

# Die AUSSTATTUNG UNSERER LEIHRÄDER im Detail

## VORWORT

Im Laufe von Jahrzehnten haben wir sehr viele Erfahrungen gesammelt, wie ein für unsere Irland Touren optimal geeignetes Rad aufgebaut sein muss. Das deckt sich in keiner Weise mit solchen Rädern, die aktuell in großen Stückzahlen verkauft werden. Moderne Entwicklungen bringen oft KEINE Verbesserung an Performance oder Sicherheit, stattdessen aber einen höheren Preis und/oder Wartungsaufwand. Wir benutzen nur solche Komponenten, die sinnvoll sind und auch unter den harschen irischen Bedingungen zuverlässig funktionieren.

Es gibt immer wieder Kunden, die behaupten, unsere Räder seien „schlecht“ – und dass, bevor sie überhaupt eine Probefahrt gemacht haben! So seien Rahmenform, Komponenten bzw. Ausstattung „nicht mehr zeitgemäß“. Dabei ist dies genau das, was unsere Räder so zuverlässig macht unter den stark erschwerten Bedingungen in Irland!

Man darf auch nicht vergessen, dass für ein Leihrad, welches von vielen Gästen unterschiedlich genutzt wird, ganz andere Dinge wichtig sind als für ein privates Rad.

## Welche Kriterien sind für uns am Wichtigsten für Irland-taugliche Räder?

- das Rad muss leicht laufen und berggänglich sein (sehr niedriger erster Gang)
- der Rahmen muss für hohe Beanspruchung ausgelegt und auch bei viel Gepäck extrem stabil sein
- das Rad muss langandauernde Feuchtigkeit, salzhaltige Luft und permanente Erschütterungen tolerieren!
- das Rad muss einfach zu bedienen sein
- alle Komponenten müssen robust sein und auch bei falscher Handhabung zuverlässig funktionieren
- das Rad muss mit in Irland handelsüblichen Standard-Ersatzteilen instandgesetzt werden können
- Schrauben / Muttern müssen aus Edelstahl sein wo möglich, Muttern müssen „selbstsichernd“ sein
- Bereifung muss hoch pannensicher sein wegen der vielen Dornen
- Laufräder müssen gedichtete Naben haben, sowie stabile Felgen mit extrem hochwertigen Speichen
- Schutzbleche müssen durch zusätzliche Befestigungen „rüttelfest“ gemacht werden
- Bowdenzüge müssen in großen Bögen in verlustarmen Hüllen verlegt sein
- der Sattel muss schnell austauschbar sein
- das Ganze muss bezahlbar sein!

Auf den nächsten Seiten haben wir im Detail aufgeführt, warum wir welche Komponenten benutzen.

**Sollten Sie unsere Argumente nicht nachvollziehen können und auf ein „modernes“ Rad bestehen, dann sollten Sie Ihr Eigenes mitbringen oder versuchen, so eines in Irland bei einem anderen Anbieter zu leihen!**

## Warum kein Rennrad oder Mountainbike?

Die Straßenoberfläche ist in Irland sehr rau und es gibt viele kleine Schlaglöcher. Dadurch wird das Radeln unkomfortabel und die Gefahr, dass die Felgen beschädigt werden ist extrem hoch. Zudem haben Rennräder keinen Gepäckträger und sind auch für Gepäck nicht geeignet. Wir haben aber viele Kunden, die ihr Gepäck auf dem Rad selber transportieren möchten.

Mountainbikes laufen viel zu schwer; einige unserer Kunden würden das Tagesziel nicht erreichen. Auch dieser Radtyp hat keinen Gepäckträger. Also für Kunden, die ihr Gepäck selber transportieren möchten, nicht geeignet.

## Warum haben die Räder einen Stahlrahmen?

Der Rahmen ist das Herzstück des Rades und bestimmt das Fahrverhalten. Neben der Geometrie (Form) spielt auch das Material, aus dem der Rahmen gefertigt wurde, eine sehr große Rolle.

