



Ballonfahrt

Kleinserien-Hersteller Herkelmann verkauft seine Räder

online und per Telefon. Das drückt den Preis. Am 1000-Euro-Modell Viana ist alles dran, was gut und sonst viel teurer ist. TREKKINGBIKE trieb das Schnäppchen durch die Stadt.

JÖRG SPANIOL | text

JÖRG SPANIOL & DANIEL SIMON | fotos

Mann sind die dick, Mann! Denkt sich der unvorbereitete Radler, der sich zur Größenanpassung in den Sattel des Herkelmann Viana sinken lässt. Denn dann hat er die dicken Schlappen im Blick, mit denen die Reifenfirma Schwalbe sich bei Stadt- und Genussradlern seit Jahren ins Gespräch bringt: Ballonreifen, breiter als die meisten Geländeschlappen und mit dem richtigen Luftdruck unheimlich komfortabel rollend.

Dann, neugierig geworden, lässt man seinen Blick weiter schweifen, statt einfach loszufahren. Einwärts etwa, zur Vorderradnabe. Zu einem SON-Dynamo, einem

glatten, schwarzen Kraftwerk der absoluten Nobelklasse. Und dann weiter aufwärts, zur Bremse. Stützend, denn mit der hydraulischen Magura-Felgenbremse ist auch in dieser Kategorie das Beste verbaut, was der Markt hergibt.

Die Bestandsaufnahme wird hektischer, denn eigentlich wollte man das Rad ja fahren, statt Listen anzufertigen. Es fallen auf: Shimano-Achtgangnabe, solider Hinterbauständer, Tubus-Gepäckträger, Bumm-Beleuchtung mit Standlicht. Alles vom Feinsten, und alles serienmäßig an Bord. Wäre das Rad ein Angehöriger der preislichen Oberklasse, man würde nichts Anderes erwarten.

Doch die Zahl auf der Rechnung ist klar gedruckt: 1060 Euro. Ohne ein paar Sonderwünsche wäre die Rechnung noch knapp dreistellig.

Kann das sein? Zieht man einen Summenstrich unter die Liste der wichtigsten Teile, liegt man über dem Verkaufspreis des gesamten Rades! Und ähnlich ausgestattete Nobelräder kosten manchmal fast das Doppelte. Also doch umgehend los zur ersten Proberunde. Schließlich behauptet eine Volksweisheit, das Ganze sei mehr als die Summe seiner Teile(liste). Auch beim Viana mit seiner geradezu protzigen Ausstattung? Unterwegs muss es sich zeigen!

Doch die ersten Schritte Richtung Teststrecke fallen schwer. Im

Wortsinne. Über 16 Kilo wiegt das kaltgelbe Gerät, so viel wie manches Feder-Bike. Treppauf kein Spaß. Aber wie sagte sein Designer Bernd Herkelmann? „Das ist ein Rad, das robust genug ist, um draußen stehen zu bleiben!“ Wenn es dafür nicht zu hochwertig aussieht...

Auf der Straße, dem Pflaster, dem Schotter tut es dann alles, was es soll: Fahren, ohne den Menschen am Lenker mit Zickigkeiten zu belasten. Anti-Stress-Komponenten eben. Etwas träge in der Lenkung fühlt es sich an, doch das bringen die dicken, weichen Reifen eben so mit sich. An der Rahmengenometrie liegt es jedenfalls nicht. Die ist gemäßigt



Gut und teuer: Die Lichtmaschine von SON, in der Sonderfarbe Schwarz eloxiert.



Günstig und knifflig: Die Hinterachse muss beim Rad-einbau genau justiert werden.



Clever und klapperfrei: Der Rundum-Kettenschutz von Hebie „schwimmt“ auf der Kette. Trotzdem hört man ihn nicht.

sportlich und für Touren genauso gut geeignet wie für die Stadt – im positiven Sinne „durchschnittlich“.

Nach der Testrunde geht die bislang vergebliche Fehlersuche weiter. Am Rahmen. Und dort werden Perfektionisten fündig. Der

Rahmen ist nämlich kein spezielles Modell für Nabenschaltungen. Wo Nabenschaltungs-Spezialisten den Ausgleich der Kettenlänge mit längs verschiebbaren Ausfallenden oder exzentrischen Tretlagergehäusen schaffen, spart Herkelmann. Der Rahmen

ist ein universelles Teil, eher für Kettenschaltungen als für Nabenschaltungen designt. Das zeigen die Anlötteile für die Zugführung, und das zeigen die konventionellen Ausfallenden, deren rechtes sogar ein überflüssiges Schaltauge hat. Was das schadet? Praktisch wenig. Es bedeutet nur, dass man nach dem Radausbau das Hinterrad wieder sorgfältig ausrichten muss.

Doch es zeigt, dass es kleine Unterschiede zur teuren Konkurrenz gibt. Wirklich meckern lässt sich darüber nur schwer. Die stählerne Gabel glänzt sogar mit Gewindeösen für Lowrider. Und so stabil, wie die ganze Fuhre ist, lädt sie geradezu zum Bepacken ein. Immerhin gibt es das Rad gegen Aufpreis auch mit XT-Kettenschaltung oder Rohloff-Getriebe – beides Ausstattungen für die große Tour.

Es ist also nicht fauler Zauber, der den Preis bescheiden hält. Es ist vor allem der Vertriebsweg. Herkelmann-Räder kauft man nicht im Laden. Türglocke, Glasvitrine, Schmierfettfinger, Begrüßungskaffee? Fehlanzeige, denn der Herkelmann-Shop liegt nicht um die Ecke, sondern auf einem Internet-Server. Der Direktvertrieb spart die Gewinnspanne des Einzelhandels einfach ein, doch die Probefahrt fällt aus. Beraten wird am Telefon oder per E-Mail. Und wenn da keine groben Schnitzer passieren, ist das Achtgang-Viana ein astreines Komplettpaket zum guten Preis. Ein Komplettpaket allerdings, an dem der Postbote schwer zu tragen hat... □



Herkelmann Viana

Trekkingbike
TIPP

Fazit: Ein überlegt komponiertes Sorglos-Rad mit großem Einsatzbereich und geradezu aggressivem Preis. Den Zwang zum Sparen bemerkt man erst auf den zweiten Blick. Schönes Extra: die freie Farbwahl.

Hersteller	Herkelmann, Tel. 04381/419659, www.herkelmann-bikes.de
Preis/Gewicht	1060 Euro/ 16,3 Kilo
Rahmenmaterial/-größen	Aluminium/ 50, 54, 58 cm
Gabel/Federweg lt. Herst.	CroMo-Stahl mit Lowrider-Ösen
Kurbel/Übersetzung	Shimano Nexus/ Shimano Inter-8 Nabenschaltung
Antrieb	Shimano Nexus Inter-8 Nabenschaltung
Bremsen/-hebel	Magura HS 33, hydr. Felgenbremsen
Naben/Felgen/Reifen	Inter-8; SON/Schürmann Downhill/Schwalbe Big Apple 26"
Sattel/Sattelstütze	Selle Royal/ Humpert Xstasy
Besonderheiten	Tubus-Gepäckträger, Bumm-Lichtanlage m. Sensorschalter, Rundum-Kettenschutz, Farbwahl nach RAL-Skala

TREKKINGBIKE-Eignung	TREKKINGBIKE-Wertung
Alltag	Rahmen
Fitness	Ausstattung
Gelände	Komfort
Touren	Preis-Leistung

super