

Vorbemerkung

Dieser Bausatz wurde mit der größten Sorgfalt entwickelt und gefertigt. Damit daraus ein gutes Liegerad wird müssen Sie die Teile natürlich auch sorgfältig zusammenbauen. Schlechte Montage führt zu einem klappernden, wackeligen Rad, an dem Sie keine rechte Freude haben werden. Gehen Sie deswegen in Ruhe und konzentriert ans Werk und arbeiten Sie sorgfältig. Dann wird Ihnen Ihr Dutch Speed Bicycles auch lange Freude machen. Viel Erfolg!

Diese Baubeschreibung ist auch auf Englisch und Niederländisch verfügbar.

Vorbemerkung.....	1
Version	2
Abbildungen	2
WICHTIG!.....	2
Voraussetzungen	2
Handwerkliches Geschick	2
Links und rechts.....	2
Vorne und hinten	2
Abmessungen	2
Noch Fragen?.....	2
Anforderungen an das ‚alte‘ Fahrrad:.....	2
Weitere Anforderungen an das ‚alte‘ Fahrrad:.....	3
Den Typ des Tretlagers bestimmen	3
Erforderlich.....	3
Standard-Werkzeug	3
Fahrradwerkzeug	3
Nett zu haben (<i>angenehm, aber nicht zwingend erforderlich</i>)	4
Was Sie noch brauchen:.....	4
Noch zu kaufen	4
Und dann kann es losgehen!.....	4
Und nun geht es an das Sägen!.....	4
Hinterrahmen	4
Einstellen des Tretlagers.....	4
Das Loch für die Feder	5
Lackieren des Hinterrahmens	5
Der Sitz	5
Sägen	6
Montieren des Sitzes	6
Sitzwinkel.....	6
Schleifen und lackieren.....	6
Sitzpolster.....	6
Das Sitzpolster befestigen	7
Die Lenkung montieren	7
Die Kugellager	7
Die Vorderradgabel.....	7
Das Tretlager.....	7
Das Tretlager lackieren.....	7
Die Halterungen	8
Halterungen bearbeiten)	8
Montieren des Tretlagers	8
Halterung Kettenradschaltung (optional) montieren	8
Die Position des Tretlagers ändern	9
Die Kettenlänge	9
Die Feder	9
Der Schwingungsdämpfer	10
Den Hinterrahmen montieren.....	10
Einstellen des Schwingungsdämpfers.....	10
Die andere Seite der Feder.....	10
Nun weiter	10
Die Kettenrollen	11
Die Kette	11
Die Kettenrohre	11
Die Kettenrohre mit geradem Ende anpassen (Hintere Seite).....	11
Die Kettenrohre mit abgeschrägten Ende anpassen (Vordere Seite).....	11
Unteres Kettenrohr befestigen	11
Oberes Kettenrohr befestigen	12
Der Lenker	12
Die Lenker-Verlängerung (Verbesserte ‚JOS‘ Ausführung).....	12
Die V-Bremse	13
Kappen	13
Kabel	13
Das Hinterrad ausrichten	13
Fahren	13
Tipps für Anfänger.....	14
Änderungen	14

Version

Dies ist Version: Siehe oben

Abbildungen

Bei den gelieferten Teilen sind geringfügige Abweichungen sowohl hinsichtlich der bildlichen Darstellung als auch bei der Beschreibung möglich.

WICHTIG!

- Bevor Sie den Bausatz bestellen sollten Sie sicher sein, dass Ihr „altes“ Fahrrad für den Umbau auch wirklich geeignet ist! Es gibt (wenige) Ausnahmen. Und darum sollten Sie noch einmal nachmessen! Immerhin gilt es die Säge anzusetzen! Also: Erst messen, dann sägen. Vergewissern Sie sich, dass Sie die neueste Version der Bauanleitung heruntergeladen haben. Sollte ausnahmsweise eine andere Version erforderlich sein, so ist dies auf dem Lieferschein vermerkt. Dies ist Version: Siehe oben.
- Lesen Sie diese Bauanleitung ganz durch. Zweckmäßigerweise bevor Sie bestellen!

