Landes mit dem nördlichsten Punkt verbunden und kamen dabei auch mal an unsere Grenzen.

Warum? Täglich wollten tausende von kleinen und großen Hügeln gemeistert werden. Wie z. B. die »Baldwin Street« in Dunedin. Diese Straße ist mit 35 Prozent Steigung laut Guinness-Buch der Rekorde die offiziell »Steilste Straße der Welt«. Klar, dass wir uns diesen Spaß nicht entgehen lassen und so schaffen wir etwa die halbe Straße mit unseren vollgepackten Rädern und der kompletten Ausrüstung ...

Die atemberaubende Natur Neuseelands entschä-

digte allerdings für jegliche Strapazen und unsere Räder meisterten auch dieses Terrain mit Bravour.

CORONA – DAS (VORLÄUFIGE) ENDE

Nach Neuseeland waren wir reif für eine echte Auszeit mit Freundinnen, Palmen, Strand. Die Räder hatten wir sicher in Neuseeland untergestellt und ab ging's nach **Fidschi**, unserem Reiseland Nummer 19.

Dann eine schockierende Nachricht aus Neuseeland, die erst nur als Gerücht im Raum steht und schnell zur Gewissheit wird: Neuseeland hatte über Nacht die Grenzen zu gemacht, auf unbestimmte Zeit!

Der absolute Supergau für Nico und mich, im Leben nicht hätten wir mit diesem Reiseverlauf gerechnet. Wie auch? Wer hätte überhaupt mit solch einer Pandemie gerechnet? Die Räder waren auf Neuseeland gestrandet und von uns getrennt! Wir konnten also nicht mehr weiter mit unseren Rädern um die Welt ziehen. Langsam begriffen wir den Ernst der Lage – was für ein Schlamassel. Der Corona-Virus machte uns einen dicken Strich durch unsere Rechnung. Was jetzt?

Der vierte Tag auf dem Flughafen von Nadi begann wie jeder andere: wir wurden zwischen den Schaltern hin und her geschickt, getröstet und mit immer denselben Floskeln abserviert. Inzwischen grüßten uns die Putzkräfte und Taxifahrer vor dem Flughafen mit Vornamen und Handschlag – man kennt uns. Unsere einzige Möglichkeit Fidschi zu verlassen war Singapur, die Räder mussten wir wohl oder übel in Neuseeland zurücklassen. Was für ein Alptraum!

Im Flugzeug fiel zwar eine große Anspannung von uns ab, aber auch ein schmerzhaftes Gewissheit ließ sich nicht mehr verdrängen: Wir konnten nicht weiter individuell nach Japan reisen, unsere Reise war auf Eis gelegt worden, höhere Mächte hatten sich entschieden. Wir kehrten zurück in die Heimat – *ohne Räder*. Aber in diesen Tagen gab es dramatischere Schicksalsschläge rund um den Planeten, wir wollen unser Leid auch nicht über das anderer Stellen – wir hatten elf fantastische Monate auf neben unseren Rädern in 19 Ländern.

UNSER ROLLENDE FREUNDE

Noch ein paar Worte zu unseren Velotraum-Rädern. Freilich was sollen wir »neues« über unsere Velotraum-Räder mit Pinion-P.18-Getriebe sagen, was nicht schon von vielen anderen Reiseradlern gesagt wurde?

Vielleicht das: Der beste Service ist der, welchen man nie braucht, oder? Nach über 16.000 Kilometern keine nennenswerten Komplikationen, Pannen und Probleme gehabt zu haben, ist für uns das größte Kompliment – Chapeau!

Für uns ist und bleibt das Fahrrad das schönste, beste und effektivste Fortbewegungsmittel. Die Nase in der Sonne und das Haar im Wind – für uns Freiheit pur. Die Räder warten auf neue Abenteuer, doch wann und in welchem Umfang wir diese starten können, steht noch in den Sternen. Danke, dass eure Räder uns die Welt gezeigt haben – es war uns ein Fest!





Schopfheimer Familienbande

Von
Andreas K.

„ Das Fahrrad spielt in unserem Alltag eine wichtige Rolle. Allerdings nicht so, wie für viele andere Radfahrer als Ersatz für einen nicht vorhandenen öffentlichen Nahverkehr, denn unser Bahnhof liegt direkt um die Ecke. Wir nutzen es zur Mobilität im Alltag, in der Freizeit und natürlich auch für unsere Wochenend- sowie Ferienradtouren. Am liebsten starten wir vor unserer Haustür inmitten der Region des Dreiländerecks von Deutschland, Frankreich und der Schweiz. Hier gibt es mit dem Schwarzwald, den Vogesen, dem Jura und den Alpen mehr als genügend attraktive Ausflugsziele. Zudem machen wir dies nicht, weil Rad zu fahren gerade angesagt ist. Nein, wir haben das schon immer so gemacht. Zwar haben wir noch ein Auto,

aber das steht mehr in der Garage, als dass es genutzt wird. 2019 haben wir die dreifache Strecke mit dem Rad zurückgelegt, als wir mit dem Auto gefahren sind.

Das Schöne ist, dass sich diese Begeisterung auch auf unsere drei Kinder übertragen hat. Keine Ahnung weshalb, vielleicht liegt es an den gemeinsamen Sommerradtouren, die wir früher zusammen unternommen haben. Natürlich waren wir immer mit dem Zelt unterwegs, sonst wäre es für uns kein echter Urlaub gewesen. Dabei ziehe ich noch immer den Hut vor meinen Kindern, die damals Tagesetappen von bis zu 100 km bewältigt haben. Auf der ersten Tour war der Jüngste erst neun Jahre alt.

Damit die Begeisterung weiter anhält, hat jedes Kind ein gutes Rad geschenkt bekommen. Als letzter ist unser Jüngster in diesem Sommer vom Veloträumer zum Velotraumbesitzer geworden. Längst fahren sie ihre eigenen Touren, so war z. B. meine Tochter im Sommer 2019

ganz alleine in Dänemark und Schweden auf einer mehrwöchigen Radtour. Manchmal sind wir auch noch zusammen unterwegs. So bin ich mit meinem ältesten Sohn im Frühjahr 2018 von Sankt Michael in Österreich quer durch Slowenien, dann an der Küste entlang bis nach Grado und über den Alpe-Adria Radweg nach Salzburg gefahren.

Im zweiten Corona-Sommer 2021 waren meine Frau und ich alleine unterwegs. Aber wo ging es eigentlich hin? Zuerst am Rhein entlang zum Rheinfall nach Schaffhausen, von dort der Thur entlang erneut ins Rheintal. Dann über Klosters und Davos ins Engadin. Weiter über den Ofenpass in das Val Mustair. Und



wenn man schon einmal gerade in der Ecke ist, dann sollte man schon das Stilfserjoch mitnehmen. Haben wir natürlich gemacht, tatsächlich eine beeindruckende Strecke. Weiter über den Reschenpass zum Innradweg, ab dort waren uns die Wettergötter wohlgestimmt. Als wir den Bodensee-Königseeradweg kreuzten, sind wir zum Bodensee abgebogen, eine Route, die uns sehr gut gefallen hat, aber sicher auch, weil wegen der vorangegangenen Schlechetterphase nicht so viele Radler unterwegs waren.

Bilanz, immerhin fünf Länder, wenn man die Mittagspause auf einem Bänkchen in Liechtenstein mitzählt. In Coronazeiten leider nicht mehr selbstverständlich. Auf jeden Fall haben die 13 Tage, die 1.200 Kilometer und 12.000 Höhenmeter gut getan.

Wie ist eigentlich unsere Liebe zu den Velotraumrädern entstanden? Das ist schnell erzählt: nachdem unser erstes Tandem unsere Erwartungen nicht ganz erfüllte, suchten wir nach etwas Besserem. Bei Velotraum sind wir dann fündig geworden. Hier gab es alles, was wir uns gewünscht hatten: ein Tandem mit stabilem Rah-

men, einer Rohloff-Schaltung und der Möglichkeit eine dritte Bremse zu montieren. Damit sind wir noch immer gerne unterwegs. Es ist überraschend und bereitet uns Freude, wie die Umwelt auf ein vorbeifahrendes Tandem reagiert. Wir wissen auch nicht, was für eine geheimnisvolle Aura von zwei Leuten auf einem gemeinsamen Fahrrad ausgeht. Besonders Kinder sind immer sehr begeistert, wenn wir vorbeirauschen. Allerdings hat ein Tandem einen Nachteil, der Transport mit dem Zug oder Auto ist fast nicht möglich.

Aus diesem Grund haben wir uns auch noch Konzept-Räder angeschafft. Mit diesen sind wir auch immer mehr in den Bergen und Alpen unterwegs. So oft haben uns die Gipfel des Schwarzwalds noch nie gesehen. Auch die Touren über die Große Scheidegg am Schweizer Nationalfeiertag, die Routes des Crêtes in den Vogesen und durch das Wallis sind uns in guter Erinnerung geblieben. Die individuelle konditionelle Leistungsfähigkeit wird hier zwar deutlicher, doch das versuchen wir durch unterschiedliche Beladung auszugleichen.“





2019 | Schlaues Buch №5



METAMORPHOSEN

Als Doppelseite zierte das Foto oben links (Straße des Todes zum Rio TablachacaIm in Peru) unser »Schlaues Buch №5« Auf dem Heimweg von ihrer dreieinhalbjährigen Weltreise haben uns Steffi und Andi (ride-worldwide) einen Besuch abgestattet, und dabei sind diese Fotos entstanden, die eine ganz eigene Geschichte erzählen. Denn, auf einer so langen Reise ändern sich nicht nur die Menschen und ihre Vorlieben, sondern auch ihre Fahrräder. Die ehemals klassischen Packtaschen-Reiseräder aus der KONZEPT-Fahrradwelt machten eine Metamorphose durch, deren »Endstadium« sich jeglicher Einordnung und Nachahmung entzieht ;-)





MITTEL ZUM ZWECK Bei der ganzen Auseinandersetzung mit der wunderbaren Fahrradtechnik darf man nie vergessen, um was es eigentlich geht: nämlich darum loszufahren. Ob ganz großes Abenteuer oder kleine Fluchten – nennt man inzwischen Micro-Adventure – Hauptsache man tut es. Klar, dazu braucht man ein entsprechendes Fahrrad, allerdings sollte die Beschäftigung damit und die Perfektionsansprüche daran nicht zur Obsession, allenfalls zum Selbstzweck werden. Die Fahrräder von Steffi und Andi sind auch dafür ein wunderbares Beispiel.







SPEEDSTER

DER SCHUBLADENSPRENGER

SPEEDSTER	SP2
Schaltung	Shimano 2×11
Rahmen	SP-200
Farbe	RAL 4002
Reifen	48-584 mm
Größe	»XL«
Gewicht	11,5 kg



SPEEDSTER Welch ein wunderschöner und so überaus suggestiver Begriff für Tempo und Dynamik, nicht nur in der Fahrradwelt. Der Name »Speedster« steht für Velotraum-Generalisten mit Rennlenker.

Dabei hat das Herausheben dieser Lenkerform sehr gute Gründe. Der Rennlenker bietet nicht nur sehr unterschiedliche und einmalige Griffpositionen, er prägt auch wie kein anderer Lenkertyp das Fahrgefühl und Fahrverhalten eines Fahrrades; er ist schlichtweg der primus inter pares.

Allerdings stellt seine weit nach vorn und unten ausladende Lenkerform sehr spezifische Anforderungen an die Fahrradkonzeption und an die Physis des Fahrers. Daher ist es nach unserem Dafürhalten unumgänglich, dem Rennlenker eine eigene Fahrradwelt zu widmen.

FAHRRADWELT »SPEEDSTER«

Jahrzehntelang war der Rennlenker auf die Verwendung in Rennrädern beschränkt. Allenfalls eine Handvoll Hersteller von Randonneuren, also Langstrecken- und Reiserädern, konnten und wollten vom Rennlenker nicht lassen.

So war es nicht verwunderlich, dass wir 1992 mit unserem ersten komplett selbst entwickelten Cross-Over-Rad (Rennlenker, breite 26-Zoll-Reifen und dafür konzipierter Rahmen) überwiegend auf Desinteresse stießen. Dennoch entwickelten wir unsere Vision eines

vielseitigen Rennlenker-Rads mit kompakten und breiten Reifen kontinuierlich weiter – heute nennt man das Gravelbike.

Wir bezeichnen diese Art Rennlenker-Räder als SPEEDSTER. Aus einer verkannten Idee ist über die Jahre eine kleine, feine Fahrradwelt mit wachsender Fangemeinde entstanden. Unisono wird von den Speedster-Fahrern geschätzt, wie virtuos diese Räder vermeintlich Widersprüchliches vereinen: Rennradfeeling und Nutzungsvielfalt, Eleganz und Robustheit sowie Tempo und Alltagstauglichkeit.

Dem Siegeszug des bereits erwähnten »Gravelbike« ist es zu verdanken, dass es inzwischen wieder mehr Fahrradtypen mit Rennlenker gibt, die über ähnliche Merkmale wie unser Speedster verfügen. Hinsichtlich Vielseitigkeit und Reifegrad ist der Speedster allerdings all den Gravel-Road- und Commuting-Bikes immer noch ein oder zwei Nasenlängen voraus.

Unser Anspruch ist, eine funktional und mental vielseitige Alternative zu den marktüblichen Lösungen zu bieten. Schließlich ist bei den meisten Fahrradgattungen mit Rennlenker der appetitive Leistungsdruck – Distanz, Zeit, Höhenmeter – quasi systemimmanent, ebenso wie der schon zwanghafte Optimierungswahn und eine aus dem Ruder laufende Spezialisierung.

Auch dazu wollen wir mit der Speedster-Welt einen Gegenentwurf anbieten: einen erlebnisorientierten und zeitlosen Schubladensprenger für die genussvolle Lust und Freude an der Leistung.

SPEEDSTER SP2	
Schaltung	Shimano 2×11
Rahmen	SP-200
Farbe	RAL 5008
Reifen	50-584 mm
Größe	»XXL«
Gewicht	13,3 kg



DAS REIFENFORMAT

Entscheidend dabei ist die Wahl des richtigen Reifens bzw. des passenden Reifenformats. Schließlich ist der Reifen das Fahrwerk eines ungefederten Fahrrads.

Die Kombination aus Rennlenker, kompakten Laufrädern und breiten Reifen wurde von Velotraum erstmals vor rund 30 Jahren auf den Markt gebracht. Eine scheinbar ähnliche Konzeption findet man inzwischen auch bei »Bikepacking-Rädern« oder »Gravel-Road-Bikes«. Nach unserem Dafürhalten bietet die Speedster-Welt bietet deutlich mehr Potential.

Als Kern-Laufradgröße kommt 27,5 Zoll zum Einsatz, und für spezielle Wünsche und Anforderungen ist optional auch 26-Zoll möglich. Die wichtigsten Gründe für die 27,5-Laufräder beim Speedster sind:

■ **Fahreigenschaften** — Das kompakte Gesamtdesign (Rahmen und Laufräder) vermittelt ein besonders definiertes und präzises Fahrgefühl, insbesondere die Kombination aus Stabilität und Agilität. Fahreigenschaften, die im Übrigen auch dann erhalten bleiben, wenn sich der Lenker mal nicht zehn Zentimeter unter dem Sattelniveau befindet.

■ **Gewicht & Stabilität** — Die kleineren Laufräder bestehen einfach aus weniger Material, sind somit leichter und lassen sich besser beschleunigen. Die günstigeren statischen Verhältnisse machen sie überdies noch belastbarer, wichtig beim Reiseradeinsatz.

