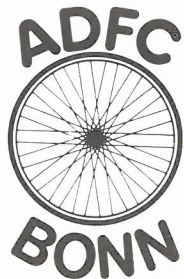


RÜCKENWORT

Mitglieder-Rundbrief
des Allgemeinen Deutschen
Fahrrad-Clubs,
Bezirksverein Bonn e.V.



4. Jahrgang

Nr. 5/1983

TERMINE * TERMINE

- So 11.09. Radwanderung
Di 13.09. Stadtteilgr. Poppelsdorf
Di 20.09. Stadtteilgr. Godesberg
Sa 24.09. Fahrradmarkt
(und vieles mehr!)
- So 02.10. Geschicklichkeitsturnier
Mo 03.10. Stadtteilgruppe Beuel
So 09.10. Radwanderung
Di 11.10. Stadtteilgr. Poppelsdorf
Mo 17.10. MITGLIEDERVERSAMMLUNG
Di 18.10. Stadtteilgr. Godesberg
Mo 07.11. Stadtteilgruppe Beuel
Di 08.11. Stadtteilgr. Poppelsdorf
Di 15.11. Stadtteilgr. Godesberg



Aktuelle Änderungen und Ergänzungen
entnehmen Sie bitte der Tagespresse

*Dieser Dame werden Sie - voraus-
sichtlich im November - noch einmal
begegnen!*

Fahrradmarkt u. a.

Den voraussichtlich letzten Markt für Gebrauchsräder in diesem Jahr organisiert am Samstag, 24. September, die Stadtteilgruppe Bad Godesberg. Wer zwischen 10 und 13 Uhr zum Trinkpavillon im Stadtpark kommt, hat nicht nur Gelegenheit zu feilschen.

An Infotischen nehmen ADFC-Aktivisten Anregungen, Wünsche, Kritik, aber auch Lob gern entgegen und geben Tips rund ums Velo. Radwanderliteratur, Reparaturbücher, Aufkleber usw. werden angeboten; ein Fahrrad-TÜV steht ebenfalls bereit (natürlich gibt's auch Prüfplaketten!).

Wir hoffen auf schönes Herbstanfangswetter und würden uns freuen, wenn nicht nur viele Mitglieder, sondern auch andere Fahrradfreunde den Weg zur letzten großen ADFC-Veranstaltung der Freiluftsaison finden.

Kleinanzeigen

VERKAUFE

Klapp-Tandem Marke Kalkhoff, zum Solo-Klapprad umbaubar, Trommelbremse, Dreigang-Nabenschaltung, gut erhalten. VB: 200,- DM

Tel.: (02 28) 32 12 45 (Latz)

VERKAUFE

28"-Damenrad, Dreigang-Nabenschaltung, Trommelbremse, Halogenscheinwerfer, zwei Gepäckträger.

Roland Tanner, Tel. (02 28) 64 12 69

GESCHICKLICHKEITSTURNIER

Wie wenig sie auf dem Fahrrad sind, können Kinder und Jugendliche am Sonntag, 2. Oktober, beweisen. Am Beueler Rheinufer, südlich der Kennedybrücke, findet zwischen 15 und 18 Uhr ein Geschicklichkeitsturnier des ADFC statt. Auf die gewandtesten Pänz warten kleine Preise, vor allem aber viel Spannung und Spaß.

Radwanderungen

Sonntag, 11. September 1983

Fahrt nach Nideggen und Düren. Einzelheiten im "RÜCKENWIND" 4/83.

Start: 9.30 Uhr Bonn, Poppelsdorfer Schloß

Sonntag, 9. Oktober 1983

Im Mittelpunkt stehen vier Wasserburgen: Gudenau, Adendorf, Lüftelberg und Morenhoven. Wenn wir Glück haben, läßt ein freundlicher Burgherr uns auch einen Blick ins Innere der Prachtbauten werfen. Die Tour ist etwa 40 Kilometer lang; lediglich eine Steigung ist zu überwinden.

Leitung: Erich Hermes,
Tel.: (02 28) 63 54 23

Start: 10.00 Uhr Bonn, Poppelsdorfer Schloß

10.30 Uhr Auferstehungskirche (Nähe Haager Weg)

Die Teilnahme an den Radwanderungen erfolgt wie immer auf eigene Gefahr!

