

Ab in den Sack, rein in den Zug – so wird das Rad zum Handgepäck

Der Zug von München nach Paris braucht 5:38 Stunden. Wer morgens an der Isar losfährt und mutig ist, kann mittags im Bistro eine Andouillette essen. Aber nur, wenn das Velo in München bleibt. Soll das Rad mit, wird's ein spätes Abendessen: Reisedauer 13:02 Stunden und 8-mal (!) umsteigen. Wer nur 3-mal umsteigen will, braucht 15:32 Stunden.

Weder die TGVs noch die ICEs haben auf dieser Strecke Stellplätze für Räder. Wer mit Rad von München nach Paris will, muss also auf exotische Nahverkehrsverbindungen ausweichen. Das dauert – oder das Rad wird zum Handgepäck.

Ein Rad als Handgepäck

Eigentlich ist ein »normales« Fahrrad gar nicht so groß. Zumindest der Rahmen nicht. Nimmt man die Räder raus, verschnürt die Teile und verpackt das Bündel geschickt in eine Tasche, ergibt sich ein kompaktes Paket. In Japan gibt es ein sehr dichtes, effizientes Schnellzugsystem – seit den 1960er Jahren. Plätze für Fahrräder sind nicht vorgesehen. Also Laufräder ab, alles in einen Sack stecken und der Sache einen handlichen Namen geben: Rinko. Nach dem japanischen Wort für die Transporttasche.

Klein muss es sein

Was im Shinkansen geht, geht auch im TGV. Das weiß die SNCF, die die TGVs betreibt. Ein Rad in einer Tasche, maximal 120 cm × 90 cm, darf mit. Im italienischen Frecciarossa-Hochgeschwindigkeitszug ist das erlaubte Maß 110 cm × 80 cm, in Spanien gilt in den AVE-Zügen 120 cm × 90 cm × 40 cm. Immer in einer Tasche. Die Deutsche Bahn nimmt Räder in den ICEs nur auf wenigen Strecken, in wenigen Zügen mit sehr wenigen (kostenpflichtigen) Stellplätzen mit. Wie groß ein »Handgepäck« ist, definiert die Deutsche Bahn nicht genau.

Wer sein Rad nachmisst, merkt schnell, dass die 120 cm, die zum Beispiel die SNCF fordert, ein hartes Limit sind. Gedacht sind diese Maße offenbar für Rennmaschinen, die Sportler in den Zügen mitnehmen. Diese Räder lassen sich leicht »klein machen«, es gibt üblicherweise keine Schutzbleche oder Gepäckträger: Rennrad-Rinko ist kein Problem. ▶



Bild 1: Die beiden Damen trampeln bestimmt zum Shinkansen-Bahnhof – mitsamt ihren Rädern! Man kann die Räder noch kompakter packen und es ist besser, die Tragegurte an den Rahmen zu befestigen als an den Taschen. Titelblatt eines japanischen Radmagazins, 1980er Jahre.

Jedes Rad kann Rinko

»Normale« Räder sind sperriger, haben eben Schutzbleche, Gepäckträger und Licht.

Rahmenbauer im oberen Preissegment haben Lösungen im Angebot. Das sind meist traditionelle Räder, oft Randonneusen. Typisch sind

Rahmenschalungen, geschlitzte Zugführungen, damit man Brems- und Schaltzüge aushängen kann, und Felgenbremsen, dazu ein teilbares hinteres Schutzblech. In der Kombination lässt sich mit diesen eher kleinen Besonderheiten ein Rad wesentlich einfacher zerlegen.

Mein Rad ist leider nicht so, und das gilt sicher für die allermeisten Räder. Ich hab moderne Briffter (kombinierte Brems-/Schalthebel) an einem Rennlenker, dazu Scheibenbremsen und Gepäckträger, vorn und hinten. Schutzbleche hab ich auch, klar. In den Sack muss das Ding trotzdem! Daher braucht es eine Strategie – also erst mal

eine Problemanalyse und dann möglichst simple Workarounds. Denn ich will die Andouillette in Paris. Zum Mittagessen ...