Voraussetzungen

Handwerkliches Geschick

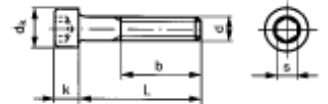
Wir gehen davon aus, dass Sie über ausreichende handwerkliche Fähigkeiten verfügen um erfolgreich an einem Fahrrad herumzuschrauben. Falls erforderlich, lesen Sie bitte vorab ein Buch über die Technik der Fahrradwartung und Instandsetzung

Links und rechts

Wenn von links und rechts die Rede ist, so ist von einem Blick von hinten nach vorn (in Fahrtrichtung) auszugehen.

Vorne und hinten

Vorne und hinten entsprechend der Fahrtrichtung.



Abmessungen

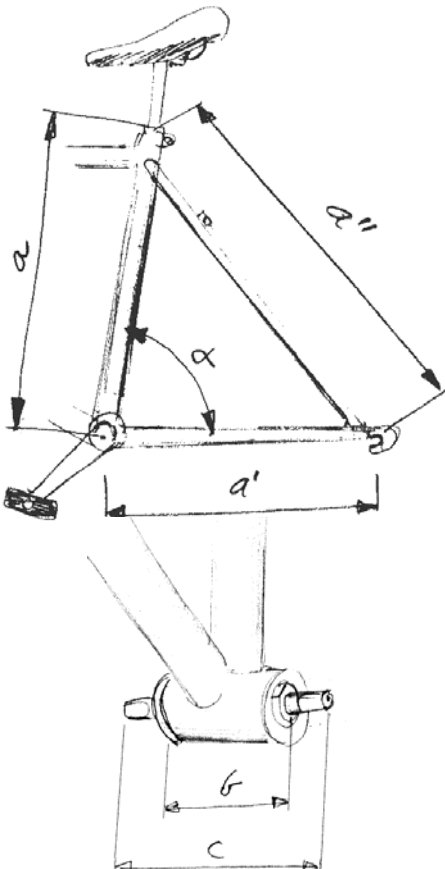
Die Angaben einer Schraube M6 x 70 (z.B. mit Zylinder- oder Halbrundkopf) besagen, dass es sich um eine Schraube mit einem metrischen Gewinde von 6 mm Durchmesser handelt, deren zylindrischer Teil 70 mm lang ist. Der Kopf zählt nicht mit! Schrauben mit Senkkopf werden dagegen mit der gesamten Länge incl. Kopf angegeben.

Noch Fragen?

Sollten Sie Fragen haben, so zögern Sie nicht, diese zu stellen. Egal ob Kunde oder (noch) nicht Kunde. Wir werden versuchen, sie nach bestem Wissen und Gewissen zu beantworten. Unsere Anschrift: Info@dutchbikes.nl

Anforderungen an das ‚alte‘ Fahrrad:

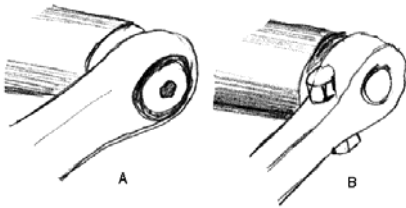
Die Länge des Sattelrohres muss zwischen 480 und 620 mm liegen (Maß a).
Die Länge des Tretlagerrohres darf nicht größer sein als 85 mm (Maß b).
Die Länge der Tretlagerachse muss mindestens 115 mm betragen (Maß c).
Hinterrad 26“, 27“ oder 28“ (Zoll), entsprechend ERTRO 559, 571, 584, 590, 622, 630 oder 635 mm.
Bei Radgröße 27“ oder 28“ (622, 630, 635 mm) muss der Winkel α zwischen 60° und 72° liegen.
Bei Radgröße 26“ (559, 571, 584 und 590 mm) muss der Winkel α zwischen 63° und 71° liegen.
Die untere Strebe des hinteren Rahmens (Maß a') darf nicht länger sein als 500 mm (gemessen von Mitte Tretlager bis Mitte Hinterradachse). Um die 450 mm wäre aber besser.