R Ü C K E N W I N D

Mitglieder-Rundbrief des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Bezirksverein Bonn e.V.

Wird den Mitgliedern kostenlos zugestellt und erscheint alle zwei Monate. Kleinanzeigen aus der Mitgliedschaft werden gratis abgedruckt, Beiträge und Leserbriefe sind willkommen.

Redaktion und verantwortlich für den Inhalt: Albert Reiter jun.
Auflage: 1000 - 7.9.1983

ADFC Bonn, Postfach 18 01 46,
5300 Bonn 1 - Postscheckkonto
Köln 1274 02-504 (BLZ 370 100 50)

HINWEIS

Wolfgang Zuther, in der Mitgliederversammlung vom 12. April 1983 zum Referenten für Öffentlichkeitsarbeit gewählt, gehört dem Vorstand des ADFC Bonn seit dem 25. August 1983 nicht mehr an.

Einladung zur Mitgliederversammlung

am Montag, 17. Oktober 1983, um 19.30 Uhr im Konferenzsaal des Hauses der Evangelischen Kirche, Adenauerallee 37, Bonn (Zugang auch vom Rheinufer möglich). Anträge müssen dem Vorstand bis zum 10. Oktober vorliegen. Als Tagesordnung schlagen wir vor:

1. Kurzvorträge (jeweils 10 bis 15 Minuten) über Radreisen im vergangenen Sommer mit Dias und/oder Fotos
2. Abschluß der Mitglieder-Werbeaktion 1983 und Verlosung der Gewinne
3. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen

gez. Karl-Ludwig Kelber
(1. Vorsitzender)

gez. Hans-Jörg Thiemann
(2. Vorsitzender)

Belgien - Nachbar mit verborgenen Reizen

Wer mit dem Zug von Köln nach Paris reist, wird vielleicht bemerken, daß die Flüsse Maas (Meuse) und Sambre, durch deren Täler die Bahn fährt, immer von einem etwa drei Meter breiten Wirtschaftsweg (keine Straße!) begleitet werden. Neugierig geworden, radelten Hans-Jörg Thiemann (im April) und Jens Peters (im August) die 95 Kilometer lange Strecke ab, an der Sambre entlang vom belgischen Namur bis zum französischen Grenzstädtchen Jeumont. Sie waren sich hinterher einig: Es lohnt sich!

Auf dieser absolut ebenen Route gibt es eine ganze Menge zu sehen: beeindruckende, manchmal schockierende Industrieanlagen; beschauliche Schleusen, die noch mit Handrädern geöffnet und geschlossen werden; stille Dörfer in einer an Flandern erinnernden Landschaft. Der Blick fällt auf verlassene Fabriken und Abteien, muntere Kleinstädte wie Auvelais und das Herz des belgischen "Ruhrgebiets", Charleroi, mit seinen nostalgisch anmutenden Überlandstraßenbahnen.

Bei einer Einkehr in einem Café entdeckt man die erstaunliche Fülle leckerer Biere, die die Belgier brauen: so das überraschende "Bel-

levue" (mit Kirschgeschmack!) oder das kräftige, zehnprozentige Trappistenbier aus Chimay. Wer "Pommes mit Majo" mag, ist in Belgien natürlich immer gut aufgehoben; es soll aber auch noch andere Spezialitäten geben...

Falls jetzt jemandem der Mund wässrig geworden sein sollte: Für die Bahnfahrt Aachen-Namur und Jeumont-Aachen sowie den Hin- und Rücktransport des Fahrrads muß man etwa 56,- DM ansetzen. Allerdings gibt es am Bahnhof Namur sehr billig Räder zu mieten, über deren Art und Qualität wir jedoch - noch! - keine Informationen besitzen. Sie kosten pro Tag 70 belgische Francs (rund 4,25 DM), keine Kautionsrückgabemöglichkeit an fast jedem Bahnhof in Belgien.

Übrigens, auf der Mitgliederversammlung werden die beiden ADFC-Kundschafter mit einigen Dias über ihre Fahrten kurz berichten.

Wenn auch Sie anhand von Dias oder Fotos den Mitgliedern Ihre interessantesten Urlaubserlebnisse schildern möchten, wenden Sie sich bitte an Albert Reiter jun., Tel.: (02 28) 62 59 69.

«2x3, aus 3 mach 6» — kein Hexeneinmaleins!

