

# CYCLOPEDIA

MODERNES FAHRRAD-DESIGN

Herausgegeben von Michael Embacher

Vorwort von Paul Smith

Fotografien von Bernhard Angerer

Texte von Michael Embacher,

Michael Zappe und Martin Strubreiter

**DUMONT**

# INHALT

<b>006</b>	<b>Vorwort</b> Paul Smith	<b>070</b>	PEKA Peka NIEDERLANDE um 1985
<b>008</b>	<b>Über die Faszination Fahrrad</b> Michael Embacher	<b>072</b>	COLNAGO Carbitubo Pista ITALIEN um 1990
<b>010</b>	<b>Geschichte in Geschichten</b> Michael Zappe und Martin Strubreiter	<b>074</b>	SABLIÈRE FRANKREICH um 1988
<b>014</b>	VIALLE Vélastic FRANKREICH 1925	<b>078</b>	MECACYCLE Turbo Bonanza FRANKREICH um 1985
<b>016</b>	CYCLES HIRONDELLE Rétro-Direct FRANKREICH um 1925	<b>080</b>	DIAMANT Ironman SLX BELGIEN 1992
<b>018</b>	SCHULZ Funiculo FRANKREICH um 1937	<b>082</b>	BOB JACKSON Super Legend GROSSBRITANNIEN 2002
<b>020</b>	HERCULES 2000 HK DEUTSCHLAND um 1958	<b>084</b>	BOB JACKSON Tricycle GROSSBRITANNIEN 1995
<b>022</b>	MERVIL Mervilex FRANKREICH um 1949	<b>088</b>	ONE OFF Moulton Special USA/GROSSBRITANNIEN 1991
<b>024</b>	GARIN FRANKREICH um 1952	<b>092</b>	ALEX MOULTON Speedsix GROSSBRITANNIEN um 1965
<b>026</b>	AFA FRANKREICH 1954	<b>094</b>	SØLLING Pedersen DÄNEMARK 1978
<b>028</b>	CHARREL FRANKREICH um 1948	<b>096</b>	WILHELMINA PLAST Itera SCHWEDEN 1984
<b>030</b>	MERCIER Mecadural Pélessier FRANKREICH um 1950	<b>098</b>	CAPO Elite 'Eis' ÖSTERREICH um 1966
<b>034</b>	RENÉ HERSE Diagonale FRANKREICH 1969	<b>100</b>	RABENEICK WEST DEUTSCHLAND um 1955
<b>036</b>	RENÉ HERSE Demontable FRANKREICH 1968	<b>102</b>	WORLDSCAPE CO. LTD Aitelen Chainless TAIWAN um 1992
<b>038</b>	WINORA Take-off DEUTSCHLAND 1989	<b>104</b>	ALENAX TRB 250 TAIWAN um 1988
<b>040</b>	BRIDGESTONE Grandtech JAPAN 1986	<b>105</b>	GEBRÜDER HEIDEMANN High Touring Super 30 inch DEUTSCHLAND um 1983
<b>042</b>	DIAMANT Handy Bike DEUTSCHLAND 1993	<b>106</b>	RALEIGH Tourist GROSSBRITANNIEN um 1970
<b>044</b>	BMW Super-Tech DEUTSCHLAND 1997	<b>108</b>	TRUSSARDI ITALIEN 1983
<b>046</b>	SUBARU 2WD Dual Power ÖSTERREICH/TAIWAN 1996	<b>110</b>	UMBERTO DEI Giubileo ITALIEN 1996
<b>048</b>	BREEZER Beamer USA um 1992	<b>112</b>	HERSKIND + HERSKIND Copenhagen DÄNEMARK um 1995
<b>050</b>	C-4 ITALIEN um 1988	<b>114</b>	TUR MECCANICA Bi Bici ITALIEN um 1980
<b>052</b>	SCHAUFF Wall Street DEUTSCHLAND 1993	<b>116</b>	BUDDY BIKE Buddy Bike TAIWAN um 1988
<b>054</b>	SLINGSHOT USA um 1991	<b>118</b>	HASE SPEZIALRÄDER Pino Tour DEUTSCHLAND 2010
<b>056</b>	CANNONDALE F2000 USA um 2002	<b>120</b>	SHORT-BIKE 3R DEUTSCHLAND 1996
<b>057</b>	BIOMEGA MN01 DÄNEMARK um 2001	<b>122</b>	SMITH & CO. Long John DÄNEMARK 1983
<b>058</b>	BIRIA Unplugged TM-Design DEUTSCHLAND um 1998	<b>124</b>	SIRONVAL Sportplex FRANKREICH 1939
<b>062</b>	LOTUS Sport 110 GROSSBRITANNIEN 1994	<b>126</b>	KÖTHKE DEUTSCHLAND um 1948
<b>064</b>	CINETICA Giotto ITALIEN 1990	<b>128</b>	LABOR Spéciale Course FRANKREICH 1922
<b>066</b>	KESTREL 200 SCI USA um 1993	<b>130</b>	CAMINADE Caminargent Bordeaux-Paris FRANKREICH 1937
<b>067</b>	INBIKE/TEXTIMA DEUTSCHLAND/DDR um 1990	<b>134</b>	W. & R. BAINES V.S. 37 GROSSBRITANNIEN um 1947
<b>068</b>	SCHAUFF Aero DEUTSCHLAND (WEST) 1980	<b>136</b>	STEYR-DAIMLER-PUCH Vent Noir ÖSTERREICH 1978

