

Kleines ABC großer Radfahr-Irrtümer

Harald Braunewell, einer der Gründerväter des Frankfurter ADFC, veröffentlichte sein „kleines ABC großer Radfahr-Irrtümer“ in 21 Ausgaben von FRANKFURT AKTUELL in der Zeit von September 1997 bis Januar 2001. Harald konnte sein ABC nicht mehr vervollständigen, er starb am 11. Februar 2001.

Auf vielfachen Wunsch haben wir die 21 Folgen von „Absteigen“ bis „Speichenschloss“ hier zusammengefasst. Viel Spaß beim Lesen wünscht die Redaktion von FRANKFURT AKTUELL!

1.

ABSTEIGEN, unfreiwillig, über den Lenker, bei Vollbremsung aus hoher Geschwindigkeit, sei unvermeidliches Restrisiko...
MITNICHTEN: Das „Radfahrtraining des LV Hessen“ absolvieren - nicht nur was für Anfänger!

ABSTELLANLAGEN, als Schlitze im Boden oder als der Reifenform entsprechend ausgebildete Hohlkehlen in meist überdachten Ständern bzw. Klemmbügel an der Mauer seien zur Benutzung empfehlenswert...
MITNICHTEN: es sind perfekte Felgenknickmaschinen, insbesondere, wenn das Rad bepackt ist (und der Wind bläst)! Und wie soll auch noch der Fahrradrahmen angeschlossen werden??

ARCHIVIEREN dieser Stichworte lohne nicht, da sich die lexigrafische Anordnung in dieser (Fortsetzungs-) Darstellung doch nicht durchhalten liesse...
MITNICHTEN: Ausschneiden und auf Karteikarten kleben - wenn die Einzelabschnitte nicht schon längst in den PC eingegeben worden sein sollten!

AUFRECHTFAHRER hätten die bessere Sitzposition...
MITNICHTEN: die Position der Wirbelsäule in der Senkrechten überträgt alle Stöße, die von unten über den Sattel einwirken, voll - in der nach vorn geneigten Wirbelsäule des Sportradfahrers wird hingegen nur die 45°-Komponente übertragen (die Bandscheiben danken es den Einsichtigen)!

2.

ALU-RAHMEN seien leichter als Stahlrahmen...
MITNICHTEN: Zwar hat Aluminium ein leichteres spezifisches Gewicht, aber leider geringere Festigkeit: was einerseits eingespart werden könnte, muss andererseits wegen höherer Rohrwandstärken wieder draufgelegt werden!!

BAMBUS sei zwar auch ein Rohr, eigne sich aber nicht zum Rahmenbau...
MITNICHTEN: Mein Bambusrad hatte knapp 1000 km drauf, als ich es wegen dringender anderweitiger Verwendung der Einbauteile ausschlachtete!

BILLIGRÄDER aus dem Kaffee-Shop erfüllten die an ein Fahrrad zu stellenden Mindestkriterien...
MITNICHTEN: Wenn ein stabiler All-round-Rahmen im Versandhandel wohl kaum nennenswert unter 400 DM zu haben ist und sogar noch im Vergleich zum Billig-Rahmen (was unter dem Lack ist, geht niemand was an!!) relativ hochwertige Einbauteile Stabilität suggerieren, kommt dem Tester ein solches Rad nicht unter - vom Service des Fachhandels ganz abgesehen!!!

BLINKRÜCKLICHT sei eine durch StVZO zugelassene Beleuchtungseinrichtung...
MITNICHTEN: ebensowenig wie Abstandskelle oder stabförmige, auf einzelne Speichen geklemmte Speichenreflektoren - so wirksam und empfehlenswert (sie verändern nämlich die Speichenspannung nicht!!) sie auch sein mögen!

3.

ANHÄNGER dürften nicht länger und nicht höher sein als das Zugfahrzeug...
MITNICHTEN: (ein Witz, aber wahr): Nach der StVZO darf ein „Anhängler“ 12m lang und 4m hoch sein – lediglich, dass ein Fahrradanhänger nicht breiter sein darf als der für das (beladene) Rad zugelassene Meter, ist festgelegt!!!

BELEUCHTUNG am Fahrrad sei, da doch nicht ausreichend – und sowieso stets defekt – überflüssig...
MITNICHTEN: Überlebensnotwendig – in der den Krafftfahrer irritierenden Lichterwelt der Stadt und der tunnelartigen

Scheinwerfer-Ausleuchtung der Straße außerhalb – ist es, gesehen zu werden!!! Eine stromschlüssige Masseleitung und scheuerfeste Isolierungen um Kabel mit größerem Querschnitt garantieren zumindest Freispruch vom Vorwurf der Ordnungswidrigkeit, unbeleuchtet gefahren zu sein. Ganz abgesehen davon, dass sich – bei der Adaptionfähigkeit der Augen an die Dunkelheit bei der Überlandfahrt – auch der geringe Lichtschein veralteter Lampen schon noch auszahlt!

DIE BERGTÜCHTIGKEIT sei eine exakte Angabe, aus der man entnehmen könne, ob ein Fahrrad für die Bergfahrt geeignet sei...

MITNICHTEN: die sogenannte „Bergtüchtigkeit“ (z.B. 300%) gibt lediglich an, um wieviel Prozent der kleinste (Berg-)Gang höher untersetzt ist als der größte (Schnell-)Gang! Je nachdem, wie dieser liegt (also wieviele Zähne das größte Kettenblatt bzw. das kleinste Ritzel haben), rutscht der „Berggang“ auf der Skala rauf oder runter!! Maßgeblich für die Bergtüchtigkeit ist allein die *Entfaltung!

* Stichworte mit * haben einen eigenen Artikel

4.

CAMPING nach dem skandinavischen Allmansretten (Jedermannsrecht) sei überall erlaubt ...

MITNICHTEN: Eingeschränkt wird es dadurch, dass das Zelt selbstverständlich nicht näher als 200 Meter von einem Wohnhaus entfernt aufgeschlagen werden darf und selbstverständlich auch nicht auf dem Pfad zwischen Sauna und See ...

CHINA-DING-DONGS UND RADLAUFKLINGELN seien gemäß Straßenverkehrsordnung zugelassene 'helltönende Glocken'

...

MITNICHTEN: Erstere sind nicht 'eintönig' und beide könnten mit den Signaltönen von Einsatzfahrzeugen verwechselt werden!

CHROM auf der Felge oder dem Stahl-Rahmen sei in jedem Falle vorteilhaft, da es doch bestens vor Rost schütze ...

MITNICHTEN: die 'Nebenwirkungen' der Verchromung verkehren jeweils den Effekt ins Gegenteil: Felgenbremsen rutschen bei Nässe hoffnungslos durch und Langfinger entdecken schon auf weite Entfernungen das nicht überlackierte Objekt ihrer Begierde!!

5.

DIEBSTAHL sei unvermeidbar...

MITNICHTEN: Ich empfehle die Lektüre der ADFC-Broschüre 'Rad & Bett', im Infoladen vorrätig!

Rissige DRAHTREIFENFLANKEN deuteten auf baldige Zerstörung des Reifens hin...

MITNICHTEN: Risse entstehen durch übermäßiges Walken infolge (leider) zu niedrigen Luftdrucks (4,5 bar bzw. bei Hochdruckreifen 6 bis 8 bar!). Sie beeinträchtigen nicht die Festigkeit des Reifens, da die Kräfte sowieso nicht durch den Gummi, sondern durch die in der Reifenwand verlaufenden, sich kreuzenden Fäden - die Karkasse - übertragen werden!

DREIRÄDCHEN seien sichere Kinderfahrzeuge...