Weitere Anforderungen an das ‚alte‘ Fahrrad:

Das Rad braucht nicht gut auszusehen, es wird ohnehin neu lackiert. Bevor Sie viele neue Teile teuer zukaufen sollten Sie überlegen, ob es nicht Sinn macht, ein altes Rad zu besorgen von dem mehr Teile verwendet werden können.

- Das Rad muss eine Kettenschaltung haben und ein brauchbares Hinterrad
- Ultra Leichtgewicht Rennräder sind ungeeignet! Sie sind nicht ausreichend stabil.
- Das Rad muss Tretkurbeln haben die ohne Spannbolzen am Tretlager sitzen. Sollten die Tretkurbeln mit Spannbolzen an der Tretlagerachse befestigt sein, so sind die Kurbeln und das Tretlager für das Liegerad nicht geeignet. Sie benötigen dann ein neues Tretlager und dazu passende Tretkurbeln. Den Rahmen können Sie aber verwenden.



Den Typ des Tretlagers bestimmen

A) Tretkurbel ohne Spannbolzen. Die Kurbel ist axial mit der Tretlagerwelle verschraubt.

B) Tretkurbel mit Spannbolzen. Die Kurbel besitzt einen Bolzen zur Befestigung auf der Tretlagerwelle.



Ein gebrauchtes Tretlager kann Gebrauchsspuren aufweisen, darf aber kein Spiel haben. Falls erforderlich, nachstellen. Nach dem Einstellen mag sich die Achse von Hand durchaus etwas schwer drehen lassen, ein Spiel darf aber nicht mehr vorhanden sein. Viele Tretlager lassen sich einstellen. Falls nicht möglich: Austauschen. Spiel im Tretlager verursacht ein schwammiges Fahrgefühl.

Erforderlich

Standard-Werkzeug

Maulschlüssel (rechts) und Ringschlüssel (links). Mit Ringschlüsseln werden Schrauben und Muttern eher weniger beschädigt.

Wenn Sie keinen passenden Schlüssel haben kann ein „Engländer“ (rechts) Ihnen weiter helfen. Vom Gebrauch einer Wasserpumpenzange (links) raten wir dringend ab. Damit lässt sich nicht sauber arbeiten! Die Gefahr ist groß, dass Oberflächen beschädigt werden und dadurch das Aussehen Ihres Rades leidet..

- Satz Inbusschlüssel
- Eisensäge und -feile (oder Winkelschleifer)
- Dekupiersäge, elektrisch: Angenehm mit zu arbeiten. Ein mit Muskelkraft betriebenes Teil reicht aber auch.
- Bohrmaschine, Stahlbohrer 7 mm
- Hammer
- Schutzbrille
- Rollmaß oder Zollstock
- Zange mit schmalen Backen (z.B. Elektrikerzange)
- Pinsel
- Schleifpapier, grob und fein
- Schleifblock
- Polierscheibe, elektrisch und Poliermittel. Von Hand geht's auch, dauert bloß länger.

Fahrradwerkzeug

- Kettennietdrücker, mit dem Kettenglieder geöffnet werden können. Zweckmäßig und preiswert. Auch erforderlich, um die Kettenlänge der Körpergröße anzupassen.
- Kurbelabzieher zum Abnehmen der Tretkurbeln. Vorgehensweise: Die Schraube (meist Inbus) aus der Tretkurbel herausschrauben. Den Kurbelabzieher in das Gewinde der Tretkurbel so weit wie möglich



hineinschrauben. Dann mit einem Maul- oder Ringschlüssel den mittleren Bolzen anziehen. Die Tretkurbel löst sich.

