

Mein neues Reiserad

Das ist mein altes:




In etwas anderer Form, Südengland, und in dieser Form: Schleswig Holstein, nördliches Niedersachsen, die Weser entlang, Schottland, eine Reise über die Norddeutschen Weihnachtsmärkte, Ostfriesland, Österreichische Alpen und die Beneluxländer hängen einfach zu viele Erinnerungen daran, daß es mir schon fast wehtut dieses Rad als "es war einmal" abzutun. Jedoch hat mich mein selbstgebautes Langliegerad seit 1998 so sehr verwöhnt, daß ich mit der Zeit immer weniger Lust verspürte, meinen Kopf in den Nacken zu legen um nach vorne gucken zu können. Außerdem drückt der Sattel immer mehr, daß ich in den letzten paar Jahren des öfteren den Sattel wechselte, ohne Verbesserung.

Ich hatte vor, die langen Strecken, die ich fahre, auf mein Reiserad und dem Langlieger zu verteilen. Mit der Zeit fuhr ich aber immer mehr meinen Langlieger - und mein Reiserad nutzte ich nur zum Reisen, und für Touren mit Bahntransport oder Elbfähre, weil sich dafür der Langlieger als zu sperrig und unhandlich erweist. Am Schluß blieben nur noch die Reisen übrig, weil ich am Langlieger nur zwei Packtaschen anbringen kann, an meinem Reiserad vier.

Ist das der einzige Grund?

Der Langlieger hatte noch eine Verkleidung bekommen, unter die ich einen weiteren Gepäckträger baute. So konnte ich ein paar große, leichte Teile aus den Packtaschen auslagern, und machte 2004 eine kleine Probereise. Ein bißchen weiterbasteln und 2005 eine große Reise mit dem Langlieger. Es geht doch. Reisen mit dem Liegerad sind doch besser. Aber es bleibt die Tatsache, daß Bahntransport und Kleinfahren mit einem Langlieger zur Katastrophe ausarten würden.



Die Liegeräder der Marke Toxy empfand ich schon immer als die gutmütigsten zu fahrenden Kurzliegeräder, und im Laufe der Zeit/Entwicklung harmonisierten die zusammengestellten Komponenten der Toxy Liegeräder immer besser, daß ich mich als eingefleischter Langliegeradenthusiast tatsächlich dazu entschloß, nachdem der Hersteller einen Low Rider erfand, der nicht mehr den Lenkeinschlag beeinflusst, ein Toxy LT als künftiges Reiserad anzuschaffen.

Zu der Zeit (2005) wurden die Toxys in den Varianten CL, LT, TT und ZR gebaut.
Das Toxy ZR ist ein Tief-Liegerad und ausschließlich den Geschwindigkeitsenthusiasten vorbehalten.
Nix für mich.

Das CL (Classic) ist das Klassische, wie der Name schon sagt. Es hat noch die Kurzlieger-Eigenschaften, die ich nicht leiden kann: Die Tretlagerüberhöhung ist mir zu hoch und ich sitze zu hoch. Erstaunlicherweise fuhr es sich aber sehr einfach und gutmütig und nicht so nervös und wackelig, wie die meisten anderen Kurzlieger, die ich bisher ausprobierte.

Als der Hersteller dann bei einem Liegeradtreffen über Pfingsten 2002 mit zwei neu erfundenen LTs ankam, und ich auch mal probegefahren bin, habe ich mich gleich darin verliebt.
Das Rahmenrohr beschreibt hinter dem Vorderrad eine engere Kurve nach unten, und vor dem Sitz ragt es fast gerade nach vorn. Auf dem LT sitze ich daher etwas tiefer, als auf dem CL und ich habe das Gefühl, auch nicht so weit schräg' nach oben zu treten. Die Fahreigenschaften waren genauso gutmütig wie beim CL. Aber ich war mit meinem Langlieger da, und der ist besser, Punkt.