MITNICHTEN, auch wenn sie das GS-Siegel irgendeines TÜV tragen! Offenbar gehört die Kippsicherheit nicht zum Prüfungsprogramm. Im übrigen verlernen Kleinkinder eher das Radfahren auf diesen, als dass es eine Vorübung dazu wäre: Das angeborene Balancegefühl wird ihnen auf diesen Geräten geradezu abtrainiert!!

6.

EINRAD-ANHÄNGER seien nur tauglich für Frachtkuriere...

MITNICHTEN: Ihre Spurtreue, ihre Kippsicherheit (unbeladene Zweiradanhänger können – schnell gefahren beim Auftreffen nur eines Rades auf ein Hindernis – umschlagen!), ihre geringe Breite empfehlen den Einrad-Anhänger auch für den Einsatz im Alltags- und Freizeit-Radverkehr, erst recht im Ferntourismus! Bezugsquelle: Fragt Euren Fahrradhändler!!!

ELEKTRONIK am Fahrrad sei exotisch...

MITNICHTEN: Sie kann lebenserhaltend sein – denkt bitte doch nur an das auch im Stand vor der Ampel (nach-)leuchtende Rücklicht oder an die in der Entwicklung befindliche Automatik-Schaltung, deren auf der Hand liegende Vorteile das geringe Mehrgewicht mehr als ausgleicht! Oder an die Satelliten-gestützte Navigation in bzw. auf der Lenkertasche als Ablösung der antiquierten Quadratmeter-großen Kartenblatt-Auffalterei an jeder 2. Wegegabelung!!

Die ENTFALTUNG (zurückgelegter Weg bei einer Kurbelumdrehung) der im Handel angebotenen Fahrräder sei in jedem Fall auch für Rundtritt-Ansprüche annehmbar...

MITNICHTEN: Erstens gilt es, die individuelle „mittlere Trittfrequenz“ (so zwischen 90 und 100 wäre optimal) von sich selbst zu kennen und nachzuprüfen, ob die entsprechenden Zähnezahlen des mittleren Kettenblatts und eines der mittleren Ritzel im Zahnkranz überhaupt vorhanden sind. Zweitens ist die untere und die obere Entfaltungsgrenze festzulegen: Extremanforderung für den Berggang (Hochgebirgs-Gepäck-Tour mit Anfahrmöglichkeit am Berg) ist 1,6 m und den Schnellgang (Hochgebirgsabfahrt zusammen mit den Autos) 8,5m. Um die mittlere Entfaltung herum sollten sich die Gänge nicht mehr als 6% voneinander unterscheiden, ganz unten und ganz oben sind Sprünge von 1m verkraftbar. Von den mir bekannten (Ketten-)Schaltungen leistet das nur die neue Nexave (Nabenschaltungen fallen aus Gewichtsgründen hinten runter!!!)

ESSEN als herkömmliche Form des Energie-Nachschubs müsse man/frau, bevor der kleine Hunger einsetzt...

MITNICHTEN: Wer oberhalb einer (individuell unterschiedlichen!) unteren Leistungsgrenze und unterhalb einer eben solchen oberen – also innerhalb einer gewissen „Bandbreite“ – fährt, mobilisiert Nachschub aus dem Unterhautfettgewebe – dort sind 60 000 (!) Kalorien gespeichert! Nach entsprechendem Training „rollts dann – fast – von alleine“...

7.

Das Einheits-FAHRRAD FÜR ALLE EINSATZZWECKE müsse es doch geben...

MITNICHTEN: Kompromisse lassen sich nun mal nicht immer finden, wenn die sich oft gegenseitig ausschließenden Anforderungen verwirklicht sein sollen! So schließen sich z. B. aus:

- Bequemlichkeit (tiefer Durchstieg beim Damenrahmen) und Stabilität (kein Flattern beim Herrenrahmen)
- Bequemlichkeit (langer Radstand) und Wendigkeit (kurzer)
- Sicherheit bei schnellen Abfahrten auf Downhill-Strecken (eher niedriger Rahmen) und auf Straßen-Abfahrten (eher hoher)
- Stabilität und Leichtgewicht auf eher niedrigem Preisniveau
- Nabenschaltung und Kettenschaltung auf gleichem Gewichtsniveau
- u.v.a.m.!!!

FEDERUNG, wie und wo auch immer, sei ein uneingeschränkter Gewinn für's Radfahren...

MITNICHTEN - und hier ist Frageform angebracht:

- Wer bewältigt Auffahrten mit Gabel-Federung im Wiegetritt??
- Wer pedaliert (fährt mit Schuh-Pedal-System) gefedert??
- Wer fährt, aufrecht sitzend, mit gefederter Sattelstütze längere Holper-Strecken ohne Knieprobleme??
- Wer glaubt noch immer, dass die Rückstellkraft des Federsystems nicht Teil der vom Fahrer selbst - eigentlich voll dem Vortrieb dienenden – Körperkraft ist???

Herum-FEILEN am Fahrrad sei schlicht verboten...

MITNICHTEN: Zwei Stellen gibt's, da bringt das Feilen wirklich was, wenn's nicht schon serienmäßig entsprechend ausgeführt wurde – am großen Kettenblatt (5-strahlig) und am großen Ritzel (3-strahlig); selbst alte hakelige Schaltsysteme funktionieren wieder wie gewünscht!!!

FLATTERN (Aufschaukeln des Rahmens infolge Resonanz) führe unweigerlich zum Sturz...

MITNICHTEN: bei den geringsten Anzeichen solcher seitlicher Schwingungen einfach mit dem seitlich an den Steuerkopf angelegten Knie (Fuß vom Pedal!!!) die schwingende Masse erhöhen – schon tritt Beruhigung, nicht nur der Nerven – ein!!!

Die FUSSPOSITION auf dem Pedal sei von untergeordneter Bedeutung...

MITNICHTEN: Warum nutzen Rennfahrer eigentlich Fuß-Pedal-Systeme? Nicht nur, um seitlich nicht abzurutschen oder um nicht links-rechts-links-rechts zu „stampfen“, sondern auch um den Fuß in der „Ballen-auf-dem-Pedal-Position“ festzuhalten, damit – allerdings nur bei brettharter Sohle – auch die Vorfuß-Muskulatur mitarbeiten kann, was den Vortrieb erwiesenermaßen signifikant fördert!!!

8.

FORTSETZUNG vom Herum - FEILEN aus F-aktuell 5/98: Doch noch eine Feil-Stelle: Wenn der Brems- (und vereinzelt) auch der Schaltzug immer wieder hinter dem Kopf reißt, kann das Glätten eines Grates im Inneren des Bremshebels Abhilfe schaffen...

GANGZAHL-ANGABEN seien aussage-kräftige Kriterien z.B. für die Bergtüchtigkeit eines Fahrrads...

MITNICHTEN: Aus dieser Angabe sind weder Schlüsse auf die Entfaltungsbreite, noch auf die Einsetzbarkeit des Rades am Berg bzw. auf Schotterwegen oder bei rasanten Abfahrten zu ziehen – lediglich die Anzahl der Kettenblätter (am Tretlager) und die Anzahl der Ritzel (auf der Hinterachse) liegt damit fest. Wer sich nicht gerade eine der funkelneuen Superschaltungen mit dem Übersetzungsbereich von ca 0,6 bis 8, und etwas zugelegt hat, sollte darüber nachdenken, was für den Einsatzbereich wichtiger ist: steil bergauf oder rasant bergab – dementsprechend sollte die Übersetzung dimensioniert sein: in einem möglichst weiten Mittelbereich eng (dh. mit Entfaltungs-Abständen von – nutzbarem – Gang zu Gang um die 6%), die jeweils beiden untersten bzw. obersten Gänge dann bis zu 15% ansteigend...

VORDERRAD-GABELN seien nach dem Anprall auf ein Hindernis durchaus noch verwendbar...