- Kugellagerfett für Fahrradlager



Nett zu haben (*angenehm, aber nicht zwingend erforderlich*)

- Eine Werkbank mit Schraubstock oder ein Workmate

Was Sie noch brauchen:

- Dose Hammerschlaglack (250 ml reichen allemal) (<http://www.hammerite.com>)
- Etwas zum Umrühren der Farbe
- Heißluftgebläse oder Gasbrenner

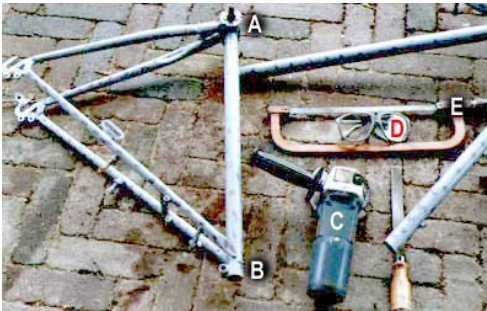
Noch zu kaufen

- 3 Längen Fahrradkette
- Ein passendes Vorderrad 20" (Vorzugsweise ERTRO 406). Muss normalerweise bestellt werden. Nehmen Sie ein Rad mit 36 Speichen, eingespeicht nach Mountain-Bike-Art.

Und dann kann es losgehen!

Das ‚alte‘ Fahrrad wird demontiert:

- Den Sattel und das Sattelrohr abbauen
- Die Kette abnehmen
- Die Tretkurbeln abnehmen. Benutzen Sie hierzu unbedingt einen Tretkurbelabzieher. Versuchen sie es nicht mit Hammer und grober Gewalt. Gehen Sie notfalls zu einer Fahrradwerkstatt.
- Das Hinterrad abnehmen
- Die Hinterradbremse abbauen
- Das Schloss entfernen (Sofern vorhanden)
- Den Gepäckträger abbauen
- Die Schaltung abbauen
- Das hintere Schutzblech abbauen
- Die Beleuchtung abbauen
- Den Ständer abbauen
- Kurzum, zerlegen Sie das hintere Teil des Rades in seine Einzelteile. Das Tretlager bleibt aber vorerst da wo es sitzt



Und nun geht es an das Sägen!

Werkzeuge: Eisensäge und Feile oder Winkelschleifer

Hinterrahmen

- Den Rahmen an den Stellen A und B durchsägen. Es ist hilfreich, wenn Sie hierzu der Rahmen z.B. in einen Schraubstock einspannen können. Werkzeug: Eisensäge (E) oder Winkelschleifer (C). Falls Sie mit einem Winkelschleifer arbeiten, benutzen Sie unbedingt eine Schutzbrille (D).
- Die Enden bearbeiten. Werkzeug: Feile oder Winkelschleifer (C). Falls Sie mit einem Winkelschleifer arbeiten, benutzen Sie unbedingt eine Schutzbrille (D).

Das Teil, das von dem alten Fahrrad übriggeblieben ist, wollen wir nun als Hinterrahmen bezeichnen.

Einstellen des Tretlagers

Das Tretlager darf kein Spiel aufweisen. Siehe oben

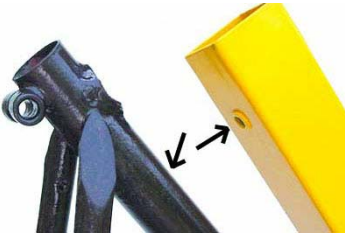
Hinterrahmen probeweise montieren

Bevor Sie den Hinterrahmen lackieren prüfen Sie, ob er auf den Rahmen passt. Schrauben Sie ihn für diesen Test mit den U-Bügeln an. Benutzen Sie Unterlegscheiben und die normalen mitgelieferten Muttern, nicht die selbstsichernden! Die selbstsichernden Muttern verlieren so nicht ihre sichernde Eigenschaft. Ziehen Sie die Muttern nur leicht an um Lackschäden zu verhindern.



Für die endgültige Montage benutzen Sie Unterlegscheiben und unbedingt die selbstsichernden Muttern! Die Muttern sind überdimensioniert und müssen nur leicht angezogen werden. Anziehen, bis kein Spiel mehr da ist, und dann nur noch eine Drittel Umdrehung weiter anziehen.