Irgendwann, ich weiß nicht mehr wann, war ich mal wieder beim Radhaus Høki, wo ich dazu genötigt wurde, ein neues Rad Probefahren zu müssen. Ich sitze noch tiefer als beim LT, trete aber wieder unangenehm schräg' nach oben. Losfahren. Erstaunlich langes Nachlaufverhalten. Das Rad wird nicht in eine Kurve gelenkt, sondern geschwenkt, so fühlt es sich an. Traumhaft zu fahren, wenn da das "nach oben treten" nicht wäre. Der Grund dafür ist eine andere Hinterbauschwinge mit einem anderen Federelement als beim LT. Die Rahmenform jedoch, ist die gleiche. Das heißt: Die hintere Absenkung des Rahmens bewirkt durch das Vorderrad als Drehpunkt eine tiefere Sitzposition, eine größere Tretlagerhöhe und ein längeres Nachlaufverhalten.
Toxy TT sollte das Rad heißen. Es ist auch nicht der gleiche Rahmen wie beim LT. Es ist ein anderes Material. Leichter und teurer. Daher ist es auch ausschließlich mit den besten edelsten Komponenten ausgestattet, was den höheren Preis rechtfertigt.

Statt das ganze Jahr über immer nur mit einem bequemen Liegerad zu fahren und nur einmal im Jahr für drei Wochen Urlaub mich auf einem Sattel rumzuquälen, beschloß ich für Reisen mir doch ein Kurzliegerad anzuschaffen, weil ich mit dem Toxy LT ja ein Rad gefunden habe, bei dem mir das "schräg' nach oben treten" nicht so auffällt.

Andere Kriterien: Vordere Packtaschen werden beim CL und beim LT an Standard Low Rider Typen befestigt, wo dann der Lenker gegen schlägt. Diese Eigenschaft habe ich auch schon bei anderen Kurzliegern beobachtet.



Beim TT wird's wegen der tieferen Sitzposition sowieso ein bißchen eng.

Als der Hersteller dann mit dem Low Rider Typ II herauskam, hab' ich mir gleich ein LT bestellt. Für den Low Rider hat er nur noch keinen Hersteller gefunden, daß dieser noch nachgeliefert wird.



Natürlich Extrawünsche: Extra Lenker, extra Schalthebel, extra Bremsen, extra Farbe.
Kostet natürlich mehr, also: extra Preis. Ich komme mir schon allmählich richtig wie ein Deutscher vor. Mecker, mecker, mecker. (Ich bin Deutscher, "räusper")
Am 9. Oktober 2005 bekam ich das LT dann frei Haus geliefert.

Schwarz glänzend mit einem Lenker vom ZR,



die neuen Schalthebel von Sram zu der 3x9 Naben- Kettengangschaltung,



Magura HS 33 Hydraulik Felgenbremsen,
und der Preis ist Privatsache.



Auf den Kalender gesehen, ist der 9. Oktober 2005 ein Sonntag. Hat aber schon seine Richtigkeit. Eigentlich könnte ich mich fast als "Freund des Hauses" bezeichnen, weil ich auch schon des öfteren bei Ausstellungen der Toxys mitgeholfen habe, und somit durch viele "Probefahrten im Kreuzvergleich" die drei Varianten CL, LT und TT zur genüge kenne, und durch mein rumgeturne mit den Rädern künftige (eventuell-)Käufer neugierig machte. Das könnte den Eindruck vermitteln, als sei ich für die Räder der Marke Toxy voreingenommen. Bin ich vielleicht auch ein wenig, jedoch habe ich in der Vergangenheit bei diversen Liegeradtreffen ein paar andere Kurzliegeräder fahren dürfen und bei allen dieses ekelhafte, widerliche, abscheuliche Gefühl gehabt, nach oben zu treten. Ich lernte auch jemanden kennen, der auch mal bei einer Ausstellung der Toxys dabei war und von den Toxys nicht so begeistert war, wie von der Streetmachine von HP Velotechnik:

Die sagt mir wiederum nicht zu.
Fünf Milliarden Menschen und keine zwei
gleichen. Das nennt sich Welt.