MITNICHTEN: Erstens zeigen sie deutlich unterschiedliches Fahrverhalten in der Links- gegenüber der Rechtskurve, das dadurch zustande kommt, dass die Gabelachse (das ist die verlängerte Mittellinie durch den Steuerkopf) im Gabelkopf einen Knick nach hinten abbekommen hat und zweitens daß sichtbare oder unsichtbare Risse an dieser Stelle die Auswechslung fordern – ganz abgesehen von einem Rahmenschaden, dem Unterrohr-Knick direkt hinter der Verbindungsstelle zum Steuerrohr (leicht mit den Fingerspitzen zu ertasten: eine wellige Verformung der Unterseite des Rahmenrohrs oder gar bereits Lackabsplitterungen zwingen in einem solchen Fall zum Austausch des Rahmens!

GESEHENWERDEN sei die Parole von Flaneuren auf dem Hamburger Jungfernstieg...

MITNICHTEN: Wer am Verkehr teilnehmen will, muss sich sehen lassen (können) – andernfalls wird er übersehen und anschließend überfahren... Auch am Tage sind Reflexstreifen – zu tragen als Gürtel, Schulter'riemen', Arm- bzw. Fußgelenkbänder, reflektierende, zumindest auffällige Flächen auf Jacken – hilfreich und in der Nacht unabdingbar! Schwarzgekleidet hebt sich im übrigen nachts niemand vom ebenfalls schwarzen Hintergrund ab – nicht nur Fußgänger!

9.

Die GEPÄCKVERTEILUNG am Rad sei dann optimal, wenn die Packtaschen möglichst tief hingen und der Abstand der Lenkertasche vom Lenker möglichst gering sei...

MITNICHTEN: Zuerst mal muß festgehalten werden, daß jede Zuladung das Schwingungsverhalten und damit das Fahrverhalten des Gesamtsystems Rad-Mensch-Zuladung (in Wechselwirkung, auch untereinander!) verändert. In Tests hat sich erwiesen, daß es am günstigsten ist, wenn 1. die Hinterradtaschen (schwere Sachen nach unten!) unter Berücksichtigung der Hackenfreiheit möglichst weit vorn am Gepäckträger (auch unten!) eingehängt werden und 2. der Massenschwerpunkt des Systems Vorderrad-Gepäcktaschen/Lenkertasche auf der Lenkachse (d.i. die gerade Mittellinie durch den sich im Steuerrohr drehenden Gabelschaft) liegt: dann ändert sich zumindest das Lenkverhalten nur unwesentlich. In praxi bedeutet das in jedem Fall immer schwere Sachen näher am Lenker und je schwerer die Lenkertasche vollgestopft wird, umso weiter muß der Schwerpunkt der Vorderrad-Gepäcktaschen (hier besonders wichtig: gleiche Massenverteilung rechts und links!) hinter die Lenkerachse rücken – wobei selbstverständlich auch hier das Hebelgesetz gilt: Kraft x Kraftarm = Last x Lastarm, d.h. die in den beiden Massenschwerpunkten vereinigt gedachten Massen der Gepäcktaschen und der Lenkertasche multipliziert mit dem jeweiligen Abstand von der Lenkachse sollten gleich groß sein. Zu bewerkstelligen ist dies mit relativ einfachen Mitteln, indem zum Ausgleich der Lenkertaschen-Masse keine schwergewichtigen Vorderradtaschen angehängt werden, sondern lange schmale Packbeutel oben am Lenker mit der Kordel, in der Mitte an der Gabel und unten an der Schutzblechstrebe per

Spannriemen – da muß niemand zu Handwaage und Zollstock greifen und bei langen Gepäckfahrten danken es die Arme...

HAIFISCHZÄHNE am Kettenblatt (1) bzw. ihr Fehlen vor der Straßenkreuzung oder -einmündung (2) sei kein Anlaß zum Nachdenken...

MITNICHTEN (1): Wer diese unsymmetrisch ausgeschliffenen Zähne an seinem Kettenblatt entdeckt, den hat längst die Tücke der Materie bestraft - diese Kraftübertragung kann nur noch bis zu ihrem schleichenden Ende (Riß der Kette oder ihr Überlaufen von Zahn zu Zahn) zerfahren werden... Da ist zur Pflege des Getriebes rechtzeitiger Kettenwechsel schon besser: spätestens nach 2000 km sollte die alte gegen eine neue ausgetauscht werden - ökonomischer noch in einem Turnus von jeweils ca. 1500 km mit insgesamt 3 Ketten (nach der 3. ist die gesamte Anlage so weit ausgeleiert, daß wieder die erste aufgelegt werden kann). Oder ist das alles heute kein Problem mehr, weil wir alle nach kurzer Zeit sowieso schon wieder alles neu haben müssen???

MITNICHTEN (2): Viele von uns Radfahrern und Radfahrerinnen kennen sie überhaupt nicht, die weißen, mit der Spitze in die Ankunftsrichtung weisenden, aneinandergereihten Dreiecke vor der Kreuzung mit der nicht Vorfahrt-berechtigten Querstraße oder der Einmündung in eine solche und dabei zeigen sie doch so wirkungsvoll an, daß der ankommende Verkehr sich dem von rechts kommenden unterzuordnen hat! Wie wirkungsvoll ließen sich damit z.B. für den (zugelassenen) Radgegenverkehr in Einbahnstraßen Gefahrenpunkte entschärfen! Auch in Hessen sind solche das gefahrlosere Radfahren fördernde Maßnahmen durchaus praktikabel, wie Beispiele an der Bergstraße zeigen ...

10.

HANDVERLÖTUNG eines Rahmens als Herstellerangabe sei unbesehen ein Qualitätsprädikat...

MITNICHTEN: Wenn nicht ausdrücklich vermerkt, dass ausschließlich mit Silberlot gearbeitet wurde, kann immer noch Messing genommen worden sein und mit dem höheren Schmelzpunkt dieses Materials ist dann das spezifische Kristallgefüge des Edelstahls ebenso zerstört worden wie beim verpönten Schweißen...

HELMÜBERZÜGE seien (nichts anderes als) modischer Schnickschnack, bestenfalls – vor den Belüftungsschlitzen – Wespensperren, aber ansonsten keineswegs sicherheitsrelevant...

MITNICHTEN: Tragische (Genickbruch)-Unfälle auf sommertemperiertem Asphalt lassen die Vermutung aufkommen, daß der auf dem weichem Straßenbelag festklebende Bezug (vielleicht allein schon durch die entstehende Reibungswärme!) den über die Straße schlitternden Kopf ins Genick gerissen hat...

HYBRID - EINSPEICHUNG (Terminus technicus für seitenabhängig-unterschiedliche Einspeichungsarten im hinteren Laufrad) sei eine Marotte überspannter Rad-Freaks...

MITNICHTEN: Wer links mehrfach, z.B. 3-fach gekreuzt und rechts radial fährt, kann Ersatzspeichen auf der großen Tour gern zu Hause lassen! Erfahrungsgemäß reißen Speichen direkt hinter dem Speichenkopf in der Krümmung – und ausgerechnet immer auf der Antriebsseite, auf der das Ritzelpaket das Einfädeln unmöglich macht! Und das kommt so: Die durch die Kette übertragene Kraft greift am (rechten) Nabenflansch an und versucht ihn zu verdrillen, woran ihn im Falle mehrfach-gekreuzter Einspeichung die Elastizität des Naben-Materials und die Hälfte der rechten Speichen hindert – die ebenfalls vorgespannte andere Hälfte der rechten Speichen hingegen wird ein wenig entlastet! Dadurch werden bei jedem Kurbeltritt Speichen langgezogen, was die Krümmung (zumal sie kaltverformend vorgenommen wurde) nur eine begrenzte Zeit verkraftet - wenn aber die Speiche (radial eingesetzt) senkrecht zur wirkenden Kraft steht, wird das Kopf-Ende der kraftübertragenden Speichen lediglich in Richtung der im Nabenflansch ja peripher wirkenden Kraft verschoben und dementsprechend nur vernachlässigbar gering gelängt (was auch, in allerdings ein wenig geringerem Maß, immer noch auch für den 'runden Tritt gilt)... Begrenzungen des Einsatzes dieser Antriebsart stellen einerseits die sehr viel stärkere Kraft des Rad-Athleten und andererseits Materialeigenschaften dar – erstere hebt den radialen Effekt durch Verdrillung der Hinterradnabe um einen sehr viel größeren Winkel auf und letztere führen bei minderwertigen Naben zum Ausreißen von Nabenlöchern.

