



Schwere Menschen brauchen vor allem starkes Material, damit Radfahren Spaß macht.

ONNER | text DANIEL SIMON | fotos

mancher Wochenend-
wiegen moderne
äder. Dieses Jahr
en Herbstmesse erst-
-Kilo-Marke für ein
attetes Trekkingbike

geknackt. Geringes Gewicht ist ein wichtiges Kaufargument. Doch nicht jeder Radfahrer ist ein Leichtgewicht. Seit Jahren werden die Deutschen immer größer und immer schwerer. 100

Kilo Körpergewicht sind keine Ausnahme. Und auch schwere Fahrer starten zu Urlaubstouren mit Gepäck. Wie belastbar sind also moderne Trekkingräder?

Ein Blick in die Bedienungsanleitung sagt alles: Steht dort eine Maximalzuladungs-Angabe, ist die verbindlich. Rahmen und Teile müssen bis zu dieser Grenze getestet und im Gebrauch sicher sein. Bis zu dieser Gewichtsangabe haftet also der Rad-Hersteller. Doch das ist freiwillig. In vielen Bedienungsanleitungen steht bewusst kein Zuladungslimit.

Dann greift als Mindestanforderung DIN 79100. Diese Norm besagt, dass Fahrräder 100 Kilo Last verkraften müssen. Einen „Fehlgebrauch“ von etwa 20 Prozent muss der Hersteller als Toleranz mitesteten. Soweit die Theorie.

In der Praxis kommt es immer häufiger zu Schäden,

die auf Überlastung zurückzuführen sind. Der Fahrrad-Sachverständige Ernst Brust vom Prüfinstitut Velotech besitzt eine ganze Sammlung zerstörter Fahrrad-Bauteile. „Vor allem Alulenker und -Vorbauten brechen reihenweise. Meist wird nicht auf Kerben und Kratzer im Klemmbereich geachtet und dazu noch die Verschraubung zu stark angezogen.“ Da ist ein Sturz schon programmiert.

TREKKINGBIKE hat verschiedene Radhersteller um ein Modell für schwere Piloten gebeten. Der Fahrer soll mehr als 100 Kilo wiegen, sportiv fahren und möchte Reisegepäck bis ca. 30 Kilo transportieren können. Viele Hersteller mussten passen: „Haben wir nicht im Programm“, lautete nicht nur eine Absage. Bei Simplon (das neue Kagu bis 140 Kilo) und BMC (das neue Reiserad Cargo für 140 Kilo) waren noch

SIKO FEDERGABEL

Ein Fahrergewicht über 100 Kilo stresst vor allem die Gabel. Sie leistet Schwerstarbeit, muss Bordsteine, Schlaglöcher und hohe Bremskräfte verdauen. Federgabeln stoßen dabei schnell an ihre Grenzen: Meist endet die Einstellbarkeit bei 100 Kilo. Und Dichtungen sowie Gleitbuchsen schlagen schnell aus. Eine robuste Starrgabel aus Alu oder Stahl ist hier oft die bessere Wahl. Sie bietet auch auf lange Sicht genügend Brems- und Fahrstabilitäts-Reserven und kann, bei entsprechender Vorbiegung, durch ihren materialbedingten Flex sogar komfortabel sein.



SCHWERWIEGENDE TIPPS

Schon ab ca. 85 Kilo Körpergewicht beginnt beim Fahrrad der Schwerlast-Bereich. Reisegepäck bringt leicht noch einmal 30 Kilo zusätzlich. Wer ein neues Rad kauft, sollte schon im Shop auf diese Punkte achten:

STARRGABEL STATT FEDERGABEL

Eine Starrgabel bringt mehr Langzeit-Stabilität als eine Federgabel, die meist nur für Belastungen bis knapp 100 Kilo ausgelegt sind. Lager und Buchsen verschleifen hier sehr schnell. Starrgabeln bieten dagegen mehr Lenkpräzision und höhere Dauerhaltbarkeit.

AHEADVORBAU STATT SCHAFTKLEMMUNG

Aheadvorbauten, am besten mit 31,8 mm-Lenkerklemmung, sind stabiler, weil das Aheadsystem den Gabelschaft außen umfasst. Vermeiden Sie möglichst die üblichen Verstellvorbauten mit Innenklemmungen! Verwenden Sie nur Lenker-Vorbau-Kombinationen, deren Passungen aufeinander abgestimmt sind. Das fördert den Kraftfluss in den Bauteilen.