Am 5. November 2005 fuhr ich mit dem LT eine kleine Tour durch die Marsch, bei der ich mehr schraubte, als fuhr. Sitz- und Tretlagerposition.

Den Sitz in der oberen Position: Tritt sich herrlich, aber der Boden ist weit entfernt, wenn ich anhalte.

Den Sitz in der unteren Position: Läßt sich herrlich anhalten, aber ich trete nach oben.

Den Sitz in der Mitte: Gut.



Den Federbügel am Gepäckträger konnte ich überhaupt nicht gebrauchen, weil der Gepäckträger hinterm Sitz überhaupt keinen Bügel hat. So drückt der Federbügel die Tasche zu weit nach vorne.

Den Federbügel habe ich abgebaut und statt dessen ein paar Gummizüge daran gefädelt.

Das gewohnte Schema von meinem alten Reiserad.

Klappt, und bin ich gewöhnt.

Den Winter über fuhr ich dann doch lieber mit meinem

Langlieger, weil der ja eine Frontverkleidung hat, die

mich vor Auskühlung durch den Fahrtwind schützt.

Das perfekte Wetter ließ lange auf sich warten, aber

Ende April 2006 war es dann endlich soweit.

Am 1. Mai fuhr ich eine Tour nach Hörnerkirchen. Eine neue Strecke ausprobieren. Schlechte Sandwege und Spurwege. Dabei ist mir aufgefallen, daß das LT eine perfekt abgestimmte Federung hat. Selbst beim bremsen mit nur der vorderen Bremse neigt sich das Rad kaum, und alle Bodenunebenheiten werden einfach glattgebügelt. Dabei kommt es mir noch nicht einmal so vor, als würde ich ein gefedertes Rad fahren, sondern nur eine Asphaltstraße mit leichten Unebenheiten. Von Hörnerkirchen aus fuhr ich weiter Richtung Barmstedt, aber nicht auf der Hauptstraße, sondern ich habe sozusagen den Wald hinterfahren. Da kam mir ordentlich Wind entgegen. Der bremsste mich. Das kenne ich mit dem Langlieger schon gar nicht mehr. Da kam auf einmal wieder richtig Abenteuerlust auf, wie ich sie vielleicht 1995 das letzte mal hatte, als ich meine erste Kurzreise fuhr, und daraufhin mit weiterentwickeltem Rad meine erste Auslandsreise mit dem Fahrrad machte.

Also geht es jetzt los, das LT zu meinem Reiserad zu machen. Kritische Blicke auf alle Feinheiten. Als erstes klöderte die Trinkflasche gegen die Schraube der Sitzbefestigung. Der Flaschenhalter ist mit der oberen Schraube direkt am Rahmen befestigt, und die untere Schraube klemmt hinter dem Trinkflaschenhalter die Gepäckträgerstrebe ein und steht somit weiter ab.



Eine Mutter als Distanzstück für die obere Schraube, und schon ist Ruhe.

Das Problem ist mittlerweile vom Hersteller gelöst.

Der Ständer ist der alte Standard für die alten Toxys, mit dem ich schon mal eine schlechte Erfahrung machte. Das Rad schwingt sehr lange nach, wenn man es einmal antickt.

Ich habe von meinem Langlieger noch den "geknickten" Hebie-Ständer, der für den Langlieger ein wenig zu kurz war. Ganz hereingeschraubt ist er eigentlich für 24" geeignet. Einfach rangeschraubt ohne Hoffnung.

Es kam anders: Paßt perfekt, als würde der Ständer der Standard für das Rad sein. Inzwischen ist er Standard.



Samstag, den 13. Mai 2006 fuhr ich nach Hörnerkirchen, weil der Low Rider angekommen ist. Er wurde dort auch gleich angebracht. Zur Einweihung habe ich natürlich auch gleich eine Low Rider Tasche mitgebracht.

Die Trinkflaschenhalter waren etwas zu dicht über dem Low Rider, daß es zur Fummelarbeit wird, die Taschen dort anzubringen.