<b>138</b>	SELECT Campionissimo ÖSTERREICH um 1978
<b>140</b>	ZEUS Zeus SPANIEN 1979
<b>142</b>	MASI Gran Criterium ITALIEN 1978
<b>144</b>	COLNAGO Brügelmann ITALIEN um 1979
<b>146</b>	RIGI Bici Corta ITALIEN um 1979
<b>148</b>	BERMA Professional ITALIEN um 1980
<b>150</b>	GAZELLE Champion Mondial NIEDERLANDE um 1981
<b>152</b>	C.B.T. ITALIA Champions ITALIEN um 1985
<b>154</b>	3RENSHO Super Record Export JAPAN um 1984
<b>156</b>	KIRK Precision GROSSBRITANNIEN um 1988
<b>158</b>	EDDY MERCKX Corsa Extra BELGIEN 1990
<b>160</b>	'Messenger Bike' ITALIEN um 1978
<b>162</b>	MERCIAN 'Custom' GROSSBRITANNIEN 2005
<b>164</b>	GT Vengeance Aero Mark Allen Edition USA 1998
<b>166</b>	AIRNIMAL Chameleon GROSSBRITANNIEN um 2005
<b>168</b>	DAHON Hammerhead 5,0 TAIWAN/USA um 2005
<b>170</b>	BIKE FRIDAY New World Tourist USA 1998
<b>172</b>	SKOOT INTERNATIONAL LTD Skoot GROSSBRITANNIEN 2001
<b>174</b>	T&C Pocket Bici ITALIEN um 1963
<b>176</b>	KATAKURA Silk Porta Cycle JAPAN um 1964
<b>177</b>	Le Petit Bi FRANKREICH um 1937
<b>180</b>	BSA Paratrooper GROSSBRITANNIEN um 1940
<b>182</b>	'Inconnu' FRANKREICH um 1950
<b>184</b>	DUEMILA Duemila ITALIEN um 1968
<b>186</b>	BICKERTON Portable GROSSBRITANNIEN um 1971
<b>188</b>	STRIDA LTD Strida 1 GROSSBRITANNIEN 1988
<b>190</b>	ELETTROMONTAGGI SRL Zoombike ITALIEN/DEUTSCHLAND um 1994
<b>192</b>	SACHS Tango NIEDERLANDE 2000
<b>194</b>	RIESE & MÜLLER Birdy 10th DEUTSCHLAND 2005
<b>195</b>	BROMPTON Titanium S2L-X GROSSBRITANNIEN 2009
<b>196</b>	PACIFIC CYCLES iF Mode TAIWAN 2009
<b>198</b>	MFA 'Lambretta' FRANKREICH um 1960

<b>200</b>	DUSIKA Dusika ÖSTERREICH um 1960
<b>201</b>	CARNIELLI Graziella Leopard Tipo Cross ITALIEN um 1976
<b>202</b>	CYCLES GITANE 'Enfant' & Profil Aero TT FRANKREICH 1982, 1981
<b>204</b>	CINELLI Laser ITALIEN um 1985
<b>208</b>	CORIMA Cougar FRANKREICH 1991
<b>210</b>	BIANCHI C-4 Project ITALIEN um 1988
<hr/>	
<b>214</b>	<b>Glossar</b>
<b>216</b>	<b>Statistik</b>
<b>218</b>	<b>Index</b>

## FAHRRADTYPEN

<b>Lastenräder</b>	120, 123
<b>Kuriositäten</b>	14, 16, 22, 24, 26, 42, 46, 54, 58, 78, 80, 84, 94, 96, 98, 100, 102, 104, 105, 114, 116, 120, 122, 124, 134, 146, 156, 168, 172, 174, 180, 182, 188, 190, 200
<b>Falträder</b>	36, 38, 40, 42, 44, 54, 108, 118, 130, 166, 170, 172, 174, 176, 177, 180, 182, 184, 186, 188, 190, 192, 194, 195, 196
<b>Kinderräder</b>	198, 200, 201, 202
<b>Mountainbikes</b>	44, 46, 48, 50, 54
<b>Rennräder</b>	38, 44, 62, 64, 66, 67, 68, 70, 72, 74, 78, 80, 82, 84, 88, 92, 96, 126, 128, 130, 134, 140, 142, 146, 148, 150, 152, 154, 156, 158, 164, 166, 170, 194, 202, 204, 208, 210
<b>Singlespeed</b>	67, 68, 70, 72, 98, 100, 126, 160, 162, 208
<b>Tandem</b>	114, 116, 118, 126
<b>Tourenräder</b>	16, 18, 22, 24, 26, 28, 30, 34, 36, 40, 82, 92, 118, 124, 136, 138, 144, 168, 170
<b>Stadträder</b>	14, 20, 52, 56, 57, 58, 94, 102, 104, 105, 106, 108, 110, 112, 160, 162, 172, 176, 177, 182, 184, 186, 188, 192, 195, 196

