

handmade in GERMANY by

TECHNOBULL

PRÄZISION die RÄDER hat



TECHNOBULL

VERTRIEB-H.G.SÄTTLER
Platanenstrasse 9

6055 HAUSEN
Tel. 06104 - 71012

Hausen, im August 1984

Betrifft: MOUNTAIN-BIKE TECHNOBULL-SHERPA
Erfahrungsbericht des Kunden Körtzinger
auf seiner 2017 km langen Reise auf der Insel
Island

Sehr geehrter MOUNTAIN-BIKE Interessent,

zu den von Ihnen angeforderten Info's legen wir einen Testbericht des Kunden Arne Körtzinger bei, der die große Tour auf der Insel Island wagte und dazu unser "SHERPA" benutzte. Hiermit dürfte bewiesen sein, daß das Mountain-Bike als das "TOURISTIK-RAD" für den härtesten Einsatz geradezu prädestiniert ist.

Es ist noch anzumerken, daß das verwendete "SHERPA" aus der Null-Serie stammt und als Leih- und Vorführad schon arg strapaziert war (alleine 2 Monate härtesten Einsatz bei der Zeitschrift "TOUR-rund ums rad" im Winter 83/84)

Vor Reiseantritt des Kunden Körtzinger haben wir es zwar durchgesehen (Kette, Bremsgummi's erneuert; Werfer und Wechsler justiert - sonst nichts!) besonders präpariert wurde es nicht; die Ausstattung beinhaltete Gepäckträger vorn und hinten, Schutzbleche und Seitenständer, Kopflampo.

Die beanstandeten Mängel (zu kurze Lenkerschaft, ungünstige Lenker-Bügelbiegung, ungeeignete Lenkergriffe) waren uns schon früher angezeigt worden - in der Serie sind diese Dinge eliminiert.

Das Knacken im Tretwerk kam nicht von wasserdichten Innenlager, sondern von der sich gelockerten rechten Kurbel.

Soviel zu dem Erfahrungsbericht des Herrn Körtzinger - Über das erzielte Ergebnis bilden Sie sich nun selbst ein Urteil.

Schlußwort Reifen:

Wir halten 4 Reifentypen mit unterschiedlichem Profil auf Lager, sodaß wir Sie für jede Wegbeschaffenheit beraten und ausrüsten können.

PS: Das Island-Bike ist auf der Int. Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung in Köln vom 22.-24.9. 84 auf dem Stand der Firma SWALLOW Halle 14, Oberg. Gang J Stand 40 ausgestellt.

Uns finden Sie ebenfalls in Halle 13 Og, Gang S, Stand 63.

Bankverbindung: Volksbank 6055 Hausen Kto. 100043311

Postscheck: PochA FFM Kto. 93134-609

Ferðamálaráð Íslands



ICELAND TOURIST BOARD
ISLANDS TURISTRÁÐ

June 1984

Dear Sir / Madam,

We thank you for your letter requesting information on Iceland and are pleased to send you enclosed some of our current tourist material with information on places of interest, tours, hotels etc and we hope that it will be useful to you.

For further information on Iceland please contact us again, and we shall be glad to help you. For information on airfares and schedules please contact an airline office and for assistance with bookings or other technical arrangements please contact a travel agency.

Yours sincerely
ICELAND TOURIST BOARD

Sylvia Briem

P.S. Wir bezweifeln es leider sehr, dass es möglich wäre über das Hochland mit Fahrrad, auch wenn es Geländefahrrad ist, zu fahren. Es ist schwierig genug mit Geländewagen. Die Fahrt würde mehrere Tagen dauern und Sie müssten alles, Provianten, Zelt, vollkommene Campingausrüstung, Ersatzteile fürs Fahrrad usw. mittragen. Man kann nichts dort kaufen, und die Hütten sind zu weit auseinander dass man den einen vom anderen in einem Tag erreichen konnte. Ausserdem kann das Wetter sich sehr schnell verändern, starke Winde und Regen sind häufig und gar nicht ausgeschlossen dass es, auch in Juli, schneit.

Testbericht

Testfahrrad: TECHNOBULL MOUNTAINBIKE " S H E R P A "

Test: Fahrradtour durch Island vom 30.06. - 11.08.1984 (inklusive Anreise)

Testbedingungen:

Die Testbedingungen, die in Island vorgefunden wurden, sind insgesamt als sehr hart. So sind nur recht wenige Kilometer auf Asphaltstraßen zurückgelegt worden. Ansonsten reicht das Spektrum der Pisten von festen Sandpisten über groben, losen Kies oder kleinen, spitzen Schotter, über scharfkantige Lavabrocken, Wellblechpisten und riesige Schlaglochserien bis hin zu Kullsand und Schlamm.