Statt dem Angebot, ein weiter obenliegendes Schraubloch für die Trinkflaschenhalter installiert zu bekommen, hatte ich mehr den Adapter für eine 90° verdrehte Anbringung der Trinkflaschenhalter im Kopf, die ich dann an dem Querrohr hinterm Sitz anbringe. Ich habe noch nie 2 Trinkflaschenhalter benötigt. Also denke ich auch nur für einen.



Der neue Low Rider hat auch unten eine etwas andere Form, als die bisher konventionellen. Mit den einfachen seitlichen Einhakungen der neueren Taschen auch kein Problem. Meine Low Rider Taschen sind jedoch von 1995 und haben unten noch das alte Spann-Gummiband. Da kann ich nichts mit anfangen.

Im Internet auf den Seiten von Ortlieb kennt man das Problem, und es wird eine Umrüstung der Spannungsgummis auf das "Quick Lock I" System angeboten.

Am 16. Mai 2006 gab ich die Taschen zum umrüsten ab.

Vom 22. Mai bis zum 9. Juni 2006 hatte ich Urlaub und wollte mit dem Toxy noch mal eine kleine Probereise nach Friedrichskoog machen, damit ich im August dieses Jahr bei meiner Reise durch Schweden keine bösen Überraschungen erlebe. Also: Mit voller Bepackung eine Campingübernachtung. In der letzten Urlaubswoche waren die Low Rider Taschen aber noch nicht da und so bekam ich die von Peter ausgeliehen. Quietschgelb, und die Befestigung war auch nur recht dürftig. Hat aber gehalten. An meine Taschen brauch ich dann auch noch die oberen Haken neu, weil der Low Rider Typ II aus etwas dickerem Material besteht. Mit dieser Beladung wird hauptsächlich das Hinterrad belastet.

Luftdruck vorne auf 5 bar, und hinten auf 5,5 bar bei 40er Reifen. Das scheint gut zu sein.

Losgefahren: Fühlt sich hinten jetzt etwas weicher gefedert an, aber das Fahrverhalten hat sich überhaupt nicht verändert. Daß ich mit vollem Gepäck fahre merkte ich nur an der höheren Masse beim beschleunigen, bremsen und bergauf.



In einer Kurve über Sand rutschte das Vorderrad ein Stück zur Seite, hat sich aber wieder gefangen. Beim Störsperwerk wieder runter kam ich wegen hoher Geschwindigkeit mit dem Vorderrad vom Radweg ab, mit nur der rechten Hand am Lenker. Ist aber nichts passiert. Ich weiß nicht, wie ich diese Situation genauer beschreiben könnte, aber ich würde sagen, entweder bin ich ein Profi, oder das Rad ist perfekt.

Hinter Brunsbüttel machte das hintere Federelement ein paar Quietschgeräusche, die aber wieder verschwanden.

Wenn ich stehenbleibe ist es praktischer, wenn ich den Ständer von der sitzenden Position aus herunterklappen könnte, sonst wird das absteigen zum hoffnungslosen Balanceakt. Ich kann genau, zwischen den Taschen durch, den Ständer greifen, aber er geht zu schwer. Ich müßte ihn weiter hinten anfassen, wofür ich mich weiter herunterbeugen muß. Dann rollt das Rad aber weg. Das tut es nicht mehr, wenn ich in dem Moment, wo ich den Ständer mit der linken Hand berühre, mit der rechten Hand den linken Bremshebel bediene. So klappt das herunterklappen. Rauf nicht. Sitze ich also auf dem Rad und stelle fest, den Ständer vergessen zu haben, muß ich wieder absteigen.