Heutzutage werden fast alle Fahrradrahmen aus Aluminium gefertigt. Dieses Material ist nicht optimal für Tourenräder. Eigentlich wurde es nur wegen Missverständnissen beliebt. Viele Radler dachten, da Alu leichter ist als der damals übliche Stahl, muss auch der Rahmen leichter sein. Und das, was für den Rennsport verwendet wird, muss auch für Alltagsräder gut sein. Beides ist falsch.

Viele wissen nicht, dass das Rahmengewicht nur eine untergeordnete Rolle am Gesamtgewicht des Fahrrades spielt. Der Rahmen unserer Räder inklusive Gabel wiegt um 2,5 kg, abhängig von der Rahmengröße. Eine Ersparnis von massiven 20 % würde nur 500g ausmachen. Die wahren Gewichtseinsparnisse werden durch entsprechende Komponenten herausgeholt. Doch das geht meist auf Kosten der Zuverlässigkeit bzw. Langlebigkeit. Natürlich gibt es auch sehr leichte und trotzdem haltbare Komponenten, doch bei deren Verwendung müssten wir die Verleihgebühr verdoppeln.

Nachdem Alu sich verbogen hat bleibt es verbogen. Deshalb muss man Alurahmen steifer bauen. Ein Alurahmen für derselbe Belastbarkeit ist genauso schwer als ein Stahlrahmen! Natürlich kann man einen Alurahmen leichter bauen, aber der hält dann nichts aus. Die fehlende Elastizität wird meist ausgeglichen mit einer Federgabel. Damit wird das Alu-Rad spürbar schwerer, ist schwieriger zu manövrieren und benötigt mehr Tretenenergie, vor allem unter Last (z.B. Bergauf). Das heißt, ein Rad mit Alurahmen und Federgabel ist u.U. schwerer als ein identisches mit Stahlrahmen und langsamer!

Zusätzlich gibt es bei Alurahmen oft Probleme durch die sich leicht verbiegenden Schaltaugen, an denen der Umwerfer montiert ist. Als Resultat rasten die Gänge nicht mehr sauber ein, im Extremfall endet die Schaltung in den Speichen, wodurch das Rad unbefahrbar und eine teure Reparatur notwendig wird. Dieses Problem ist allgemein bekannt, fragen Sie mal Ihre Werkstatt! !

Das im Rennsport inzwischen beliebte Carbon Fiber ist überhaupt nicht geeignet für Leihräder, da der Rahmen bereits geschädigt sein kann, nachdem das Rad einmal umgefallen ist. Man sieht die Beschädigung nicht, und beim nächsten Kunden bricht der Rahmen dann plötzlich – das ist viel zu gefährlich! Zudem sind solche Rahmen sehr teuer.

Ein hervorragend geeignetes Rahmenmaterial ist das immer noch für hochwertige Reiseräder verwendete „Chromoly“, ein vergüteter Stahl. Die daraus gefertigten Rahmen sind sehr steif (es geht also nur wenig Tretenenergie verloren), auf der anderen Seite aber flexibel, verbiegen sich also unter extremer Krafteinwirkung, federn dann aber in ihren Originalzustand zurück. Auf diese Weise werden harte Stöße ohne Federgabel stark abgemildert. Und es gibt auch keine Probleme mit verbogenen Schaltaugen wie bei Alurahmen!

### Fazit:

Fahrradrahmen aus Chromoly-Stahl sehen zwar altmodisch aus, haben aber erhebliche Vorteile: Sie sind NICHT schwerer als Alurahmen, aber komfortabler und problemloser und haben ein sehr stabiles Fahrverhalten, auch mit viel Gepäck. Der einzige Nachteil: dort wo der Lack ab ist rostet es. Das sieht schlimm aus, hat aber keinerlei technischen Nachteile.

## Warum haben die Räder keine Nabenschaltung mit Rücktritt?

Räder mit Rücktritt sind in Irland unüblich und das zu Recht. Deren Bremswirkung ist zu schwach und zweitens überhitzen extrem leicht bei Abfahrten (selber schon erlebt - einer Mitradlerin wurde siedendes Öl auf die nackte Wade gespritzt, was zu Verbrennungen führte).

Außerdem gibt es Rücktrittsbremsen nur in Verbindung mit Nabenschaltungen. Außer bei den sündhaft teuren Hi-End-Naben ist deren erster Gang viel zu „lang“. Man kommt damit also nur sehr schwer die (vielen) Hügel hinauf.