Bild 2: Nicht optimal für Rinko – besonders vorn ist das Rad eine rinkotechnische Problemzone.

Vorn am Rad ist Rinko-Problemzone

Scheibenbremse, Schutzblech, Lowrider, Briffter, ein Rennlenker mit Zügen/Leitungen unter dem Lenkerband: Der vordere Teil meines Rades ist rinkotechnisch eine Problemzone. Ich kann die Briffter nicht einfach abschrauben oder die Züge aushängen. Bremschläuche für hydraulische Bremsen müssen sowieso angeschlossen bleiben. Wichtig ist es also, erst mal die Züge beziehungsweise Leitungen für Bremsen und Schaltung »frei« zu bekommen, damit man den Lenker abmontieren oder zumindest um 90° drehen kann. Geschlossene Zugführungen am Rahmen verhindern das oft – leider. Innen verlegte Züge und Leitungen sind noch schlimmer.

Rinko bedeutet, beide Laufräder aus dem Rahmen zu nehmen. Es bedeutet nicht unbedingt, auch die Gabel zu demontieren. Soll die Gabel demontiert werden, muss auch der Zug oder die Leitung zur vorderen Bremse »befreit« werden – falls eine Scheibenbremse montiert ist.

Wer Glück hat, kann den Lenker trotz geschlossener Zugführungen quer stellen, weil die Züge einfach lang genug sind. Wenn nicht, kann man beim nächsten Wechsel der Züge die vorderen Führungen leer lassen und die Kabel mit Kabelbindern dort pragmatisch und lösbar befestigen. Das bietet sich auch an der Gabel an. Aber die muss ja nicht zwingend raus.

Die anderen Probleme »vornherum« sind überschaubar: Schutzblech, Lowrider und Front-Gepäckträger werden abgeschraubt. Jetzt

Fahrradzukunft

weiter nach hinten: Schutzblech und Gepäckträger stören. Wenn man das Hinterrad rausnimmt und Schutzblech und Gepäckträger am Rahmen lässt, wird das Rinko-Paket nicht kompakt genug.

Noch ein Problem: Das Schaltwerk ist empfindlich – und das ganze Rinko-Bündel soll am Schluss auf dem Sattel und den Ausfallenden stehen.

Das hintere Schutzblech ist bei »klassischen« Rinko-Lösungen aus Metall und hinter der Rahmenbrücke teilbar und demontierbar. Um den Hinterbau und das Schaltwerk zu schützen, verwendet man am einfachsten einen Rinko-Ständer. Das ist ein kleines u-förmiges Teil, das anstelle der Achse eingespannt wird.

Für mein Rad hab ich statt Workarounds ein einfaches, trennbares Schutzblech und einen Rinko-Ständer gebaut.

Do it yourself statt Workarounds

Der kommerzielle Markt für Rinko-Ständer ist kaum größer als ein Rinko-Ständer, es gibt nur einen einzigen Anbieter: Ostrich aus Japan. Die haben Modelle für Steckachsen und Schnellspanner. Ich hab eine Steckachse – und grad diese Variante ist in ganz Europa nicht zu finden. Ein Import aus Japan ist möglich, aber teuer.

Meine Do-it-yourself-Lösung basiert auf solider Baumarkt-Technologie: Ein Alurohr mit 15 mm Durchmesser (innen 13 mm) wird auf 138 mm zugeschnitten. Da stecke ich die 12-mm-Steckachse durch. Das Rohr passt in eine u-förmige Schiene mit einem Innenmaß von 16 mm. Daraus werden die beiden seitlichen Elemente geschnitten, auf denen das Rad steht. Für die Achse hab ich 12-mm-Löcher in die beiden U-Teile gebohrt. Das Rohr (138 mm) und die Materialstärke der beiden U-Teile (zusammen 4 mm) ergeben die 142 mm Einbaubreite der Steckachse. Wie lang die beiden U-Teile werden müssen, damit nichts auf dem Boden aufsteht, hängt vom Rahmen und vom Schaltwerk ab. Der Ostrich-Ständer ist eher kurz, das kann ein Problem mit Kettenschaltungen geben, die lange Schaltwerke haben. Ich hab so eine Schaltung, und meine 115 mm langen Seiten-Us sind eher knapp.