Achtung: Fahren Sie das Liegerad nur mit selbstsichernden Muttern an diesen Positionen! Normale Muttern können sich beim Fahren lösen!
Es empfiehlt sich, die Tretlagerschrauben wieder zu montieren. Wenn nötig, benutzen Sie Unterlegscheiben. (Nicht mitgeliefert)



Das Loch für die Feder

Markieren Sie die Stelle auf dem Hinterrahmen, die gegenüber dem Befestigungspunkt für die Feder liegt. Wenn Sie ein Stück Klebeband (Kreppband) benutzen erleichtern Sie sich die Arbeit. Messen Sie mit einem Rollmaß oder Zollstock den Abstand zwischen Tretlager und dem Befestigungspunkt für die Feder. Machen Sie eine Markierung im gleichen Abstand auf dem Hinterrahmen. Benutzen Sie einen Körner, damit Ihnen beim Bohren der Bohrer nicht wegläuft. Bohren Sie ein Loch von 7 mm in den Hinterrahmen. In dieser Bohrung wird später das eine Ende der Feder befestigt. Sie muss genau gegenüber dem anderen Befestigungspunkt liegen.

Wenn Sie nicht vorhaben, mit einem Anhänger zu fahren (der am Sattelrohr angekoppelt werden muss), können Sie noch etwas mehr vom Hinterrahmen absägen. Beachten Sie, dass Sie rechtwinklig sägen, sonst passt die Kappe nicht darauf.



Lackieren des Hinterrahmens

Lackieren Sie den Rahmen mit schwarzem Hammerschlaglack. Der Lack ist einfach zu verarbeiten, ist beständig, benötigt keine Grundierung und sieht gut aus. Außerdem lassen sich Fehlstellen leicht nachbessern.

- Entfernen Sie, abgesehen vom Tretlager, alle Anbauteile vom Hinterrahmen. Falls der Rahmen verdeckt ist kann es sinnvoll sein, ihn mit einem Hochdruckreiniger zu reinigen. Damit erwischt man den Schmutz auch in den kleinsten Ecken. Viele Autowaschanlagen haben hervorragende Hochdruckreiniger. Aber ACHTUNG: Nicht IN das Tretlager spritzen!
- Entfernen Sie lose Farbreste.
- Sofern erforderlich entfernen Sie Rost mit einer Stahlbürste.
- Alten Lack mit feinem Schmirgelpapier leicht aufrauen.
- Zum Entfetten benutzen Sie einen Lappen und eine Lösung von 10% Ammoniak in Wasser. Arbeiten Sie draußen oder in einem gut belüfteten Raum. Warten Sie, bis der Rahmen wieder trocken ist.
- Den Rahmen aufhängen und zur Hälfte lackieren. Es ist dann einfach, den Rahmen am unlackierten Teil zu packen und so umzuhängen, dass auch der Rest lackiert werden kann. Da es unvermeidlich ist, dass der Übergang zwischen den beiden Lackiervorgängen sichtbar bleibt, sollten Sie diesen an eine Stelle legen, an der er möglichst wenig auffällt. Das Tretlager im Hinterrahmen kann auch lackiert werden.
- Es macht Sinn, ein neues Tretlager jetzt ebenfalls zu lackieren (Siehe unten).

Der Sitz

Die Form des Sitzes ist auf dem Holz vorgezeichnet. Je nachdem, ob Sie eher größer oder kleiner sind, kann es sinnvoll sein, die Form des Sitzes zu ändern. Wenn Sie keine lange Beine haben kommen Sie bei einem schmalen Sitz besser auf den Boden. Auch die Länge des Sitz-Vorderteils ist wichtig. Die Sitzbearbeitung erfolgt zweckmäßigerweise ganz zum Schluss. Am besten ist es, den nicht bearbeiteten Sitz zu montieren und nach einigen Probefahrten zu entscheiden, wie er den eigenen Bedürfnissen entsprechend anzupassen ist. Aber lassen Sie das Rad mit unlackiertem Sitz nicht zu lange im Regen stehen.

Messen Sie die Mittellinie des Sitzes aus und markieren Sie diese auf dem Sitz. Dies ist wichtig für die Montage des Sitzes auf dem Rad.

Merkregel: Kleiner machen kann man den Sitz immer!