11.

HYBRIDEINSPEICHUNG (Fortsetzung aus Ffa 2/99)

Die DY(=„Doppel-Ypsilon“)-Einspeichung ist eine weitere Variante zur Vermeidung von Speichenbrüchen auf der Zahnkranzseite: Je zwei benachbarte Speichen so miteinander verdrillt, daß 3 Kreuzungen entstehen - also die ursprüngliche Richtung der einzelnen Speiche zwar ganz leicht versetzt, aber dennoch erhalten bleibt - sieht zwar recht

exotisch aus (wie zwei gegeneinandergestellte Ypsilons), ist aber verlässlich stabil und hat sich im Einsatz bewährt. Die Kräfte werden auch bei dieser Art der Einspeichung aus dem 'Knackpunkt', der dehnungsgefährdeten Speichenkopfkürmung nur einer Speiche, auf ein elastisches System zweier Speichen verlagert...

INFORMATION betr. Übernachtungsmöglichkeiten für Radtouristen seien in der Epoche des wachsenden Radtourismus inzwischen reichlich vorhanden...

MITNICHTEN: Häufig fehlt unter den Angaben über Erreichbarkeit über die Autobahn, Kapazität (was nützen mir 117 Betten, wenn alle belegt sind??) bis hin zu der Zusammensetzung des Frühstücks der Hinweis auf Unterstellmöglichkeiten: Keine Versicherung zahlt, wenn das Rad zwischen 22 und 6 Uhr auf der Straße gestanden hat (und sei es auch noch so gut ab- oder angeschlossen) – außer für ein „im Gebrauch befindliches“.

Auf Campingplätzen gibt es so gut wie nie solche abgeschlossenen Räume, in denen Versicherungsschutz gewährleistet wäre – daher ist das Fahrrad-Diebstahl-Risiko auf Campingplätzen auch nicht versicherbar...

INSEKTEN seien für Radfahrer eher unbedeutende Wegbegleiter...

MITNICHTEN: 1. Ein dicker Brummer im Nasenloch während der rasanten Abfahrt, der nicht mehr herausgeschneuzt werden kann, ist zwar ein seltenes Erlebnis – sollte aber nicht zu Panikreaktionen führen. Er gelangt bestimmt nicht in die Lunge (eher in den Magen) oder wird von den Körpersäften noch in der Nase aufgelöst – ein Besuch beim HNO-Arzt erübrigt sich (er findet ihn ja doch nicht mehr).

MITNICHTEN: 2. siehe unter „Helm-Überzüge“.

MITNICHTEN: 3. Belästigungen durch Schnaken unterwegs (von Einzelexemplaren in unseren Breiten bis zu breiartigen Verdichtungen ganzer Schwärme nördlich des Polarkreises) kann sich der radfahrende Mensch durch Beschleunigen entziehen: Schneller als 23 km/h sind sie nun mal nicht und auf bloße Gesichtshaut auftreffende prallen ab (sie müssen sich ja erst mal anklammern, um ihren Rüssel einbohren zu können und wirbeln bestimmt nicht mit den Beinen nach vorn in der Luft herum!!)...

JEDERMANN/JEDEFRAU müsse doch eigentlich optimal radfahren wollen...

MITNICHTEN: Der Großteil der Radfahrer will weiterhin mit knirschenden Rad- und Tretlagern, lockeren oder gar einrastenden Steuersätzen, braunen Ketten, klappernden Schutzblechen, nicht greifenden oder gar fehlenden Bremsen, schwarzem Licht, viel zu schwach aufgepumpten Schläuchen, lockeren Speichen, Achtern in den Laufrädern, eiernden Pedalen, gar keiner oder unzureichender Schaltung, falscher Sitzposition, unzureichender Regenbekleidung, klammen Fingern, naßkalten Füßen, abrutschenden Schuhen, stampfenden Tritts, Steigungen hochkeuchen oder ängstlich die Abfahrt hinabzittern, als sich mit einem für wirklich nicht viel Geld erswinglichen Gefährt – für den Betrieb ihres Autos einschließlich der Amortisation geben die Bundesbürger vielleicht das Hundertfache aus! – das Leben angenehm zu machen..

12.

KETTEN könnten auch mit ganz gewöhnlichem „Nähmaschinen- und Fahrradöl“ geschmiert werden ...

MITNICHTEN! Nach der Bereifung ist wohl die Kette – gerade bei den Kettenschaltungen – das sensibelste Teil unseres Fahrrads. Ungeschmiert, dazu noch zu lange gefahren, schreit sie wortwörtlich zum Himmel, wird rostig braun und, Glieder-aufbockend, knackig laut. Kein Wunder, besteht sie doch aus vielen Hundert einzelnen mit 100stel Millimeter Genauigkeit aufeinander gleitenden Teilen!!

Nun, das ganz normale Fahrrad-Öl kriecht nicht in die Spalten zwischen den Kettengliedern und es zieht den Staub an. Immerhin ist es besser als gar keines und verhindert Rostansatz, der mit seiner braunen Farbe einen Materialfehler in der Struktur des Benutzers oder der Benutzerin des Rades signalisiert. Ungleich effektiver wirkt Spezial-Kettenöl oder -Fett, das kriecht in die Kettenglieder und läßt sich auch nicht mehr durch den dort herrschenden extrem hohen Druck – bei den Profis ist das mehr als eine Tonne pro mm2!! – herauspressen. Wer es ganz gut mit der Kraftübertragung am Rad meint – schließlich unterliegen mit der Kette auch Kettenblätter und Ritzel einem enorm hohen Verschleiß – wechselt 3 Ketten im Turnus: Die 1., nach 1500 km schon ein wenig gelängte Kette wird nach der 3. wieder aufgelegt, dann läuft sie auf den kleinen Ritzeln noch nicht über, und hilft so im Verein mit den anderen beiden Ketten mit, die Lebensdauer der gesamten Kraftübertragung auf das doppelte oder gar dreifache zu verlängern: Schließlich sind ja die berühmten „Haifischzähne“ auch nicht gerade das Gelbe vom Ei! Im übrigen – freundlicher Hinweis von Reiner H. Rauschenberg – sollten Ketten nicht ständig unter Voll-Last (mit den zuvor beschriebenen Verschleiß-Folgen) geschaltet werden...

KETTENSCHALTUNGEN seien prinzipiell den Nabenschaltungen überlegen ...

MITNICHTEN, die Hersteller der neuen Generation mit bis zu 14 Gängen im Getriebe haben im Rennen um die Gunst der Pedaleure gegenüber den Aussenbord-Schaltwerkern erheblich an Terrain gewonnen – die Grenzen der Einsatzbereiche haben sich stabilisiert! Wer nach wie vor aus ergodynamischen Gründen mit rundem Tritt leichtgewichtig und

pflegebewusst über Berg und Tal schweben will, sollte „Kette“ wählen, wem Gewicht nichts ausmacht, weil der Einkaufskorb sowieso schon überquillt, fährt die robuste „Nabe“! Immer noch kurz, aber aus geschlechtsspezifischen Abnormitäten unserer Muttersprache, die unsere auch germanischen Nachbarn z.T. durch königliches Dekret, z.T. schon vor Jahrhunderten, abgeschafft haben: jedem/r das Seine/Ihre!!!