Teilbare Schutzbleche kann man leider nicht kaufen (außer beim Rahmenbauer), aber basteln. Am schicksten geht das mit Schutzblechen aus Metall (z. B. Honjo, Berthoud). Man braucht dazu eine Rinko-Mutter, die in ein Verbindungsstück eingeschraubt wird. Dies besteht aus einem kurzen Stück Schutzblech, das beide Teile des teilbaren Schutzblechs hinter der Rahmenbrücke verbindet. Die Rinko-Mutter (kann man kaufen, René Herse) hat ein Innen- und ein Außengewinde und ist dabei sehr flach. Wenn man die Mutter vorsichtig in das ▷



Bild 3: Selbst gebauter Rinko-Ständer für Steckachse



Bild 4: Baumarkt-Technologie: ein Alurohr und zwei passende U-Schienen mit Bohrung für die Steckachse.

Blech des Verbinders reinklopft und so versenkt, kann man den abnehmbaren Teil des Schutzblechs elegant und plan auflegen und von oben mit einer Schraube lösbar festmachen.

Ich hab aber Kunststoffschutzbleche. Man kann in Kunststoff nur schwer eine Rinko-Mutter versenken. Deshalb hab ich das Verbindungsstück (ein Stück identisches Schutzblech, etwa 10 cm lang) in das fest montierte Teil des Schutzblechs von unten mit 2K-Epoxy-Kleber fixiert und zusätzlich verschraubt (Nieten wären auch gut). Das abnehmbare Teil hab ich dann mit einer Neopren-Dichtscheibe und einer passenden 5-mm-Schraube und einer Flügelmutter befestigt.

Klingt nach Basteln an dreckigen Schutzblechen? Doch lieber einen schlaun Workaround? Also, Tobit Linke von der Radbude in Dortmund hat einen pragmatischen Vorschlag: Das Schutzblech wird hinter der Rahmenbrücke geteilt und fix mit dem Gepäckträger verbunden (Kabelbinder ...?!). Auch die Streben des Schutzblechs werden am Gepäckträger fixiert. Es bleibt ein kleiner Spalt zwischen den beiden Teilen des Schutzblechs, mit dem man leben kann – sonst hilft ein Stück Schlauch oder Tape. Vorteil: Schutzblech und Gepäckträger können zusammen mit nur drei oder vier Schrauben demontiert werden. (... man kann auch abnehmbare Schutzbleche kaufen. Oder ohne fahren ...)



Bild 5: Dichtscheibe mit Neopren und passender 5-mm-Schraube für teilbares Kunststoffschutzblech (links)

Rinko-Mutter aus Kettenblattschraube für teilbare Schutzbleche aus Metall (rechts).



Bild 6: Teilbares Schutzblech aus Kunststoff



Bild 7: »Easy Rinko« – Gabel und Lenker bleiben montiert. Diese Lösung erspart viele Probleme und ist auch bei innen verlegten Zügen und Scheibenbremsen möglich.



Bild 8: Das Paket darf TGV fahren: 109 cm x 88 cm sind unter dem Limit.

Gabel raus, Gabel drin?

Rinko heißt einfach, beide Laufräder aus dem Rahmen zu nehmen und alles geschickt in eine Tasche zu packen. Wie man das genau macht, hängt vom Rahmen, von der Art des Rades und einfach von jedem selbst ab. Soll mein Rinko-Pack möglichst kompakt werden? Oder will ich lieber nicht so viel schrauben. Es ist natürlich weniger aufwändig, die Gabel montiert zu lassen. Bei Rädern mit einer in der Gabel verlegten Hydraulikleitung zur vorderen Scheibenbremse ist das oft die einzig realistische Variante. (Wer keinen Rennlenker fährt, kann allerdings den vorderen Bremshebel einfach vom Lenker abschrauben und dann die Gabel demontieren.)