Einfach zu bedienen, gute Bremswirkung auch bei Nässe, praktisch wartungsfrei — das sind die bekannten Vorzüge der Dreigang-Nabe mit Rücktritt. Ein mehr oder weniger geschlossener Kettenschutz verhindert weitgehend Ölflecken an Rocksäumen und Hosenbeinen. Kein Wunder also, daß die Dreigang-Schaltung so beliebt ist.

Manchmal allerdings, bei Gegenwind, bergauf oder beim Lastentransport hätte man gern eine größere Auswahl verschiedener Gänge. Diesen Wunsch zu erfüllen, verspricht die Werbung für das "Torpedo-2x3-Nachrüst-Set" der Firma Fichtel & Sachs (F&S).

Das Prinzip ist einfach: Aus drei mach sechs Gänge. Statt einem hat man nach der Montage des Bausatzes zwei Ritzel an der Hinterradnabe; eins mit 18, eins mit 21 Zähnen. (Andere Zahnkombinationen sind zur Zeit noch nicht lieferbar.)

Ein Schaltwerk, das über einen zusätzlichen Handhebel am Lenkerschaft bedient wird, sorgt dafür,

daß die Antriebskette zwischen den beiden Zahnkränzen wechseln kann. Dadurch wird eine feinere Gangabstufung möglich; der Gesamtübersetzungsbereich vergrößert sich (d.h. der Unterschied zwischen dem kleinsten und dem größten Gang — auch "Bergtüchtigkeit" genannt). Die erweiterte F&S-Nabenschaltung besitzt eine Bergtüchtigkeit von 217 Prozent (statt sonst 186 Prozent).

Bei einem (vorderen) Kettenblatt mit 46 Zähnen ergeben sich die Abbildung 1 aufgelisteten Übersetzungsbereiche. Zur Erklärung: Wählt man den 1. Berggang, dreht sich bei einer Pedalumdrehung das Hinterrad 1,6 mal, im 1. Schnellgang 1,87 mal usw.

Die Firma F&S stellte dem ADFC Bonn zwei Bausätze kostenlos zur Verfügung. Wie schon beim Fahrradanhänger KOBOLD richteten auch diesmal Technik-Referent Roland Tanner und als "technischer Laie vom Dienst" Albert Reiter jun. ihre kritischen Augen auf die Prüfbjekte.

Abbildung 1

	1. Gang	2. Gang	3. Gang	
Kettenblatt (46 Zähne)	1,87 1,60	2,56 2,19	3,48 2,98	18 Zähne (Schnellgang) 21 Zähne (Berggang)

Montage

Gedacht ist der Erweiterungsbausatz für Fahrräder mit einer F&S-Torpedo-Dreigang-Nabe S (ohne Leerlauf-einstellung). Er läßt sich aber auch auf eine ältere Torpedo-Nabe sowie auf Sturmey-Archer- und Shimano-Naben montieren.

Nicht geeignet ist dagegen die 2x3-Schaltung für Fahrräder mit

- nach hinten offenen Ausfallenden (z.B. Tourenräder — vgl. Abb. 2),
- geschlossenem Kettenschutzkasten (z.B. Hollandräder),
- sehr kurzem Kettenschutz.

Abb. 2



(In den beiden letzten Fällen kann man die Abdeckung allerdings durch eine geeignetere ersetzen.) Schwierigkeiten ergeben sich, wenn an der Achse des Hinterrads ein Gepäckträger, Schutzblech oder Seitenwagen befestigt ist.

Für die Umrüstung benötigt man eine Fahrradkette, die um zwei Glieder länger ist als die alte. Da ein Kettenschloß nicht verwendet werden darf, muß die Kette mit einem Nietendrucker zusammengefügt werden. Alle anderen Zubehöerteile sind im Umrüstset enthalten.

Die Selbstmontage empfehlen wir nur erfahrenen Bastlern, die sich auch bei nicht immer vorherzusehenden Problemen zu helfen wissen. Die be-

bilderte Anleitung gibt nur die allernötigsten Hinweise, und nicht immer entsprechen die Abbildungen den mitgelieferten Bauteilen. Kenntnis der Fachausdrücke wird vorausgesetzt. Die Justierung der Kettenführungsrolle ist nicht korrekt beschrieben. Trotz - wenn auch gewollt nur behutsamer - Hilfe benötigte Albert Reiter jun. mehr als drei Stunden für Einbau und Feinabstimmung. Roland Tanner schaffte es in einer dreiviertel Stunde.