■ **Komfort** — Inzwischen haben selbst die beinharten Rennrad-Fachmagazine ihre Empfehlung unisono von den schmalen (23 Millimeter) auf breite (28-30 Millimeter) Reifen umgestellt. Kurzum, ein breiterer Reifen hat in der Summe überwiegend Vorteile. Die leichte Zunahme des Widerstands (auf glattem Untergrund) wird dadurch ausgeglichen, dass der Radler ohne das Gerütel leistungsfähiger bleibt. Die im Speedster möglichen Reifenbreiten (40 bis 60 Millimeter) ermöglichen einen Komfort-Luftdruck zwischen 1,0 und 3,0 Bar. Wichtig ist dabei zu wissen: Auf holprigen Strecken wie Kies- und Schotterwegen reduziert (!) ein angepasster Luftdruck den Rollwiderstand.

■ **Vielfalt** — Die Auswahl an Reifenmodellen und Ausführungen ist schlicht überwältigend, und garantiert findet sich für jeden Einsatzbereich der passende Reifen.

NUTZERGRUPPEN

Natürlich kann eine Aufzählung der potenziellen Nutzergruppen für einen Fahrrad-Mehrkämpfer nie vollständig sein, deshalb hier nur ein paar Anregungen:

■ **Rennlenker-Liebhaber** — Wenn alles passt, ist der Rennlenker der »König« unter den Lenkern und einzigartig hinsichtlich Fahrdynamik und Ergonomie.

■ **Pragmatiker** — Wenn ein paar Gramm mehr oder weniger nicht stören, sofern dem ein entsprechender Nutzen entgegensteht, wie z. B. eine Parkstütze vulgo Ständer.

SPEEDSTER SP2

Schaltung	Shimano 2×11
Rahmen	SP-200
Farbe	RAL 1035
Reifen	40-584 mm
Größe	»L«
Gewicht	10,6 kg



■ **Reiseradler** — Nicht nur für ausgesprochene Bergziegen und Paris-Brest-Paris-Bezwinger (mehrfach mit einem Speedster gemeistert) ist der Speedster die leichtere und steifere Alternative zu traditionellen Randonneuren. Einmalig ist auch der mögliche Übersetzungsbereich mit 560 Prozent!

■ **Querbeet-Fahrer** — Die bei Bedarf dem Straßenver-

kehr auf Nebenwegen ausweichen und sich von nassem Wetter (Straßen) nicht ausbremsen lassen wollen.

■ **Pendler** — Mit dem Rad zur Arbeit - und zwar effizient, sicher und komfortabel. Der Speedster bietet rennradartigen Leichtlauf und die Option für breite Reifen und Felgen, Scheibenbremsen, Lichtanlage, Schutzbleche und Gepäckträger.

SPEEDSTER SP2

Schaltung	Shimano 2×11
Rahmen	SP-300
Farbe	RAL 5020
Reifen	57-584 mm
Größe	»M«
Gewicht	12,8 kg



SPEEDSTER **SP2**

Schaltung	Shimano 2×11
Rahmen	SP-400
Farbe	RAL 3007
Reifen	50-584 mm
Größe	»L«
Gewicht	15,4 kg



■ **Gravel-Road- und Cross-Fahrer** — Inzwischen entdeckt auch die Rennradwelt das Potenzial von »Rennrädern mit breiten Reifen« (TOUR 11/2015), allerdings ohne die Vielseitigkeit des Speedster zu erreichen.

RAHMEN SP-200, SP-300, SP-400

■ **SP-200** — In diesem Rahmen stecken ein Vierteljahrhundert Erfahrung und Auseinandersetzung mit Rennlenker-Rädern. Die Lenk- und Rahmengenometrie des SP-200 ist wendig und agil, aber nicht so nervös wie beim Rennrad und bietet die unisono hochgelobten und ausgewogenen Velotraum-Fahreigenschaften.

Selbstredend ist die Oberrohrlänge konsequent auf die geometrischen Anforderungen des Rennlenkers und der aktuellen Brems-/Schaltgriffe zugeschnitten und daher kürzer als bei anderen Velotraum-Rahmen.

Die hohe Rahmensteifigkeit (120 Nm/°) ist eine weitere Voraussetzung für die angestrebte, vielseitige Nutzung. Das maximale Systemgewicht (Fahrer, Fahrrad, Gepäck) von bis zu 140 Kilogramm (mit C405 Disc-Gabel) bietet dazu die entsprechenden Reserven. Unscheinbar, aber elementar sind die Anlötteile, Gewinde und Querstege an den richtigen Stellen und in der richtigen Anzahl. Gewicht 2.000 Gramm.

Speziell für den SP-200 passende Gabeln: Alugabel A405 Disc mit Direktkontakt für SON-Nabendynamos und Stahlgabel C405 Disc.

■ **SP-400** — Stahlrahmen der Extraklasse. Mit dem SP-400 gibt es nun einen Speedster für höchste Belastungen, also für ein Systemgewicht bis zu 180 Kilogramm! In Anbetracht dieser außergewöhnlich hohen Belastbarkeit kann Leichtbau natürlich kein vorrangiges Ziel sein, und ein paar hundert Gramm mehr Rahmen-Gewicht sind ebenso unvermeidbar wie angemessen. Die Zielgruppe sind dabei nicht allein besonders schwere Fahrer, sondern Globetrotter und Abenteurer, die mit viel Zuladung unterwegs sind.

Mit diesen Eigenschaften tritt der SP-400 an die Stelle des legendären VT-200-Rahmens aus der Konzept-Welt, den wir 2017 eingestellt haben. Im Unterschied zum VT-200 hat der SP-400 eine reinrassige Rennlenker-Rahmengenometrie, ist konsequent für Scheibenbremsen ausgelegt und für ein Reifenformat bis zu 57- bzw. 60-584 Millimeter geeignet. Gewicht 2.500 Gramm.

Passende Gabeln: A425 Disc und C425 Disc.

■ **SP-300** — Der SP-300 ist ein »Plattform-Rahmen« für die Speedster-Welt und sowohl für Kettenschaltungen als auch für die Rohloff-Nabe geeignet. Er ist in allen Rahmengrößen frühestens ab 2023 wieder lieferbar.

Der SP-300 hat eine reinrassige Rennlenker-Rahmengenometrie, ist konsequent für Scheibenbremsen ausgelegt und für ein Reifenformat bis zu 57- bzw. 60-584 Millimeter geeignet. Gewicht 2.700 Gramm. Passende Gabeln: A425 Disc und C425 Disc.



Smart-Steuerrohr — Speziell an den hoch belasteten Stellen wie an den Lagerschalen des Steuersatz und dem Fügebereich von Unter- und Steuerrohr haben wir bei unserem Steuerrohr mehr Wandstärke als üblich. Gestalterisches Nebenprodukt: Das aus dem vollen gefräste V-Logo.



XXL-Übersetzungsbereich — Eine weitere Besonderheit ist das Übersetzungstuning mit einer 11-40 Kassette. Optional lässt sich damit der GRX-Übersetzungsbereich (11-34) von 475 auf 560 Prozent vergrößern. Damit verlieren auch Pässe mit Gepäck (etwas) von ihrem Schrecken.



Monstergravel — Die Speedster-Rahmen SP-400 und SP-300 »schlucken« Reifenformate bis 57-584 (mit Schutzblechen) bzw. 60-584 Millimeter (ohne Schutzbleche). Ein so bereifter Speedster erschließt Einsatzbereiche, die üblichen Gravelbikes und Rando-
neuren verwehrt bleiben.



Aufgeräumt — Trotz aller Vielseitigkeit legen wir Wert darauf, dass die Speedsterrahmen ein aufgeräumtes Bild abgeben. Daher be-
schränken wir uns hinsichtlich der Anlötteile und Gewinde auf ein bewährtes Minimum und tragen Sorge, dass jedes Gewinde – wie
hier für den Gepäckträger – an der optimalen Stelle sitzt.



Meckpomm & Uckermark

Ein Reisetagebuch von Stefan Stiener

„ Bereits vor drei Jahren habe ich den »Osten« Deutschlands – konkret Sachsen und Brandenburg – schätzen gelernt und den Vorsatz gefasst wiederzukommen.

Meine Fahrradwahl viel einmal mehr auf den Speedster, allerdings nun mit dem üppigen Reifenformat von 57-584 Millimeter statt 50-559 – *times they are a-changin'*. Beim Reifenmodell selbst war ich jedoch unsicher, ob der sportliche, leichte und stollenbewährte »Thunder Burt« die richtige Wahl sei.

Ansonsten war mein Setup klassisch (Packtaschen) und reduziert. Die Ausnahme steckte in der Lenkertasche: die voluminöse und schwere Vollformat-Knipse. Bei der Navigation verließ ich mich komplett auf Smartphone und »Mapout«. Für die sechs bis sieben Tage hatte ich mir eine Runde mit so ungefähr 700 Kilometern vorgenommen – schauen wir mal was draus wird.

Tiefensee bis Angermünde – 85 km

Komisch – jetzt mach ich seit knapp 40 Jahren Radreisen, aber noch immer bin ich nervös und aufgeregt, wenn es dann los geht. Nach 600 Kilometer Anfahrt und einem hektischem Frühstück samt Morgentoilette fuhr ich los. Vom Stellplatz für das Firmenmobil waren

es noch 20 Kilometer bis zur eigentlichen Radrunde und bis dahin fühlte sich das Radfahren noch nicht gut an. Tja, so langsam sollte ich mich – Jahrgang 61 – daran gewöhnen, dass es von 100 auf Null und umgekehrt nicht mehr so hoppla hopp geht ...

In Niederfinow, am idyllischen Finowkanal, machte ich einen Abstecher zum gleichnamigen Schiffshebewerk – ein »Historisches Wahrzeichen der Industriebaukunst« – für das sich der kurze Umweg unbedingt lohnt. Die weitere Strecke nach Chorin war sehr abwechslungsreich – auch der Untergrund ... Von Asphalt über Kopfsteinpflaster bis Sand war alles dabei. Am Kloster Chorin wurde ich erstmals von Mückenschwärmen überfallen. Da fiel mir die Entscheidung leicht, die sechs Euro Eintritt ins Klostergelände lieber im Kiosk des historischen Bahnhofs auszugeben. Nach Chorin wurde die Streckenführung nochmals abenteuerlicher: insbesondere durch die teilweise recht zerwühlten Forstwege, auf denen man wegen der Stechviecher bloß nicht zu langsam werden durfte. Ebenfalls mit von der Partie: viel Kopfsteinpflaster – wahrscheinlich Denkmalschutz – und so wurde ich trotz breiter Reifen ordentlich durchgerüttelt, da ich zu bequem war, den Luftdruck zu reduzieren.

Schon nach dem ersten halben Tag war ich daher froh, mit so einem untypischen »Tourenreifen« unterwegs zu sein und begab mich – mutig geworden – mit meinem Monstergravel-Speedster auf Abwege. Wie den vergeblichen Abstecher zum verrammelten Strandbad Wolletzsee.

Fazit nach einem Tag: der lockere Unterwegsmodus fehlt noch, die Landschaft, der Lokalkolorit, die Gerüche, die Strecke sind größtenteils traumhaft – gut hier zu sein.

Angermünde bis Seehausen – 105 km

Nach einem guten Frühstück musste ich von Angermünde zunächst wieder auf den Radweg zurück. Erwartet hatte ich eine langweilig-beliebige Transferstrecke, zu meiner Überraschung war es zwischen Angermünde, Herzprung, Neukünkendorf bis nach Stolpe wunderschön. Die Radstrecke, die Landschaft, die Vegetation und die skurrilen Objekte am Streckenrand verbinden sich zu einem famosen Ganzen. Den stimmigen Anschluss bildet der kleine Ort Stolpe mit seinem Gras-umwogten Festungsturm samt schöner Aussicht auf das weite Odertal.

Bis nach Schwedt ging es mit Rückenwind immer auf dem Oder-Damm dahin, mitten durch ein riesengroßes Naturreservat, dem Nationalpark Unteres Odertal. Bei Schwedt verließ ich den Radweg mit dem Plan, in der Innenstadt ein schönes Café zu finden – doch völlige Fehlanzeige. Nachdem ich 20 Minuten durch das Städtchen irrte, landete ich in einer trostlosen Bäckerei – Hauptsache Kalorien und Koffein.

Dennoch eine gute Entscheidung, denn erst nach 40 (!) km gab es in Steinhöfel eine Gelegenheit einzukehren. Dort kann man sehr privat auf der Wohnzimmer-artigen Hinterhof-Terrasse Platz nehmen. Gesellschaft leistete die beleibte Wirtin persönlich. Bis dahin war ich viel über schnurgerade Landstraßen, aber auch unglaublich schöne Radwege gefahren. Bis zum Oberuckersee bzw. zum Hotel nochmals reinster und ungetrübter Radreisegegnuss. Das Seehotel Huberhof (würde man eher in Bayern verorten) entpuppte sich als gute Wahl: gepflegt, frequentiert und mit Steg in den See – ab zum Schwimmen.

Fazit: Ein toller, toller Tag. Inzwischen bin ich gelöst, sitze nach einer herrlichen Schwimmeinlage im schönen Hotelinnenhof, verdaue Salat, Hauptspeise, Dessert und die Tageseindrücke.

Seehausen bis Neustrelitz – 105 km

Die Wolken hingen heute noch tiefer und kompakter – schade eigentlich. Ich radelte zunächst noch auf der Uckermark-Route, um dann eine »Abkürzung« zu nehmen, die aber landschaftlich keinen Nachteil bot. Bis nach Boitzenburg und seinem imposanten Schloss zog sich die Strecke dann etwas, leider hatte die vielversprechende Gutsbäckerei noch geschlossen. Das mächtige Schloss, so mitten im Nirgendwo, ist im übrigen kein Luxusressort oder gar Seniorenresidenz, sondern überwiegend ein Jugendgruppen-Hotel!

Mein nächstes Ziel war Fürstenwerder welches auf



der Karte mit historischer Stadtmauer ganz interessant wirkte. Allerdings war die Strecke dahin ein wenig eintönig. Auf einer ehemaligen Bahnstrecke rollte man zwar auf gutem Belag, links und rechts allerdings viele monotone Maisfelder. Fürstenwerder als Ort war eher spröde, allerdings gibt es unten am See einen netten Park mit Badewiese. Bei schönem Wetter sicher schwer, wieder weg zu kommen. Bei Wind, 15 Grad und leichtem Niesel dagegen nicht. Dafür war der weitere Streckenverlauf sehr abwechslungsreich und mit vielen kleinen Überraschungen gespickt. Nach Lichtenberg – da schwirrt mir doch gleich der Zauberberg durch den Kopf, obwohl der Ort überwiegend aus Biogasanlagen besteht – ging es ins Naturschutzgebiet rund um die den Kurort Feldberg umgebenden Seen. Eine herrliche Gegend.

Den Auftakt machte ein liebevoll angelegter Waldpfad des Seehotels Lichtenberg, das über dem See thronte. Das Lichtenberger Strandbad war wetterbedingt verwaist; später traf ich immerhin noch zwei wetterfeste Paddler. Auf schattigen Waldwegen kam ich schließlich bis nach Feldberg, einem lebhaften und gut ausgestatteten Kurort, in dessen Kurcafé ich dann den schlimmsten Nieselregen aussaß.

Die letzten 35 km sollten unangenehm und holprig werden. Zirka 15 km Schotterstraße mit Wellblech dazu



Nieselregen. Mir reichte es inzwischen, und so bekam die unschöne Streckenvariante über Altstrelitz nach Neustrelitz ihre Längen. Überhaupt, in einem Mittelzentrum wie Neustrelitz wird klar: im »Osten« und »Westen« fährt man in der Provinz Auto, egal wie niederschwellig und banal der Anlass ist. Immerhin, in dieser Hinsicht »ist zusammengewachsen, was zusammen gehört«.

Meine Unterkunft am Seeufer sah von außen nicht sehr einladend aus, aber das Zimmer war okay und im Restaurant gab's dann Fisch satt. Der Abendspaziergang durch Neustrelitz war ambivalent, vielleicht lag meine Moll-Wahrnehmung aber auch nur am trüben Wetter ;-)

Neustrelitz bis Linstow — 120 km

Das Wetter hatte sich etwas gebessert, also rasch gefrühstückt und ab aufs Rad. Bei Morgensonne ist Neustrelitz in der Tat deutlich attraktiver – mea culpa.