# VIALLE Vélastic

Wie der Name schon sagt

Die Überlegungen, die später dem Breezer Beamer (siehe Seite 48) den Weg ebneten, wurden schon 1925 an einem Fahrrad vorgestellt: Das Vélastic der Brüder Vialle und ihrer Établissements Industriels des Cycles Élastiques sollte, wie damals Zeitungsinsereate versprochen, das Fahren so komfortabel wie das Sitzen in einem Lehnssessel machen. Selbst Randsteine sollte man problemlos überfahren können, ohne sie als Schwelle zu bemerken.

Auch wenn man hier die üblichen Übertreibungen der Werbung abzieht, bleibt der Eindruck des bequemen Radfahrens; immerhin besteht ein Grossteil des Rahmens aus einer Blattfeder. Ein Sattelrohr gibt es nicht, der Fahrer sitzt am Ende der Feder, und der Rest des Rahmens bemüht sich um Verwindungssteifigkeit, was ihm auch weitgehend gelingt.

Natürlich lässt sich der Sattel auch höher justieren: Größere Fahrer können die Blattfeder ein Stück weiter aus dem Rahmen ziehen, sodass die Federung noch weicher wird, während kleinere, leichtere Personen etwas straffer gefedert fahren.

Heute würde ein Hersteller aufgrund des unterschiedlichen Gewichts der Fahrer gewiss Federn unterschiedlicher Härte anbieten. Noch genialer als das Fahrrad ist allerdings der Name Vélastic: Selten wurden alle Eigenschaften so perfekt in einem Markennamen verschmolzen.





---

LAND FRANKREICH

---

JAHR 1925

---

GEWICHT 17,3 KG

---

RAHMEN LACKIERTER Stahl,  
HÖHENVERSTELLBAR

---

GÄNGE 1

---

BREMSEN FELGE GESTÄNGBREMSE

---

REIFEN 26 ZOLL DRAHTREIFEN

---

# CYCLES HIRONDELLE Rétro-Direct

## Vor- und rückwärts

Wer für den Berg eine leichtere Übersetzung wünscht, aber partout nicht schalten will, ist mit dem Rétro-Direct der Firma Manufacture Française d'Armes et Cycles de Saint-Étienne oder Cycles Hironnelle bestens bedient: In der Ebene darf, wie bei jedem anderen Fahrrad, getreten werden, am Berg aber tritt man rückwärts.

Was auf den ersten Blick aussieht wie eine Möbiusschleife des Maschinenbaus, entpuppt sich als raffinierter Umlenkmechanismus für die Kette. Zwei Übersetzungen sind somit wählbar – doch wer sich über das leichtere Treten am Berg freut, tut dies möglicherweise zu früh: Beim Rückwärtstreten werden nämlich andere Muskelpartien beansprucht, und die vermelden gerne am nächsten Tag per Muskelkater, dass sie bislang sehr schlecht trainiert wurden. Damit lässt sich auch erklären, weshalb sich am Ende die gewöhnliche Kettenschaltung durchsetzen konnte.

In den 1920er Jahren bot das Rétro-Direct eine ernsthafte Alternative zu den wenigen Rädern mit Schaltung, die sich als Vorboten der Zukunft auf dem Markt tummelten. Der Ruf Hironnelles war hervorragend, und das Rétro-Direct-System, 1903 erstmals im Programm erhältlich, war schon beruhigend lange im Verkauf.

2007 fuhr ein Engländer mit einem historischen Rétro-Direct die Distanzfahrt Paris–Brest–Paris, obwohl während der 1200 Kilometer langen Strecke mehrmals die Pedale abfielen – ein kleiner Schönheitsfehler des Konzeptes. Hironnelle produzierte übrigens in den 1920er Jahren den ersten im Handel erhältlichen vorderen Werfer.