Zu berücksichtigen ist, daß den 40,- für den Bausatz noch weitere Ausgaben folgen können: neue Fahrradkette (8,- bis 10,- DM), Nietendrücke (etwa 8,- DM), neuer Kettenschutz (ab 15,- DM). Eine Umfrage bei Bonner Fachhändlern ergab, daß sie für die reine Montage zwischen 10,- und 40,- DM berechnen; am häufigsten wurde uns allerdings der Preis von 20,- DM genannt.

Handhabung

Wer lediglich die Dreigang-Schaltung kennt, muß sich mit der Kettenschaltung erst vertraut machen. Er ist gewohnt, während des Schaltens die Tretbewegung kurz zu unterbrechen. Beim Betätigen der Kettenschaltung dagegen muß man - ohne Belastung der Kette! - weiter vorwärtstreten. Dabei braucht man, wenn die Kettenführungsrolle richtig justiert ist, nicht lang zu probieren, bis die Kette richtig auf dem Ritzel liegt. Der Lenkerschaft-Schalter wird einfach von Anschlag zu Anschlag betätigt.

Nach dem Einbau der 2x3-Schaltung ist es weiterhin möglich, die Rücktrittsbremse zu benutzen. Da die Kette länger ist als vorher, vergrößert sich entsprechend der Totgang (das "Spiel") bis zur Bremswirkung. Zudem muß man dazu mehr Kraft aufwenden. Besonders in den größeren Gängen läßt die Wirksamkeit der Rücktrittsbremse spürbar nach. Wer ganz "auf Nummer Sicher" gehen will, sollte eine zusätzliche Felgenbremse für das Hinterradanbringen.

Die Kettenschaltung ist wesentlich anfälliger gegen Beschädigungen. Sie muß auch regelmäßig gewartet werden.

Gebrauchswert

Als Vorteile der Umrüstung gelten die größere Bergtüchtigkeit und die feinere Gangabstufung.

Die größere Bergtüchtigkeit wird vor allem durch die Erweiterung des "unteren" Übersetzungsbereichs erzielt. Wer vorher schon ein Ritzel mit 18 Zähnen hatte, erreicht mit dem 2x3-Bausatz keine höhere Übersetzung. Auch bei dem, der zuvor mit einem 19er Zahnkranz fuhr, ist die Verbesserung nach "oben" nur unwesentlich.

Die feinere Gangabstufung halten wir für eher theoretisch. Zwar braucht man bei sechs Gängen nur etwa 16 Prozent mehr Kraft aufzuwenden, wenn man um eine Stufe höher geschaltet hat (bei drei Gängen durchschnittlich 36,5 Prozent). In den meisten Fällen jedoch kann man auf die "Zwischengänge" getrost verzichten. Dort aber, wo der Radler die feinere Abstufung benötigt (z.B. beim Beschleunigen bergauf oder bei starkem Gegenwind), ist das anzuwendende Verfahren unserer Ansicht nach zu umständlich.

Denn eine gleichbleibende Gangabstufung läßt sich nur erreichen, wenn man zwischen dem 1. Schnellgang und dem 2. Berggang sowie dem 2. Schnellgang und dem 3. Berggang jeweils zweimal hintereinander schaltet. Um also einen um eine Stufe höheren Gang zu erreichen, muß man in den genannten Bereichen sowohl die Naben als auch die Kettenschaltung betätigen (vgl. Abb. 1).

Während dieser Zeit verliert man soviel Fahrt, daß man praktisch wieder von vorn anfangen kann. In der Praxis wird man vor Steigungen daher von vornherein den Berggang wählen und gegebenenfalls nur noch mit der Nabe schalten. Dann aber beträgt der Mehraufwand an Kraft nach dem Höher-schalten weiterhin 36,5 Prozent.

Den wesentlichen Nutzen der 2x3-Schaltung sehen wir darin, daß man - wegen der kleineren Übersetzung im 1. Berggang - vor Anstiegen weniger häufig absteigen muß. Denn bis zu einer Steigung von 15 Prozent ist es anstrengender, sein Fahrrad zu schieben als bergan zu treten (H.-E. Lessing, Das Fahrradbuch, S. 203).