Zuerst radelte ich an den unvermeidlichen Ausfallstraßen entlang – welch ein Lärm. Dann ging's auf lange und abenteuerliche Kies- und Sandwege, die durch herrliche Wälder führten. Sehenswert ist der Park in Hohenzieritz, Sterbeort der Königin Luise von Preußen. Ein paar Pedaltritte weiter liegt das Jagdschloss Prillwitz am See, mit Badestelle und bizarrer Vogelinsel. Sehr abwechslungsreich, nur vorankommen geht anders ... Immerhin sah ich heute auch mal andere Reiseradler. Was ebenfalls auffällt – MeckPomm ist wohlhabender geworden: die Neubaugebiete sind ähnlich nichtssagend-beliebig wie bei uns ;-)

Penzlin empfing mich mit einem schönen See und restaurierter Burg. Im Ortskern ist aber besonders deutlich sicht- und spürbar, welche gewaltige Aufgabe der Aufbau-Ost war und ist – Chapeau, auch wenn so manch neue Bausünde dabei ist ...

Die Strecke bis Friedrichsfelde – mit dem Heinrich-Schliemann-Museum (Stichwort Troja) – verlief über

herrliche, kleine und flott zu fahrende Landstraßen; unterwegs mehrfach nette Cafés und immer wieder Schönes (meist das vorsozialistische Erbe) und Unvermeidliches (meist das sozialistische Erbe). Mehr und mehr wird mir klar bzw. kann ich nachvollziehen, dass der Wiederaufbau und das viele Geld, das in den Osten geflossen ist, tatsächlich »alternativlos« war und ist.

Die nächste Pause machte ich ganz spontan im Schlosshotel Berdenfelde, einem herrschaftlichen Gutsgelände im Tudorstil; dabei hatte ich das Schloss für mich allein. Nach viel Wald, Feldern und kleinen Dörfern dann das »Schloss-Dorf« Basedow – einfach »wow«.

Abgesehen von der Wellblechpiste am Zufluss des Malchiner See war die Strecke um den gleichnamigen See auf eine feine Art wunderschön, teilweise ging es nur noch auf gleisähnlichen Betonspuren dahin. Am idyllischen Haussee gab es – direkt an der Strecke – eine öffentliche Badewiese und kurzentschlossen sprang ich ins Wasser. Herrlich!

Die Entspannung war goldrichtig, denn nach Ziddorf kam nochmals eine schmale, aber auch schöne Schotterpassage. Zwischen Großen Luckow und Hohen Wangelin viel Leere bzw. Landschaft.

Am Rande eines Agrar-Großbetriebs lag mein Ziel: das Gutshaus Linstow. Das mit viel Herzblut und Geschmack restaurierte Gutsgelände beherbergt ein Hotel mit eher lockerer und informeller Atmosphäre, die anfangs kurz irritiert. Das Interior: ausgesucht und sehr reduziert (keine Glotze auf den Zimmern!), tolle Küche und viele Radfahrer als Gäste – Für mich ein Ort, um sich rundherum wohlfühlen.

Linstow bis Lychen — 120 km

Die Nacht war gut und bereits um acht saß ich nach einem morgentlichen Fotospaziergang beim Frühstück.

Bis zum ersten Etappenziel nach Waren ging es durch endlose Wälder – mal flux auf Asphalt, mal müh-



sam auf Schotter und Sand. Bereits ab Jabel nahm der Radverkehr sprunghaft zu und vor Waren wurde es immer mehr. Viele Tagesausflügler – Waren scheint wohl eine Fahrrad-Tourismus-Hochburg zu sein – und immer wieder schwer bepackte Reiseradler auf dem Weg zur Ostsee. Einer rief bei der Begegnung begeistert: Oh, ein Velotraum! Ich war leider in der Abfahrt und zu schnell zum Anhalten. Auf dem Marktplatz in Waren die erste Pause – was für ein Trubel, aber bis Neustrelitz kommen ja gleich wieder 40 km Wald.

Scheiß Schotterstraßen – Vom Müritz-Nationalpark habe ich nicht viel gesehen, aber viel gespürt. Während die schmalen Kieswege gut zu fahren sind, waren die breiten Pisten vor und nach Klockow auf die Dauer sehr strapaziös: Schlaglöcher plus Wellblech. Dazu auch noch ein Plattfuß am Vorderrad, immerhin direkt am Käbelicksee, da wurde aus der Reparaturpause gleich noch eine Badepause.

Endlich in Neustrelitz und den Touristentrubel vom Café aus genießen. Dabei entdeckte mich bzw. zuerst mein Fahrrad ein anderer Radler und, wie sich herausstellte, Speedster-Fahrer. Er war ganz begeistert, hier den »Chef« persönlich zu treffen.

Die restliche Strecke zog sich, zumal ich die gleiche Schotterstrecke vor zwei Tagen schon mal hinter mich gebracht hatte. Danach wurde es zwar nochmals schön und die Radstrecke vom feinsten, aber ich war einfach müde und beide Knie schmerzten – so ein Mist aber auch. Nach einer gefühlten Ewigkeit erreichte ich Lychen. Mein EU-gefördertes Gästehaus wirkte von außen eher unscheinbar, innen war aber alles stilvoll und vom Feinsten. Nomen est omen – meine teuerste Unterkunft – hieß mein Zimmer »Lenzerheide«.

Lychen selbst gehört zu den aufstrebenden Tourismusorten, versucht auch auf Exklusivität zu setzen und es gibt, mit etwas Entdeckerwillen, auch einige wirklich schöne Ecken.

Lychen bis Tiefensee — 60 km

Ein schwarzer Reisetag – Habe ganz gut in der Schweizer Enklave geschlafen, und beim gemeinsamen Frühstück mit den anderen Gästen erfahre ich viel über die Gegend und die phantastischen Möglichkeiten, die Seen mit dem Kajak zu erkunden.

Beim Losradeln meldeten sich dann beide Knie, insbesondere das Rechte. Noch gab ich mich der Illusion hin, das gäbe sich beim Warmfahren – tja, vor 10 Jahren war das noch so. Hinter Templin geht dann nichts mehr. In der Absicht, das Knie zu entlasten, stimmte die ganze Sitzposition nicht mehr und im unteren Rücken »flog« was raus ... Bahn, Bus usw.: Fehlanzeige. Irgendwie war ich dann noch bis Tiefensee zurückgekommen und dann auch noch die 600 Kilometer Autofahrt nach Hause.

Inzwischen war ich ein weiteres Mal im »Osten« um mit einem Finder noch tiefer in die Region einzutauchen. Auch schön. Ein Speedster mit extrabreiter Bereifung ist freilich die bessere Wahl, wenn es darum geht größere Landschaften im Zusammenhang zu durchreisen, also ein wenig Landschaft zu fressen.“





Thomas im Speedster-Sog

Von
Thomas S.

„ »Schuld« an allem ist eigentlich meine Frau ... Sie hatte sich vor rund 20 Jahren ein *Fahrrad* bei Velotraum gekauft - Ja richtig, nicht ein *Velotraum*, sondern ein *Fahrrad* bei Velotraum, das gabs damals noch. Ich habe dann 2006 ein *Fahrrad* für gelegentliche Fahrten in die Schule nach Stuttgart gesucht. Mit dem Rennrad und dem Mountainbike hatte ich die mir vorgenommenen 1.000 Kilometer Jahresleistung nie erreicht und daher beide Räder schon seit langem in die Ecke gestellt.

Velotraum №1 - So kam es also zum zweiten Kontakt mit Velotraum. Da gab es ein *Fahrrad*, das laut Broschüre ein Schubladensprenger, Widerspruchaflöser oder auch die eierlegende Wollmilchsau war - der »Speedster«. So ein Rad musste her: mit Rennradlenker, schnell auf der Straße, aber auch gut fahrbar auf Wald und Wiesenwegen - War das damals eigentlich schon ein »Gravelbike«?

Über Radreisen oder Ausstattung und Komponenten machte ich mir noch keine großen Gedanken, es sollte

halt gut aussehen und sportlich zu fahren sein. Aus den »gelegentlichen« Fahrten zur Schule wurde dann schnell mehr, denn mein Speedster kam schon bald täglich zum Einsatz, und so sammelten sich schnell die Kilometer. Aus den ehemals angepeilten 1.000 Kilometer im *Jahr* wurden 1.000 Kilometer im *Monat*.

Velotraum №2 - 2009 wurde der Fuhrpark in der Familie um ein weiteres Velotraum erweitert und meine Frau entschied sich für ein »VK3« aus der Konzept-Fahrradwelt. Erste Radurlaube mit unserem Sohn Max kamen dazu, Neckartalradweg, Kocher-Jagst Radweg und schließlich die erste Alpenüberquerung.

Velotraum №3 - Auf der Critical Mass in Böblingen trafen wir Roland Schmitt samt seiner Frau Sabine. Hier wurden wir natürlich gleich als Veloträumer erkannt und erfuhren, dass Roland bei Velotraum die Laufräder baut. Durch diesen Kontakt kam es also, dass unser Sohn Max sein schulisches Berufspraktikum bei Velotraum absolvierte. Nach dem Praktikum folgte im September 2017 der Start seiner

Berufsausbildung bei Velotraum und schnell war klar, ein eigenes *Fahrrad* für Max musste her. Auch er entschied sich - der Apfel fällt nicht weit vom Stamm - für einen Speedster.

Neben den drei Velotraum-Rädern stehen noch Rennräder, Mountainbikes, ein Dirt- und ein Downhillbike in der Garage. Zehn Räder in einem Drei-Personen-Haushalt sind bei uns keine Seltenheit. Um bei der »Velotraum-Sprache« zu bleiben, das *Fahrrad* wurde für mich immer mehr zum Lebensmittel, ja sogar ein wirkliches Heilmittel.

Velotraum №4 - Für meinen täglichen Arbeitsweg hatte ich mir den neuen Speedster von Max ausgeliehen. Vielleicht war es nur der Placebo-Effekt, wirklich schneller war ich auch nicht, aber es hat sich alles leichter und entspannter angefühlt, und schon war ich angefixt. So kam es zu Velotraum Nummer vier. Im Gegensatz zum ersten Speedster wusste ich diesmal genau, was ich mit dem Neuen machen wollte und welche Ausstattung es haben sollte. Es sollte ein Spaß-



Speedster sein. Leicht, breite Reifen, leichte Laufräder, für Strecken abseits des Arbeitsweges, auf Schotter und Waldwegen.

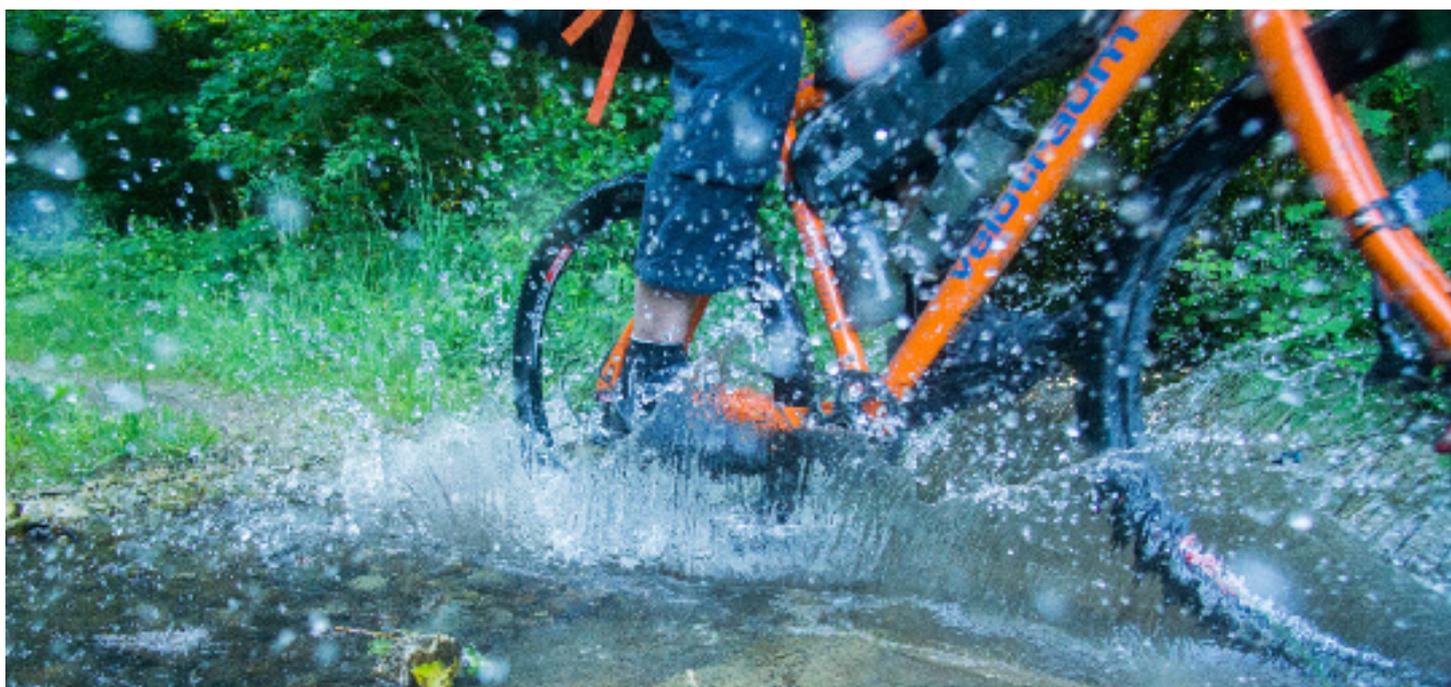
Im Januar 2019 war der neue Speedster aufgebaut, es folgten zahlreiche Ausfahrten im heimischen Wald mit Abstechern in den Nordschwarzwald oder auch Trainingsfahrten mit der Rennrad-Gruppe. Danach kam eine taffe Deutschlandtour von Süd nach Nord mit Minimalgepäck im Bikepackingstyle. Sechs Wochen später folgte eine Deutschlandtour zusammen mit meiner Frau von Nord nach Süd, ganz klassisch mit Gepäckträger, Lowrider und Packtaschen.

Ein Fahrrad muss sich für mich immer sportlich fahren lassen, trotzdem bin ich eigentlich ein ganz gemütlicher Radfahrer. Es muss nicht zwingend schnell oder extrem sein, egal ob lange Fahrten mit der Familie oder die gemütliche Fahrt in den Biergarten, allein die Bewegung oder das Draußen sein zählt. Allerdings – ab und zu muss es dann halt doch sein. Gutes Wetter und der richtige Zeitpunkt werden dann schon mal zu einer noch-das-schöne-Wetter-nutzen-Aktion: Start um fünf Uhr morgens und 300 Kilometer und 3.000 Höhenmeter an einem Stück über den gesamten Schwarzwald

und am nächsten morgen wieder mit dem Zug zurück. Der neue Speedster ist für mich in erster Linie ein Sportgerät für schnelle, lange Runden, fast wie ein Rennrad, nur mit der Option, nicht auf gut asphaltierte Straßen angewiesen zu sein. Für Fahrten mit viel Neulanderfahrung oder einfach mal der Nase nach fahren. Hört der Asphalt auf, ist umdrehen keine Option, denn das Rad und der Fahrer – Anmerkung von meiner Frau – schrecken nicht vor Schotter oder Trails zurück.

Natürlich träume auch ich von den ganz großen Reisen, einmal über den Pamir Highway oder durch die USA, oder ... Aber immer, wenn ich auch nur von der Haustür aus aufbreche, bin ich überrascht, wie großartig es auch bei uns im Ländle ist. Und wie wenig man eigentlich von Deutschland und den angrenzenden Nachbarländern kennt. Also einfach aufbrechen, ohne Ziel und große Planung und schon lauert hinter der nächsten Kuppe oder nächsten Kurve eine großartige Überraschung, wenn man nur bereit ist, seine Sinne zu nutzen.