LAND FRANKREICH

JAHR UM 1925

GEWICHT 18,7 KG

RAHMEN LACKIERTER STAHL,  
55,8 CM HOCH

GÄNGE 2

BREMSEN FELGE SEITENZUG

REIFEN 28 ZOLL DRAHTREIFEN







# SCHULZ Funiculo

Komfort geht vor

Schon den Solorädern sieht man ihre Extravaganz an, dem einst ebenfalls erhältlichen Tandem erst recht: Der Rahmen, den Konstrukteur Jacques Schulz in La Garonne-Colombes in der Nähe von Paris geschaffen hat, wurde ab 1937 in Fahrradzeitschriften als "l'armature souple" beworben, als federndes Tragwerk, und das war erst der Anfang. Jacques

Schulz hatte praktisch jedes Detail seiner Fahrräder neu erfunden, aus jedem Blickwinkel blitzen noch nie gesehene Details auf: die Schaltung schafft Ritzel bis zu 40 Zähnen, wodurch sowohl Solorad als auch Tandem mit nur einem Zahnkranz vorn locker Berge erklimmen, die vordere Bremse ist auf unglaubliche Art "ums Eck gedacht", packt aber

bissig zu, die hintere Bremse wird über zwei Seile betätigt, die parallel innerhalb des Rahmens verlaufen, wobei sie ohne Befestigung im klassischen Sinn auskommt. Der Deckel vor dem Sattelrohr dient übrigens dem Verstauen der Luftpumpe.

Im Gegensatz zu diesen innovativen Details sind die Reifen

Standardausführungen und können von banalen Glassplittern oder Nägeln leicht beschädigt werden, was bei diesem ansonsten völlig abgehobenen Fahrrad wirklich verwundert. In Europa sind insgesamt noch drei Schulz-Fahrräder bekannt. Das hier gezeigte Funiculo ist das einzige, das noch fahrbar ist.

LAND	FRANKREICH
JAHR	UM 1937
GEWICHT	14,8 KG
RAHMEN	LACKIERTER STAHL, 53 CM HOCH
GÄNGE	4, SCHALTUNG FUNICOLO (HINTEN)
BREMSEN	FELGE SEITENZUG FUNICOLO
REIFEN	26 ZOLL DRAHTREIFEN



# HERCULES 2000 HK

Nach eigener Väter Sitte

Wenn ein Fahrrad der späten 1950er Jahre die Zahl 2000 im Namen trug, dann sollte sie auf jene Zukunft verweisen, in die man mit dem Kauf dieses Rades schon damals vermeintlich fahren konnte. Das Revolutionäre lag aber nicht im Kreuzrahmen, denn der hatte bei der Marke Hercules in den späten 1950er Jahren schon eine lange Tradition: Bereits 1889 wurden Fahrräder nach dieser Bauart gefertigt, drei Jahre nach Gründung der Firma im fränkischen Nürnberg.

Die eigentliche Neuerung des Hercules 2000 HK lag im Material. Der Rahmen war aus Silumin gegossen, einer Aluminiumlegierung, damals ein neuer Ansatz im Fahrradbau und das Ergebnis einer siebenjährigen Entwicklungsarbeit.

Der Entwurf zum Hercules 2000 HK stammt vom Ingenieur Hermann Klaue, der damit erstmals bei der Frankfurter Zweiradausstellung 1950 vorfuhr. Das Aufsehen blieb nicht aus, doch die Weiterentwicklung kam ins Stocken, bis Hercules 1957 die Konstruktion übernahm und es als "Rad der Zukunft" auf den Markt brachte. Das Modell 2000 HK (dieses Exemplar hat die Rahmennummer 867099) sollte für Herren, Damen und Kinder geeignet sein. Die Alu-Komponenten harmonisierten perfekt mit dem Rahmen, und eine Dreigang-Torpedo-Rücktrittnabe sorgte für Geschwindigkeit und Verzögerung.



LAND DEUTSCHLAND  
JAHR um 1958  
GEWICHT 17,2 KG  
RAHMEN LACKIERTES ALUMINIUM,  
53,2 CM HOCH  
GÄNGE 3, NABENSCHALTUNG TORPEDO  
(HINTEN)  
BREMSEN FELGE SEITENZUG ALTEN-  
BURGER (VORN), RÜCKTRITT (HINTEN)  
REIFEN 26 ZOLL DRAHTREIFEN





# MERVIL

## Mervilex

Kurz, aber heftig

Die B.U.E.C.-"Vilex"-Getriebe-schaltung war die Sensation des Fahrradsalons 1948: Kein anderes Fabrikat davor oder danach bot fünf Gänge im Tretlager. Die Übersetzung des Akronyms bedeutet "Universalgetriebe zur Ausrüstung von Fahrrädern" und verdeutlicht die Ambitionen: eine Schaltung für jedes Rad. Verwendet wurde die Vilex-Erfindung von den Marken Excell, Asterion und Mervil. Mit letzterem verschmolzen die beiden Firmennamen zu "Mervilex", ein wunderschön poetischer Name für eine Vorrichtung, die das Fahren erleichtern sollte. In der Zeitungswerbung sah man damals Zigarre rauchende, füllige Herren, die mit ihrem Mervilex einen Berg geradezu hinauf flogen. Andere zogen Anhänger, in einem davon die Ehefrau, ebenfalls von eher barocker Gestalt.