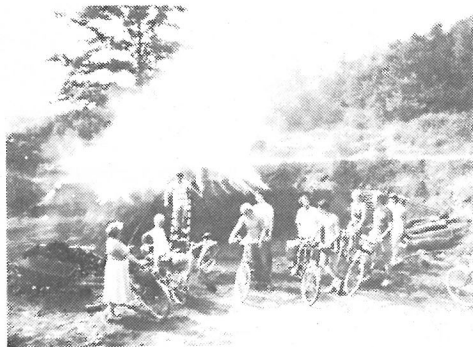
(Fortsetzung auf Seite 7)

Auf Stahlrössern über die Eisenstraße

Über die Radtour von der Siegquelle bis zur -mündung berichtet Hans-Jörg Thiemann

Zur ersten Wochenend-Tour des ADFC Bonn starteten in Beuel am letzten Samstag der Sommerferien 13 Radler; darunter auch zwei blinde Fahrradfreunde mit Tandems. Auf zwei Rädern ging es bis zum Siegburger Bahnhof, von dort auf Schienen bis Siegen, wo weitere ADFCler zustiegen.

Auf dem Kamm des Rothaargebirges legte der Zug in 550 Metern Höhe einen außerfahrplanmäßigen (!) Stopp ein, damit die Bonner und Siegerländer Radler mit dem Fahrrad weiterrollen konnten. Von hier oben gab es zwar nicht den versprochenen Blick bis zum Siebengebirge, zu einem Siegerland-Panorama reichte es aber allemal.



Nach einem Mittags-Picknick bei der Lützeler Skisprungschanze mit der ersten Gelegenheit, die Siegerländer Braukunst zu probieren, ging's auf der schmalen, ruhigen "Eisenstraße" über die Höhe zur Siegquelle in 610 Metern Höhe. Nach einigen Schlucken Felsquellwasser radelte die Gruppe bergab zum Interview mit dem Walpersdorfer Köhler. Der brauchte in diesem Sommer über Absatzsorgen mit seiner Grillkohle wahrlich nicht zu klagen.

An der Oberrau-Talsperre entlang führte der Weg siegabwärts "no d'r Stadt", wie die Siegerländer Siegen

nennen. Dort besichtigten die Besucher den "längsten überdachten Radweg Deutschlands". Er verläuft unter einer aufgeständerten, halbfer-tigen Stadtautobahn, die in ihrer Monumentalität wohl von keinem der in Bonn diskutierten Großprojekte erreicht werden dürfte.

Unerwartet für manchen Bonner kam auch, daß am Ende des ersten Tages noch eine saftige Steigung auf wartete. Denn die Siegerer Altstadt und das Obere Schloß liegen auf Berges Spitze über dem Siegtal.

Der Sonntag bot außer Gegenwind alle Höhen und Tiefen einer Radtour. Von Technikproblemen über einen Wolkenbruch, den man mit Brombeeren unter einer Siegbücke gut überstand, bis zu Schwierigkeiten mit der Bundesbahn, deren Zug entgegen allen Angaben keinen Gepäckwagen dabei hatte. Nebenbei, die Taktik: "Zwei verhandeln vorn mit dem Zugführer, der Rest lädt hinten schon mal in den Personenwagen ein", hat sich bestens bewährt.

Ab Schladern (mit einem sehr mickrigen Sieg-Wasserfall) war mancher schon wieder auf bekanntem Rhein-Sieg-Kreis-Boden. Die letzten 50 Kilometer bis Bonn führten meist über Bilderbuch-Radwege am Siegufer entlang. Schade nur, daß die Siegerländer ADFCler schon kurz nach Sonnenuntergang Bonner Marktplatz und Bonner Sommer verlassen mußten, den letzten Zug zurück zu erwischen.

Treffs der Stadtteilgruppen

- Bad Godesberg: jeden 3. Dienstag im Monat um 19.30 Uhr in der "Bürgerstube", Bürgerstraße 2
- Beuel: jeden 1. Montag im Monat um 20.00 Uhr in der Gaststätte "Zur Krone", Siegfried-Leopold-Straße/Ecke Gottfried-Claren-Straße.
- Poppelsdorf/Südstadt: jeden 2. Dienstag im Monat um 19.30 Uhr in der Gaststätte "Zur Sonne", Sternenburgstraße 86

Zusammenfassung (Forts. v. S.5)

Wie die Prüfergebnisse zeigen, muß man nach dem Einbau des "Torpedo-2x3-Nachrüst-Sets" Abstriche am gewohnten Komfort der reinen Dreigang-Nabenschaltung hinnehmen. Zu berücksichtigen ist auch, daß die Gesamtkosten den Kaufpreis von 40,- DM erheblich übersteigen können.