Der Schubladensprenger Speedster ist für mich zum ganzjährigen Sportgerät, Stressabbauer, Ausdauergerät, Kopf-frei-blaser und Arbeitstier geworden.“







FINDER

ABENTEUER UND ALLTAG

FINDER **FD12**
 Schaltung Pinion
 Rahmen FD-1300
 Farbe RAL 6019
 Reifen 70-584 mm
 Größe »XL«
 Gewicht 15,9 kg



FINDER Der »Finder« ist eine unkonventionelle und facettenreiche Mischung aus Abenteuer- und Nutzfahrzeug. Mit dem Finder bewältigt man legendäre Offroad-Strecken oder auch nur die Pendlerstrecke zur Arbeit und natürlich so ziemlich alles dazwischen ...

Wer, aus welchen Gründen auch immer, dem motorisierten Verkehr aus dem Weg gehen möchte, muss häufig auf holprige Pisten oder anderweitige Restflächen (können auch identisch mit Radwegen sein ...) ausweichen. Allerdings ist es selbst in den fahrradfeindlichsten und exotischen Regionen meist so, dass sich Schlagloch-, Schotter- und Wellblechpisten mit guten Asphaltstrecken abwechseln.

Dagegen gilt für die dicht besiedelten Regionen Mitteleuropas mitunter: Da, wo eine asphaltierte Straße hinführt, ist es vorbei mit etwas Abgeschiedenheit und Ursprünglichkeit. Die kleinen und großen Abenteuer und Entdeckungen fangen unter Umständen da an, wo der Asphalt immer mal wieder endet. Kurzum, der breit gefächerte »Mischbetrieb« ist für nicht wenige Regionen und Einsatzbereiche die Regel, und ein dafür geeignetes Fahrrad sollte den Spagat zwischen schwerem Geläuf und Asphalt leisten, also echte Offroad-Eigenschaften und hohe Effizienz (Leichtlauf) vereinen.

27,5-PLUS: OFFROAD & EFFIZIENZ

Mit den klassischen Reifenformaten ist dieser Spagat jedoch nicht zu schaffen. Während es den Reifengrößen 55-559 bzw. 50-584 an Komfort und Traktion auf grobem Untergrund fehlt (insbesondere in der Verbindung mit Gepäck), ist das andere Extrem, das Fatbike, auf Asphalt oder guten Forst- und Landwirtschaftswegen nicht effizient genug bzw. unterfordert.

Mit dem sogenannten »27,5-Plus-Reifenformat«, das zwischen Mountainbike und dem Fatbike liegt, lässt sich dieser Spagat meistern. Die 57 bis 70 Millimeter breiten Reifen kommen dem Ideal, Omniterre-Eigenschaften, Alltags- und Tourentauglichkeit sowie Effizienz (Gewicht, Rollwiderstand) unter einen Hut zu bringen, verblüffend nah. Allerdings ist das üppige Reifenformat nur die halbe Miete. Damit 27,5-Plus sein Potenzial entfalten kann, müssen diese Reifen zwingend mit breiten Felgen kombiniert werden. Erst die Kombination aus großem Felgenhorn-Abstand (30 bis 40 Millimeter) und breitem Reifen ermöglicht es, den Luftdruck auf unter ein Bar zu reduzieren, ohne das Wegknicken der Reifen in Kurven oder im Wiegetritt zu riskieren.

Allerdings – dies sei an dieser Stelle schon angemerkt – ist das Variieren des Luftdrucks kein *Müssen*, vielmehr ein *Können*. Sprich auch ein Finder kann mit konstanten »Lieblingsluftdruck« als alltagstauglicher Generalist genutzt werden.

FINDER	FD2
Schaltung	Shimano 2×11
Rahmen	FD-100
Farbe	RAL 1028
Reifen	65-584 mm
Größe	»L«
Gewicht	13,6 kg



EIGENSCHAFTEN VON 27,5-PLUS

■ **Komfort und Sicherheit** — Das neue Reifenformat hat zirka 25 Prozent mehr Volumen im Vergleich zu Reifen mit 2,15 bis 2,3 Zoll Breite. Beim niedrigsten, noch fahrbaren Luftdruck haben die Reifen zirka 60 Prozent mehr Aufstandsfläche, wobei das Gewicht nur um fünf Prozent zunimmt. Für die Fahrpraxis bedeutet dies: mehr Komfort, mehr Sicherheit und mehr Traktion.

■ **Rollwiderstand im Gelände** — Je schlechter der Untergrund, desto geringer darf der Luftdruck sein. Damit nehmen der Komfort und die Sicherheit zu und der Rollwiderstand ab! Die Erklärung: Der Reifen muss die Unebenheit nicht übersteigen (Hubarbeit), sondern schluckt diese.

■ **Rollwiderstand auf Asphalt** — Je besser der Untergrund, desto höher darf der Luftdruck sein. Je nach Reifentyp haben B-Plus-Reifen bei 1,5 bis 2,0 Bar Luftdruck einen Rollwiderstand, der nur geringfügig über durchschnittlichen Rennradreifen liegt.

■ **Gewicht** — Sowohl Reifen als auch Felgen sind vergleichsweise leicht. Mit einem Felgengewicht von 600 und einem Reifengewicht von 750 bis 1.100 Gramm liegt man im Bereich üblicher Bauteile.

■ **Standardtechnik** — Ein Vorteil des Plus-Formats liegt darin, dass man zumindest bis zur Reifengröße 70-584 Standard-Fahrradtechnik (Naben, Antrieb, Schaltung) sowie reguläres Zubehör verwenden kann.

■ **Alltagstauglichkeit** — Für »27,5-Plus« haben wir passende Schutzbleche und Gepäckträger fertigen lassen, und es gibt inzwischen eine Vielzahl von Reifentypen – vom Allround- bis zum Spikereifen.

NUTZERGRUPPEN

Der Finder ist ein Generalist für Unternehmungen jenseits des Asphalt, also ideal, wenn überwiegend unbefestigte und grobe Strecken im Alltag, in der Freizeit und auf Reisen dominieren. Mit dem entsprechenden Reifen – respektive dem passendem Luftdruck – wird der Finder auch Asphalt-tauglich. Für wen dieses Rad interessant sein könnte, wollen wir hier kurz skizzieren:

■ **Abenteurer** — Die im »Bikepacking-Style« (Minimalgepäck am Rahmen untergebracht) fern des Asphalt unterwegs sein wollen. Natürlich gehen auch alle Mischformen.

■ **Mountainbiker** — Die ein unkompliziertes Reise-MTB suchen, das auch mit Gepäckträger, Schutzblechen und Packtaschen ausgestattet werden kann.

■ **Reiseradler** — Die sich auf Strecken wie dem Iron-Curtain-Trail-Radweg weder quälen (Pistenabschnitte) noch sich unnötig plagen wollen (Asphaltabschnitte).

■ **Globetrotter** — Die auf den Pistenabschnitten dieser Welt sicher und komfortabel unterwegs sein wollen und die (noch) eingeschränkte Ersatzteilversorgung (Reifen, Felgen) dafür in Kauf nehmen.

FINDER **FD3**
 Schaltung Rohloff
 Rahmen FD-100
 Farbe RAL 5020
 Reifen 62-584 mm
 Größe »L«
 Gewicht 16,6 kg



■ **Genießer und Entdecker** — Es muss nicht immer das Extreme sein. Der Finder ist auch eine entspannte Entschleunigungsmaschine, die den Blick weitet.

■ **Pendler** — Deren Alltagsstrecke über »Stock und Stein« führt, oder die einfach ein mehr an Komfort und Souveränität auf ihren alltäglichen Strecken höher gewichten als den optimalen (aber harten) Leichtlauf.

FAHRRADWELT »FINDER«

Mit dem Finder haben wir ein Fahrrad entwickelt, welches voll und ganz auf alltagstaugliche 27,5-Plus-Reifen abgestimmt ist und dennoch über die so typischen Velotraum-Merkmale verfügt wie Vielseitigkeit, Kompaktheit, Belastbarkeit und umfassende Anpassbarkeit an

FINDER **FD3**
 Schaltung Rohloff
 Rahmen FD-100
 Farbe RAL 6025
 Reifen 62-584 mm
 Größe »S«
 Gewicht 14,9 kg



FINDER	FD12
Schaltung	Pinion
Rahmen	FD-1300
Farbe	VT-Green
Reifen	55-584 mm
Größe	»XL«
Gewicht	16,5 kg



persönliche Wünsche und Anforderungen. Salopp formuliert kombinieren wir die 20-jährige Produktreife des »Konzepts« mit dem erweiterten Horizont durch das Fat-Tourenbike »Pilger« (anno 2015).

Herausgekommen ist eine Fahrradwelt, deren Alltags-, Reise- und Offroad-Eigenschaften deutlich über die Möglichkeiten eines üblichen Mountainbikes hinausgehen. In der Fachzeitschrift *Trekkingbike* 1/2018 bezeichnete der damalige Chefredakteur Tom Bierl den Finder gar als »einen Idealtypen dieser neuen Generation Reiseräder«.

Inzwischen hat der Finder genau dieses Produktversprechen vielfach eingelöst. Da sowohl Kettenschaltung als auch Rohloff-Speedhub und Pinion-Getriebe zur Verfügung stehen, bleibt auch technisch kein Wunsch offen.

Basis für den Finder sind die Rahmen »FD-100« und »FD-1300«. Die wichtigsten Merkmale der beiden Rahmen sind:

- **FD-100** — Durch den Exzenter und die multifunktionalen Ausfallenden ist der FD-100 für Kettenschaltung (2×11, 1×12) oder Rohloff-Speedhub geeignet. Da wir dem Reifendurchlauf die höhere Priorität eingeräumt haben, ist *kein* Carbon-Riemen möglich.
- **FD-1300** — Für das Piniongetriebe konzipierter Finder-Rahmen, für Kette oder optional Carbon-Riemen.
- **Standardkomponenten** — Beide Finderrahmen sind so konzipiert, dass gut verfügbare Standardkomponenten verwendet werden können. Damit ist eine problem-

lose Ersatzteilversorgung gewährleistet. Lediglich bei Schutzblechen und Gepäckträgern lassen wir uns spezielle Ausführungen fertigen.

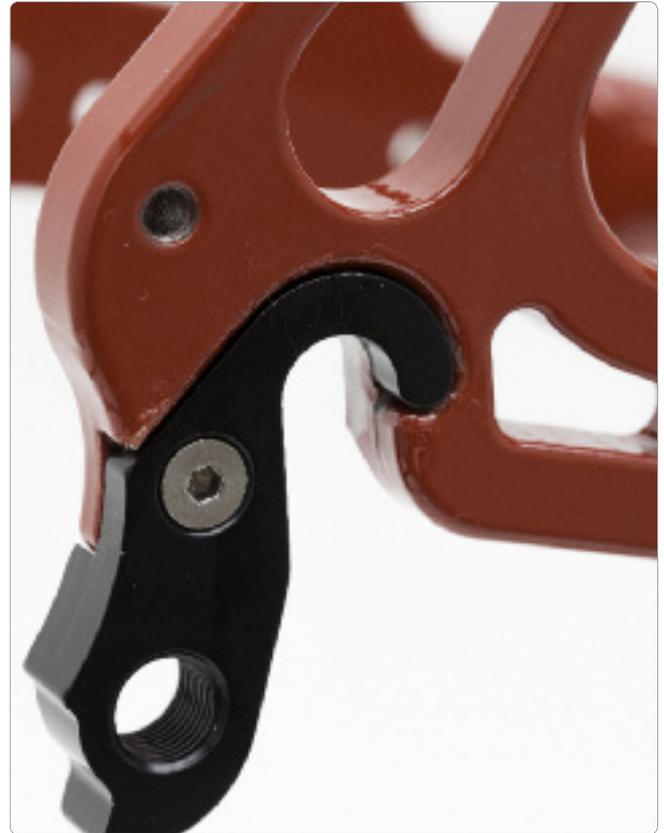
- **Steuerrohr für Tapered** — Mit dem konischen (tapered) Steuerrohr entspricht der Finder dem Standard moderner Mountainbikes und ist für Federgabeln mit 100 bis 120 Millimeter Federweg geeignet.
- **Anlötteile** — Es sind Gewinde für Schutzbleche, Gepäckträger, Lowrider (Tara bis 62-584 Reifengröße), Flaschenhalter und Salsa-Anything-Cages vorhanden.
- **Steckachse** — Beim FD-1300 sind optional Steckachsen möglich; bei Federgabeln sind diese obligatorisch.
- **Robustheit** — Der Finder ist auch ein sehr schönes Sportgerät! Allerdings haben wir den Fokus nicht auf den Leichtbau gesetzt, sondern auf die Belastbarkeit.

FAZIT

Der Finder ist eine neue Generation Reise- und Alltagsrad, der den immer individuelleren Vorstellungen vom Unterwegssein mehr Freiräume bietet als dies momentane Fahrrad-Formate vermögen. Seine Reserven für das Unerwartete – so etwas nennt man mitunter auch Abenteuer – sind dabei ein herausragendes Merkmal. Über die Dosis an Abenteuer und Wagemut entscheidet somit allein der Fahrer. Die Reserven des Finders sind zwar nicht unbegrenzt, aber je nach Detail-Ausstattung doch beachtlich. Auf der Velotraum-Homepage finden Sie dazu einige inspirierende Reiseberichte.



Exzenter — Der Goldstandard zum Spannen der Kette bei Fahrrädern mit Nabenschaltung. Das aufwändige Tretlagergehäuse ist ein hochfestes, überfrästes Strangpressprofil, das nach dem Schweißen erst geschlitzt und präzise auf Maß gebracht wird.



Hart im Nehmen — Das Schaltauge – bei der Verwendung von Kettenschaltungen – ist speziell verstärkt und dadurch äußerst robust und steif. Wenn alle Stricke reißen, ist das Schaltauge natürlich auch austauschbar.



Millimeterarbeit — Ab einem gewissen Reifenformat kommen sich Reifen, Kettenstrebe und Kettenblatt in die Quere. Unsere Kettenstreben sind so optimiert, dass Elf- und Zwölfach-Kurbeln passen und Reifen bis 70-584 Millimeter.



Tausendsassa — Am linken Ausfallende müssen die Parkstütze, der Gepäckträger, die Scheibenbremse und die Momentabstützung der Rohloffnabe ihre korrekte Platzierung finden, ohne sich in die Quere zu kommen.

FINDER **FD12**
 Schaltung Pinion
 Rahmen FD-1300
 Farbe RAL 6034
 Reifen 70-584 mm
 Größe »L«
 Gewicht 16,8 kg



Modular — Bei den Rahmen FD-1300 (Pinion) und FD-100E (Pedelec) erlauben verschiedene »Slider« den optimalen Einsatz von Schnellspannern oder Steckachsen (FD-1300) sowie Ketten- oder Nabenschaltung (FD-100E). Zum Spannen der Kette bzw. des Riemens lassen sich die Slider in den Ausfallenden um 15 Millimeter verschieben.



Im Reich des Kondors

Ein Bikepacking-Abenteuer durch Peru, Bolivien und Nordchile von Anita Burgholzer und Andreas Hübl

„ 5.000 vertikale Meter Anstieg – und das in einem Stück! Kaum flache Passagen und kein einziger Downhill. Von der nebeligen Küste hinauf in eine einsame, grandiose Bergwelt mit stahlblauem Himmel und leuchtenden Gletschern ... Klingt nach einem Radabenteuer der Extraklasse – nur wo findet man diese Superlative? Wer sich solch schier unvorstellbaren Herausforderungen stellen möchte, der sollte einen Trip in die Anden in Erwägung ziehen. Die längste Gebirgskette der Welt ist ein Paradies für Gravel-affine Höhenmeter-Freaks und abenteuerlustige Biker, die Einsamkeit, körperliche Herausforderungen und sagenhafte Naturerlebnisse suchen. So beginnt auch unser neues Bikepacking-Abenteuer mit einem sechstägigen »Klettertraining«, welches in Perus Hauptstadt Lima auf Meereshöhe startet und uns schlussendlich mit pochendem Herzen und strahlenden Augen auf dem 4.930 Meter hohen Paso Ushuayca ausspuckt. Wir sind wieder unterwegs – auf zwei »Velotraum Finder« – im Reich des Kondors.