Die Firma Mervil war im französischen Pontarlier ansässig, in direkter Nachbarschaft zu anderen Fahrradherstellern wie Alcyon. Sie existierte nur von 1941 bis 1950 und war für ihre Innovationen bekannt, möglicherweise allein durch ihr faszinierendes Modell Mervilex.

LAND	FRANKREICH
JAHR	UM 1949
GEWICHT	17,5 KG
RAHMEN	LACKIERTER STAHL, 55 CM HOCH
GÄNGE	5, GETRIEBESCHALTUNG (HINTEN)
BREMSEN	FELGE MITTELZUG BERG LUX (VORN), TROMMELBREMSE NEBEN GETRIEBESCHALTUNG (HINTEN)
REIFEN	26 ZOLL DRAHTREIFEN



# MERCIER Mecadural Pélissier

Ultraleichtbau

Schwerer als nötig ist an diesem Tourenrad nur die Beleuchtung: Die zwei Scheinwerfer wirken mächtig, doch wenn eine Glühlampe durchbrannte, war man wenigstens nicht im Dunklen unterwegs.

Wichtiger als die Gewichtsreduktion war allerdings die Ersparnis an Rohmaterial, denn Stahl war während der ersten Nachkriegsjahre in Frankreich so rar, dass sogar Autos aus Aluminium gefertigt wurden. So auch die Fahrräder. Da viele französische Hersteller bereits in Vorkriegstagen Komponenten und sogar Rahmen aus Aluminium gefertigt hatten, war der Ruf und damit die Akzeptanz dieses Leichtmetalls in Frankreich besser als in anderen Ländern. Ein wenig dürfte das Mecadural (das hier gezeigte hat die Rahmennummer 32793) diese Akzeptanz allerdings schon

strapaziert haben: Die Rohre sind in den Muffen durch Expander-Teilchen verspreizt, die Festigkeit war somit nicht für die Ewigkeit. Andere Teile schon, beispielsweise die Kotflügel im Wellendesign, die PYL-Bremsen mit dem Exzenter-Ausdehn-Trommel-Spreiz-Mechanismus oder die durch den Vorderreifen angetriebene Glocke. Francis Pélissier war der mittlere von drei Brüdern, die im Radsport höchst erfolgreich waren: Gemeinsam mit seinem Bruder Henri, der 1923 die Tour de France gewonnen hatte, protestierte er gegen die unmenschlichen Bedingungen, die Tourgründer Henri Desgrange den Fahrern zumutete. Nach seiner erfolgreichen Zeit als aktiver Fahrer leitete Francis Pélissier das professionelle La Perle-Team, mit dem Hugo Koblet 1951 die Tour de France siegreich beendete.









# DIAMANT Handy Bike

## Fahren oder tragen?

Ein Edelstahlrahmen rostet nicht und bekommt keine Kratzer, wenn man das Fahrrad unvorsichtig faltet. Allerdings ist er höllisch schwer, was sich besonders dann auswirkt, wenn er zu einem Faltrad gehört: Der Beinamen "Handy" verweist zwar auf etwas Kleines und Leichtes, entpuppt sich aber bei 15,1 Kilogramm Gewicht als mutiges Versprechen optimistischer Marketingleute. Immerhin lässt sich nach Lösen einer Sperre am Tretlager der vordere Teil des Diamant nach hinten falten. Wer das Diamant dann

aber davontragen möchte, sollte gut trainiert haben. Legales Davonfahren ist auch nicht problemlos möglich, denn ein Aufkleber am Rahmen verkündet: "Nicht geeignet für öffentlich erreichbare Flächen."

Der Rahmen wurde 1991 von John S. Strozyk als "Intraframe Folding Bicycle" patentiert. Das Diamant Handy basiert auf diesem Patent und wurde 1993 auf der IFMA (Internationale Fahrrad- und

Motorrad-Ausstellung) in Köln präsentiert. Noch im selben Jahr konnte man es für 1500 DM kaufen – womit es ungefähr doppelt so teuer war wie ein normales Faltrad.