Für den, der überwiegend ebene Strecken im Stadtverkehr zurücklegt, ist die 2x3-Schaltung unserer Ansicht nach entbehrlich. Vorteilhaft ist sie dagegen für Radler, die häufig mit viel Gepäck oder beladenem Anhänger unterwegs sind beziehungsweise gern mit dem Fahrrad Urlaub machen.

Auch ohne den F&S-Bausatz kann man die Übersetzung seines Velos verändern. Wenn jemand in bergigem Gebiet wohnt und ihm das Treten generell zuviel Kraft abverlangt, braucht er seinen alten Zahnkranz nur gegen einen mit einem oder zwei Zähnen mehr auszutauschen (Ritzel kosten um die 3,- DM). Eine leicht verständliche

Einführung in den Themenbereich Kraftübertragung und Schaltung gibt H.-E. Lessing auf den Seiten 54 ff. und 202 ff. seines "Fahrradbuchs", Rowohlt-Taschenbuch 7178; 8,80 DM.

Mitglieder - Werbeaktion 1983 - attraktive Preise zu gewinnen!

Am 17. Oktober 83 entscheidet sich, wer von den Neumitgliedern und Werbern einen der 20 Preise gewonnen hat. Auch jetzt noch kann Ihr Name auf untenstehender Beitrittserklärung Sie zum stolzen Eigner eines Fahrradanhängers machen. Was sonst noch verlost wird, steht im "RÜCKENWIND" 3/83.

Werber erhalten zusätzlich für jedes Neumitglied eine ADFC-Radtourenkarte nach Wahl (Blattnummer bitte angeben).

Die Beitrittserklärung wird zum Los, wenn sie bis zum 17. Oktober 1983 beim ADFC Bonn, Postfach 18 01 46, 5300 Bonn 1, eingetroffen ist. Zögern Sie nicht, die noch verbleibende Frist ist schneller abgelaufen als Sie meinen!

Werber (Name, Mitgl.-Nr.): _____

Schicken Sie mir Blatt _____
der ADFC-Radtourenkarte.

Beitrittserklärung

Ich möchte Mitglied im ADFC werden. Die Satzung habe ich gelesen und anerkannt ☐
wird mir zugesandt ☐

Bitte, mit Schreibmaschine oder Druckschrift ausfüllen!

Name, Vorname	Geburtsjahr	Beruf/Titel
Straße, Hausnummer	Telefon	PLZ, Ort

☐ Jahresbeitrag (30,-DM)

☐ Ermäßigter Beitrag (20,-DM; kann von Auszubildenden, Rentnern usw. beansprucht werden.)

☐ Familienbeitrag (40,-DM)

Name, Vorname der Familienangehörigen	Geburtsjahr	Beruf/Titel

Der Jahresbeitrag soll durch Einzugsermächtigung ☐

Überweisung ☐ bzw. bar ☐ entrichtet werden. Zusätzlich spende ich jährlich _____ DM und erhalte dafür eine Spendenquittung zur Vorlage beim Finanzamt.

Ich möchte weitere Mitglieder werben,
senden Sie mir _____ Beitrittserklärungen.

Ort/Datum _____ Unterschrift (Bei Minderjährigen eines Erziehungsberechtigten)

SACHS **NEU!** TORPEDO 2x3



**6-Gang-Spurt mit
Rücktritt-Stop.**

Eine neue Ergänzung zur Torpedo 3-Gang-Nabe. Die 2-Gang-Kettenschaltung mit Zahnkranz und Schalter in Verbindung mit der weltberühmten Nabe ist gut für 6 schnelle Gänge. Die sichere Torpedo Rücktrittbremse ist mit von der Partie. Mit Torpedo-Qualität und -Zuverlässigkeit. Von Sachs. Montagefertig, komplett lieferbar im Nachrüst-Set.



SACHS

Fichtel & Sachs. Top-Technik im Zweirad.