Die Straßenführung passt sich in Island sehr homogen dem Landschaftsrelief an, das heißt aber auch: Es gibt keine Trassen und Schneisen, sondern sämtliche Erhebungen und natürlichen Pässe werden einbezogen. Daraus ergibt sich ein ständiger Wechsel zwischen Steigung und Gefälle und ein dementsprechend häufiges Schalten. Die größte, auf einem Verkehrszeichen ausgewiesene Steigung betrug 16 %. Sie wurde selbstverständlich radelnd bewältigt. Hinunter ist auf kurzen Abschnitten sogar noch von höheren, nicht angezeigten Steigungen auszugehen. Die Anzahl der Schaltvorgänge lag dabei durchaus bei 100 - 200 Mal pro Tagesetappe.

Eine weitere Erschwerung der Verhältnisse ist in den im zentralisländischen Hochland unüberbrückten Flüssen zu sehen. Hierunter fallen sowohl kleinere Klarwasserflüsse, die bei einer Tiefe von maximal 30 cm und meist festem, grobem Schotterbett in der Regel in den unteren Gängen durchfahren werden konnten. Ebenso fallen hierunter auch die teilweise sehr reissenden, vollkommen getrübten Gletscherflüsse mit Treibsandbett oder großen, scharfkantigen Felsbrocken und extrem zerklüftetem Bett. Hier mußte entsprechend entkleidet mit größter Vorsicht durchwaten werden. Dabei konnte das Fahrrad zumeist geschoben werden. In anderen Situationen mußten in 5 Pfortgängen Taschen und Fahrrad einzeln durch die oberschenkel tiefen breiten, etwa 4 ° C kalten Stromschnellen getragen werden. Sämtliche Lager und große Partien der Fahrradtaschen sind dabei intensiv mit dem Gletscherwasser und Sand in Kontakt gekommen. Es sei nur am Rande bemerkt, daß in derartigen Gletscherflüssen des öfteren selbst größte Geländefahrzeuge ihren Geist aufgaben.

Ein letzter Aspekt ist der bei trockenem Wetter auf den Straßen überall entstehende Staub, der - von Pkw aufgewirbelt - bis in die letzten Winkel dringt und zusammen mit der nächsten Feuchtigkeit eine starke "Schleifpapierwirkung" erhielt.

Ansonsten hat das Fahrrad die gesamten 6 Wochen lang Tag und Nacht keinerlei Schutz gegen Regen, Sonne und Wind etc. genossen.

...

Rahmen:

Im Zusammenhang mit dem Fahrradrahmen sind nicht die geringsten Probleme entstanden. Bei einem anfänglichen Gewicht von etwa 97 kg (72 kg Fahrer, 25 kg Gepäck) hat der Rahmen ohne erkennbare Schäden sämtliche Strapazen überstanden. Positiv aufgefallen sind dabei insbesondere die Gabelstabilisatoren. Sie nehmen der Gabel zwar ein Stück ihrer beim konventionellen Rad geschätzten Flexibilität und damit der Stoßdämpfung. Dieses geschieht jedoch zugunsten einer auch bei rasantesten Abfahrten über Schlaglöcher und Steine absolut bruchsicke Konstruktion. Auch die zusätzlichen 12 kg Gepäck über der Vorderachse haben mich nie um die Gabel bangen lassen.

Weitere Rahmendetails wie das abfallende Oberrohr sind bei meiner Körpergröße (185 cm) nicht zum Tragen gekommen, erscheinen aber sehr sinnvoll.

Alles in Allem eine höchst stabile und zuverlässige Rahmenkonstruktion, die auch unter übelsten Bedingungen sicheres Fahren garantiert.

Lenker:

Grundsätzlich muß gesagt werden, daß der breite Lenker für den Fahrer zunächst sehr gewöhnungsbedürftig ist. Auf mäßiger bis guter Strecke treten seine positiven Eigenschaften nicht in den Vordergrund und er erscheint etwas anstrengend. Erst in extremen Situationen in schwerem Gelände zeigt sich, daß über den breiten, vorgebauten Lenker kraftvolles und sicheres Steuern möglich ist. Es bleibt zu überlegen, ob für den Normal- und Tourengebrauch eine etwas schmalere Lenkervariante als Kompromiß anzubieten wäre. Mit ihr könnte auch auf guter Strecke ermüdungsfreier gefahren werden.