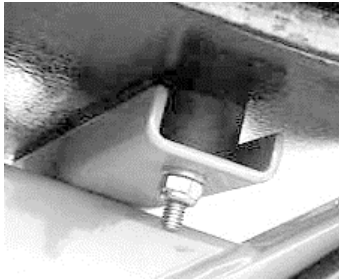




Sägen

Sägen Sie mit einer Stichsäge den Umriss des Sitzes in die gewünschte Form. Falls Sie eine andere als die vorgegebene Form wählen wollen, sollten Sie diese vorher sorgfältig vorzeichnen. Achten Sie darauf, dass die linke und die rechte Seite gleich sind. Sorgen Sie für einen fließenden Verlauf.

Tipp: Wenn Sie den Sitz mit einer Schraube an der Werkbank festschrauben haben Sie beide Hände zum Führen der Stichsäge frei. Das Loch für die Schraube können Sie später mit Kitt füllen. Benutzen Sie ein geeignetes Sägeblatt mit nach oben weisenden Zähnen.



Montieren des Sitzes

Testen Sie den Sitz einige Zeit im unlackierten Zustand. Ohne das Sitzkissen lässt sich der Sitz am besten beurteilen. Mit Kissen wird der Sitzkomfort natürlich noch viel besser. Wenn Sie mit der Sitzform zufrieden sind demontieren Sie den Sitz um ihn zu lackieren.

- Schrauben Sie die zwei großen Schwingungsdämpfer in den Querträger des Rahmens. Benutzen Sie Unterlegscheiben damit der Lack nicht beschädigt wird und schrauben Sie die Schwingungsdämpfer mit selbstsichernden Muttern M6 fest.
- Schrauben Sie den kleinen Schwingungsdämpfer in den Befestigungspunkt im Rahmen.
- Platzieren Sie den Sitz auf dem Rahmen. Es gibt drei Befestigungspunkte: 2 unten und 1 oben. Der Abstand zwischen den unteren zwei Befestigungspunkten ist 96 mm (Quer zur Fahrtrichtung).
- WICHTIG: Die Vorderseite des Sitzes muss auf dem kleinen Schwingungsdämpfer aufliegen. Der Sitz braucht diese Abstützung.
- Montieren Sie den Sitz mit Senkkopfschrauben. Unten M6 x 16 mm, oben M6 x 40 mm. Beim Anziehen der Schrauben ziehen sich die Köpfe in das Holz hinein. Schraubenlöcher mit 7 mm Bohrer vorbohren. Nicht ansenken.
- Montieren Sie den mitgelieferten Gummiring zwischen Sitz und Rahmen am oberen Befestigungspunkt. Dies verhindert knarrende Geräusche.

Sitzwinkel

- Der optimale Sitzwinkel ergibt sich dann, wenn die Rückseite des Sitzes in etwa parallel zu dem (kurzen) dritten Rahmenrohr verläuft. Selbstverständlich können Sie die Stellung nach eigenem Gutdünken verändern. Sorgen Sie aber immer dafür, dass die Vorderseite des Sitzes auf dem Schwingungsdämpfer aufliegt.
- Anfänger bevorzugen eher eine steilere Sitzposition.
- Sie können durch mehr Unterlegscheiben zwischen Sitz und oberem Befestigungspunkt eine steilere Sitzposition erreichen.

Schleifen und lackieren

- Grobes Schleifpapier um einen Schleifklotz wickeln und die Kanten abschleifen. Löcher zukitten und nach dem Trocknen den ganzen Sitz mit feinem Schleifpapier für das Lackieren vorbereiten.
- Den Sitz mit dem gleichen Hammerschlaglack lackieren, der schon für den Rahmen verwendet wurde.
- Es empfiehlt sich den Sitz zum Lackieren aufzuhängen.

Sitzpolster

Wenn Sie mit der Form des Sitzes zufrieden sind können Sie das Sitzpolster entsprechend anpassen. Vor dem Lackieren ist der passende Zeitpunkt, denn dann ist der Sitz sowieso demontiert.