## Warum haben die Räder keine hydraulischen Scheibenbremsen?

Der Radler wünscht sich eine gute Bremswirkung kombiniert mit hoher Zuverlässigkeit. Die Bauart der Bremse ist dabei eigentlich unwichtig. Die bei unseren Rädern unter Verwendung von erstklassigen Bowdenzügen eingesetzten V-Brakes haben eine mehr als ausreichende Bremswirkung; man kann damit sogar das Hinterrad zum Blockieren bekommen. Mehr Bremswirkung wäre schon gefährlich bei dem vielen losen Schotter in Irland.

Die heute üblichen hydraulischen Scheibenbremsen hingegen haben sehr viele Nachteile. Fahrradhersteller und -Läden haben natürlich kein Interesse daran, die Verbraucher darüber aufzuklären, denn mit aufwendigen hydraulischen Scheibenbremsen kann man viel mehr Geld verdienen! Scheibenbremsen bringen bei Fahrrädern erhebliche Nachteile mit sich, z.B.:

- sie sind nicht nur teurer in der Anschaffung, sondern auch in der Wartung
- man kann nur schlecht auf einen Blick erkennen, wie weit der Belag abgenutzt ist
- die Bremsscheibe kann bereits beim Umfallen des Rades beschädigt werden
- es kann nur der für diese Bremse entwickelte Bremsbelag eingesetzt werden. Es ist fraglich, ob dieser verfügbar ist, sollte der Belag ausnahmsweise während einer Tour ausgetauscht werden müssen.

Ein weit verbreitetes Verkaufs-Argument für Scheibenbremsen ist, dass Felgenbremsen mit der Zeit die Felgen abreiben, welche dann ausgetauscht werden müssen. Diese Aussage an sich ist richtig, allerdings wird dabei vergessen zu erwähnen, dass dieses Problem erst ab ca. 30.000 km Laufleistung eintritt. Die meisten Fahrräder erleben das nicht. Und wenn doch, dann müssen bei diesem Zeitpunkt die Laufräder ohnehin ausgetauscht werden; sei es, weil die Felge inzwischen eine „Acht“ bekommen hat, das Lager in der Nabe verschlissen ist oder dass die Speichen am Ende sind (ja, auch die haben eine begrenzte Lebensdauer!). Man hat also bei Felgenbremsen keine zusätzlichen Ausgaben durch den Verschleiß, den die Bremse verursacht!

Bei Scheibenbremsen hingegen müssen regelmäßig die Bremsscheiben ausgewechselt werden; bei manchen Radlern halten die nur 5.000 km. Das wären also 6 Paar neue Scheiben bei der oben erwähnten Laufleistung. Das übersteigt den Preis eines neuen Laufradsatzes deutlich! Hinzu kommt dann noch der Mehrpreis durch den erhöhten Wartungsaufwand.

Die jahrzentlang bewährten V-Brakes sind bei weitem nicht so schlecht wie ihr derzeitiger Ruf, sofern Sie richtig montiert werden. Die meisten Radhersteller konzentrieren sich aber mehr auf die Optik statt auf Zuverlässigkeit. Deshalb werden die Bowdenzüge so verlegt, dass sie am wenigsten auffallen, also in engen Bögen und/oder im Rahmen und das mit minderwertigen Hüllen. Beides erhöht die Reibung enorm. Das Resultat sind schwergängige Bremshebel, vor allem zum Hinterrad. Wenn man jedoch die Bowdenzüge in großen Bögen verlegt erstklassige Züge und Hüllen (made in Germany) sowie Führungsröhrchen mit den passenden Bögen verwendet (110° Röhrchen hinten -sehr schwer zu erhalten!) so wie wir, dann lässt sich auch mit V-Brakes eine hervorragende Bremswirkung erzielen. Der große Vorteil: eine V-Brake kann auch in Irland unterwegs mit überall erhältlichen Standardteilen leicht instandgesetzt werden!

Ein tatsächlicher Vorteil der Scheibenbremse ist deren geringe Neigung zum Fading (Bremskraftverlust bei hoher Temperatur). Dieses Problem tritt aber nur auf extrem langen steilen Gefällestrecken auf, z.B. 10 km lang bergab mit 10% Gefälle. Keine unserer Irlandtouren beinhaltet eine solche Strecke, weshalb Scheibenbremsen dort unnötig sind.