Hier meine Methode, es geht sicher auch anders: Rad umdrehen, Laufräder rausnehmen, Pedale ab. Schutzblech hinten teilen, vorne demontieren. Lowrider und Front-Gepäckträger müssen auch ab. Lenker quer stellen, Vorbau leicht lösen und Gabel um 180° drehen. Rinko-Ständer einbauen, die Kette wird über das Rohr des Rinko-Ständers geführt. Jetzt das Rad auf den Rinko-Ständer und den Sattel stellen. Laufräder seitlich mit Riemen befestigen (Ritzelpaket nach außen), Schutzbleche auf die Laufräder stecken.

In einer Variante dieser »Gabel-drin«-Methode wird der Lenker demontiert und am Rahmendreieck befestigt. Das fertige Paket wird so etwas kleiner.

Fahrradzukunft

Wer ein wirklich kompaktes Rinko-Paket will, muss die Gabel rausnehmen. Die Firma ALPS aus Japan hat schon in den 1960er Jahren Räder angeboten, die für diese Rinko-Variante optimiert waren. Ein weiterer Vorteil dieser Methode ist, dass das vordere Schutzblech, Lowrider und Front-Gepäckträger montiert bleiben können. Auch das Vorderrad bleibt einfach, wo es ist.

Ich hab einen Ahead-Vorbau, die Gabel lässt sich also leicht mit einem Innensechskant-Schlüssel entfernen. Die vordere Scheibenbremse muss leider auch demontiert werden. Wer einen traditionell geschraubten Steuersatz hat, braucht den nötigen Schlüssel. Der Lenker wird im Rahmendreieck befestigt. Die Gabel wird mit dem eingebauten Laufrad seitlich so am Rahmen angebracht, dass der Gabelschaft neben dem Steuerrohr liegt.

Entnimmt man die Gabel, löst man auch Teile des Steuersatzes. Den muss man später wieder zusammenbauen – also aufpassen, wie alles zusammengehört, und keine Teile verlieren ... Der Gabelschaft und der Steuersatz sind gefettet, nicht sehr angenehm zu handhaben. Speziell optimierte Rinko-Steuersätze werden leider nicht mehr angeboten.

Und dann gibt es noch das Problem mit den Kratzern. Bleibt die Gabel drin, reiben am ehesten die Laufräder am Rahmen. Glücklicherweise sind die Reifen dicker als die Felgen, sodass dort nur Gummi am Lack reibt. Kritisch sind immer die Achsen und die Rotoren der Scheibenbremse (die auch verbiegen können, also Vorsicht!).

Kommt die Gabel raus, sind der Gabelschaft und die innere Gabelscheide ein Problem für den Rahmen.

Wenn man den Rinko-Bausatz das erste Mal zusammensteckt, muss man genau schauen, wo es kritische Stellen gibt, und dort polstern. Ostrich bietet solche Rahmenschützer an, man kann die aber auch selbst bauen. Besonders kratzgefährdet sind das Sattelrohr und das Steuerrohr.