13.

KORREKTUREN an Artikeln dieses Irrtümer-Lexikons seien deshalb nicht möglich, weil es einen solchen Meta-Irrtum — also einen Irrtum bei einem Irrtum — gar nicht geben könne...

MITNICHTEN! Rainer Mai hat freundlicherweise darauf hingewiesen, dass nicht der Druck (auf der Berührungslinie von Ketten-Niet und -Hülse) eine Tonne/qmm beträgt, sondern die Kette muss eine Zugkraft von ca. einer Tonne übertragen!
Dank für die Richtigstellung!!

Die **KRAFT** aufs Pedal könne nie größer sein als das eigene Körpergewicht ...

MITNICHTEN! Die Armmuskulatur kann vorteilhaft für die Vergrößerung der vorantreibenden Kraft eingesetzt werden, indem aus der 45-Grad-Position heraus oder im Wiegetritt — dann jeweils nur mit dem gleichseitigen Arm — am Lenker gezogen wird: Sitzende Aufrechterfahrer haben da keine Chance!

Um einen **KEIL** aus der Kurbel (bei vorsintflutigen Tretlagerachsen) oder einen **KLEMMKEIL** aus dem Lenkerschaft herauszuschlagen, sei nichts weiter nötig, als mit dem Hammer kräftig zuzuschlagen ...

MITNICHTEN! Im Falle der Tretkurbel fängt der elastische Rahmen einen Teil der Wucht auf (und stärkeres Zuschlagen könnte den Keil selbst oder gar die Lager zerstören), also Tretlagergehäuse mindestens mit einem schweren Hammer unterstützen oder besser noch das Tretlagergehäuse auf den (geöffneten) Schraubstock aufsetzen. Und im Falle der Lenkerbefestigung ist immer der Schraubenkopf des Klemmbolzens der Leidtragende: Hier hilft ein zwischengelegtes 'Polster': ein Stück hartes Holz oder Hartplastik, wenn nicht ein Alu-Block verfügbar ist.

Die optimale **KETTENLÄNGE** (für Kettenschaltungen) sei gegeben, wenn der Schaltwerksarm senkrecht steht bei einer Kettenführung vorn über größtes Kettenblatt und hinten über größtes Ritzel ...

MITNICHTEN! Diese Regel gilt ausschließlich für Übersetzungen mit kleinen Zähnezahldifferenzen (z. B. bei einem Kriterium-Rennrad für einen ebenen Kurs mit 52-42/14-15-16-17-18 — nicht aber für den Ferntourer mit Zähnezahldifferenzen von 38 Zähnen und mehr! Für solche Übersetzungen gilt: Kette über kleinstes Blatt und kleinstes Ritzel legen, eine möglichst große Kettenüberlänge in der Schaltwerksschleife unterbringen und dann, bitte auf dem Montageständer, gefühlvoll hochschalten, um — für den Fall des 'Verschaltens'; kein rechter Radler/ keine rechte Radlerin würde eine solche Kombination fahren wollen — dann auszuprobieren, ob's auch noch beim größten Ritzel für's größte Kettenblatt reicht, egal, wie weit der Schaltarm nach vorne gezogen werden mag!

14.

Dem **KLAPPRAD** hinge noch immer das Kofferraum-Odium seiner BabyJahre an...

MITNICHTEN: Erstens geht seine Historie auf den militärischen Einsatz im 1. Weltkrieg zurück und nicht auf die Auto-Euphorie der siebziger Jahre und zweitens sind inzwischen so viele und so perfekte Falträder mit hervorragenden Fahreigenschaften auf dem Markt, dass lediglich Heim-Stell- und/oder Geldbeutelplatz-Probleme daran hindern können, sich eines zuzulegen — mit einem konventionellen Rad kann es — mit Ausnahme der geringeren maximalen Zuladung von Gepäck — allemal mithalten, und der Vorteil, den fahrbaren Untersatz in Sekundenschnelle auf ein Minimalpackmaß schrumpfen lassen zu können, ist seit vielen Jahrzehnten unbestritten!

Die **LENKER** von Mountainbikes müssten so extrem breit sein...

MITNICHTEN: das müssen sie nur für Menschen, die z. B. ihre Autos auf muskelschwellige Kotflügel umrüsten oder mit Breitreifen auf der Flaniermeile unterwegs sein müssen — wir anderen wissen, dass diese Armhaltung den Luftwiderstand erhöht, die Armkraft im Wiegetritt nicht voll zur Wirkung kommen lässt und die Blutzirkulation nicht gerade befördert. Im übrigen ist der Breitlenker eher unpraktisch: z. B. wird der sowieso schon viel zu schmale Streifen, der für das Vorziehen bis zur Rot-Ampel zwischen der Auto-Warteschlange und dem Bordstein zur Verfügung steht, durch den Breitlenker noch seltener nutzbar — die Armbewegungen sind beim Breitlenker im Straßenverkehr unverhältnismäßig groß — und nicht nur den Herrn Jesus haben die damaligen Machthaber schon in 6 Stunden mit dieser Armposition total fertig gemacht!!

LICHT am Rad sei wegen der 'taghellen' Beleuchtung unserer Stadt- und Dorfstraßen einfach überflüssig und noch weniger ein Kavaliärsdelikt als 'Alkohol am Lenker' (für welches Delikt es mittlerweile ja auch Punkte in Flensburg gibt)...

MITNICHTEN: Alle Verkehrsteilnehmer reagieren ab einschließlich Dämmerung vornehmlich auf sich bewegende Lichtquellen (das haben wir mindestens von unseren Jäger- und Sammlervorfahren geerbt). Kein Licht zu haben ist nicht nur für den Dunkelmann oder die Dunkelkfrau ein Sicherheitsrisiko – sie wollen ja schließlich selbst gesehen werden – sondern auch für die anderen Verkehrsteilnehmer! Sogar das angeblich 'nur bei Tageslicht benutzte' Rad mit nicht funktionierender Beleuchtung und/oder fehlenden Strahlern stellt ein solches Risiko dar: Es ist ja nicht auszuschließen, dass es doch mal auch in der Dämmerung (z. B. bei der verzögerten Heimfahrt) oder gar bei völliger Dunkelheit benutzt werden könnte!!!

Das LIEGERAD erfülle alle Ansprüche, die an ein perfektes Rad gestellt werden könnten...

MITNICHTEN: ('Nix für ungut' - sagen die alten Frankfurter):

Zugegeben, das System 'Liegerad-Mensch' hat einen nicht zu unterbietenden Luftwiderstandsbeiwert – aber meine Augen verlieren infolge der niedrigen Sitzposition den Überblick im Verkehrsgewühl... Zugegeben: ich sitze in einem solchen 'Sesselrad' besser als in Abrahams Schoß – aber meine Nase schnorchelt im Abgassumpf der Straßenschluchten erheblich mehr vom Parfum der automobilen Gesellschaft... Zugegeben: ich sitze (siehe oben) besser – aber will ich das überhaupt?? Muss ich das Training ganzer Muskelpartien, z. B. im Wiegetritt am Berg, ein für alle Mal einstellen?? Zugegeben: ich fiele (wenn ich denn eins hätte) mit meinem Liegerad ganz schön auf – aber erfüllt nicht allein schon der Helm auf dem Kopf den gleichen Zweck???

Und schwerer und sperriger und bei niedrigen Geschwindigkeiten schwerer in der Spur zu halten als ein herkömmliches Fahrrad ist

es doch wohl allemal!! (typisch Hochradler, Anm. al)

MICHELIN-REIFENHEBER seien unzerbrechlich...