Bei der Rückfahrt am 10. Juni hörte ich ein leichtes Klacken, nach langer Analyse entdeckte ich, daß die beiden unteren Sitzbefestigungsschrauben locker waren. Mit den oberen Schrauben hatte ich schon mal Probleme, weil ich da eine übergedreht hatte. Die Gewindeinsätze im Rahmen sind aus einem zu weichen Material, daß der Hersteller in der Betriebsanleitung einen Anzugsmoment von 5 - 5,5 Nm angegeben hat. Das hatte ich übertrieben, daß ich das eigentlich nicht erwähnen wollte. Die beiden unteren waren aber bis "kurz vor vergnaddeln" angezogen. Der Sitz hat schließlich ständig mein ganzes Körpergewicht zu tragen und dazu kommt die Wechselbelastung beim treten. Dafür sind vier M5 Schrauben mit 5 Nm Anzugskraft in "Weichmetallgewinden" nicht ausreichend. Also auch noch aufbohren und einen Schnellspanner durch.

Die Rückfahrt gestaltete sich zum Schluß doch recht schwierig, weil ich auch beim Toxy LT schräg nach oben trete. Wenn ich mit meinem Langlieger fahre, drossel' ich die Geschwindigkeit, und lasse mich treiben. Nur noch ein bißchen mittreten. Das ist dann Pause während der Fahrt. Beim Toxy geht das nicht. Ständig die Beine schräg' nach oben zu bewegen belastet doch meine Oberschenkelmuskulatur erheblich. Wenn ich eine Pause machen will, muß ich absteigen und mich irgendwo anders hinsetzen, um meine Beine nicht weiter zu belasten. Wenn ich von meinem Langlieger absteige, fühle ich mich wohl, die Beine mal wieder belasten zu können. Warum sollte ich mich hinsetzen? Ich sitz doch schon die ganze Fahrt über. Also beim fahren auf einem Kurzlieger verbrauche ich mehr Energie, als beim fahren auf meinem Langlieger. Nur wegen dem "Nach oben treten". Für eine Reise mit dem Toxy muß ich mich also, wie schon damals mit meinem alten Reiserad erst mal daran Gewöhnen, mit höherer Leistung lange Strecken zu fahren. Nicht auszudenken, wenn ich mir einen anderen Kurzlieger gekauft hätte, der eine noch größere Tretlagerüberhöhung hat. Für diese 2 mal 80 km der Probereise bin ich ganz schön fertig, obwohl ich doch viel gegessen und getrunken habe. Ich hatte Gegenwind (an beiden Tagen) und fuhr eine Schnittgeschwindigkeit von unter 17 km/h. Mit meinem Langlieger fahre ich einen schnelleren Schnitt, und bin nicht so kaputt, obwohl das Rad das doppelte wiegt. Nun gut: Frontverkleidung. Die bringt mehr, als man denkt. Aber genau das ist auf einer Reise hinderlich.



Am 14. Juni bekam ich die Low Rider Taschen wieder zurück. Auch besorgte ich mir noch ein Kettenblatt mit 48 Zähnen, weil ich mit dem Serienmäßigen 52er mit großem Ritzel, im ersten Nabengang nur mit Mühe die Deichauffahrten hochkam. Im Ausland, auf Reise habe ich aber mit längeren oder steileren Steigungen zu rechnen. Zu klein darf es aber auch nicht werden, sonst wird der "Anfahrgang" zu leicht, bzw. die Dauergeschwindigkeiten bei "normalen" Winden nur noch auf den kleinsten Ritzeln gefahren oder sogar ständig der Nabengang gewechselt. Den ersten Nabengang möchte ich nur für Hoch, den dritten nur für runter haben, während die normalen Fahrten überwiegend mit dem zweiten Nabengang gefahren werden.

Am 30. Juni kam ich endlich mal dazu, die Low Rider Taschen anzupassen. Meine Taschen sind doch auch von der Form her etwas anders, als Peters. Der untere Haken, jetzt auf das Quick-Lock 1 System umgerüstet, paßt so gerade eben auf dem letzten Zentimeter. Und die Rohre sind 12 mm im Durchmesser, die Ortlieb Haken sind für 16 mm (klappert) mit Reduzierungsstücken für 11 mm, und für 8 mm Durchmesser. Ich steckte die 11 mm Einsätze hinein. Nun muß ich die Taschen mit etwas Nachdruck einhängen.