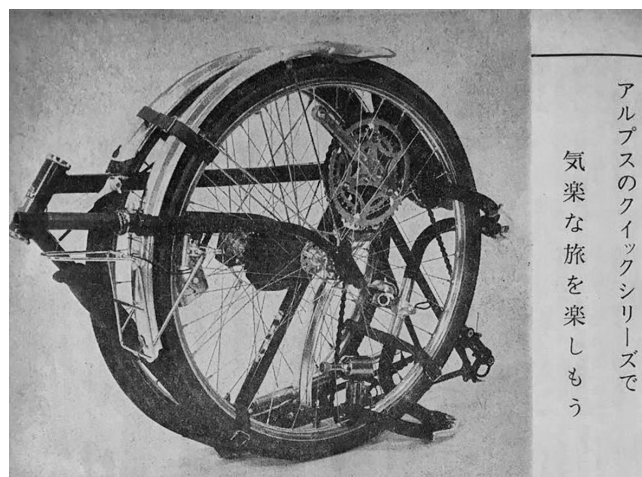
Zum Vermeiden von Kratzern ist auch die Verschnürung des Rinko-Pakets ganz wichtig. Da darf nichts klappern, sonst kratzt's irgendwo. Ich hab gute Erfahrungen mit »etwas elastischen« Riemen gemacht, die einerseits sehr fest sind, aber doch etwas elastisch. Sehr praktisch finde ich Voile Straps oder die ähnlichen Fixplus Straps. Diese bestehen aus festem, aber doch leicht elastischem, UV-beständigem Polyurethan.



Bild 9: Gabel drin, Lenker ab – das Paket wird etwas handlicher



Bild 10: ... und darf auch mit nach Paris.



分解・組立てわずかに6分30秒、しかもたためば小さくコンパクトにまとまります。その気安さをフルに生かして、気が向いた所で列車やバスを利用して楽しんで下さい。

新発売 クイックスポーツ

クイックエースの普及版を作りました。一段とお買い求めやすくなりました。

標準仕様

ハイテン/コンベカンティ/1%ホイール/バー、ステム、リム、ハブ、ブレーキが軽合金/フロントキャリアー/ランプ/ポンプ/10段

¥ 33,000 (地方は 1,000円増)

輸布袋、サドルカバー、フレーム巻

¥ 4,000 (付属とする場合)

ベルト、ペダルレンチ

¥ 40,000 (地方1,000円増)

クイックエース 10 段

スポーツサイクル **アルプス** 本曜休日

神田店 千代田区内神田3-17-8 TEL 256-8288 9A.M~7P.M

練馬店 練馬区豊玉北 5-7 TEL 992-6016 4P.M~7P.M

関西代理店 **スギノ** ヤマノ 京都市中京区竹屋町堀川東入ル TEL 23-3347

Bild 11: Eine Anzeige der japanischen Firma ALPS aus den 1960er Jahren. New Cycling Magazine.

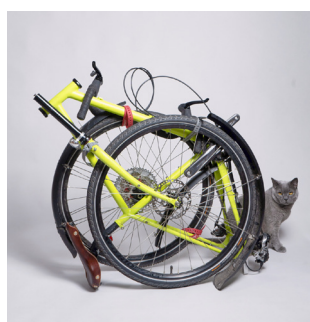


Bild 12: Gabel raus – die ALPS-Rinko-Variante. Mehr Schrauberei, weniger Platzbedarf.



Bild 13: 81 cm × 88 cm × 30 cm – Idealmaß! Passt auch in ICE-Gepäckregale.

TGV? Passt!

Alle drei Rinko-Varianten reichen aus, um meinen 54er-Rahmen mit 650B-Laufrädern locker unter das 120-cm-Limit der SNCF und auch unter das 110-cm-Limit der Trenitalia zu bringen. Im ICE der Deutschen Bahn ist das schwieriger. Es fahren Radler mit verpackten Rädern ICE, ohne die Gabel rauszunehmen, sagt das Internet. Ich wünsche ihnen gut gelaunte Schaffner und leere Züge.

Ein wirklich kompaktes Rinko-Paket, das auch in die Gepäckregale der ICE-Wagen passt, ergibt sich leider nur, wenn die Gabel demontiert wird. So ein (relativ) kleines Paket ist auch einfacher zu tragen.

Ich hab nie ordentlich reproduzierbar gestoppt, wie lange es dauert, ein Rad für Rinko zu demontieren und in die Tasche zu packen. Es kursieren Videos von Radlern, die das alles in weniger als einer Viertelstunde sauber verpacken. Ich brauche sicher länger, aber es sollte unter einer halben Stunde gehen. Rinko ist daher nichts für Pendler.