MITNICHTEN: Auch diese gelben Wunderheilmittel altern und knacken weg, mögen sie noch so wunderschön breit sein, auf der am Reifenrand anzulegenden Seite gleitfähig glatt, auf der anderen am Felgenrand 'einhakenden' profiliert und obendrein auch noch so schön abgerundete Ecken und Kanten haben (was alles verständlicherweise keinerlei Einfluss auf das verwendete Material bzw. den Produktionsprozess haben kann!!).

15.

Speichen-NIPPEL seien wiederverwendbar...

MITNICHTEN: Wem ist nicht schon mal eine Speiche gerissen (aus technisch, jedoch nicht menschlich verständlichem Grund immer auf der Zahnkranz-Seite!) – und wer ist noch nicht in die Versuchung geraten, wie auch immer, ohne den Reifen zu demontieren, die neue Speiche einzufädeln und gleich wieder den alten Nippel draufzudrehen?? Ein solches Vorgehen kann fatale Folgen haben:

1. Der sich unter dem womöglich noch prall aufgepumpten Schlauch – da nützt dann auch das stärkste Felgenband nichts mehr – durchdrehende scharfkantige Nippelkopf schabt sich regelrecht durch und piekst kurz nach dem Antritt infolge der dann eintretenden Wechselbelastung mit dem unkontrollierbar durchgetretenen Speichenende ganz leicht den Schlauch an – und 2. diese neue Speiche verfehlt binnen kurzem genau den Zweck, zu dem sie eingezogen wurde, nämlich mit den anderen zusammen gleichmäßig die Kräfte im Laufrad zu übertragen – ihre Lockerung ist programmiert! Speichengewinde werden nicht (mit einem Gewindeschneider) geschnitten, sondern der Stahldraht wird (ohne Spanabhebung) verformt, gedrückt, und die letzte Gewindetiefe drückt nun mal der neue Nippel, wozu der alte, weil der seine Arbeit ja schon mal geleistet hat, gar nicht mehr in der Lage ist! In der Folge eines solchen Vorgehens dreht sich der Nippel ganz schnell wieder lose und dann war alle Arbeit wieder mal umsonst, was mit einem lauten Pläng unüberhörbar zu bemerken ist. Im übrigen nützt da auch das bewährte Eintauchen des Speichengewindes in (das schnell verharzende) Leinöl nichts, ein neuer Nippel frisst sich halt doch ganz anders im Material fest!!

NO-FLAT-REIFEN (aus Voll-Material) könnten den Platten-geplagten Radler in jedem Fall vom Flicker befreien...

MITNICHTEN: Bei den meisten Modellen ist auch hier Total-Zerstörung allein durch die Kraftübertragung auf die Straße vorprogrammiert, insbesondere beim hinten aufgelegten Reifen! Diese Reifen haben keine Karkasse mit ihren gekreuzten Fäden, die die Scherkräfte von der Felge auf die Straße aufnehmen, die Folge ist ein Zerfransen der Reifenflanken bis zum Doppel-T-Träger-Querschnitt einer Eisenbahnschiene. Und auf einer solchen lässt sich nun mal gar nicht gut fahren (auf der Felge im vorderen Laufrad aufgelegt, tun die plattenlosen Reifen gut ihren Dienst, wenn man sich mit ihrem höheren Gewicht - und ihrer höheren trägen Masse, die ja einer Beschleunigung größeren Widerstand entgegengesetzt, erst recht in der Kreisbewegung, abgefunden hat).

OLDTIMER seien, wenn ohne Schaltung, nicht berggänglich...

MITNICHTEN: Wer den Wiegetritt beherrscht und genug Puste in der Lunge hat – kann mithalten!

16.

OVAL-KETTENBLÄTTER brächten eine merkliche Kraftersparnis ...

MITNICHTEN: Prof. von der Osten-Sacken von der Universität Aachen hat herausgefunden, dass die Verbesserung des Wirkungsgrads dieser Kraftübertragung gerade mal ein Prozent beträgt! Und das um den Preis von äußerst unerwünschten Resonanzschwingungen des unteren Kettentrums, des unteren, unbelasteten Teils der Kette (hat der Autor dieses Irrtümerlexikons herausgefunden)!

Pedalhaken – bzw. Schuh-Pedal-(Befestigungs)Systeme – seien ausschließlich Marotten von Rennfahrern oder solchen, die meinen, es denen gleichtun zu müssen ...

MITNICHTEN: Schuh-Pedal-Systeme ermöglichen überhaupt erst den „runden Tritt“ *(siehe auch dort) und gehören somit zu den Fahrradteilen, die das Radfahren effektiv machen! Wer keine feste Verbindung zwischen Fuß und Pedal während der Fahrt hat, tritt „rechts-links, rechts-links“, „stampft“ also und nutzt die Körperkraft nur bei der Abwärtsbewegung des Fußes. So belastet er stoßweise die Kniegelenke und unterbricht in kürzesten Zeitabständen fortwährend die ergonomisch viel günstigere fließende Bewegung dieses Pedalierens. Zugegeben: Es dauert, bis der unbewusste, bislang ausgeführte (Stampf-)Rhythmus heraustrainiert worden und durch den Rundtritt-Rhythmus, der ja zudem bis zu doppelt so schnell ist, ersetzt worden ist – ein Anfänger braucht meines Erachtens für jedes Jahr falsches Fahren einen Monat Training des richtigen Fahrens – aber die Mühe und der Geldaufwand lohnen sich: Das Radfahren fängt erst mit dem runden Tritt an! Freilich muss im Anfang des Umtrainierens die Angst überwunden werden, im Bedarfsfall nicht schnell genug aus den Eisen herauszukommen – aber das haben noch alle gelernt, die sich dem Vergnügen des scheinbar schwerelosen Dahingleitens hingeben wollten... und mit den modernen Systemen ist es ja auch wirklich ein Kinderspiel (der Autor hat seine eigenen Kinder bereits in der Radfahr-Lernphase mit Haken fahren lassen; die brauchten dann auch gar nichts Falsches abtrainiert zu bekommen, wie der Vater, der dazu 2 Jahre benötigte).

PLASTIKSÄTTEL seien allein schon wegen ihrer Pflegeleichtigkeit den ledernen überlegen ...

MITNICHTEN: Mancher Plastik-Bezug stößt schnell an die Grenze seiner Brauchbarkeit, wenn mal an einem Sonntag Rad gefahren wird – erst recht in südlichen Gefilden! Plastik leitet denn doch nicht so schnell die Wärme ab wie das altbewährte Leder (das unangenehm teuer, zudem noch eingefahren und laufend gepflegt werden muss).

17.

Standard-PACKLISTEN seien inzwischen nachgerade für jeden Bedarf veröffentlicht worden, wer brauche schon eine individuelle...

MITNICHTEN: Irgendetwas hat man bzw. frau unterwegs kennengelernt, bei anderen gesehen, nötig gehabt und nun findet sich dann doch nicht im Gepäck – vergessen!! Lieber etwas mehr auf die Liste schreiben – bewusst zu Hause lassen ist doch immer noch möglich. Erst wenn alles zusammengetragen ist, mit dem Packen beginnen – Habichdasschon??Woisdasdenn?? – und jeden Gegenstand bei jeder Tour immer schön in die gleiche Ecke – dann gibts keine Wühlerei mehr!

PACKTASCHEN sollten mit möglichst tiefem Schwerpunkt aufgehängt werden – es gibt ja schließlich speziell dafür die Lowrider...