## Warum haben die Räder keine Federgabel?

Die Straßenoberflächen in Irland sind recht rau und ein Rad mit Federgabel und/oder breiten Reifen wäre sicherlich komfortabler. Beide schlucken jedoch recht viel Tretenergie. Federgabeln sind in dieser Hinsicht besonders schlimm bei Sprints und bei Bergauffahrten. Und letzteres kommt ja bekanntermaßen in Irland häufig vor. Ein eigener Versuch hat unsere Einschätzung bestätigt: mit "modernen" Komfort-Rädern kamen unsere Gäste eine Stunde später am Ziel an; einige beschwerten sich über die „zu lange“ Tagesetappe. Natürlich gibt es auch Federgabeln, die man aus obigen Gründen deaktivieren kann. Dessen Bedienung würde aber einige unserer Gäste überfordern.

Wir setzen daher nur Räder ohne Federgabel ein (Ausnahme: E-bikes). Um das Radeln komfortabler zu machen, haben wir alle Räder mit gepolsterten Griffen und gefederten Sätteln ausgestattet. Diese sprechen viel besser an als eine Federgabel, schlucken aber nur wenig Tretenergie und haben auch kein Seitenspiel wie viele gefederte Sattelstützen.

## Warum haben die Räder hinten nur 7 bzw. 8 Gänge?

Viele Radler denken, je mehr Gänge, desto besser. Das stimmt aber nur für Radsportler, bei denen es auf jeden Sekundenbruchteil ankommt. Für Tourenradler ist es wichtiger, dass die Schaltung einen großen BEREICH abdeckt, die Anzahl der Gänge unwichtig. Unsere 21 bzw. 24 Gang Schaltungen haben nicht nur einen kurzen ersten Gang mit einem großzügigen Untersetzungsverhältnis von 1:0,71 (gut zum Bergauffahren), sondern auch einen überdurchschnittlich großen Übersetzungs-Bereich von 486% bzw. 567%. Damit sind sie sogar besser als viele „moderne“ Schaltsysteme mit mehr Gängen.

Wir benutzen bewusst nur Systeme mit 7 bzw. 8 Gängen hinten. Die dortigen großen Ritzel-Abstand hat den Vorteil, dass die Schaltung auch dann noch einwandfrei funktioniert, nachdem sich der Zug etwas gelängt hat oder Wasser bzw. Schmutz in die Hüllen gelangt ist, was in Irland oft vorkommt.

Systeme mit mehr Gängen reagieren wesentlich intoleranter auf solche äußeren Einflüsse, und müssen daher oft vom Kunden während der Tour nachgestellt werden. Außerdem benötigen sie insgesamt mehr Wartung und Ersatzteile, wobei diese deutlich teurer sind.

Die von uns verwendeten Systeme sind also zuverlässiger und günstiger und man kommt damit genauso gut voran. Deren einziger Nachteil ist, dass wegen der etwas größeren Gangsprünge der Schaltvorgang nicht ganz so sanft ist. Wir meinen, dieser kleine Komfortverzicht durch die Vorteile mehr als ausglich wird.

## Warum haben die Räder keinen Ständer?

Ganz einfach: weil viele Gäste diesen nicht ordnungsgemäß angewendet haben und es dadurch immer wieder schwere Beschädigungen gab. Da wurde schon mal auf weichem Untergrund ein kleiner runder Stein als Auflagepunkt gewählt. Das ging solange gut, bis die nächste Windböe das Rad bewegte und es umfiel. Statt das Rad liegen zu lassen wurde es dann genauso wieder aufgestellt, und es fiel dann wieder um. Oft genug gab es dadurch fatale Schäden, sodass wir ein Ersatzrad liefern mussten. Wir haben daraufhin die Ständer abmontiert und empfehlen, das Rad an eine Hauswand o.ä. anzulehnen und zwar mit dem Gepäckträger an die Wand, am besten sollte der Lenker über eine Ecke stehen. Die meisten unsere Gäste lehnen das Rad mit dem Lenkergriff an die Wand und wundern sich dann, warum es nicht hält. Dabei ist der Lenker doch beweglich, das ist natürlich nicht stabil!