In einer idealen Welt wäre Rinko gar nicht nötig. Es wäre dort eher eine leicht exotische Kunstform des geschickten Verkleinerns von Rädern, so eine Art Fahrrad-Origami-Ikebana. Man würde sein Rad einfach in Schnellzügen komplett montiert transportieren. Bis es so weit ist, braucht man drei Inbusschlüssel, eine Tasche, Gurte und eine Strategie, alles klein zu verpacken. Dann kommt man pünktlich zum Mittagessen von München nach Paris. Mit dem TGV und dem Velo in der Tasche. ... Andouillette gibt's in guten Bistros.

Einsacken

Das zerlegte Rinko-Rad wird eingesackt. Das ist nicht nur bequemer zu tragen, es ist auch in Hochgeschwindigkeitszügen obligatorisch, wenn man nicht einen der äußerst seltenen Radstellplätze hat. Mitreisende sollen schließlich nicht an den demontierten Rädern hängen bleiben oder sich die Kleider versauen ...

Taschen für Rinko sind kleiner und leichter als »normale« Transporttaschen, etwa für den Flugtransport von Rennrädern. Rinko-Taschen sind sehr leichte, kleine Hüllen, die man auf dem Rad mitnimmt. Die Taschen sind aus dünnem Material, die Tragegurte werden nicht an der Tasche befestigt, sondern am Radrahmen in der Tasche.

Der Markt für solche Taschen ist in Europa sehr übersichtlich, es gibt eigentlich nur einen Anbieter, die japanische Firma Ostrich. Ostrich hat mehrere Modelle, am verbreitetsten ist die L-100-Tasche, die ich auch nutze. Die L-100 wiegt mit allen Gurten 320 g und ist im Packsack etwa so groß wie eine Getränkedose. Ausgepackt werden's 110 cm × 95 cm × 25 cm. Die Tasche ist durchdacht und sehr gut gemacht. Seitlich hat sie eine Öffnung für den Tragegurt, der dann innen an der linken Kurbel und am Steuerrohr befestigt wird.

Fahrradzukunft

Die TranZbag Original ist keine richtige Rinko-Tasche, obwohl man sie natürlich so nutzen kann. Die TranZbag Original ist ziemlich groß und schwer (880 g), denn der Hersteller geht davon aus, dass nur das Vorderrad ausgebaut wird. Und hier ist das Problem: Ein Rad, an dem nur das Vorderrad demontiert ist, darf nicht als Gepäckstück in TGVs, Frece, AVEs und auch nicht in den ICE. Das Paket wird deutlich zu groß, die SNCF beispielsweise erlaubt maximal 120 cm × 90 cm, Trenitalia sogar nur 110 cm × 80 cm. Aber diese Tasche wird ausdrücklich für den Zugverkehr empfohlen. Auf seiner Webseite schreibt TranZbag: »TranZbag ist europaweit der Standard für den Gratistransport von Velos im öffentlichen Verkehr.« Und unter FAQ: »Im TranZbag transportiert, können Fahrräder europaweit überall im europäischen öV von Griechenland bis Portugal kostenlos transportiert werden.« Und: »Im TranZbag transportiert, sind Fahrräder ein Gepäckstück. Unsere jahrelangen Erfahrungen zeigen, dass TranZbag auch in Hochgeschwindigkeitszügen akzeptiert ist.« Das ist zumindest irreführend.

Ich nutze zwei dieser TranZbags und hatte schon massiven Ärger im TGV. Gratis fährt ein Rad in dieser Tasche auch im Fahrradabteil der Deutschen Bahn gewiss nicht. Aus dem ICE fliegt man höchstwahrscheinlich raus. Und es ist schwer, mit einem Schaffner zu streiten, der einfach recht hat.

Sonderfall Schweiz: In der Schweiz wird die TranZbag Original akzeptiert und Velos werden in diesen Taschen gratis mitgenommen.