»Da ward ihr doch schon während eurer Rad-Weltreise«, meint Anitas Vater, als wir begeistert von unseren neuen Reiseplänen erzählen. Er hat Recht, aber die Anden sind gewaltig! Alleine unser Alpenbogen würde mehr als sechsmal der Länge nach hineinpassen. Damals, mit klassischen Tourenrädern und viel zu viel Gepäck ausgestattet, radelten wir auf einer mehr oder weniger »weltreisetauglichen« Route von Nord nach Süd. Diesmal wollen wir mit unseren leicht gepackten »Findern« die Nebenstraßen, Pässe und entlegensten Winkel Perus, Boliviens und Nordchiles unter unsere 2,8 Zoll breiten Stollenreifen nehmen. Wir sind gespannt, wie es sein wird. Ob die Erinnerungen in unseren Köpfen verklärt sind, ob wir uns die Dinge schöner geredet haben, als sie eigentlich sind. In den nächsten Monaten werden wir es genauer wissen.

Die Route bringt uns als „Einstieg“ zu großen Teilen entlang der „Peru Divide“ bis in die Stadt Arequipa. Diese spektakuläre Strecke wurde von Neil und Harriet Pike (andesbybike.com) zusammengestellt und führt auf staubigen Schotterpisten und über viele hohe Pässe entlang der transkontinentalen Wasserscheide der Anden. „El Silencio“ – „Die Stille“, so nennen die Peruaner jene entlegenen Hochgebirgslandschaften, in denen wir die nächsten Wochen unterwegs sein werden. Es ist eine weltentrückte, raue Gegend mit einer unbeschreiblichen Schönheit, die uns alles abfordert. Die Tage sind geprägt von teils miserablen Pisten und unzähligen Pässen, die uns in Höhen von knapp 5.000 Meter bringen. Nur selten fällt unser Höhenmesser



unter die 4.000 Meter-Marke, eine perfekte Akklimatisation ist hier Pflicht. Wir haben uns langsam an die extreme Höhe herangetastet und sind gut angepasst. Nichtsdestotrotz kommen wir nur langsam voran, unsere Kilometerbilanz ist bescheiden. Trotz der Strapazen genießen wir die einsamen Etappen und grandiosen Lagerplätze, aber auch die kleinen, unscheinbaren Dörfer und Städte, durch die wir radeln. Nichts, was man üblicherweise auf der Must-See-Liste eines Peru-Reisenden findet. Und genau das reizt uns. Wir nehmen den südlichen Loop des Camino del Puma bis Copacabana, einem schmucken Städtchen an den

Ufern des legendären Titicacasees. Anfangs radeln wir auf angenehmen Höhen durch eine von Landwirtschaft geprägte Region, bis uns ein langer Downhill im kakteengesäumten Tal des Rio Tambo ausspuckt. Auf 1.300 Meter Seehöhe ist es heiß, windig und staubig. Von nun an geht's wieder mal steil bergauf – diesmal gleich für drei ganze Tage am Stück! Mühsam schrauben wir uns in endlosen Serpentina durch eine wüstenhafte Gegend hinauf. Die Anstiege sind fast durchgehend steil, nur selten gönnt uns die gnadenlose Topografie eine kurze Verschnaufpause. Dafür werden wir oben mit einer atemberaubenden, von Lavasand und tief-





blauen Lagunen geprägten Mondlandschaft entschädigt. Doch die nächste Herausforderung wartet bereits, das Wetter beginnt langsam umzuschlagen und kündigt die nahende Regenzeit an. Links und rechts von uns gehen heftige Schauer nieder, Blitze zucken und der Donner scheint die Felsen um uns zertrümmern zu wollen. Manchmal erwischt es uns. Zumindest einen Vorteil bietet das Radeln auf Höhen ab 4.000 Meter: Der Regen fällt meist als Schnee und durchnässt einem zumindest nicht sofort die Bekleidung!

Etwas müde und verdreckt kommen wir nach zwei harten Wochen in Copacabana, Bolivien, an. Unsere Waden freuen sich über ein paar Ruhetage und die heiße Dusche vertreibt den letzten Dreck aus unseren Poren. Das Wetter ist nach wie vor unbeständig, trotzdem wollen wir bald wieder weiter. Die nächste Etappe soll uns vom Titicacasee hinüber in den Norden Chiles und über die größten Salzseen der Erde wieder zurück nach Bolivien bringen.

Als Alternative zur mittlerweile ziemlich überlaufenen »Lagunenroute« ist uns bei der Recherche eine unter Bikepackern als Ruta de las Vicunas bekannte Etappe durch das nordchilenische Altiplano untergekommen. Auf knapp 300 Kilometern radeln wir auf meist einsamen Schotterpisten durch eine faszinie-

rende Region. Links von uns reihen sich schneebedeckte Vulkane aneinander, wir beobachten fasziniert die spärliche Tierwelt des Altiplano. Vor allem erspähen wir scheue Vicuñas, die wilden Verwandten der Alpacas, aber auch putzige Viscachas, die aussehen wie ein Kaninchen mit langem Schweif. Dann und wann schwebt ein Kondor weit über unseren Häuptionen durch die Höhen, Flamingos staken tollpatschig durch die salzigen Lagunen und als Highlight entdecken wir eines Morgens frische Pumaspuren unweit unseres Zeltens. Gänsehaut!

Der Salar de Uyuni ist mit seinen 10.000 Quadratkilometern die größte Salzfläche der Welt und sogar größer als das österreichische Bundesland Kärnten. Gemeinsam mit dem weiter nördlich liegenden Salar de Coipasa bildet er die Kulisse unserer letzten Etappe, die im Städtchen Uyuni enden wird. Die Querung der ersten Salzpfanne erweist sich als äußerst ruppig. Etwa vier Stunden holpern wir schnurgerade über eine unregelmäßige, feuchte Salzschiicht, die uns mehr als jede noch so miese Waschbrettspiste durchschüttelt. Vom Örtchen Tahua aus entern wir schließlich den legendären Salar de Uyuni. Diesmal ist die Salzfläche sehr gut zu befahren. Auf der von zahlreichen Fahrzeugen genutzten Spur düsen wir mit für unsere Verhältnisse ra-



santen 20 km/h zur „Isla Incahuasi“, einer aus versteinerten Korallen bestehenden Insel inmitten des ewigen Salzes. Auf der windabgewandten Ostseite finden wir eine kleine Viehpferch, die uns als Nachmittags- und Nachtlager dienen soll. Nur selten spaziert der eine oder andere Tourist an unserer temporären Behausung vorbei, wir haben die von jahrhundertealten Säulenkakteen bewachsene Ostflanke der Insel fast für uns alleine. Richtig magisch wird es zur Abenddämmerung, die die Landschaft in ein unbeschreibliches Bild verwandelt. Die gigantischen Kakteen scheinen zu glühen, auf der unendlichen Salzfläche zeichnen sich kontrastreich die regelmäßigen Hexagon-Muster ab. Nach einem ebenso grandiosen Sonnenaufgang flitzen wir mit Rückenwind die 70 Kilometer bis ans Ostufer, von wo es nicht mehr weit nach Uyuni ist.

Beide hängen wir auf den letzten Kilometern unseren Gedanken nach und kommen unabhängig voneinander zum gleichen Schluss: Es war eine harte Reise, die uns oft an unsere Grenzen gebracht hat – und es ist noch genauso grandios und intensiv wie vor acht Jahren. Die Anden bringen dich im wahrsten Sinne des Wortes manchmal an deine tiefsten Abgründe – und auf deine höchsten Höhen.🗣

Die beiden Live-Reportagen-Profis Anita Burgholzer und Andreas Hübl, auch bekannt als »nandita«, haben bereits zwei Jahre zuvor mit ihren »Findern« die »Great Divide« gemeistert. Mehr dazu: <https://www.nandita.at/>





Sabine im »Finderland«

„ Pünktlich zur ADFC-Radsternfahrt 2017 wurde mein Finder mit flinken Schrauberhänden fertiggestellt. Ein würdiger Start für ein neues Fahrradleben nach 20 tollen Fahrrad Jahren mit meinem »Konzept VK9«.

Die ultimative Geländetaufe wurde am Reißbrett mit Komoot für mich geplant: von Asphalt, Schotterwegen und schmalen ausgewaschenen Trailpfaden über Tragpassagen war alles dabei – natürlich mit vielen Schwarzwälder Höhenmetern. Mein Finder und ich hatten dabei sehr viel Spaß und das, obwohl ich vor allem abwärts noch nie die große, mutige Heldin im Gelände war. Er gleitet über Stock und Stein, so dass ich nicht mehr jedem Schlagloch ausweichen muss. Ich war schon immer und bin immer noch eine Radel-Bergziege und liebe die – auch – hohen Berge. Mein Handicap war bisher eher das Runter, und das ist jetzt dank Finder kein Problem mehr!

Bei dieser Fahrt ist mir dann auch die Metapher »Finderland« in den Sinn gekommen. Finderland ist in-

zwischen unser geflügeltes Wort, wenn die Wege oder Straßen mal wieder besonders holprig oder steinig oder oder ... sind. Ich fühl mich einfach sicher und mich schreckt inzwischen auch kein Dämmern, keine Nacht mehr im Gelände ...

Letzten Sommer waren mein Mann Roland und ich eine Woche auf der Traversée du Massif Vosgien, einem zumeist gut ausgeschilderten Mountainbikeweg von Wissembourg nach Thann, unterwegs. Und auch mit Zeltübernachtungsgepäck waren unsere Finder jedem Gelände gewachsen, manchmal im Gegensatz zu ihren Aufsitzern – dann half halt nur noch schieben.

Die Stadt ist natürlich ebenfalls Finderland: Mein Finder ist nicht nur ein Freizeit- und Urlaubsbegleiter, sondern auch mein Lebensmittel und Lastenträger im Alltag. Wenn ich mal wieder auf dem Markt war und dann noch in der Bücherei viel Interessantes gefunden habe, liege ich mit den gut gefüllten Packtaschen satt und ruhig auf der Straße und rolle auch locker über die zahlreichen Bordsteinkanten. Die Alltagstauglichkeit hat sogar nochmals erheblich gewonnen, nachdem mir mein Mann (endlich) Schutzbleche montierte.

Schneetauglich ist mein Finder übrigens ebenfalls – Ich hatte letzten Winter ein paar Ausritte durch zumindest teilweise frisch gefallenen, unberührten Schnee; es war wunderbar.



Ganz besonders gefällt mir, dass der Finder neugierig macht und mich Menschen darauf ansprechen: Das seien aber breite Reifen, wie sich das denn fahren würde ... Und ich gebe gern Auskunft und schwärme von seinem Fahrverhalten und einfach vom Spaß, mit einem Finder unterwegs zu sein.

Erst kürzlich ist wieder ein Radler von hinten neben mich *aufgefahren*, weil er wissen wollte, was für ein

Fahrrad ich da fahre. Es war ein »Kenner«, der gleich gesehen hat, dass mein Finder etwas Besonderes ist, und ihn daraufhin ganz genau inspiziert hat.

Mein Finder begleitet mich jetzt zweieinhalb Jahre und bald 15.000 Kilometer und ich freu mich jeden Tag – er ist einfach für mich gemacht, ich möchte nichts anderes mehr fahren – höchstens noch einen mit »Unterstützung«, denn Finderland ist überall :-)







PEDELEC

DIE KONGENIALE ERWEITERUNG

PEDELEC **FD2E**
 Schaltung Shimano 2×11
 Rahmen FD-100E TD
 Farbe RAL 7002
 Reifen 65-584 mm
 Größe »M«
 Gewicht 21,9 kg



PEDELEC Mit dem Pedelec – vulgo E-Bike – wurde der 200 Jahre alte Geniestreich Fahrrad substanziell erweitert. Erweiterung ist dabei das entscheidende Stichwort, denn das Pedelec bietet eine Vielzahl an neuen Einsatzbereichen und erschließt einem verloren geglaubte Möglichkeiten aufs Neue.

Es ist daher nicht übertrieben zu behaupten, dass auch ein motorunterstütztes Fahrrad zu einem Vehikel für ein »besseres Leben« werden kann. Man denke nur an eine staufreie und selbstbestimmte Alltagsmobilität.

Das Versprechen, mit dem Pedelec ein Stück Lebensqualität zu kaufen, wird immer dann eingelöst, wenn die Bedürfnisse und Wünsche des Fahrers im Mittelpunkt stehen und nicht allein die Antriebstechnik. Damit ist gemeint, dass auch ein Pedelec umfassend den Bedürfnissen des Nutzers entspricht und dass der Fahrer weiterhin das Gefühl hat, *richtig* Rad zu fahren.

EINSATZBEREICH UND ZIELGRUPPEN

Salopp gesagt eignet sich der E-Finder für so ziemlich alles außer für den ausgesprochenen Fernreise- bzw. echten Mountainbike-Einsatz. Das üppige Reifenformat in Verbindung mit der hohen Rahmenstabilität verhelfen dem E-Finder zu wahrhaft souveränen Fahreigenschaften, also ideal für die großen und kleinen Herausforderungen und Unwägbarkeiten im urbanen Umfeld sowie beim Pendeln bzw. Reisen über Land.

Gemeint sind damit: lose und brüchige Bodenplatten, Schlaglöcher, Bordsteine, Straßenbahnschienen, Kopfsteinpflaster, Baustellen, zerwühlte Forstwege, aufgeweichte Kieswege, Grobschotter, weiche Sandwege usw.

Eine Aufzählung aller relevanten Zielgruppen und Einsatzbereiche wäre einmal mehr ermüdend lang, daher beschränken wir uns auf eine kleine Auswahl:

- **Radfahrer** — Die der Passform einen besonders hohen Stellenwert einräumen, denn es stehen zwei Rahmenmodelle mit bis zu fünf Rahmengrößen zur Auswahl.
- **Freizeit- und Tourenradler** — Die bei der Streckenwahl und dem Entdeckungsdrang maximalen Gestaltungsspielraum haben wollen.
- **Reiseradler** — Die Zuverlässigkeit, Reserven (Dauerleistung, Untergrund, Streckenprofil) in jedweder Hinsicht schätzen.
- **Pendler** — Die fürs Pendeln im urbanen und ländlichen Umfeld auf Forst- und Landwirtschaftswege angewiesen sind und ein zuverlässiges und robustes Pedelec dafür benötigen.
- **Naturliebhaber** — Die gerne ausschweifend in Wald und Flur unterwegs sind, denen aber der Sinn nicht nach Extremen steht.
- **Wanderer und Naturfotografen** — Die ein naturverträgliches und kräfteschonendes Transportmittel suchen, quasi ein Lift auf zwei Rädern.

PEDELEC **FD3E**
 Schaltung Rohloff 14G
 Rahmen FD-100E
 Farbe RAL 1023
 Reifen 65-584 mm
 Größe »M«
 Gewicht 23,5 kg



■ **Sportler** — Ja, Sportler! Für den Gesundheitssport gibt es nichts besseres, da die Belastung für Gelenke und Herz-/Kreislauf fein dosiert werden kann.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden, bieten wir sehr eigenständige Pedelec-Lösungen an, die ausgesprochen fahraktiv sind und einen großen Einsatzbereich abdecken: vom Freizeitspaß bis zur Offroad-Radreise, von der Schönwetter-Ausfahrt bis zur Ganzjahres-Mobilität. Die dafür besten »Fahrrad-Gene« finden sich im FINDER. Die eigentliche Aufgabe besteht nun darin, die mannigfaltigen und überaus bewährten Eigenschaften dieser Fahrradwelten mit einem passenden Antriebskonzept zu erweitern.