LAND	DEUTSCHLAND
JAHR	1993
GEWICHT	15,1 KG
RAHMEN	EDELSTAHL, 54 CM HOCH
GÄNGE	7, NABENSCHALTUNG SHIMANO (HINTEN)
BREMSEN	FELGE MITTELZUG SHIMANO ALTUS (VORN), RÜCKTRITT (HINTEN)
REIFEN	26 ZOLL DRAHTREIFEN







LAND	DEUTSCHLAND
JAHR	1997
GEWICHT	13,3 KG
RAHMEN	ALUMINIUM, LACKIERTER STAHL, 48,3 CM HOCH
GÄNGE	3 x 9, SCHALTUNG SHIMANO XTR
BREMSEN	FELGE V-BREMSE SHIMANO XTR
REIFEN	26 ZOLL DRAHTREIFEN

# BMW Super-Tech

Ein Name fürs Gelände

Ein Mountainbike eines Auto- und Motorradherstellers? Das wurde Mitte der 1990er Jahre gern ins Programm aufgenommen (siehe auch das SUBARU 2WD Dual Power, Seite 46). Bei BMW machte man sich die Technik der hauseigenen Motorräder zunutze, denn auch dort spielt das Telelever-System die Vorteile des Anti-Dive-Effektes aus: Das Mountainbike taucht beim Bremsen vorn kaum ein, womit die Gefahr eines Überschlags drastisch gemindert wird (dafür ist das Ansprechverhalten nicht ganz so sensibel wie unter Verwendung sehr guter Federgabeln).

Revolutionär aber war das Super-Tech als vollgefedertes und klappbares Mountainbike, was die Anreise zu Wald und Berg deutlich erleichterte, wenn man sie nicht auf eigener Achse sondern mit einem Auto absolvieren wollte.

Das Telelever-System wurde übrigens von der Firma HS-Products entwickelt und dann von BMW übernommen, und die Aluminiumrahmen der Mountainbikes wurden in Bologna gefertigt. Kunden bekamen Steckotflügel, Lichtanlage, Luftpumpe für die Federelemente, eine gute Bedienungsanleitung und ein Wartungsbuch mit auf den Weg. Das hier gezeigte Modell hat die Rahmennummer 038322.



# SUBARU 2WD Dual Power

Antrieb für alle

Was im Auto für perfekte Traktion sorgt, kann beim Fahrrad nicht ganz falsch sein, dachte sich Günter Kappacher Ende der 1980er Jahre beim Montieren von Mountainbikes. Beruflich war er zwar mit einer Möbelfirma und seiner Fahrrad-Reparaturwerkstatt ausgelastet, dennoch ließ er seine Gedanken "Rad fahren", und langsam reifte der Allradantrieb für Fahrräder. Die Auto-Tuning-Firma Oettinger realisierte 1993 die Idee.

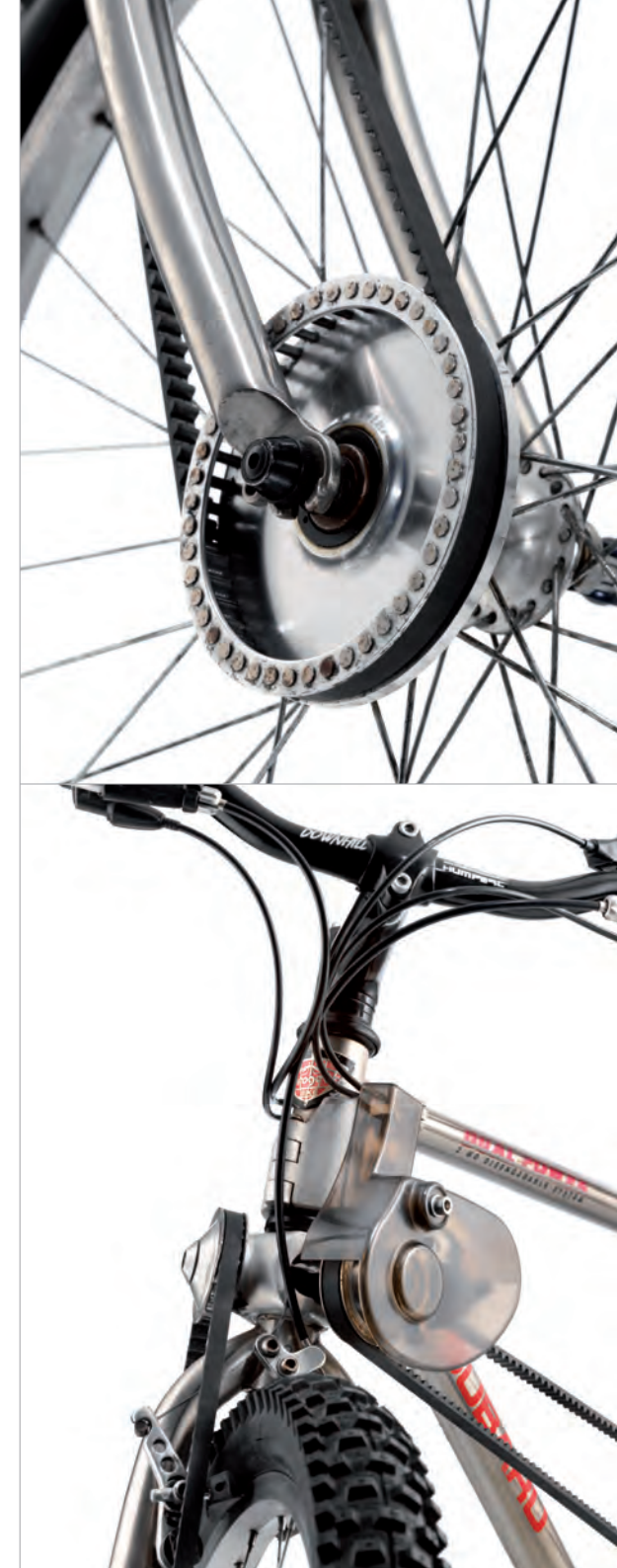
Den Weg zur Serienreife sollte dann der Bildhauer und Radrennfahrer Paul Pollanka ebnen, der dank seiner Affinität zur Technik