Wo es keine Wand gibt, kann man das Rad auch vorsichtig auf die linke Seite auf den Boden legen. Das tut dem Rad nicht weg und es gibt keine Beschädigungen, außer vielleicht einigen kleinen Kratzern an den Pedalen.

## Warum haben die Räder keine Klingel?

Die mussten wir abmontieren, weil sich viele Kunden beschwert haben, dass diese immer wieder Töne von sich gibt, auch wenn sie nicht betätigt wird. Auch nach vielen Versuchen haben wir noch keine Klingel gefunden, die bei den vielen Erschütterungen nicht zumindest ab und zu von alleine mal ein „ping“ von sich gibt. Viele der von uns angebauten Klingeln bekamen wir defekt zurück. Wir waren es leid, immer neue Klingeln anzubauen zu müssen und trotzdem unzufriedene Kunden zu haben.

## **Warum haben die Räder keine Patent-Sattelstütze?**

Wir benutzen die altbewährten „Kerzenstützen“ mit den sog. „Kloben“ als Klemmmechanismus. Diese altbewährte Montageart hat den ungeheuren Vorteil, dass ein Sattel-Austausch extrem schnell und einfach erledigt werden kann. Für ein Privatrad sicherlich nicht wichtig, uns aber erspart das enorm viel Zeit, wenn Gäste einen anderen Sattel benutzen möchten.

Entgegen der verbreiteten Meinung halten diese Kloben übrigens genauso lange wie die heutzutage üblichen Patent-Sattelstützen, wenn man sie sofort nachzieht, wenn der Sattel etwas wackelt. Da viele Radler aber bereits damit überfordert sind kommt es als Folge zu Ausfällen und damit zu dem nicht verdienten schlechten Ruf der Kloben. Ein weiterer Vorteil der Kloben sind die geringeren Kosten bei Ersatz.. Wenn die Zähne des Einstellmechanismus verschlissen sind, muss nur der Kloben ausgetauscht werden und nicht die gesamte Stütze, die das zehnfache kostet.

## **Warum haben die Räder keine Lichtanlage?**

Wir hatten zu viele Ausfälle durch korrodierte Verbindungen wegen der salzhaltigen Luft. Dann wurden beim Verladen auf die Fähre nach Inishmore auch immer Drähte abgerissen. Der Aufwand, nur die Lichtanlage betriebsbereit zu halten, war teilweise höher als der gesamte restliche Wartungsaufwand. Wir hätten alle Verbindungen verlöten müssen. Da unsere Gäste normalerweise nicht im Dunkeln fahren müssen bieten wir daher keine Lichtanlagen mehr an. Dadurch entfällt der Nabendynamo, was in einen leichteren Lauf zur Folge hat. Statt Lichtanlage haben unsere Räder sehr viele Reflektoren.

## **Warum sind auf den Rädern Gummiblock-Pedale montiert?**

Früher benutzten wir die großen, griffigen „Bärentatzen“-Pedale aus Metall. Doch diese mussten wir ersetzen, nachdem sich zu viele Kunden beschwert haben, sie hätten sich daran gestoßen oder sogar verletzt. Es gab sogar Gäste, denen drückten die „Zacken“ beim Fahren (weil sie Schuhe mit zu weichen Sohlen trugen).

Dann probierten wir die einfachen Hartplastik Pedale. Die haben dieselben griffigen „Zacken“, aber wegen des weicheren Materials man kann sich daran nicht mehr so leicht verletzen. Aber diese gingen einfach zu schnell kaputt, einige Gäste schafften es sogar, die Achse durchzutreten). Dann probierten wir Alu-Pedale mit Weichgummi-Einlage. Durch deren abgerundete Ecken bestand keine Verletzungsgefahr und sie waren griffig durch das Gummi. Doch bei starken Radlern löste sich das eingeklebte Gummi bereits nach kurzer Zeit – das Metall darunter war sehr rutschig. Wir haben diese Pedale noch bei einigen Damenrädern im Einsatz; die dort geringere Belastung hält die Klebung aus.