E-FINDER FÜR SHIMANO STEPS

Herausgekommen ist der »E-Finder«. Die Fahrrad-Gene stammen - nomen est omen - aus der Finder-Welt und das Ergebnis ist ein gebrauchstüchtiges »Omniterra-Pedelec« mit 27,5-Plus-Reifenformat und dem überragenden Shimano-Steps-Mittelmotor.

Bei dem eigens dafür entwickelten FD100E-Rahmen ist es uns gelungen, die Anforderungen des Antriebssystems und die Velotraum-Fahrrad-DNA (Stabilität, Fahreigenschaften, Passform und Vielseitigkeit ...) unter einen Hut zu bekommen.

Wie bereits erwähnt stammen die Fahrrad-Merkmale des E-Finders aus der FINDER-Welt, und das Ergebnis

ist ein ungemein gebrauchstüchtiges »Omniterra-Pedelec« mit 27,5-Plus-Reifenformat und dem optimal darauf abgestimmten Shimano-Steps-Mittelmotor. Die wichtigsten Besonderheiten des E-Finder' sind:

■ **Sieben Rahmengrößen** — Mit den sieben Rahmengrößen - S, M, L, XL, XXL, S-TD und M-TD - passt der E-Finder für Fahrer von 160 bis 200 cm Körpergröße.

■ **Gewicht** — Unsere Steps-Pedelecs »FD2E« und »FD3E« sind gemessen an ihren Eigenschaften relative Leichtgewichte. Im Gros bewegen sich die Gewichte zwischen 21 und 24 Kilogramm - selbst ein Gesamtgewicht von unter 20 Kilogramm ist möglich.

■ **Leistungsreserven** — Seien es lange und steile Anstiege, hohes Systemgewicht (Fahrer/Zuladung) oder leistungszehrender Untergrund (500 Prozent mehr Rollwiderstand bei grobem Schotter). Bei solchen Anforderungen macht sich der höhere Wirkungsgrad des Mittelmotors tatsächlich bemerkbar und ist diesbezüglich dem Nabenmotor überlegen.

■ **Systemauswahl** — Sie können - je nach Anforderungsprofil und Vorlieben - zwischen unterschiedlichen Steps-Antrieben wählen, zum Zeitpunkt der Drucklegung beschränkt sich unsere Empfehlung auf das EP8-System.

■ **Widerstandsarm** — Über 25 km/h entkoppeln die Stepsmotoren vollständig.

■ **Stromkabel im Rahmen** — Aufgeräumt und technisch sinnvoll: Alle Strom- und Steuerungskabel laufen gut geschützt im Rahmen.

PEDELEC **FD3E**
 Schaltung Rohloff 14G
 Rahmen FD-100E
 Farbe RAL 5025
 Reifen 62-584 mm
 Größe »L«
 Gewicht 23,6 kg



■ **Ketten- oder Nabenschaltung** — Die verschieb- und trennbaren Ausfallenden (auch für Steckachse) sind für Ketten- oder Nabenschaltungen (Rohloff) geeignet.

■ **Überstandshöhe und TD-Rahmen** — Der »Knick« im Oberrohr bzw. Rahmen mit »Tiefem Durchstieg« bieten viel Platz im Schritt und somit Sicherheit beim Anhalten und Absteigen.

■ **Reifenformate** — Im E-Finder können Reifen unterschiedlichster Formate verwendet werden, von 55 bis 70 Millimeter Breite.

■ **Akkuentnahme** — Schnelle und sehr leichtgängige, seitliche Akkuentnahme, für alle, die zum Beispiel für den Transport oder für das Laden, den Akku regelmäßig entnehmen müssen.

PEDELEC **FD2E**
 Schaltung Shimano 1×11
 Rahmen FD-100E
 Farbe RAL 7012
 Reifen 57-584 mm
 Größe »S«
 Gewicht 19,6 kg



PEDELEC SP2E
 Schaltung Shimano 1×11
 Rahmen FD-100E
 Farbe RAL 6007
 Reifen 65-584 mm
 Größe »M«
 Gewicht 19,2 kg



WERTBESTÄNDIGKEIT UND SERVICE

In aller Regel – von ein paar unrühmlichen Ausnahmen mal abgesehen – ändert Shimano die Einbau-Standards, also die Abmessungen für die Motoren- und Akkuaufnahme, nur in sehr langen Zyklen. Eine solche Planungssicherheit ist seitens der Systemhersteller bisher eher die Ausnahme und schafft vernünftige Rahmenbedingungen für eine langfristige sowie nachhaltige Produktentwicklung. Davon profitieren Kunden und Hersteller gleichermaßen, denn die Ersatzteil- und Upgrade-Versorgung ist in einem sehr hohen Maße gewährleistet. So lassen sich z. B. in unsere ersten E-Finder-Rahmen von 2016 die aktuelle Motoren- und Akkugeneration (2021/2022) einbauen.

Ein weiterer sehr wichtiger Aspekt beim Pedelec ist der Service, zumal ein Pedelec unter technischen Gesichtspunkten kein Fahrrad, sondern ein komplexes Fahrzeug ist. Vor diesem Hintergrund sind der extrem hohe Qualitätsanspruch von Shimano sowie deren weltweite Präsenz ein wichtiger Vorteil. Sollten sich also unterwegs je Probleme mit einem Steps-System einstellen, findet sich mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit eine kompetente Fachwerkstatt, die einem weiterhilft. Alle Steps-Systeme können mit dem weltweit verfügbaren Shimano-E-Tube-Projekt eingestellt und gewartet werden.

RESÜMEE

Die kompakten und leichten Steps-Antriebe passen ganz hervorragend zu unserer Pedelec-Philosophie »so Fahrrad-spezifisch wie möglich«. Konkret damit gemeint ist das feinfühlig und besonders verzögerungsfreie Zusammenspiel von Menschen- und Maschinenkraft und das daraus resultierende natürliche und sichere Fahrgefühl. Die Steps-Antriebe lassen sich intuitiv und spielerisch mittels Unterstützungsstufe und Beinkraft »steuern«. Damit ist gewährleistet, dass man sich sehr dosiert belasten kann, und sportliche ambitionierte Fahrer können sich durchaus richtig fordern. Allerdings benötigt man einige hundert Kilometer, um sich dieses Potential wirklich zu erschließen, sprich bei einer Probefahrt erlebt man nur die »Spitze des Eisbergs«.

Mit dem E-Finder wird das motorunterstützte Radfahren nochmals sicherer und komfortabler ohne dabei auf Effizienz und Fahrspaß verzichten zu müssen. Gleichzeitig bleibt der E-Finder ein technisch »übersichtliches« Fahrrad, da man für den Mischbetrieb – also keine ausgesprochenen MTB-Strecken – auf eine aufwendige und serviceintensive Vollfederung verzichten kann.



Die Verlegung von Elektrokabeln, Bremsleitung und Bowdenzügen folgt einem bewährten Prinzip: »Strom« läuft im Rahmen und die »Mechanik« wartungsfreundlich außen.



Die Teilintegration des Akkus ist für uns der Goldstandard. Zwar besonders aufwändig in der technischen Umsetzung beim Rahmenbau, aber unübertroffen in der Funktionalität und Haltbarkeit.



Mittelmotor von Shimano, ein echtes Meisterstück: klein, leicht, zuverlässig und stark. Aber erst im Zusammenspiel mit einem speziell dafür konstruierten Rahmen mit passendem Interface wird daraus ein erstklassiges Pedelec.



FD100E-Rahmen – Für den Laien sieht das Ganze nur noch ungefähr nach einem Fahrradrahmen aus mit komischen Öffnungen und Löchern. Der Kenner sieht eine Vielzahl von aufwändigen CNC-Teilen (Steuerrohr, Interface, Ausfallenden, Slider), Formteilen und einem tiefgezogenem Unterrohr.



FD100E TD-Rahmen – Es gibt viele gute Gründe für einen etwas tieferen Einstieg und immer häufiger äußern Frauen und Männer den Wunsch nach einer TD-Rahmenform. Also keinem richtigen Tiefeinsteiger (vielleicht mal zum 80zigsten), aber halt doch mit deutlich abgesenktem Oberrohr.



Vive la France Vive le Pédélec

Stefan von Velotraum

” Viele passionierte Radfahrer, die vom Fahrrad aufs Pedelec umsteigen, empfinden diesen Umstieg als Radfahren-zweiter-Klasse, quasi die Vorstufe zum Rollator, ein *Memento-mori* – bedenke, du musst sterben – mit Motor. Dabei ist das Gegenteil der Fall, denn ein stimmiges und passendes Pedelec verkörpert vielmehr: *Carpe diem* – pflücke den Tag –, wie folgender Reisebericht illustrieren soll.

URLAUBSZIEL ALS EXPERIMENT

Wie fühlt es sich an, mit Camper und Pedelec eine Region zu bereisen, die man früher als »echte« Reiseradler kreuz und quer durchstreift hat. Wir, das heißt

Velotraum-Gründer Stefan Stiener und seine Frau Patricia, waren nach 15 Jahren erstmals wieder für eine längere Reise in Frankreich gelandet. Dabei war das Reiseziel noch nicht mal geplant, sondern hat sich schicksalhaft ergeben – Eigentlich wollten wir den Norden Spaniens erkunden. Doch irgendwie ist uns das Leben dazwischen gekommen.

BURGUND

Unser Start in den sehnsüchtig ersehnten Jahresurlaub war ein Loskommen auf Widerruf, denn beruflich und insbesondere im privaten Umfeld gab's ein paar Baustellen.

Daher war unser erster Stopp im nahen Burgund, das wir bereits bei einem Kurzurlaub Ende Mai lieben gelernt hatten. Auch dieses mal bescherte uns das Burgund einen gelungenen und entspannten Einstieg in den Urlaub. Unsere Ausgangspunkte lagen einmal am *Canal-du-Bourgogne* sowie dem *Canal-du-Nivernais*. Von dort unternahmen wir größere und kleinere Rund-



touren durch verträumte Landschaften, hin zu pittoresken Städten, die irgendwo zwischen Charme und Zerfall changieren, sowie zu eindrucksvollen Kulturdenkmälern. Nachdenklich stimmte uns allerdings die extreme Trockenheit im Burgund. Die ansonsten so grünen Weiden waren staubtrocken und das Braun hatte das Grün als dominierende Farbe landesweit abgelöst. Selbst den historischen Kanälen war die Wasserknappheit anzusehen das Vieh auf den Weiden musste zugefüttert werden. Auf unseren Pedelecs ließen sich die über 30 Grad im Schatten (Mitte September) jedoch ganz gut aushalten, auch wenn wir die Hügel rechts und links der Kanäle erklommen.

AUVERGNE

Irgendwann hatten wir genug vom »Flachland« und der Ruheständler-Dominanz. Der Wetterbericht prognostizierte noch ein paar Spätsommertage in der tendenziell kühlen und regenreichen Auvergne. Von Zuhause kamen ebenfalls hoffnungsvolle Signale, also ging's 200 Kilometer weiter auf einen wunderbaren Campingplatz oberhalb von **Mont Dore**.

Noch am gleichen Tag unternahmen wir mit unseren E-Findern eine herrliche Tour über die Pässe in Richtung **Lac Chambon**. Zurück auf dem Campingplatz zeigte der Kilometerzähler zwar nur 40 gefahrene Kilometer, dabei hatten wir aber über 1.400 Höhenmeter gesammelt und die Akkus etwas über die Hälfte leer



gefahren. Wie bereits im Burgund, so sind wir auch in der Auvergne einer französischen Radtouristik-Route gefolgt, die wunderschön (bergig) geführt war, also ideal fürs Pedelec.

Am nächsten Tag vermieden wir die nicht nur bei Radfahrern so beliebten Aussichtsstraßen. Es war Samstag und die motorisierte Spaßgesellschaft übernahm lärmend die Straßen. Unsere mit MapsOut selbst ausgetüftelte Tour ins Hinter-Hinterland war zwar weniger spektakulär, dafür hatten wir Straßen und Landschaft für uns. Einziger Pferdefuß: keine netten Cafés zum gepflegten Einkehren ;-)





LUBÉRON/VAUCLUSE

Den einzigen stürmischen Regentag nutzten wir für den Transfer ins Lubéron. In dieser Region waren wir schon mehrfach mit den Reiserädern unterwegs. In der Nähe von **Gordes** bezogen wir einen Campingplatz, der strategisch günstig für Radtouren in alle Richtungen lag.

Die erste Überraschung: Der Süden war ungleich grüner als das Burgund und die Auvergne. Weniger überraschend war der international geprägte Tourismus, der sich zum Teil in Scharen an den »Hotspots« wie **Gordes**, **Lacoste**, **Bonnieux**, **Senanque** usw. tummelte. Abseits davon oder etwas früher am Tag lies sich der Touristenauflauf gut umgehen. Der Vorteil des florierenden Tourismus: ein vielfältiges Angebot an Cafés und Märkten.

Die Eingangs formulierten Bedenken, nun mit Pedelec und Camper statt Reiserad und Zelt einen Radurlaub »zweiter Klasse« zu verbringen und wehmütig der Vergangenheit nachzuhängen, verpufften auch im Epizentrum unsere Radreisevergangenheit bereits auf der ersten Tour.

Auch mit dem Pedelec und leichtem Tagesgepäck bezauberten uns die herrliche Landschaft und die Bilderbuchstraßen. Und wir waren nun viel empfänglicher für die Dinge links und rechts der Strecke, so dass wir unglaublich viel Neues entdeckten. An die Stelle der Intensität des Radreisens trat das tiefere Eintauchen in die Region. Es erstaunt uns im Nachhinein, woran wir früher einfach vorbeigeradelt waren. Aber klar, früher war der Focus ein anderer: Wir müssen/wollen noch über den Pass; wo gibt's was zu Essen; oh Gott, nicht noch ein Berg ...

VENTOUX

Wir hätten es locker noch eine Woche länger im Lubéron ausgehalten, allerdings schlossen die Campingplätze und selbst im touristischen Gordes wurden die nicht vorhandenen Bürgersteige hochgeklappt. Also gondelten wir 60 Kilometer in Richtung Norden nach **Montbrun-les-Bains**. Wegen des kleinen Thermalbades hatte der charmante Camping Municipale sogar bis Ende Oktober geöffnet.





Die nächsten Tage sollten wir mit dem Blick auf den heiligen (Kelten) und mythenumwobenen Berg aufwachen und zu Bett gehen. Auch auf unseren Radtouren war der Ventoux ebenso omnipräsent wie dominant, und so verfällt man mit jedem Tag etwas mehr der Magie dieses Bergs. Freilich hochgeradelt sind wir nicht, da war uns einfach nicht danach. Außerdem haben wir den Ventoux schon zweimal »gemacht« und hatten keine Lust auf den Trubel, der da oben in aller Regel herrscht. Wir haben der majestätischen Magie aus der Distanz schlicht den Vorzug gegeben.

Aber auch so klettert man in dieser Region schon mal auf 1.400 Höhenmeter hinauf, und ratz-fatz sammeln sich bis zu 2.000 Höhenmeter auf einer 60-Kilometer-Runde. Daher hatten wir erstmals, für unsere nicht mehr ganz taufrischen Akkus, Ladestopps eingeplant und dabei die hiesige Gastronomie unterstützt – carpe diem.

Resümee

Die drei Wochen waren letztendlich viel zu schnell vorbei und wir entdeckten mit den Pedelecs unsere alte Frankreich-Liebe aufs Neue.

Dabei entpuppten sich unsere E-Finder als geradezu perfektes Vehikel um sich die unterschiedlichen Regionen vom jeweiligen Campingplatz aus zu erschließen. Denn weder schlechte Straßen noch giftige Steigungen »zensierten« die Streckenplanung und nicht zu vergessen: die Bereitschaft sich auf spontane Abstecher einzulassen.