Für "Ortlieb-Fans", die sich ein Toxy mit dem Low Rider Typ 2 zulegen wollen, von mir der Ratschlag, die Taschen mit dem Quick-Lock 2 System zu wählen.

Am 1. Juli 2006 fuhr ich mit dem LT eine Gruppentour mit, bei der es auch über Wald- und Wiesenwege ging. Teils sehr uneben und sandig. Also: Wie und ob man durch weichen Sand fahren kann, hängt allein von der Reifenbreite ab, und nicht, wie ich bisher dachte, daß man mit "Aufrecht-Fahrrädern" besser das Gleichgewicht halten kann, und daher besser durchkommt. Peter und ich waren die einzigen, die mit Liegerädern dabei waren. Peter hat auf seinem Toxy Classic die "Dicken Dinger" 'drauf und kam besser durch den Sand, als ich. Von den anderen hatten auch die Fahrer Schwierigkeiten, die schmalere Reifen 'draufhatten. Und über die unebenen Strecken hoppelte das Toxy locker drüber hinweg, wie ein perfektes Mountainbike. Sehr gut zu handhaben. Die einzige Gefahr besteht bei solchen Holperstrecken, daß man mit den Füßen von den Pedalen abrutscht. Klick-Pedale fahre ich grundsätzlich nicht, und nur Barfuß kann ich mich noch an die Pedale festkrallen. Das ist aber nicht für jede Wetterlage geeignet.

Auch hängen die Low Rider Taschen sehr tief, daß ich auf Spurwegen immer die Geräusche vom Mittelstreifenbewuchs hörte. Einmal hatte die eine Tasche, die ich mithatte auch in einer Kurve aufgesetzt. Der Low Rider 2 hätte die obere Stange etwas höher haben können, damit die Taschen auch unten mehr Luft haben.

Ansonsten hat sich das Toxy LT auf dieser Tour perfekt bewährt. Auch waren in Kellinghusen einige deftige Steigungen, sogar über Kopfsteinpflaster, bei denen ich zu den wenigen gehörte, die nicht schoben. Ich glaube, das 48er Kettenblatt reicht.

Am 8. und 9. Juli 2006 noch eine Tour nach Hochdonn, und das Wochenende darauf nach Krautsand, und noch mal 2 Wochenenden weiter nach Padenstedt mit vollem Reisegepäck, ohne Probleme, bestätigten mir, daß ich mit dem Toxy im jetzigen Zustand meine erste Reise wagen kann.

Auf dem Rückweg von Padenstedt ist Peter ein tolles Foto von mir gelungen, wie ich mich sonst ja nie zu sehen bekomme: →

Deutlich zu sehen: Mein linker Fuß, der in dem Moment die Antriebskraft aufwenden muß, befindet sich höher, als die Sitzfläche.

Auch kam der Hersteller bei dem Campingplatz in Padenstedt uns mal besuchen, wo er sich selbst davon überzeugen konnte, daß die Taschen bei dem Low Rider Typ 2 zu tief hängen. Er sagte, daß er bei der nächsten Serie die obere Stange auch etwas höher setzt.

Kommt die nächste Serie raus, will ich auch gleich einen haben, denn jeder cm weiter höher bringt nur Vorteile.

Na, ja.

Der Trinkflaschenhalter verrutscht dauernd, und das anbringen der Low Rider Taschen ist ein bißchen fummelig.

Abhilfe vor der Reise: Trinkflaschenhalter weiter nach außen schieben und ordentlich festknallen. Da ist das Rohr vom Sitz nämlich etwas flachgedrückt. Dafür mußte dann die hintere Packtasche etwas weiter hinten am Gepäckträger hängen. Klappte aber.