Für meine Körpergröße erwies sich der Lenkerschaft als ein wenig zu kurz. So wäre eine ca. 3 cm höhere Einstellung für mich ideal gewesen. Die zwangsläufig entstehende starke Vorwärtsneigung konnte zwar im Gelände Vorteile erbringen, erwies sich aber schon in mittelmäßigem Gelände als zu ermüdend. Es erscheint mir daher sehr sinnvoll Lenker mit längeren Schäften für größere Personen anzubieten.

Lenkergriffe:

Prinzipiell sind die Griffe sehr kraftvoll und sicher zu handhaben. Das Moosgumme beginnt jedoch jetzt an den Rändern einzureißen und hat seine angenehme, schwammige Eigenschaft eine wenig eingebüßt. Außerdem sitzt es in nassem Zustand nicht fest auf den Griffen und mußte oft neu plaziert werden.

Durch den hohen seitlichen Rand bieten die Griffe allerdings kaum verschiedenen Handstellungen und können beim Schalten als störend empfunden werden.

Schaltgriffe:

Sie sind äußerst solide und ermöglichen bei richtiger Einstellung problemloses Schalten auch in hartem Gelände. Es ist ein unver-

zichtbarer Vorteil, am Lenker schalten zu können, ohne den sicheren Griff im Gelände zu verlieren. Nicht zuletzt aus diesem Grunde konnte ich immer einem Sturz entgehen. Die durch den Lenkervorbau geführten Schalt- und Bremskabel behindern die Arbeit am Lenker nicht im geringsten.

Bremsgriffe:

Auch die Bremsgriffe geben keinerlei Anlaß zur Klage. Ihre anatomisch korrekte Form ermöglicht auch bei längeren, steilen Abfahrten leichtes und ermüdungsfreies Bremsen. Durch ihre massive Konstruktion und die große Hebelwirkung erlauben sie sowohl sehr starkes und festes, als auch wohldosiertes Bremsen in allen Situationen. Sie sind ein Element der Mountainbikegeneration, daß echte Sicherheit in kritischen Situationen gewährleistet.

Auch das Nachjustieren der Bremsen ist dank der leicht zu bedienenden Schrauben ungewohnt leicht. Eine runde Sache!

Felgen:

Nach Beendigung der Reise sind an den Felgen keinerlei Verformungen oder Beschädigungen festzustellen. Problemlos überstanden sie die harten Schläge der Piste, insbesondere auch die beim seitlichen Abgleiten von größeren Steinen entstehenden Seitenschläge. Ausgerissene Speichen gehören bei diesen Felgen wohl der Vergangenheit an. Ein beruhigendes Gefühl, derartige Laufräder unter sich zu wissen.

Speichen:

Kein Ärger mit den Speichen! Keine gebrochene, verbogene Speiche, kein Ausreißen aus der Felge. Wider Erwarten muß ich feststellen, daß dieser sonst so neuralgische Punkt bei diesem Fahrrad nicht auftritt. Sie sind sicher eine lohnende Investition. (Anmerkung: Die auf der Reise getroffenen Mountainbikefahrer hatten auf ihrer einwöchigen Tour einen Speichenbruch zu verzeichnen; sie fuhren 2,0 mm Speichen!)

Reifen und Schläuche:

Bis zum Kilometerstand von gut 1200 km wurden fabrikneue Reifen der Firma "Swallow" vom Typ "Mountaineer" gefahren. Dabei stellte sich die Lauffläche als unerhört durabel heraus. Kein einziger Plattfuß ist das Resultat. Selbst scharfkantige Lavafelder, die auf wenigen Kilometern schon etliche Reifenkarkassen von Geländewagen aufgeschlitzt hatte, konnte diesen Laufflächen nichts anhaben.

Die weichen Flanken dieser Reifen waren jedoch nach 1200 km derart perforiert, daß sie teilweise aufplatzten und damit unbrauchbar wurden. Symptomatisch ist dabei, daß die Reifen am Auflagepunkt am Felgenreifrand durchgescheuert waren. Naheliegende Schlussfolgerung ist das Fahren mit zu geringem Reifendruck. So habe ich im zentralisländischen Hochland wegen langer Mullsandstrecken den Luftdruck reduziert, ohne ihn überprüfen zu können. Es bleibt reine Spekulation, ob der Druck unter die Minimalgrenze gefallen ist, oder ob er im Toleranzbereich lag. Sicher ist nur, daß eine höherer Druck ein Fahren auf diesen Strecken noch schwerer oder gar unmöglich gemacht hätte. Kurzum, stärkere Flanken könnten den Einsatzbereich der Reifen noch erhöhen.