- Schneiden Sie Karton als Vorlage für das Sitzpolster exakt entsprechend der Sitzform zu. Achten Sie auf fließende Übergänge.
- Schneiden Sie entsprechend dem Karton das Sitzpolster mit einem SCHARFEN Messer zu. Benutzen Sie hierzu z.B. ein Abbrechmesser mit voll ausgeschobener Klinge. Machen Sie beim Schneiden sägende Bewegungen mit dem Messer. Vermeiden Sie Druck auf das Polstermaterial auszuüben.



Dutch^{speed} bicycles

version GAKS2_2.6DE KS2 Liegerad Bausatz

Das Sitzpolster befestigen

Nach dem Lackieren und Montieren des Sitzes. Warten Sie bis der Lack gut durchgetrocknet ist.



- Befestigen Sie das Sitzpolster mit dem mitgelieferten Klett-Klebeband. Schneiden Sie das Klebeband in zwei gleich lange Stücke. Kleben Sie ein Teil mittig oben und das andere mittig unten auf die Unterseite des Sitzpolsters.
- Drücken Sie das Gegenstück des Bandes auf die gerade aufgeklebten Teile. Entfernen Sie die Schutzfolie.
- Legen Sie das Polster auf den Sitz und drücken Sie die Klebestreifen gut an, so dass es fest sitzt. *(Wenn nur 1 Klett-Klebeband geliefert handelt es sich um sehr grobe. Es soll nur auf den Sitz geklebt werden.)*

Tipp: Ein angewärmtes Klebeband klebt besser. (Auch dann zu empfehlen wenn eine erneute Befestigung erforderlich ist)

Die Lenkung montieren

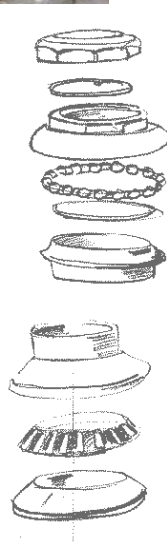
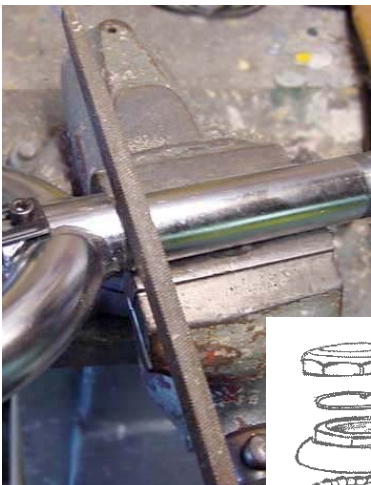


Die Kugellager

Die Kugellager-Ringe müssen mit Kraft in das Führungsrohr gepresst werden.

- Drücken Sie das Lager soweit wie möglich von Hand in das Führungsrohr. Treiben Sie es dann mit einem Holz- oder Gummihammer bis in die Sitzposition. Nehmen Sie hierzu auf keinen Fall einen Stahlhammer! Vermeiden Sie unbedingt eine Beschädigung des Lagers. Wenn Sie ein flaches Holzstück dazwischen halten können Sie auch einen normalen Hammer benutzen. So beschädigen Sie das Lager nicht.
- Falls das Lager zu stramm im Führungsrohr sitzt sollten Sie mit einer Feile die Innenseite des Führungsrohrs etwas ausarbeiten. Achten Sie darauf, dass Sie die gesamte Länge der Führung gleichmäßig über den Umfang bearbeiten. Beschädigen Sie hierbei nicht den Ober- und Unterrand des Führungsrohrs da sonst die Gefahr besteht, dass die Lager schief zu sitzen kommen und dadurch die Lenkungeigenschaften negativ beeinflusst werden. Die Lager sitzen dann richtig, wenn sie bündig mit den Enden des Führungsrohrs abschließen. Zu locker sitzende Lager lassen sich mit einem geeigneten Kleber fixieren.

(Möglicherweise sind die Lager bei Ihrem Bausatz bereits vormontiert)



Die Vorderradgabel

Da es bedauerlicherweise keinen Standard für die Lagerung der Vorderradgabel gibt muss die Gabel bearbeitet werden.