Die Pedale, die wir jetzt überwiegend benutzen, sind unserer Ansicht nach ein sehr guter Kompromiss. Zwar sind sie relativ schwer und das Hartgummi ist nicht ganz so rutschfest wie die Weichgummi-Einlage, aber es besteht keine Verletzungsgefahr und sie sind belastungsfähig und haltbar.

## **Warum haben die Räder keine Hollowtech Kurbeln / Innenlager?**

Für den Benutzer macht es keinen Unterschied, mit welcher Methode die Tretkurbeln am Innenlager befestigt sind. Die relativ neuen Hollowtech Kurbeln machen es dem Mechaniker einfacher, die Kurbel abzunehmen. Da dies aber nur sehr selten nötig ist, spielt dieser Zeitgewinn beim Gesamt-Wartungsaufwand kaum eine Rolle. Ein weiterer Vorteil ist die geringere Belastung des Innenlagers, was theoretisch zu einer höheren Lebensdauer führt. Jedoch nutzen die Teilehersteller diesen Vorteil, um die Lagereinheiten billiger zu gestalten. Daher hat ein herkömmliches Vierkant-Innenlager oft eine höhere Lebensdauer als ein gleich teures Hollowtech-Innenlager. Wir können daher KEINEN Vorteil für uns erkennen für die Verwendung von Hollowtech Innenlagern / Kurbeln.

## Warum haben die Räder keinen Tacho?

Haben wir probiert, aber es gab leider nur Probleme. Bei jedem 5. Rad fehlte der Tacho bei der Abholung. Die Gäste hatten den wohl am letzten Abend der Reise wie sonst zum Auslesen mit aufs Zimmer genommen und dann vergessen. Diese Verlustquote war recht teuer bei den kabellosen Tachos. Wir haben daraufhin günstige kabelgebundene Tachos probiert. Hier war das Problem, das oft die Kabel beschädigt wurden, vor allem beim Verladen der Räder auf die Fähre nach Inishmore.

Außerdem gab es immer wieder Beschwerden von Kunden, weil eine beschriebene Abzweigung nicht nach den angegebenen 8,3km, sondern erst z.B. nach 8,5 km kam. Oder die Gesamtdistanz nicht 61km, sondern 63 km betrug. Dabei liegen diese Abweichungen voll in der 3 % Toleranz der Geräte und sind damit keine falschen Vorgaben!

Wir möchten betonen, dass ein Tacho bei uns nicht notwendig ist, um leicht den richtigen Weg zu finden. Die km Angaben in unserer Routenbeschreibung sind nur als zusätzliche Orientierungshilfe anzusehen. Wenn eine Abzweigung, die in 2 km kommen sollte, nach einer halben Stunde Radelzeit immer noch nicht aufgetaucht, dann kann man sicher sein, dass man sie übersehen hat.

## Warum erlauben Sie keine Kunden-Lenkertaschen?

Wie weiter vorne im Kapitel „Scheibenbremse“ erklärt, sind bei unseren Rädern entgegen dem Trend die Bowdenzüge in großzügigen Bögen verlegt, damit sie leichtgängig sind und dies auch bleiben. Lenkertaschen müssen wegen dieser Bögen mindestens 7 cm vom Lenker entfernt und dürfen max. 20 cm breit sein. Die meisten handelsüblichen Lenkertaschen halten diese Maße nicht ein und quetschen daher die Bowdenzüge mehr oder weniger ab. Als Resultat schleifen oder gar klemmen die Bremsen und/oder die Schaltung funktioniert nicht mehr einwandfrei. Kunden, die uns nicht glaubten und sich trotzdem ihre Lenkertasche selber anbauen, klagten über genau diese Fehler. Auch dort, wo obige Probleme nicht auftraten, mussten wir nach der Tour meist die Bowdenzüge austauschen, um weiterhin eine einwandfreie Funktion gewährleisten zu können.

Auf Wunsch können Sie bei uns für 10 EUR Mietpreis pro Tour eine nur 12 cm breite, abnehmbare Lenkertasche leihen, die wir mit einem Abstandshalter montieren. Damit gibt es keine Bowdenzug-Probleme.