Noch ein Wort zum ländlichen Frankreich. Mit Fug und Recht darf sich unser Nachbarland als Schlaraffenland fürs Radfahren und Campen (auch für klassische Zelter und nicht nur für Wohnmobilisten) bezeichnen. Zumindest in der Nebensaison und jenseits der Touristen-Hotspots.☺☺





Langzeit-Erfahrung

Stefan von Velotraum

” Wie steht es eigentlich um die Langzeithaltbarkeit bzw. Lebensdauer von Pedelecs? Um ehrlich zu sein tapsen wir – wahrscheinlich auch andere Hersteller, Händler und insbesondere Kunden – da etwas im Dunkeln. Angesichts der vielen Technik und des höheren Anschaffungspreises ein unbefriedigender Umstand.

Während wir bei einem hochwertigen Velotraum-Fahrrad ohne Motor gut 50.000 bis 100.000 Kilometer in Aussicht stellen und belegen können, fangen wir beim Pedelec (fast) bei Null an. Daher glauben wir, dass auch eine vergleichsweise überschaubare Kilometerleistung von knapp 20.000 Kilometer einen gewissen Informationswert bietet. Zumal die 20.000 Kilometer von dem schweren Chronisten in den letzten zweieinhalb Jahren unter verschiedensten Bedingungen erstrampelt wurden ;-)

Aus Skepsis wird Ur-Vertrauen

Am Anfang sah ich in der Nutzung meines FD2E mehr eine Pflicht – eingedenk unseres Mottos: »Wir fahren die Dinger selbst.« –, weswegen dieser anfangs fast nur als Winterfahrzeug eingesetzt wurde. Inzwischen ist der orangene Hirsch zu meinem allumfassenden Mobilitätsvehikel geworden. Sprich das Ding wird fast täglich bewegt und bekommt nur die allernötigste Pflege.

Für mich war und ist daher von überragender Wichtigkeit: Auch ein Pedelec muss völlig selbstverständlich funktionieren und absolut zuverlässig sein. Der Wartungsmehraufwand sollte sich auf das Laden des Akkus und wenn's hochkommt, auf ein Software-Update pro Jahr beschränken. Quasi ein Pedelec, das trotz komplexer Mechatronik so wartungsarm wie ein Drahtesel sein sollte, schließlich habe ich Besseres zu tun, als am eigenen Fahrrad zu schrauben.

Sommer, Herbst und Winter ...

Anfangs war ich sehr skeptisch, ob mein FD2E – noch dazu mit Kettenschaltung – diese Erwartungen würde erfüllen können, weswegen ich selbst die kleinste Unregelmäßigkeit argwöhnisch beobachtete.

Nach gut vier Jahren und knapp 20.000 Kilometer ist das Vertrauen in meinen FD2E fast grenzenlos. Selbst ein richtiger Plattfuss blieb mir bisher erspart; allenfalls zwei bis drei »Schleicher« mussten behoben werden. Ich habe zwar eine Pumpe am Rad, aber fast nie einen Ersatzschlauch dabei ... Daher ist meine Defektliste überschaubar bzw. weist nur wiederkehrende Setzungsknackgeräusche auf, wie jedes Fahrrad, das permanent im Einsatz ist.

Weder der Antrieb, noch die Schaltung oder die Bremse machten irgendwelche Probleme, sondern funktionieren einfach. Wann immer ich mich auf das Rad setze, macht es, was es soll: Wunderbar fahren – zumindest solange der Akku voll ist ...

Reichweite und Akkumanagement

Und da sind wir beim Thema Reichweitenangabe. Hier bekleckert sich zumindest Shimano nicht gerade mit Ruhm, wobei diverse Updates eine spürbare Verbesserung brachten. Doch weiterhin bleibt die Reichweitenangabe eine noch zu vage Information, die wohl erst dann präziser werden kann, wenn das System die

Fahrgewohnheiten des Fahrers und die Strecke kennt. Aus Datenschutzgründen wird davon aber auch nicht jeder begeistert sein.

Im Moment lautet meine Empfehlung zu Steps: Sobald die Statusanzeige auf drei – von fünf – Balken springt, sollte man die Hälfte der Strecke/Höhenmeter hinter sich haben. Damit bin ich zumindest bisher gut klar gekommen.

Verschleiß und Akku-Alterung

Hier ist die Bilanz überraschend positiv. Kette und Kassette musste ich alle 3.000 bis 4.000 Kilometer tauschen. Das ist eine normale Kilometerleistung, wie sie auch bei einem Fahrrad mit Kettenschaltung angezeigt ist. Sehr hoch ist lediglich mein Bremsbelag-Verschleiß: Alle 2.000 Kilometer war ein kompletter Satz fällig, und beide Brems Scheiben mussten bereits getauscht werden. Hier machen sich das hohe Systemgewicht, das Höhenprofil meiner Arbeitsstrecke und mein bevorzugtes Terrain – rauf und runter – bemerkbar.

Kommen wir zum kostspieligsten Verschleißteil eines Pedelec: dem Akku. Auch hier tappt man hin-





sichtlich der tatsächlichen Alterung und der damit einhergehenden Ladeverluste etwas im Dunkeln. Shimano hält zwar große Stücke auf seine Akkus, allerdings passt deren Aussage nicht so ganz zu meinem »Gefühl«. Während die Analysesoftware von Shimano meinem Akku fast 85 Prozent Neuzustand attestiert, liegt mein Gefühl eher bei unter 65 Prozent. Die Erklärung für diese Diskrepanz: Die Software misst nicht wirklich die Akkukapazität, sondern errechnet, anhand der Ladezyklen und den zugrundeliegenden Akkukennzahlen, die theoretisch noch zur Verfügung stehende Akkukapazität ... Auch an dieser Stelle wäre es schön, wenn von Herstellerseite bald nachgebessert werden würde.

Lebensdauer und Ressourcen

Regelmäßig müssen wir in unseren Beratungsgesprächen die Erwartungen hinsichtlich der Lebensdauer eines Pedelecs relativieren. Generell hängt die Langzeithaltbarkeit von vielen Faktoren ab, und daher sind nur vorsichtige und vage Angaben möglich. Der verständliche Wunsch, dass auch ein Pedelec mindestens zehn bis 15 Jahre halten sollte, ist mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht zu erfüllen. Realistisch sind ein Zeitraum von fünf bis zehn Jahren, und schon diese Lebensdauer setzt voraus, dass der Systemlieferant für Motor, Steuerung und Batterie über einen solchen Zeitraum Ersatzteile und Updates anbietet. Übrigens ist das ein wesentlicher Grund, warum wir uns für das Steps-System von Shimano entschieden haben.

Leider verfolgen die meisten Hersteller eine vergleichsweise kurzlebige Produktstrategie, die sich eher an fünf Jahren orientieren. Doch ganz offensichtlich

überwiegen für die meisten Menschen die Vorteile dieser Pedelec-Erweiterung deren Nachteile: Die Abhängigkeit von der Steckdose, der hohe Wertverlust und die hohen Unterhaltskosten. Insbesondere die Erneuerung des Akkus (800 bis 900 EUR nach vier bis fünf Jahren) sowie die kürzere Lebensdauer eines Pedelecs schlagen hier kräftig zu Buche – auch hinsichtlich der Ressourcen. Diese offensichtliche B-Seite wird vom Gros der Pedelec-Käufer sehr wahrscheinlich verdrängt, zumal diese Aspekte eher selten durch eine dramatisch gestiegene Kilometerleistung relativiert werden. So erfreulich die sinkenden Preise für den Verbraucher sind, so problematisch sind die ganzen »Spontankäufe« – Stichwort Corona – hinsichtlich der benötigten Ressourcen. Bei einem Velotraum-Pedelec sind Spontankäufe aus verschiedenen Gründen (fast) ausgeschlossen, und der sorgfältige Abwägungsprozess bedingt meist auch ein entsprechend hohe Kilometerleistung respektive intensive Nutzung.

Resümee

Auch nach vier Jahren begeistert mich mein »orangener Hirsch« immer wieder aufs Neue. Ein so vielseitiges, robustes und zuverlässiges Fahrrad mit Motor ist nahe am Optimum dessen, was man sich wünschen kann. Einen wesentlichen Anteil daran hat das Steps-System und dessen Fahreigenschaften und Zuverlässigkeit. Motortechnik und Fahrrad-Konzeption bilden eine stimmige Symbiose und bieten dem Fahrer einen sehr hohen Nutzwert. Diese Qualitäten werden übrigens auch dann noch Bestand haben, wenn in ein bis zwei Jahren ein Nachfolgesystem auf den Markt kommt. 66





velotraum

Vito Schneider
Kampfenstr. 11, 21025 Rellingen
0476 20 20 100

Activity Active Resting Argentin
Name: CAS
Company: Göttinger
City: Göttingen

velotraum



QUALITÄT IST, WAS DER KUNDE BRAUCHT UND MÖCHTE

LASST UNS SPIELEN – Die individuelle Fahrrad-Zusammenstellung ist eine ungemein reizvolle, aber auch nicht ganz einfache Angelegenheit. Speziell für Laien ein oft verwirrendes Wagnis mit ungewissem Ausgang – nicht so bei Velotraum!

Ein strukturierter und seit dreißig Jahren weiter verfeinerter Beratungsprozess führt im Dialog mit dem Berater zum passenden Fahrrad. Also, lehnen Sie sich innerlich zurück und genießen Sie es ... ;-)

Üblicherweise wird in der Fahrrad-Branche das Produktportfolio mittels der Anwendungsbereiche (Reise, Alltag, City, Gravel ...) bzw. der gewünschten Eigenschaften strukturiert, egal wie umfangreich und differenziert das jeweilige Sortiment ist. Aus Kundensicht wird das Ganze schnell zum Angebotsdschungel, in dem man leicht die Orientierung verliert.

Wir haben uns aus guten Gründen komplett von diesem Ansatz verabschiedet – zum einen sind unsere Räder per se Universalisten und zum anderen versteht jeder unter Begriffen wie Alltags-, Reise-, Touren-, Cross- und Gravelrad usw. etwas völlig anderes. Auch Eigenschaften wie Haltbarkeit, Wartungsarmut, Bedienungsfreundlichkeit usw. lassen sich völlig unterschiedlich definieren, interpretieren und sind trügerische – da subjektive – »Entscheidungsfiler«. Freilich erschließt sich auch unser Angebot nicht auf

den ersten Blick und es bedarf einer zielgerichteten Navigation durch den Dschungel der Möglichkeiten.

ENTSCHEIDUNGSFILTER

Als Filter ungleich objektiver und sinnvoller haben sich ein paar wenige, aber grundlegende technische Merkmale erwiesen, die wir in unseren »Fahrradwelten« und »Ausstattungs-vorschlägen« verwenden. Konkret gemeint sind damit:

I. LENKERFORM

Gerader Lenker oder Rennlenker?

II. REIFENFORMAT

26 Zoll, 27,5 Zoll oder 27,5 Plus?

III. SCHALTUNG

Ketten- oder Getriebeschaltung?

IV. BREMSE

Scheiben- oder Felgenbremse?



Für den Beratungsprozess und die Qualität des Ergebnisses ist es sehr sinnvoll, dass Sie sich im Vorfeld damit auseinandersetzen, welche dieser technischen Grundlagen Ihr Fahrrad haben *könnte*.

Einen schnellen und vollständigen Überblick, welche technischen Merkmale in den Fahrradwelten bzw. Ausstattungsvorschlägen zu finden sind, bietet die nebenstehende Matrix mit den vier Velotraum-Fahrradwelten und den zugehörigen Ausstattungsvorschlägen.

Desweiteren können Sie der Matrix entnehmen, welche Lenkerform, Schaltung, Bremse und welches Reifenformat in der jeweiligen Fahrradwelt und dem jeweiligen Ausstattungsvorschlag zum Einsatz kommt.

Kenner der Fahrradtechnik können sich ihr Rad natürlich mit unserem Konfigurator zusammenstellen. [<https://velotraum.de/infos/konfigurator/>]

ENTSCHEIDUNGSMUSKEL

Dabei geht es nicht darum, dass Sie so grundlegende Entscheidungen wie Schaltungsart, Reifenformat usw. selbst treffen sollen. Nein, es geht vielmehr darum, dass Sie einen ersten Eindruck davon erhalten, was alles möglich ist und welche Entscheidungen es zu treffen gilt. Gemeinsam übersetzen wir Ihre fahrrad-spezifischen Bedürfnisse und Wünsche in die passende Fahrradwelt usw. Freilich schonen Sie mit etwas Einarbeitung in die Materie Ihren »Entscheidungsmuskel« und steigern das Einkaufserlebnis *und* Ergebnis.

AUSSTATTUNGSVORSCHLÄGE

Je nach Fahrradwelt gibt es verschiedene Ausstattungsvorschläge, die als wohlüberlegte Ausgangsbasis dienen. Grundlage für die Zusammenstellung der Basisräder ist unser Erfahrungsschatz aus 30 Jahren Anwendungspraxis. Wir beziehen unsere Komponenten von den besten Herstellern und müssen somit nichts

beschönigen oder überspielen. Daher ist jeder Vorschlag eine solide und handfeste Ausgangsbasis für Ihr persönliches Fahrradunikat.

Weitere Informationen zu den Ausstattungsvorschlägen finden Sie an verschiedensten Stellen unserer Homepage bzw. unter: velotraum.de/infos/downloads/.

WUNSCHFARBE

Über 200 RAL-Farben stehen ohne Aufpreis in glänzend oder matt zur Auswahl. Für das Velotraum-Logo – groß und klein – bieten wir weitere 40 Dekorfarben an; auch der Verzicht auf den Velotraum-Schriftzug ist möglich. Alle Velotraum-Rahmen werden bei unserem langjährigen Beschichter bei Stuttgart zweifach (Alurahmen) bzw. dreifach (Stahlrahmen) pulverbeschichtet. Insbesondere für den Entscheidungsprozess »Wunschfarbe« empfehlen wir eine gute Vorbereitung ;-)

LIEFERZEITEN

Gut Ding will Weile haben, nämlich sechs bis zwölf Wochen. Schließlich sind alle Velotraum-Räder reine Auftragsfertigungen und es gibt keine Skaleneffekte.

Seit unseren Manufaktur-Anfängen 1996 arbeiten wir unablässig an unserer Effektivität sowie Effizienz. Im gleichen Maße nimmt aber die Komplexität zu, so dass wir immer wieder konstatieren müssen: Der individuelle Fahrradbau ist zwar schön, macht aber verdammt viel Arbeit ... Dabei verschlingt die eigentliche Montage noch die wenigsten Ressourcen, vielmehr müssen eine Vielzahl an Vorleistungen erbracht werden, bevor es »zur Tat« geht. Daher sind die Lieferzeiten aus unserer Perspektive quasi Lichtgeschwindigkeit.