Die auf den verbleibenden ca. 800 km montierten Reifen vom Typ "Cruiser" zeigten bis zum Ende der Reise keine vergleichbaren Probleme, sind jedoch auch immer mit relativ hohem Druck gefahren worden. Ein Umstand, der durch die insgesamt besseren Straßen auf dieser Route zurückzuführen ist.

Zur Frage des Profiles lassen sich einige interessante Unterschiede feststellen. So hat der "Mountaineer" auf mittlerer bis guter Strecke einen vergleichsweise hohen Rollwiderstand, der in keinem Verhältnis zu seinem Nutzen steht. Dieser Mangel an guten Laufeigenschaften wird erst in extremen Geländesituationen wettgemacht. Am Hang, bei grobem Kies, eventuell noch nasser, schlüpfriger Konsistenz zeigt das Profil seine Stärken. Durch das griffige Profil lassen sich hier noch Strecken bewältigen, die gewöhnlich für Fahrräder tabu sind.

Der "Cruiser" zeigt dank der schmalen Lauffläche in der Profilmitte weitaus bessere Laufeigenschaften in einfachen Situationen. Aber auch im Gelände gewährt er sicheres Vorwärtskommen. Lediglich die oben erwähnten Extremsituationen lassen den Reifen eher abgleiten und durchdrehen.

Resümierend muß gesagt werden, daß der "Mountaineer" sich eigentlich nur für extreme Belastungen anbietet. Für den alltäglichen Gebrauch, sowie für die sehr unterschiedlichen Anforderungen einer Radtour ist er der optimale Kompromiß. Ich ziehe ihn für meine Reise eindeutig vor.

Plattfüße hat es auf der gesamten Tour nicht gegeben! Die Gründe dafür liegen sicherlich mehr in den robusten Laufflächen, als in den Schläuchen. Über letztere kann ich keine Nachteile berichten.

Schaltung:

Die Schaltung lag in folgender Ausführung vor:

3 Kettenblätter: 52 / 42 / 32 Zähne
6-fach-Zahnkranz: 14 / 16 / 19 / 23 / 28 / 34 Zähne

Diese Schaltung ist ein ganz großes Plus des gesamten Fahrrades. Sie hat mich befähigt, sämtliche Steigungen in Island zu fahren. Ein für Radler ungewöhnliches Erlebnis!

Eine gewisse Eingewöhnungszeit ist selbstverständlich notwendig, um ein Gefühl für die Übersetzungen der einzelnen Gänge und für die effektiv nutzbaren Schaltwege zu finden. Auch liegen die Zahnräder auf dem 6-fach-Zahnkranz sehr nah beieinander und erfordern exaktes Schalten. Ich möchte jedoch betonen, daß ich zu Beginn meiner Reise keine zwei Dutzend Kilometer mit dem Rad gefahren bin und gleich zu Beginn der Reise härteste Bedingungen meistern und mich leicht eingewöhnen konnte.

Ansonsten ist der Wirkungsgrad der Schaltung hervorragend. Fast 400 % Bergtüchtigkeit, eine hohe Übersetzung für Geschwindigkeitsfahren auf guter Strecke, eine 1 : 0,94 - Übersetzung für steile Hänge - all das macht sie zu einem Glanzstück des Rades. Vorderer und hinterer Umwerfer sind problemlos zu justieren, ein Abrutschen der Kette zwischen Zahnkranz und Speichen kann so vermieden werden und ist wegen des breiten Zwischenraumes für die Spei-

chen auch keine Gefährdung. Der sonst fällige Sturz beim Festklemmen der Kette in diesem Fall bleibt also aus.

Aufgrund der Kettenlänge lassen sich von den 18 möglichen nur 17 Gänge de facto schalten. Diese Tatsache kann der Effektivität keinen Abbruch tun, da ohnehin nicht alle Gänge geschaltet werden können unter den Gesichtspunkten der Abnutzung und der Effektivität. (Die Kombination von 52 Zähnen vorn und 34 Zähnen hinten kann von der Kette nicht mehr bewältigt werden.)