die letzten Probleme löste und gleichzeitig gemeinsam mit taiwanesischen Firmen die Produktion in die Wege leitete.

Der Antrieb des Vorderrades erfolgte über einen zuschaltbaren Zahnriemen. Diese Technik war schließlich sogar patentiert, der Name "Progear" stand auf den Rädern, und neben dem Allrad-Mountainbike kamen auch andere Räder ins Programm. Doch dann wartete Günter Kappacher etwas zu lange. So lange, bis praktisch jedes Mountainbike mit einer Federgabel ausgerüstet war. Da war das projektierte Geld bereits

aufgebraucht: Der von Paul Pollanka mit Horst Leitners AMP-Gabel erdachte vollgefederte Prototyp und auch das Tandem wurden nicht mehr realisiert.

So lag das Projekt wenige Jahre auf Eis, bis plötzlich weitere Autofirmen ihren Namen auch auf Fahrrädern sehen wollten (wie beispielsweise BMW mit dem Super-Tech, Seite 44), und kein Partner hätte dem Progear besser gepasst als Subaru. So wurden 1996/1997 rund 180 allradgetriebene Mountainbikes an Subaru Deutschland verkauft, und sie fahren tatsächlich so fein, wie ihre Erfinder versprechen.



---

LAND ÖSTERREICH/TAIWAN

---

JAHR 1996

---

GEWICHT 15,4 KG

---

RAHMEN KLARLACKIERTER STAHL,  
48,2 CM HOCH

---

GÄNGE 3 x 7, SCHALTUNG  
SHIMANO STX

---

BREMSEN FELGE CANTILEVER DIA  
COMPE

---

REIFEN 26 ZOLL DRAHTREIFEN

---



# BREEZER Beamer

## Federung mal anders

Erstmals wurde ein Fahrrad mit einer extrem federnden Sattelstrebe von Mike und Jim Allsop auf der Interbike International Trade Expo in Kalifornien 1989 präsentiert und heimste umgehend den ersten Preis ein, obwohl das Projekt noch gar nicht ausgereift war (siehe Vialle

Vélastic, Seite 14). 1991 wurde das erste auf dieser Idee basierende Mountainbike vorgestellt – da hatte die Mountainbike-Legende Joe Breeze bereits seine Finger im Spiel –, bei dem man mittels eines gefederten Vorbaus und eines visko-elastischen Federelements als Sattelrohr ver-

suchte, selbst Waldwege zu glätten. Mithilfe dieser "Softride" genannten Federung konnte das Beamer 1992 die Weltmeisterschaft im Downhill für sich entscheiden.

Der Rahmen unter den quer gedachten Federelementen bestand aus Stahl, zusätzlich gab es

Stahlfedern in der Gabel und am Hinterbau. Später stellte sich jedoch heraus, dass die Konstruktion an Rennrädern besser aufgehoben sei. Das Breezer Beamer wird auch heute noch produziert, das hier gezeigte Modell hat die Rahmennummer H30020214.

LAND	USA
JAHR	UM 1992
GEWICHT	11,6 KG
RAHMEN	LACKIERTER STAHL/ KARBON, HÖHENVERSTELLBAR
GÄNGE	3 x 7, SCHALTUNG SHIMANO DEORE XT
BREMSEN	FELGE CANTILEVER SHIMANO XTR
REIFEN	26 ZOLL DRAHTREIFEN



# C-4

## Weniger ist mehr

Gewicht sparen durch Weglassen eines Rohres, könnte man sagen, und damit der Finesse des Rahmens nur zur Hälfte gerecht werden – denn nebenbei federt er auch noch. Neu war diese Konstruktion allerdings nicht mehr, als C-4 Ende der 1980er Jahre dieses Mountainbike ins Gelände stellte: Schon 100 Jahre zuvor hatte die Coventry Machinists' Company für ihr "Swift"-Safety-Rad mit Rahmen ohne Sattelrohr experimentiert. 1985 übernahm die italienische Firma C-4 das Konzept, und schließlich wurde die Idee 1989 von Colnago für das Mountainbike C35 umgesetzt.