MITNICHTEN: Für die hinteren bzw. die vorderen Packtaschen sind jeweils andere Kriterien wesentlich ausschlaggebender (für die vorderen sogar im eigentlichen Sinn des Wortes)! Für hinten gilt: So weit nach vorn wie möglich – die unabdingbare Hackenfreiheit setzt hier den Maßstab. Keinesfalls sollte der gemeinsame Schwerpunkt der Taschen hinter der Hinterradachse liegen (Nichtbeachtung dieser Regel bringt den Rahmen leichter ins Flattern)! Und: Packtaschen so befestigen, dass sie beim In-die-Kurve-legen nicht – der Schwerkraft folgend – senkrecht nach unten baumeln!

Für vorne gilt: am geringsten wird das Lenkverhalten beeinträchtigt, wenn der gemeinsame Schwerpunkt beider Vorderradtaschen, gleich schwer (besser leicht!) beladen, genau auf der Gabelschaft-Achse liegt (die ist genau die Fortsetzung des Klemmbolzens, mit dem der Vorbau im Gabelschaft steckt und geht bei allen gebogenen Gabeln hinter der Vorderradachse vorbei; bei neueren Lenkerbefestigungen ohne den antiquierten Klemmbolzen muss dieser halt gedacht werden).

PROFILTIEFE beim Fahrradreifen sei unabdingbar wie beim Auto...

MITNICHTEN: Erst über 80 (km/h) fahren Sie Wasserski... (bei hohen Geschwindigkeiten wird das Wasser nicht schnell genug aus den Profilirillen verdrängt). Der Slick (= profilloser Reifen) bewährt sich insbesondere auf glatter Oberfläche, es gibt ihn sogar als Breitreifen für Mountainbikes; etwas teurere Fahrradreifen haben oft einen ganz glatten Laufsteg in der Mitte, was den Rollwiderstand zusätzlich minimiert (leider ist der dann auch bald wieder abradert – insbesondere auf dem hinteren). Ein Slick ist ein solch abgefahrener Reifen aber nicht: die (etwas tiefer liegenden) Profilstollen auf beiden Seiten neben dem Steg kommen jetzt zur Bodenberührung und verrichten ihr Hemm-Werk (was sich oft durch Singen bemerkbar macht).

18.

QUATSCH sei es, wenn behauptet wird, je kleiner der **QUERSCHNITT** einer Luftpumpe sei, einen umso größeren Wirkungsgrad habe sie...

MITNICHTEN: Je dünner die Pumpe, umso besser pumpt sie: Rennrad-Luftpumpen sind dünn und lang und mit ihnen lassen sich spielend die Hochdruckreifen auf 8 und mehr bar bringen – Bahnreifen gar bis auf 15!! Ist ja auch kein physikalisches Wunder: Die wirkende Armkraft verteilt sich auf die kleinere Kolbenfläche (und wenn die Pumpe dann auch noch schön lang ist, wird mit einem Stoß genausoviel Luft in den Reifen gedrückt, wie mit einer dicken kürzeren! (Im übrigen: wenn der Kolben durchrutscht, ist die Pumpe noch lange nicht defekt! Ein paar Tropfen Wasser auf die lederne Dichtungsscheibe wirken Wunder – und wenn die Pumpe auch beim besten Willen nicht mehr aufzuschrauben ist, dann lässt sich das Wasser sogar in dieser hochziehen, wenn man den Kopf nur ins Wasser steckt...(QUIZFRAGE: welchen??))

Und: Der wuchtige **QUERSCHNITT** des Unterrohrs vieler Mountainbikes diene einzig der optischen Aufwertung des Geräts...

MITNICHTEN: Die Belastbarkeit eines Rohres geht mit der 3.(!) Potenz des Rohr-Durchmessers in die Berechnungsformel ein, da lassen sich durchaus (aus Gewichtsgründen) Wanddicke und (aus Kostengründen) teure Legierungszusätze sparen... – Ovalisierte oder kastenförmige Rohre werden aus demselben Grund verwendet.

19.

Das **RAHMENMATERIAL** sei ausschlaggebend für das Gewicht des Rades...

MITNICHTEN: siehe unter Alurahmen in der 3. Folge (Ausgabe 6/97).

Die **RAHMENHÖHE** beim Fahrrad sei doch gar nicht so wichtig – Hauptsache sei es, sich beim Anhalten mit den Fußspitzen auf dem Boden abstützen zu können...

MITNICHTEN – es sei denn, der das Rad benutzende Mensch sei kleiner als 180 cm: Dann nämlich kann er einen Rahmen fahren, dessen Höhe nicht mehr als 60 cm beträgt! Größere Rahmenhöhen bei Herren-Rädern, erst recht von Damenrädern mit tiefem Durchstieg, sind für schnelle Abfahrten, erst recht mit Gepäck, nicht geeignet – sie geraten allzuleicht ins gefürchtete Flattern (s. unten unter 'Reiserad'). Im übrigen ist ja die Körpergröße keine unbedingt anzulegende Messlatte: bekanntlich spielt ja die Beinlänge die entscheidende Rolle und damit das Kriterium, ob man oder frau sich mit gespreizten Beinen über das Oberrohr stellen kann. Rahmen über 60 cm Höhe sollten, der Flattergefahr bei höheren Geschwindigkeiten wegen, dafür durch ein verstärktes Unterrohr oder ein zusätzliches Rohr gerüstet sein.

Das **RECHTSFAHRGEBOT** für alle Verkehrsteilnehmer sei als ein Fahrbahnrand-Fahrgebot auszulegen...

MITNICHTEN: Die STVO schreibt vor, sich möglichst weit rechts zu halten, nicht nur bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, an Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit – also: möglichst!! In Folge seiner Einspurigkeit ist das Zweirad extrem empfindlich gegen abrupte Lenkbewegungen, wie sie unwillkürlich gemacht werden, wenn ganz plötzlich das Hindernis am Fahrbahnrand ins Blickfeld gerät, die rollende Flasche, eine huschende Maus, das berühmte Huhn... Besser als am Straßenrand fahrend den Überholvorgang des schnelleren Verkehrs geradezu herauszufordern ist es, gebührenden Abstand (ca. einen Meter) von der Bordsteinkante oder dem Fahrbahnrand zu halten, dann kann immer auch noch rechts ums Schlagloch z. B. herumgekurvt werden!

zu **REIFENPROFIL** siehe 17. Fortsetzung: Profiltiefe

Ein REISERAD sei ein mit ein paar zusätzlichen Anlöt-Ösen ausgestaffiertes Stadtrad...

MITNICHTEN: Der Ferntourer-Rahmen muss vor allem steif genug sein, um auch bei den höheren Geschwindigkeiten, wie sie ja auf Abfahrten durchaus wünschenswert sind, die schon unter 'Flattern' beschriebenen, unvermeidbar auftretenden Schwingungen so zu verkräften, dass sie nicht ins Unangemessene steigen – was ja bekanntlich zur Unbeherrschbarkeit des Zweirads führen würde! Begreiflicherweise sollte beim Probefahren des Objekts der Begierde dieses Flattern nicht provoziert werden, es sei denn, man kenne den bereits erwähnten Trick, das sich aufschaukelnde Rad, mit Packtaschen hinten beladen, wieder in den Griff zu bekommen – Bremsen führt nämlich dann bereits zum Sturz: Mit einem Knie, in der Aufschwing-Anfangsphase fest an den schwingenden Steuerkopf gedrückt, wird das Resonanzverhalten des Systems Rad/Mensch so verändert, dass die Gefahr schlagartig beseitigt ist und sofort der Bremsvorgang eingeleitet werden kann! Ich wünsche jedem und jeder, dass er/sie das nie ausprobieren muss...

20.

RENNLENKER seien auch für Reiseradler - wegen des geringeren Luftwiderstands bei der ja stärker gebeugten Sitzhaltung - jeder anderen Lenkerform vorzuziehen...