Start der Reise am Sonntag, den 27. August 2006. Hatte ich doch tatsächlich auf der Hinfahrt zur Fähre nach Travemünde einen Platten durch eine große Glasscherbe. Habe ja zwei Ersatzschläuche mit. Dann ja nur noch einen. Ob ich in Schweden einen Schlauch für 20-Zoller (40-406) mit Sclaverand-Ventil bekomme möchte ich bezweifeln, und für Dunlop- oder Autoventil ist das Loch in der Felge zu klein. Also wäre es besser, man hat eine Felge mit großem Loch, und nehme für Sclaverand-Ventile einfach Ventilloch Adapter. Erhältlich in allen guten Ventil-Fachgeschäften. © Nach 105 km schräg nach oben treten kam ich dann beim Schiff an, ohne weitere Zwischenfälle.



In Schweden ging es dann auch schon tüchtig zur Sache mit bergauf, bergab und mit Camping in Dünenlandschaften. Das sind die Faktoren, die ich bislang eigentlich noch nicht testete. Immer wenn es bergauf ging, schaltete ich zwar immer bis zum kleinsten Gang (für die Techniker: $KB : \text{Ritzel} \times \text{Nabenübersetzung} = 48 : 32 \times 0,73 = 1,095$) aber es spielte keine Rolle, wie steil es war. Ich konnte jede Steigung fahren. Selbst eine Kopfsteinpflasterstraße in Karlskrona, die so steil war, daß ich schon an Trigonometrische Formeln dachte, als ich die Hausmauer daneben sah. Es waren garantiert mehr als 20 %.

Und 20 % ist eine Steigung, die ich mit dem alten Reiserad gerade eben noch fahren konnte, wenn es nur ein paar Meter sind. Und an dem Rad hatte ich eine Übersetzung von $26 : 32 (=0,8125)$ aber ein 28" Rad. Daher eine größere Entfaltung.

Mit dem Toxy LT kam ich auf eine Übersetzung von 1,095 und eine geringere Entfaltung, wegen dem kleinen 20" Rad.

Die Entfaltung ist die zurückgelegte Strecke pro Kurbelumdrehung.

Die Leistung, die die Antriebsmaschine (Beim Fahrrad ist es der Mensch) aufbringt, wird umgesetzt in Geschwindigkeit, gerechnet als km geteilt durch Stunde.

Die Kilometer sind der Radumfang und die Zeit ist eine Konstante.

Somit lege ich bei einem 20" Rad bei gleicher Übersetzung pro Tretkurbelumdrehung eine kürzere Strecke zurück, als beim 28" Rad.

Wenn ich aber mit einem 28" Rad bei gleicher Leistung, gleicher Übersetzung mehr km pro Tretkurbelumdrehung zurücklege, wo bleibt dann die aufgebrauchte Leistung, für die fehlenden km bei dem 20" Rad?

Die Lösung: In der Kraft.

Nur so kann ich es mir erklären, warum ich trotz größerer Übersetzung es Stampfenderweise trotzdem schaffte, so eine noch nie gefahrene Steigung zu meistern, ohne absteigen zu müssen.

Das wird wohl auch der Grund sein, warum ich zwar bei jeder Steigung im kleinsten Gang fuhr, jedoch es von der aufzubringenden Leistung ziemlich egal war ob es eine 6, 8, 10, oder 12 prozentige Steigung war. Die aufzubringenden Kräfteunterschiede spielen bei einem kleineren Antriebsrad keine so gewichtige Rolle, als bei einem großen Rad.

Daher ist ein kleines Antriebsrad an einem Reiserad eindeutig besser geeignet.

Ich erklärte dies nur so ausführlich, weil ich in meinem Bericht über den Bau meines Langliegerades mich auch negativ über das kleine Hinterrad und der größeren Übersetzung bei dem Radius Viper äußerte, wofür ich mich nach diesen Erkenntnissen nur entschuldigen kann.

Trotzdem: Im heimischen Schleswig Holstein fahre ich mit meinem Langliegerad höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten, als mit dem Toxy. Mit der Verkleidung ist es ja selbstverständlich, aber auch die Jahre, bevor ich die Verkleidung hatte. Das schreibe ich wiederum der höheren Masseträgheit und dem großen Hinterrad zu. Der Langlieger fährt schneller, aber das Toxy kommt besser hoch.