Eindeutig aus der Neuzeit kam das Material: Karbon, hergestellt im NJC-Verfahren (No Joint Construction) als Monocoque. Nur so, verriet C-4 in seiner

Werbung, ließe sich der Vorteil von Karbon perfekt ausnutzen. Unterstützt wurde die stoßabsorbierende Form des Rahmens durch die Gabel. Eine darüber hinausgehende Vorderadrfederung war in den Vorbau ausgelagert.

LAND	ITALIEN
JAHR	UM 1988
GEWICHT	10,5 KG
RAHMEN	LACKIERTES KARBON, 54 CM HOCH
GÄNGE	3 x 8, SCHALTUNG SHIMANO DEORE
BREMSEN	FELGE CANTILEVER SHIMANO XT
REIFEN	26 ZOLL DRAHTREIFEN







# SCHAUFF Wall Street

Business as unusual

Das moderne Design des Schauff Wall Street kontrastiert mit dem Alter seiner Erzeuger: Die Fahrradfabrik Schauff wurde 1932 von Hans und Barbara Schauff zur Fertigung von Rennradrahmen in Köln gegründet, und damit in unmittelbarer Nähe zu den Austragungsorten der Sechstagerennen. Kriegsschäden erzwangen jedoch die Übersiedelung, und Schauff produzierte fortan in Remagen am Rhein. 1991 hob die Entwicklung des Bogendesigns an, zu dessen Verwirklichung das notwendige Schlauchblasverfahren für die Herstellung von CfK-Rahmen gerade recht kam. Dass auch die Zeit dafür (einigermaßen) reif war, beweist der 1992 für das Schauff Wall Street verliehene Designpreis: der Rote Punkt, später als red dot design award eine begehrte Fixgröße.

Das Wall Street selbst ist ein Trekkingbike, verkleidet als Mountainbike. Die schmalen 700C-Reifen sind vom Rennrad geborgt. Finessen und die innen verlegten Bremszüge künden dennoch von der Liebe zum Detail. Der Vorbau ist wichtiger Bestandteil der Federung, die Form des Sattels hingegen lässt auf Schmerzen beim Fahren schließen.

---

LAND DEUTSCHLAND

---

JAHR 1993

---

GEWICHT 11,6 KG

---

RAHMEN LACKIERTES KARBON,  
50 CM HOCH

---

GÄNGE 3 x 8, SCHALTUNG  
SHIMANO XTR

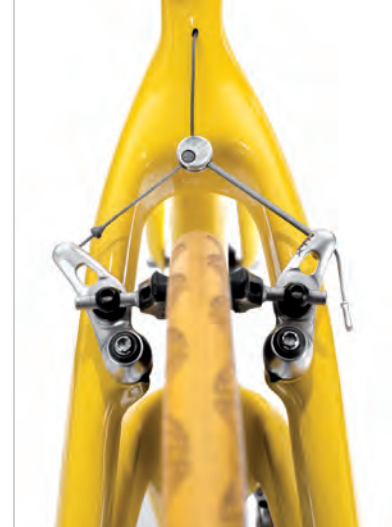
---

BREMSEN FELGE CANTILEVER  
SHIMANO XTR

---

REIFEN 28 ZOLL DRAHTREIFEN





# SØLLING Pedersen

Zeitlos seit mehr als 100 Jahren

Der Däne Mikael Pedersen (1855–1929) war ebenso vielseitig begabt, wie er heute vergessen ist: Er erfand beispielsweise eine Dreschmaschine, die das Korn von der Spreu trennte, ein Getriebesystem für pferdebetriebene Mühlen, ein Bremssystem für Waggon, und er war Schmied und Musiker von Beruf. Nebenbei erfand er das Fahrrad neu. Der Sattel ist ein integraler Bestandteil des Rahmens: Erst wenn der Fahrer sitzt, gewinnt das Rad seine Stabilität durch Zugbelastung der dünnen, leichten Rohre.

Das Design stammt aus den 1890er Jahren, und in seinem ersten

Leben (bis zum Ersten Weltkrieg) wurde das Pedersen in Dursley (Großbritannien) gebaut. Das zweite Leben begann um 1978, diesmal in Dänemark, mit Prototypen wie diesem. Die Serienfertigung läuft bis heute.



LAND DÄNEMARK

JAHR 1978

GEWICHT 11,9 KG

RAHMEN LACKIERTER STAHL, MEDIUM

GÄNGE 3, NABENSCHALTUNG  
TORPEDO (HINTEN)

BREMSEN FELGE SEITENZUG  
ALTENBURGER SYNCHRON (VORN),  
RÜCKTRITT (HINTEN)

REIFEN 28 ZOLL DRAHTREIFEN