BREITE REIFEN

Ab Breiten von 40 Millimeter können Sie mit etwa 5 bar auskommen. Das bringt Abroll-Komfort und eine breitere Bodenkontaktfläche. Die Last verteilt sich besser.

STABILE LAUFRÄDER

Mindestens 36 Speichen fangen hohe Lasten besser ab und halten das Rad länger rund. Der Nippelsitz in der Felge sollte geöst sein, um hohe Zugkräfte besser zu verteilen.

MAGURA HS 33 STATT V-BREMSEN

Maguras HS 33 bietet die höchste Bremskraft unter den Felgenbremsen, gute Dosierbarkeit und die effektivste Verzögerung. HS 11 und V-Bremsen fallen dagegen schon merklich ab.

FEDERUNG ZWEIFELHAFT

Falls überhaupt Federgabel oder -stütze: Kontrollieren Sie, ob diese verstellbar und auf Ihr Körpergewicht abstimmbare sind. Die wenigsten Federelemente funktionieren noch jenseits von 100 Kilo!

STABILE SATTELSTÜTZEN

Achten Sie bei Sattelstützen auf Zwei-Schrauben-Sattelklemmung. Auf diese Verbindung wirken gerade bei schweren Menschen extrem hohe Lastspitzen.

WENN SIE SELBST SCHRAUBEN

Beachten Sie unbedingt die Drehmoment-Angaben der Hersteller einzelner Bauteile. Sie stehen aufgedruckt oder in der Bedienungsanleitung. Tauschen Sie Teile mit sichtbaren Rissen oder Dellen sofort aus.

DETAILS



Diamant: Beim Hinterrad-Ausbau blockiert der Gepäckträger das Öffnen des Magura-Schnellspanners.



Santana: Eine Hadley-Tandemnabe mit 160mm-Einbaubreite und 40 Speichen am Hinterrad.



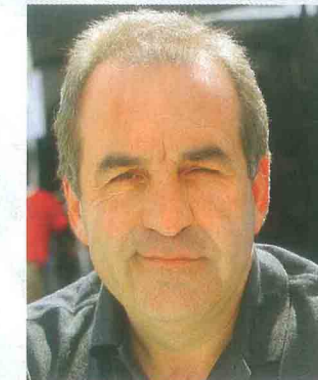
Kalkhoff: Armdicke Oversized-Rohre machen den Rahmen extra-stark. Maximal-Last: 185 Kilo!



Steppenwolf: Diese Starrgabel kann flexen und liefert sogar noch Fahrkomfort.

INTERVIEW

Ernst Brust, Fahrrad-Sachverständiger am Prüfinstitut Velotech



Herr Brust, welche Bauteile sind am Trekkingrad besonders kritisch für schwere Fahrer?

Besonders kritisch sind tragende Bauteile wie Lenker, Vorbauten, Sattelstützen, Gabeln und Laufräder. Wenn sie plötzlich versagen, kann man Stürze nicht mehr vermeiden. Häufige Schadensursachen sind Überlastung, Fertigungsfehler oder Konstruktionsfehler. Aber auch mangelnde Pflege und Wartung, schlecht angezogene Klemmschrauben und unerkannter Verschleiß zählen zu den Ursachen.

Welche Schadensbilder tauchen in der Praxis am häufigsten auf?

Lockere Schrauben brechen, abgebremste Felgenflanken platzen, korrodierte Bauteile brechen, Schweißnähte platzen an der Einbrandkerbe, Bremsen überlasten Rahmen und Gabel, Unterrohre knicken, Gepäckträger brechen. Leichtbau ist am Fahrrad zwar notwendig, der extreme Leichtbau der vergangenen Jahre hat viel Schaden angerichtet. Nur unter sehr eingegrenzten Bedingungen tragen die einzelnen Bauteile zuverlässig. Für schwere Fahrer ein großes Risiko!

Worauf sollten schwere Fahrrad-Kunden schon beim Kauf achten?

Bei schweren Piloten treten alle Schäden aus Überlastung wesentlich früher auf. Wer etwa 20 Kilo mehr aufs Fahrrad bringt, der halbiert dessen Lebensdauer. Schwergewichte sollten deshalb solide, bewährte Konstruktionen und Materialien bevorzugen und extremen Leichtbau meiden!