## Warum werden die Räder nicht regelmäßig erneuert?

Neue Räder sehen in der Tat schicker aus; das bedeutet aber in keinem Fall, dass sie besser laufen oder zuverlässiger sind – nach unseren Erfahrungen ist genau das Gegenteil der Fall. Unsere Räder haben keine „Einlaufprobleme“ mehr, wie z.B. sich lösende Schrauben und sind deswegen zuverlässiger als nagelneue Räder.

Außerdem müssen wir bei neuen Rädern zunächst umfangreiche Modifikationen vornehmen, um diese Irland-tauglich zu machen. Das ist ein aufwendiger Prozess, den wir nicht oft ausführen können. Außerdem ist der Preis, den wir beim Verkaufen von wenigen Jahre alten Rädern erhalten würden ist nicht kostendeckend.

Wegen der hohen Kosten für Lieferung/Abholung sowie für Verschleiß- und Ersatzteile bleibt nur so wenig für die Abzahlung des Rad-Kaufpreises übrig, dass wir die Räder 15 Jahre verleihen müssen, bis sie ihren Kaufpreis erwirtschaftet haben. Deshalb ist ein regelmäßiger Neukauf nicht finanzierbar.

Die intensive Wartung mit regelmäßigem Tausch von Verschleißteilen ist für uns günstiger. Unsere Gäste erhalten daher Räder, die optimal auf ihren Zweck abgestimmt sind und einwandfrei funktionieren, aber nicht unbedingt gut aussehen. Wir meinen, der technische Zustand ist wichtiger als der optische, denn schließlich will man mit dem Rad fahren und es nicht als Ausstellungsstück verwenden.

**Wenn für Sie die Optik wichtiger ist als alles andere müssen Sie Ihr eigenes Rad mitbringen!**

**Hier ein Beispiel, um ein Problem, welches in Deutschland nicht auftritt:**

### **Schutzblechhalter – ein Problem, das es nur in Irland gibt!**

Nach nur einer Tourwoche riß das erste hintere (Kunststoff-) Schutzblech bei den in Deutschland hergestellten Rädern. Wir dachten zunächst, das wäre ein Einzelfall, aber im Laufe der nächsten Wochen folgten viele weitere. Einige der betroffenen Kunden beschuldigten uns natürlich, wir hätten minderwertiges Material eingesetzt. Dabei stammten die Schutzbleche von einem deutschen Marken-Hersteller (SKS) und waren auch sachgerecht montiert. Weder der Teile-Hersteller noch die Fahrrad-Manufaktur wussten Rat, weil solche Risse noch nie in solcher Menge vorgekommen waren. Wieder so ein Fall, das ein ansonsten bewährtes Bauteil die erhöhte Belastung in Irland nicht verkraften kann!

Wir haben daraufhin Schutzbleche aus Metall angebaut. Dann beschwerten sich einige Kunden, diese würden klappern. Auch hier wurde das natürlich auf minderwertiges Material zurückgeführt, weil das eigene Rad zu Hause ja nicht klappert. Auf den Gedanken, dass auch das eigene Rad auf den holprigen irischen Straßen klappern würde, ist natürlich niemand gekommen...

Wir haben dann solange im Netz gesucht, bis wir einen seltenen (und teuren) Schutzblech-Spezialadapter gefunden hatten, den die meisten Radler wohl noch nie zu Gesicht bekommen haben. Es kostete uns EUR 500 an Material und eine ganze Woche Montagezeit, um alle Räder damit aufzurüsten. Nun klappert kaum noch etwas und es reißt auch nichts mehr auf!

### **Warum geben Sie keine Routenkarten aus?**

Die handelsüblichen Karten unterliegen einem Copyright. Wenn wir also dort unsere Route eintragen, das dann kopieren und an unsere Kunden geben, kann das SEHR teuer werden! Ich weiß, viele Veranstalter machen das so, aber wir gehen dieses Risiko nicht ein. Zudem sind auch die neusten Karten nicht fehlerfrei und es ist an einigen Stellen von der Karte schwer zu erkennen, wo man hin muss. Klar kann man sich von einem Designer Karten erstellen lassen. Die Kosten dafür stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zu der Anzahl von verkauften Reisen. Und das wären laufende Kosten, weil immer wieder Änderungen nötig sind....