Die immensen Unterschiede zwischen erstem und achtzehntem Gang sind für den groß dimensionierten Kettenspanner kein Problem, durchhängende, schlackernde Ketten sind passé. Alle Elemente dieser Schaltung sind robust genug, Steinschlag, Wasser, Schleifsand, Umfallen des Rades etc. zu überstehen.

Diese Schaltung überzeugt auf allen Gebieten und macht das Fahren zur Freude. Sie macht wirklich mehr möglich.

Gepäckträger:

Keine Probleme hatten diese wuchtigen und zuverlässig verarbeiteten Träger mit Straße und 25 kg Gewicht. Sichere Befestigung am Rahmen, stabile V-Konstruktion, breite Auflageflächen und genügend Abspannmöglichkeiten für Fahrradtaschen machen dieses Rad zum echten Packesel. Unkontrollierte Schwingungen treten nicht auf. Beim hinteren Träger fiel der Bügel zum Schutz des Bremskabels gut auf, ebenso die Montage eines Rückstrahlers.

Ein kleiner Nachteil ist in dem unpolierten Aluminium zu sehen, da dieses an sämtlichen Berührungspunkten mit anderen Teilen wie Taschen und Gurten stark schwarz abfärbt und das Packen des Rades jedes Mal zu einer Sauerei werden läßt.

Insgesamt endlich einmal Gepäckträger, die diesen Namen verdienen. Wie wäre es mit einem "lowrider" für vorn in der gewohnten Qualität?

Bremsen:

Einer der wichtigsten Bausteine der Mountainbike-Einheit. Sie garantieren Sicherheit auch in übelstem Gelände. Die großflächigen Bremsklötze zeigen auch aufgrund ihrer leichten Schrägstellung zur Felge und das erstehende "Festkeilen" sogar knackige Vollbremsungen. Die Bremswirkung ist auch wegen der Aluminiumfelgen bei Nässe nicht allzu stark vermindert. Bei steilen Abfahrten konnten die Bremsen beim Auftauchen unerwarteter Hindernisse wie Schlaglöcher, Steine, Fahrbahnabschwemmungen usw. so manches Mal einen Sturz verhindern. Angenehm ist auch die synchrone Verteilung der Bremskraft auf beide Bremsklötze.

Lediglich an feuchten, sandigen Stellen oder nach Furten mußten die Bremsflächen gelegentlich von dem anhaftenden Sand befreit werden, um den "Sandpapiereffekt" zu verhindern und die volle Leistung zu erzielen.

Tret- und Radlager:

Hierzu kann keine weitere Aussage gemacht werden. Es war kein Lagerausfall zu verzeichnen. Eventueller Verschleiß der Lager

durch Schleifsand und Nässe kann von mir nicht beurteilt werden.

Bei den Tretlagern lassen jedoch "Knackgeräusche" bei Belastung auf eine mögliche Beschädigung schließen.

Pedalen und Kurbeln:

Die breiten Aluminiumpedalen bieten bei allen Witterungsbedingungen einen einwandfreien Halt des Schuhs. Selbst schweres Wanderschuhwerk kann auf diesen großflächigen Pedalen trittsicher benutzt werden.

Die kräftigen Kurbel^{er} ermöglichen kraftvollen Tritt. Unangenehme Berührungen des Knöchels an abstehenden Kurbelkeilen gibt es hier nicht. Scharfe Kanten wurden vermieden.

Von der Verstellmöglichkeit der Pedalenexzenter wurde kein Gebrauch gemacht. Die mittlere Einstellung wurde beibehalten.

Sattel:

Er ist bei bester Verarbeitung ein guter Kompromiß zwischen den spartanischen Rennsätteln und allzustark gefederten Schwingsätteln. Ohne größere Beschwerden ließ sich auf ihm die Fahrt leicht durchhalten. Eine Kunststoffplatte an der Sattelbasis ist teilweise gebrochen, außerdem ist der Sattel ein wenig seitlich verzogen. Bei Nässe oder starkem Schwitzen ist übrigens von Farbcchtheit nicht zu reden. Mein Hosenboden spricht hierzu Bände.

Die Verstellbarkeit der Sattelhöhe durch den Schnellspanner ist eine gute Idee und wird sich besonders in hartem Geländebetrieb bewähren. Auf besserer Strecke und längerer Tour herrscht natürlich die durch die Beinlänge gegebene Sitzhöhe vor.