Und zu dem Camping in den Dünen: Das Sram-Schaltwerk hat einen langen Käfig für die Umlenkrollen, und wenn das 20" Rad erst mal ein bißchen im Sand versinkt, brauche ich einen kleinen Gang, um da durchzukommen.

Und so sieht's aus bei kleinem Gang

Dadurch bekommt die Kette des öfteren mal ein bißchen Sand ab, der sich dann so richtig schön zwischen Kette und Ritzel / Kettenblätter festsetzt und sein Mahlwerk beginnt.

Ein Schaltwerk mit kurzem Käfig wäre hier

sehr von Vorteil, denn da ich vorne ja nur ein Kettenblatt fahre reicht es auch. Nur hatte Sram keine Schaltwerke mit kurzem Käfig, die mit den Attack Trigger Schalter kompatibel sind, und die Shimano Schaltwerke sind's sowieso nicht. Mit diesen Schalthebeln habe ich aber ganz tolle Erfahrungen gemacht und ich kann sogar, bei meinem Lenker, die Ganganzeige der Schalthebel während der Fahrt sehen, was bei Liegerädern mit Untenlenkung schon eine Seltenheit ist.





Der Wald und die Bäume



Schwedische Züge sind Toxyfreundlich



Eine Steigung

Und zu guter letzt: Eine Low Rider Tasche hat ein Loch durch Bodenberührung. Auf der Reise haben die Low Rider Taschen doch des öfteren aufgesetzt. Wenn man sich bergab so richtig schön treiben läßt, macht man sich eben keine Gedanken darüber bei der nächsten Kurve, oder wenn man eine Grundstücksauffahrt herrauffährt. Meine Ortliebs sind, wie ich schon erwähnte, von 1995 und in dunkelgrün.

Mit dem schwarzen Toxy, dem Tourenlenker und den grünen Taschen habe ich es geschafft, ein Toxy mit ein wenig Ästhetik mein Eigen zu nennen, weil ich finde, daß die übrigen Farben in denen die Toxys anboten werden, den Toxys ein kindisches,

verspieltes Aussehen vermitteln. Die Ortliebs der neuen Generation haben aber auch nicht bessere Farben: Bauklotzrot, Legogelb und Playmobilblau, wie ich mal scherzhaft bemerken möchte. Die Erscheinung meines bepackten Reiserades soll aber auch zum Angeben sein. Quietschgelb sieht auch kein Auto edel aus, es sei denn es ist ein Lamborghini. Mein Langlieger hat auch schon eine gewisse Anmut ungeachtet der Lackierung, aber das niedliche Toxy muß sich schon mit etwas heftigeren Mitteln Anerkennung verschaffen.



Fazit: Wegen des kleinen Hinterrades und der Tatsache, daß man nicht so weit nach oben tritt, wie bei den meisten anderen Kurzliegern ist das Toxy LT ein exzellentes Reiserad.

Die Behebung des zu tiefen Low Riders ist (hoffentlich) in die Wege geleitet, und von der Reise zurück, im Laufe der Zeit, als ich diesen Bericht vollendete sah ich auf den Internetseiten von Sram, daß die Schaltwerke, die mit den Triggerschaltern kompatibel sind, jetzt auch mit 2 verschiedenen Käfiglängen erhältlich sind.

Wenn man nicht solche besonderen Ansprüche an die Gangschaltung stellt, empfiehlt es sich gleich eine großzügige Nabengangschaltung zu wählen. Aber bedenke: Die Kraft, die mit dem Getriebe verwaltet wird, ist die eigene.

Mit ein wenig Basterei schaffe ich es vielleicht auch, den jetzigen Low Rider etwas höher zu montieren.

Die Trinkflaschenhalter werden jetzt serienmäßig "klapperfrei" montiert.

Sonst noch: Aufgepaßt mit den Sitzschrauben. Entweder immer wieder nachziehen, oder aufbohren und Schnellspanner durch - erhältlich beim Hersteller (Vorsicht: Sonderlängen!). Ich entschied mich für die zweite Lösung.