Die Kundensicht ist natürlich eine andere ... Wenn nach einem oft langen Entscheidungsprozess endlich der Entschluss gefallen ist, können sich die sechs bis zwölf Wochen ganz schön in die Länge ziehen ;-)

AUSSTATTUNG

DIE AUSSTATTUNGSVORSCHLÄGE

KONZEPT		DAS MULTITOOL-FAHRRAD			
Gerader Lenker		3×10 Kettenschaltung	2×11/1×12 Kettenschaltung	14G ROHLOFF	12/18G PINION
26 Zoll	Felgen Bremse	VK 2 2.490 – 3.200 €	—	VK 9 3.760 – 5.200 €	—
27,5 Zoll 26 Zoll	Scheiben Bremse	VK 3 2.640 – 4.200 €	VK 5 2.730 – 4.300 €	VK 10 3.890 – 5.600 €	VK 12 3.990 – 6.500 €
SPEEDSTER		DER SCHUBLADENSPRENGER			
Rennlenker			2×11 Kettenschaltung	14G ROHLOFF	
27,5 Zoll 26 Zoll	Scheiben Bremse		SP 2 3.480 – 5.200 €	—	
FINDER		FÜR ABENTEUER UND ALLTAG			
Gerader Lenker			2×11/1×12 Kettenschaltung	14G ROHLOFF	12/18G PINION
27,5 Plus	Scheiben Bremse		FD 2 2.800 – 4.400 €	FD 3 4.060 – 5.400 €	FD 12 4.160 – 5.800 €
PEDELEC		DIE KONGENIALE ERWEITERUNG			
Gerader Lenker & Rennlenker		1×11 Kettenschaltung	1×11 Di2-Rennlenker	14G ROHLOFF	
27,5 Plus	Mittel Motor	FD 2E 5.830 – 7.200 €	SP 2E 6.850 – 7.600 €	FD 3E 6.980 – 8.200 €	

Weiterführende und detaillierte Informationen zu den jeweiligen Ausstattungsvorschlägen finden Sie:

- ▶ in »Z.D.F | Zahlen.Daten.Fakten 2022«: <https://velotraum.de/infos/downloads/>
- ▶ in unserem WEB-Konfigurator: <https://velotraum.de/infos/konfigurator/>
- ▶ an verschiedenen Stellen auf der Velotraum-Homepage: <https://velotraum.de/>

SHIMANO – ROHLOFF PINION – BREMSEN ?

Die folgenden, kurzen Charakterisierungen der von uns verwendeten Schaltungs- und Bremsensysteme sollen Ihnen helfen, eine erste Einschätzung vornehmen zu können, welche Technik die passende sein könnte.

SHIMANO-KETTENSCHALTUNG

Inzwischen bieten alle hochwertigen Kettenschaltungen zehn, elf oder zwölf Ritzel am Hinterrad und ein bis drei Kettenblätter an der Kurbelgarnitur. Diese Vielfalt benötigt Können und Routine in der Bedienung sowie mehr Wartung und Pflege als ein Getriebe.

Dafür bietet die 22- bzw. 30-Gang-Kettenschaltung das geringste Gewicht, einen großen Übersetzungsbereich (540/575 Prozent), ist weltweit verfü- und reparierbar und hat – in gutem Wartungszustand – den besten Wirkungsgrad. Dabei ist immer wieder erstaunlich, wie gut Kettenschaltungen selbst unter widrigsten Bedingungen funktionieren. Speziell Viel- und Ganzjahresfahrer müssen sich aber auf einen erhöhten Pflege- und Wartungsaufwand einstellen. Auch die Kosten für verschlissene Ketten (alle 1.500 bis 3.000 Kilometer) und Kassetten (alle 3.000 bis 6.000 Kilometer) sind nicht zu vernachlässigen.

Für besonders leichte Räder ist die Kettenschaltung quasi alternativlos, insbesondere in der 2×11-Ausführung. Diese »schlanke« Kettenschaltung bietet sehr leichte Berggänge und ist einfacher zu bedienen. Dafür sind die Gangsprünge größer als bei 3×10 und es fehlen die »schnellen« Gänge. Für alle Kettenschaltungen gilt: Nur wer die Bedienung einer 22- bzw. 30-Gang-Kettenschaltung im Schlaf beherrscht, wird deren Vorteile auch nutzen können.

Eine Ausnahme bildet die 1×12 Kettenschaltung: Weniger Wartungsaufwand, einfach zu bedienen, aber nur 500 Prozent Übersetzungsbereich.

► KONZEPT – SPEEDSTER – FINDER – PEDELEC

ROHLOFF-NABENSCHALTUNG

Die Legende aus Kassel – Bereits seit 1998 am Markt, hat sich die Rohloff-Nabe einen Nimbus erarbeitet, der in der bisherigen Fahrradtechnik-Geschichte einmalig ist. Dabei ist auch die Rohloff-Speedhub nicht unkaufbar und auch nicht absolut störungsfrei. Aber dennoch, keine andere Schaltungstechnik bzw. ähnlich komplexes Stück Fahrradtechnik, ist so langlebig, zuverlässig und robust wie die »Speedhub«. Laufleistungen von weit über 100.000 Kilometern sind keine Seltenheit, und selbst solche Langläufer werden bei einer Werksüberholung wieder tipptopp auf Vordermann gebracht. Somit bleibt die Rohloff die optimale Wahl für alle, die Wert auf Bewährtes legen.

Besondere Ansprüche stellt die Rohloff-Nabe allerdings an die Speichen- und die Felgenauswahl. Wir verwenden ausschließlich von Rohloff empfohlene Kombinationen. Gegenüber einer Kettenschaltung muss ein Mehrgewicht von insgesamt 1.400 Gramm in Kauf genommen werden und zudem ein kleinerer Übersetzungsbereich (526 Prozent, Abstufung 14 Prozent). Auch das Getriebegeräusch in den leichten Gängen gehört einfach dazu.

► KONZEPT – FINDER – PEDELEC

PINION-GETRIEBEBOX

Zwei Ingenieure aus Stuttgart beschreiten mit einer spektakulären Getriebebox einen ganz neuen Weg in Sachen Fahrradschaltung. Das Spitzenmodell P1.18 bietet sagenhafte 18 Gänge und einen Übersetzungsbereich von 636 Prozent; das ist sozusagen Weltrekord. Fahren und Schalten tut sich das Ganze im positiven Sinne unspektakulär gut. In der Fahrpraxis genießt



man einfach das immense Potenzial des Getriebes.

Im direkten Vergleich mit der Rohloff-Speedhub sprechen für das P1.18-Pinion-Getriebe der Übersetzungsbereich, die feinere Abstufung (11,5 Prozent beim P1.18), die höhere Laufradflexibilität und das definiertere Schaltverhalten. Dagegen stehen nochmals 900 Gramm mehr Gewicht und der höhere Preis sowie die Notwendigkeit eines speziellen Rahmens.

Inzwischen gibt es die Pinion-Getriebebox mit sechs, neun und zwölf Gängen und in zwei Ausführungen (P- und C-Linie). Wir beschränken uns inzwischen auf die Modelle P1.18 und C1.12, und trotz des stolzen Preises ist das Spitzenmodell P1.18 das am meisten gewünschte Pinion-Getriebe.

► KONZEPT - FINDER

SCHEIBENBREMSE

Für viele Fahrradgattungen und Reifenformate ist die Scheibenbremse inzwischen ohne Alternative. Ein Umstand, mit dem sich nicht nur sehr gut leben lässt, sondern der auch handfeste Vorteile bietet: so zum Beispiel gute Nassbremseigenschaften und geringerer Verschleiß im Winter- und Schlechtwettereinsatz. Nur die Scheibenbremse garantiert superbe Bremsleistung unter allen Bedingungen. Ebenfalls ein großer Vorteil der Scheibenbremse: Es können verschiedene Laufradformate - z. B. 26- und 27,5-Zoll - in ein und demselben Rad verwendet werden.

Scheibenbremsen stellen jedoch höhere Ansprüche an die Stabilität von Rahmen, Gabel und Laufrädern und an das technische Verständnis des Nutzers. Beschädigungen durch den Transport in Bus, Bahn und Flugzeug oder auch durch Fahrradständer (!) können eine Scheibenbremse außer Funktion setzen, ebenso wie das versehentliche Verschmutzen mit Kettenspray und Pflegeöl. Etwas anspruchsvoller sind auch der Ein-

und Ausbau der Laufräder. Diese verlangen mehr Umsicht und Sorgfalt als bei einer Felgenbremse.

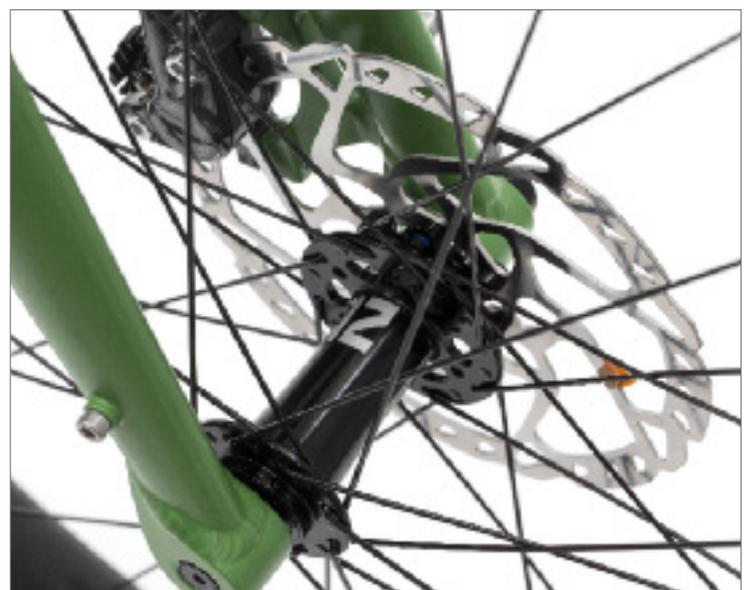
Systemimmanent sind zudem gelegentliche Schleifgeräusche, völlig unabhängig davon, ob Schnellspanner oder Steckachsen verwendet werden.

► KONZEPT - SPEEDSTER - FINDER - PEDELEC

FELGENBREMSE

Die Felgenbremse ist für manche Nutzer nach wie vor eine adäquate Lösung, auch für sehr hochwertige Räder. Allerdings kann die Felgenbremse bei einer Vielzahl technischer und konzeptioneller Weiterentwicklungen nicht mehr verwendet werden, da die Einbaumaße der Felgenbremse konstruktiv enge Grenzen setzen. Generell ist die Felgenbremse leicht, simpel (V-Brake) und einfach zu handhaben, wenn z. B. ein Laufrad aus- oder eingebaut werden muss. Zeitgemäß ist allerdings nur die hydraulische Maguara HS33.

► KONZEPT





Kurbelgarnitur Shimano ZEE



Kombipedal Shimano T-800



Naben Novatec mit Stahlfreilauf und japanischen Präzisionslager



Naben für Pinion, made by DT-Swiss



Felgen DT-Swiss XM481 und XM421



Powerbank AppCon 3000



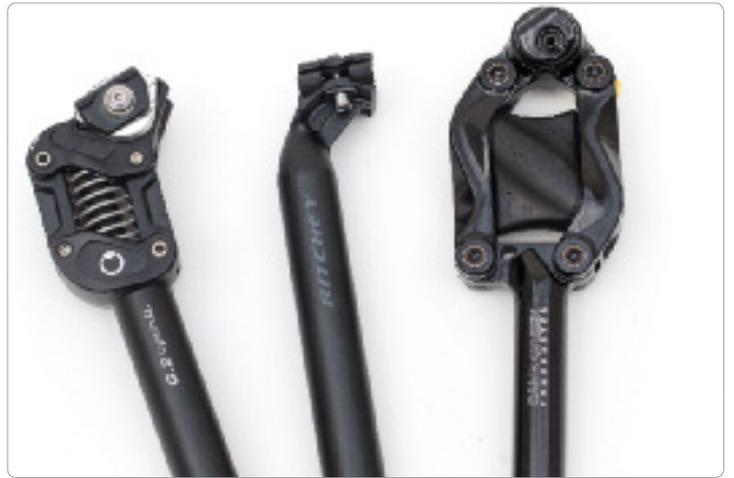
Scheinwerfer mit Auf- und Ablendlicht von Lupine



Nabendynamo SON28 aus Tübingen



Gepäckträger aus Stahlrohr von Tubus



Sattelstützen von by.Schulz, Ritchey und Cane Creek



Sattel Terry Exeria in Damen- und Herrenausführung



Parkstütze von Hebie oder Pletscher



USB-Ladebuchse SP-Connect für Shimano-Steps



Steuerrohrverlängerung Carlo 1, 2, 3



Verstellbare Vorbauten von Ergotec



Reifen Schwalbe Johnny Watts in 60- und 70-584

Impressum

Velotraum GmbH & Co. KG
Daimlerstraße 8
71263 Weil der Stadt
Nähe Stuttgart
Telefon +49 7033 9990
E-Mail info@velotraum.de
Web <https://velotraum.de>

Konzeption, Gestaltung und Redaktion

Stefan Stiener – Patricia Rose – Velotraum GmbH & Co. KG, Weil der Stadt

Umschlaggestaltung

Velotraum GmbH & Co. KG – Foto: Andreas König

Unser Dank gilt u. a.:

Andreas König – Thomas Schwarzwälder – Sabine Baldenhöfer – Moritz Pfrengle (Korrektorat) – Velotraum-Team

Bildnachweis

Andreas König: U1, 42, 43 – Nandita: Seite 8, 61, 68-71 – Markus Mehigan: Seite 11 – Steffi und Andi: Seite 44

Pasta-Gorillas: Seite 30, 38-41 – Thomas Schwarzwälder: Seite 58, 59 – Roland Schmitt: Seite 72, 73

Martin Häußermann: Seite 14

Druck 25.02.2022

Offizin Scheufele – Druck&Medien seit 1808 – <https://www.scheufele.de/>





Velotraum Partner-Händler — Eine detaillierte Liste mit langjährigen und sehr engagierten Partnergeschäften finden Sie im Internet auf unserer Startseite unter dem Menüpunkt »Service«.



Was tun, wenn kein Händler in der Nähe ist? — Velotraum ist ein kleiner Premiumhersteller, der sich zum Ziel gesetzt hat, ein besonders hochwertiges und stimmiges Produkt mit einmaligen Möglichkeiten und Merkmalen anzubieten. Ein Anspruch, der nur mit kleinen Stückzahlen und besonders ambitionierten Partnern umzusetzen ist. Und so liegt es in der Natur der Sache, dass unser Händlernetz weit davon entfernt ist, flächendeckend zu sein. Daher ist es leider unvermeidbar, dass Sie eventuell einen weiteren Anfahrtsweg zu einem kompetenten Velotraum-Händler in Kauf nehmen müssen.

velotraum.de

Velotraum GmbH + Co.KG

Daimlerstraße 8

71263 Weil der Stadt (Nähe Stuttgart)

Telefon: +49 7033 9990

E-Mail: info@velotraum.de

Beratung mit Terminvereinbarung — Darüber hinaus bieten wir Ihnen natürlich auch die Möglichkeit, die Räder direkt bei uns vor Ort zu kaufen. In unserer Ausstellung präsentieren wir rund 30 Ausstellungsräder aus allen vier Fahrradwelten. Die Räder dienen der Veranschaulichung sowie Inspiration und können alle – im Rahmen einer Beratung – zur Probe gefahren werden. Auf der Velotraum-Homepage können Sie unter dem Menüpunkt »Service« folgende Beratungsleistungen buchen:

→ **Expertenberatung** — *Dauer zwei Stunden – mit Fahrrad-
anpassung – Schutzgebühr 100,00 €*

Dieses Beratungsangebot wendet sich an alle, die sich schon ziemlich sicher sind, dass Velotraum das Richtige für sie ist. Wir nehmen uns zwei Stunden ungestört Zeit (inklusive Probefahrten), um mit Ihnen ein detailliertes Angebot zu erarbeiten. Mit ein wenig Vorbereitung von Ihrer Seite entsteht bei diesem Termin Ihr zukünftiges Fahrrad, das in allen Belangen auf Sie abgestimmt ist. Die Schutzgebühr wird beim Kauf (nicht bei Leasing) bis maximal 100,00 € pro Person angerechnet.

→ **Fachberatung** — *Dauer eine Stunde – ohne Fahrrad-
anpassung – Schutzgebühr 50,00 €*

Dieses Beratungsangebot wendet sich an alle, die noch nicht so genau wissen, ob Velotraum das Richtige für sie ist. Wir nehmen uns eine Stunde ungestört Zeit (inklusive Probefahrten), um mit Ihnen gemeinsam herauszufinden, wie die für Sie optimale Velotraum-Lösung aussehen würde. Die Schutzgebühr wird beim Kauf (nicht bei Leasing) bis maximal 100,00 € pro Person angerechnet.