Schutzbleche:

Der erste Eindruck trägt, sie haben die Fahrt gut überstanden. Durch ihre Flexibilität sind sie auch bei Stürzen wohl nicht so leicht zu zerstören. Bei Regenwetter sind die Schutzbleche ein unverzichtbarer Luxus, der vielleicht auch zur Standardausführung gehören sollte. Beim hinteren Schutzblech ist die linke Verstrebung gebrochen. Außerdem dürfte das hintere Schutzblech ein wenig länger sein, da trotz des Schmutzfängers Schlamm hochgeschleudert wird und den Fahrer bis an den Scheitel gründlich zeichnet. So verliert das Schutzblech natürlich seine Wirkung!

Luftpumpe:

Sie ist weder positiv noch negativ zu beurteilen. Neben ihrer einwandfreien Funktion hat sie jedoch keine Unterschiede zu den üblichen Pumpen zu bieten.

Ihre Befestigung am Rahmen ist recht dürftig. Es liegt die Vermutung nahe, daß es sich um eine Notlösung handelt. Ansonsten muß hier dringend Abhilfe geschaffen werden, da sie dem Bremskabel auf die Dauer übel zusetzt. Eine eigens hierfür gedachte Halterung wäre schon zu wünschen.

Lampe:

Sie ist wenig mehr als ein Witz. Nicht nur, daß das Kunststoffgitter beim ersten festen Fremdkontakt zerbrach und wohl mehr Designzwecken genügt, sondern auch die Lichtleistung bei frischen Batterien ließ mich bei einer 3 km langen Tunnelfahrt um meine Sicherheit bangen. Der Gebrauchswert der Lampe ist minimal.

Die im Prospekt beschriebene Lösung mit Akku und anklipsbaren Leuchten für vorne und hinten erscheint - gute Lichtleistung vorausgesetzt - erheblich besser. Das Fahrrad muß für eine vielseitige Verwendung schon den Erfordernissen der Straßenverkehrsordnung genügen. Prinzipiell ist bei einem Geländerad die dynamo-unabhängige Lichterzeugung natürlich sehr gut.

Trinkflaschen:

Zwei Flaschen sind auf längeren Touren sicher nicht zuviel. Sie ermöglichen die Mitnahme zweier verschiedener Getränke und von 1 Liter Flüssigkeitsmenge. Der Kunststoffgeschmack läßt sich natürlich auch hier nicht vermeiden. Aluminiumflaschen wären sicher edler. Auch erscheint die schwarze Farbe ungeeignet, da bei Sonneneinstrahlung das Kühle Naß schnell lauwarm ist. Weiß bietet sich da eher an.

Schlußbetrachtung:

Resümierend muß anerkannt werden, daß hier ein Rad zur Verfügung steht, das höchsten Ansprüchen und Anforderungen gerecht wird. Hohe Qualität, erstklassige Verarbeitung und funktionale Logik machen es zu einem echten Geländerad. Die Verbesserung im Detail sollte allerdings meiner Meinung nach nicht vernachlässigt werden. An Ausfällen sind lediglich eine angebrochene Sattelbasis, eine gebrochene Schutzblechstrebe, zwei perforierte Decken, mitgenommene Lenkergriffe und ein beim Umfallen stark verzogener, hinterer Gepäckträger zu verzeichnen. In Sachen Tretlager könnte sich eventuell noch eine Beschädigung herausstellen. Bis auf diese sind alle durchweg Bagatellen.

Mir taucht allerdings die Frage auf, was man mit einem derartigen Rad in Deutschland anfangen will. Ich persönlich erachte die mit der Standardausführung (ohne Gepäckträger, Schutzbleche etc.) beschriebene Richtung zum reinen Crossrad als nicht gut. Das Fahrrad verliert seinen Sinn, wenn es zum reinen Selbstzweck als Geländerad dient, wenn mit ihm der heimische Wald oder die heimische Kiesgrube durchpflügt werden soll.

Ich würde eine verkehrstaugliche Version mit Schutzblechen und Gepäckträgern und stärkerer Auslegung auf den Tourenbetrieb sehr bevorzugen. In diesem Rad stecken nämlich optimale Voraussetzungen für ein überall taugliches Rad, zwischen Island und Sahara, für die Weltumrundung und das Radeln in die letzten Winkel unserer Erde. Für mich liegen seine Stärken in der Möglichkeit, alternativ zu reisen und mehr aus dem Fortbewegungsmittel Fahrrad zu machen.

Unter diesen Gesichtspunkten meiner "Fahrradphilosophie" ist es das Fahrrad schlechthin !!!

Anne Kötzig