Die französische Firma Buds hat eine relativ günstige Tasche, die den Regeln für die TGVs entspricht. Die TrainBag wiegt 1.400 g, kein Leichtgewicht. Beide Laufräder müssen demontiert werden, die Schutzbleche ebenso. Ich nutze diese Tasche nicht, hab sie aber schon in TGVs gesehen: Darf mit ohne Diskussion, ist aber immer noch ein großes Teil. Und manchmal ist es einfach voll im Zug ...

Selber nähen? Ein Sack ist ein Sack – oder vielleicht doch nicht? Ich hab's probiert und natürlich kann man eine richtig gute Rinko-Tasche selbst nähen. Meine hat ähnliche Dimensionen wie die Ostrich-Tasche, ein Loch für den Tragegurt und ist aus ausreichend festem Cordura. Man braucht solide Nähgrundkenntnisse. Um das teure Cordura-Material nicht für einen Versuch zu verschwenden, hab ich einen Prototyp aus einem alten Bettbezug gemacht. Das hat gut funktioniert und ist eine mögliche einfache Alternative für gelegentliche Nutzung oder »One way Rinko«.



Bild 14: Ab in den Sack: Die Ostrich L-100 Rinko-Tasche (links) ist sehr klein, leicht und gut gemacht. Der Tragegurt wird am Rahmen des Rades befestigt, nicht an der Tasche. Die Tasche in der Mitte ist selbst gebaut und orientiert sich an der Ostrich-Tasche. Durch das festere Cordura-Material ist sie etwas schwerer. In die TranZbag Original (rechts) kommt ein Rad, an dem nur das vordere Laufrad rausgenommen wurde. Das verpackte Rad ist in dieser Tasche deutlich zu groß für Schnellzüge.





Bild 15: Der Rinko-Roller von Cycles Cadence
Von: Magalie P.

Rinko-Roller

»Ein Rad, das man kompakt zerlegen kann, ist gut, aber eins, das dann noch rollt, ist besser!« Das sagte sich Maël Jambou von Cycles Cadence in La Chapelle Saint-Luc in der Champagne.

Maël Jambou hat den Concours de Machines 2021 gewonnen, einen traditionsreichen Wettbewerb der »Constructeurs«, der seit 2016 wieder jährlich veranstaltet wird. Der Concours de Machines stellt jedes Jahr andere Anforderungen an die Teilnehmer, 2021 sollten die Velos unter anderem Bahn fahren können und mussten

daher einfach zerlegbar sein. Und natürlich das 120 cm × 90 cm-Limit der SNCF erfüllen.



Bild 16: Die zentrale Idee verbirgt sich im Winkel zwischen Oberrohr und Sattelrohr. Durch diese Hülse steckt man eine Achse, auf der sich die Laufräder montieren lassen.
Von: M. Gloux



Bild 17: Die Achse für die Laufräder
Von: M. Gloux

Im Winkel von Sattelrohr und Oberrohr ist eine Hülse befestigt, durch die eine lange Achse gesteckt wird. Auf diese Achse werden dann beide Räder montiert, Abstand zum Rahmen halten Hülse. Jetzt wird der Rahmen umgedreht. Die Gabel wird ebenfalls um 180° gedreht, die Steckachse bleibt drin und wird zum Griff, an dem man das demonitierte Rad ziehen kann. Kurbeln und Steuersatz sind blockiert.



Bild 18: Das kompakt demontierte Rad wird zum Trolley und kann bequem gezogen werden.
Von: M. Gloux

So ein Rad kann man bequem über lange Bahnsteige rollen, ohne wie bei einem Rinko-Rad in einer Tasche die Last auf der Schulter zu tragen. Ein großer Vorteil zum Beispiel beim Umsteigen zwischen zwei Schnellzügen, die nur demontierte Räder mitnehmen. ◀

Zum Autor

Volker Steger, von Beruf Wissenschaftsjournalist



und Fotograf, lebt mit diversen Fahrrädern in München und den italienischen Alpen.

Motto: Es gibt keine zu steilen Berge – nur zu lange Gänge.