MITNICHTEN: Die Rennprofis wissen um den Vorteil (die sind ja auch jahraus, jahrein im Training) - wir Reise- und Gelegenheits-/ und oder Freizeitradler würden ihn ja auch ganz gerne wahrnehmen, spüren es aber bald im Genick!! Die zurückgebeugte Kopfhaltung - wir wollen ja schließlich auch sehen, wohin wir fahren - überanspruchst die Halswirbelsäule und kann zu Entzündungen im Halswirbelbereich führen. Und: wer fährt schon gerne Lenker-Endschalter (die ja die Profis nützen können, weil sie ihren Daumen bzw. den Ringfinger ja dann griffbereit ganz in der Nähe haben!! Ich denke, wir sollten auf den oben genannten, doch erst ordentlich bei hohen Geschwindigkeiten zu Buchschlagenden Vorteil des geringeren Luftwiderstands zugunsten einer weniger anstrengenden Sitzposition verzichten und unser Augenmerk lieber richten auf höchstmöglichst aufgepumpte Reifen, geringe Profiltiefe - es gibt sogar Slicks (profillos, auch für Breitreifen!!) - geringes Gewicht des Rades und des Gepäcks und auf die Verwöhnung unserer Kette, alle 100 km mit ein paar Tropfen Öl...

RENNRÄDER - wie die FR vom 15.7. titelte - könnten schnell zu einem Folterinstrument werden...

Durchaus MITNICHTEN - aber nur, wenn die das Rad benutzende Person (siehe auch den vorhergehenden Artikel über Rennlenker und darüber hinaus) nicht beachtet, dass das Körpergewicht beim Rennrad fahren infolge des runden Tritts (s. unten den eigenen Artikel) vermehrt auf den Sohlen lastet und nicht auf dem Sitzfleisch, das dadurch erheblich entlastet wird. Die übertrieben gebeugte Sitzhaltung ist freilich für den Reiseradler kein Vergnügen - doch unbestritten ist, dass (wegen des Parallelogramms der Kräfte) senkrecht von unten einwirkende Kräfte bei einer 45-Grad-Neigung der Wirbelsäule noch am besten abgefangen werden können. Glücklicherweise treten Federungen bei Rennrädern eher selten auf - sie vergrößern zudem das Gewicht und sind auch für die Rundtreter (s.unten, eigener Artikel) zudem schlichtweg überflüssig.

Der ROLLWIDERSTAND eines Reifens sei geringer, je schmaler der Reifen ist...

MITNICHTEN: Was geringer sein kann, ist der Gesamtbetrag des Widerstands, den der Reifen in die Zusammenrechnung aller Widerstände, die zu überwinden sind, einbringt und dazu gehört zusätzlich zum Rollwiderstand auch noch der Widerstand, den die geradlinig und in der Drehung zu beschleunigende Masse des Reifens (wer fährt schon mit exakt konstanter Geschwindigkeit?! - und wer denkt dran, dass die Beschleunigungskräfte mit dem Quadrat der betr. Geschwindigkeiten eingehen und dass die Masse eines breiten Reifens glatt 5mal so groß sein kann wie eines schmalen...)! Der Rollwiderstand selbst ist abhängig von dem Luftdruck, dem Profil, der Gummimischung, der Karkasse (das sind die Gewebefäden, die - kreuzweise innen im Reifen verlegt - die Beschleunigungs- und Bremskräfte von der Felge auf die Straße übertragen) und nicht zuletzt von der Walkerei, die die Verformung des Reifens infolge seiner Belastung durch das Gewicht des Rades und des Fahrers mit sich bringt. Und genau diese Verformung ist beim breiten Reifen geringer - sie ist nämlich in erster Linie abhängig von der Größe der Aufstandsfläche und die ist beim breiten Reifen eher kreisförmig und beim schmalen Reifen eine eher langgestreckte Ellipse. Und bei sonst gleichen Voraussetzungen hat nun einmal die Ellipse die größere...

Der RUNDE TRITT sei als genetische Veranlagung allein denen zuzuordnen, die als Radrennfahrer zur Welt gekommen sind ...

MITNICHTEN: Das Rundtreten will gelernt sein und das ist, wenn man/frau erst einmal 'falsch' - nämlich 'links-rechts-links-rechts...-stampfend' eintrainiert hat, recht mühsam... Doch schön der Reihe nach: Rundtreten ist besser als Stampfen, weil die Muskulatur schonender beansprucht wird durch fließende Bewegung als durch stoßweise Belastung. Das bedeutet: Pedalieren macht leistungsfähiger, bringt mehr Kraft auf die Straße, und vor allem, lässt einen länger im Sattel sitzen! Unumgängliche Voraussetzung ist und bleibt die willkürliche Lösbarkeit der starren Verbindung zwischen Fuß und Pedal (früher war das mal Haken und Sohlenplatte, jetzt ist das Klicksystem wohl kaum zu übertreffen). Wer

sich damit angefreundet hat, sagt, dass damit für ihn / für sie das Rad fahren überhaupt erst angefangen hat. Leider kostet nun mal die Umrüstung Geld. Es müssen neue Pedale her und dazu passende Radschuhe. Sowohl diese Investition, als auch die Mühe des Einfahrens mit der neuen Ausrüstung (je länger 'gestampft', umso zeitaufwendiger) lohnen sich - die Einstellmöglichkeiten des Pedals lassen die anfängliche Zurückhaltung (ich muss doch immer mit den Füßen auf den Boden kommen!!) vergessen: Glück hat auf die Dauer nur der Mutige!

21.

Parallele RISSE im Gummi der Reifenflanken seien Anlass zu größter Besorgnis.

MITNICHTEN! Glücklicherweise bauen die Hersteller unsere üblichen Reifen auf einem Kreuzfaden-Gewebe, auf der Karkasse, zur Übertragung der Scherkräfte zwischen Felge und Straße auf: es ist ja auch von innen sichtbar. Diese Fäden halten dem Reifen-Innendruck (bei Bahn-Rennradreifen bis zu 15 bar) leicht stand und solche kleinen Risse dürfen als Zeichen guter Ablagerung (was wiederum der Abrieb-festigkeit zugute kommt!) gewertet werden. Wenn allerdings die Karkasse von außen sichtbar gewesen sein sollte, war es meist schon zu spät zum Auswechseln gewesen...

SCHLAUCHREIFEN seien Reifen ohne Schlauch (Erst die letzte technische Neuerung lässt sowas, wie es ja aus im Kfz-Bau längst Standard ist, für uns Radler erhoffen).

MITNICHTEN: Bevor die Drahtreifen mit ihren 6, 7 und sogar 8 bar die Wulstreifen restlos verdrängten und Rennradfahrer schon längst die Vorteile des höheren Luftdrucks nutzten, blieb ihnen gar nichts anderes übrig, als den Schlauch kunstvoll nach jeder Panne wieder in den Reifen einzunähen (eine kaum vorstellbar mühselige und langwierige Arbeit, die sie gern den Müttern, Frauen oder Freundinnen überließen!). Unterwegs war da überhaupt nicht dran zu denken - man hatte ja auch immer Ersatz dabei und klebte den intakten Reifen in Sekunden-Schnelle auf. Bloß bei Minustemperaturen war das so eine Sache: da wollte der Kleber überhaupt nicht halten...

SCHLINGERN s. Stichwort FLATTERN (7. Fortsetzung)

Ein SPEICHENSCHLOSS zum Einschleiben sei die glückliche Lösung des Diebstahl-Problems.

MITNICHTEN: Wem in voller Berg-ab-Fahrt die doch nicht ganz fest-gezurte Hinterrad-Packtasche nach der Kurve das ach so bequeme Schloss zwischen die Speichen geschoben hat - und überlebte!! - weiß, wovon die Rede ist...