- Entfernen Sie das auf der Vorderradgabel sitzende Lager durch leichte Schläge mit einem Hammer (Das Lager wird nicht mehr benötigt).
- An dieser Stelle muss das neue Lager montiert werden, das mit dem Bausatz geliefert wird. Es hat einen etwas kleineren Innendurchmesser als das alte.
- Nehmen Sie mit einer Feile rundum Material ab, bis das Lager aufgepresst werden kann. Drehen Sie beim Feilen die Gabel immer wieder ein Stück weiter um eine gleichmäßige Materialabnahme zu erzielen. Benutzen Sie eine Feile mit glatter Kante damit der seitliche Lagersitz nicht beschädigt wird.
- Montage der Vorderradgabel. Lager auf die Vorderradgabel pressen. Ausreichend Fahrrad-Kugellagerfett in die Lager einbringen.
- ACHTUNG: Die Vorderradgabel muss sich gleichmäßig und spielfrei drehen lassen, damit vorzeitiger Verschleiß vermieden wird. Prüfen Sie dies regelmäßig alle 500 bis 1000 km.

Das Tretlager

Das Tretlager lackieren

Das Mittelteil des Tretlagers entfetten und mit schwarzem Hammerschlaglack lackieren. Die polierten Seitenteile nicht lackieren. Eventuelle Farbspritzer mit einem Lappen unverzüglich entfernen.



Die Halterungen

Die Halterungen bestehen aus hochwertigem Aluminium. Um diese Teile bezahlbar zu halten sind sie zwar maßgerecht, aber nicht gerade auf gutes Aussehen hin bearbeitet worden. Mit ein wenig Aufwand lassen sie sich zu Blickfängern an Ihrem Rad machen. Das Tretlager ist ein ins Auge springendes Detail an Ihrem Rad. Hier lohnt es sich, etwas Zeit und Mühe zu investieren.

Halterungen bearbeiten)

Spannen Sie die Halterung in die Werkbank ein. Benutzen Sie Zwischenlagen aus Holz oder Aluminium damit die Oberflächen nicht beschädigt werden. Feilen Sie die überstehenden Stellen ab, an denen die Teile bei der Bearbeitung aneinander gesessen haben.

Polieren

- Bearbeiten Sie die Halterungen mit feinem wasserfestem Schleifpapier, das Sie um eine Schleifklotz wickeln. ACHTUNG: Nicht die Innenseiten der Öffnungen bearbeiten! Diese sind auf Maß gearbeitet. An ihnen darf weder geschliffen noch poliert werden.
- Polieren Sie die Teile. Dies geht am schnellsten mit einer Polierscheibe (Bohrmaschine) und Polierpaste. Von Hand geht es natürlich auch, dauert aber wesentlich länger.

Was ist nach der Montage noch sichtbar? Die Außenseite der linken Halterung sowie die Oberseite und die Vorder- und Rückseiten beider Halterungen. Die Außenseite der rechten Halterung wird durch das Kettenrad verdeckt, da können Sie sich die Poliererei sparen.

Montieren des Tretlagers

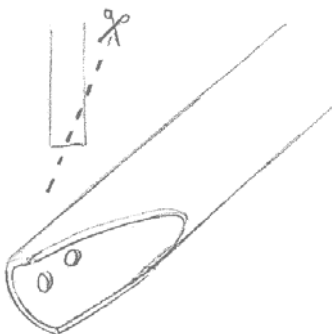
WICHTIG: Das Tretlager hat ein langes und ein kurzes Achsenende. Das lange Ende kommt nach rechts. **Die beiden Halterungen sind unterschiedlich. Die Halterung mit den beidseitigen Aussparungen kommt nach rechts.**

- Beseitigen Sie mit einem scharfen Messer die scharfe Kante in der Bohrung der Halterungen. Die weitere Montage wird hierdurch erleichtert.
- Drücken Sie den ersten Plastikring auf das Tretlager. Setzen Sie beide Halterungen auf bevor Sie den zweiten Ring anbringen.
- Pressen Sie den ersten Plastikring des Tretlagers in die Halterung. Lagern Sie hierzu die Halterung auf zwei gleich hohen Holzklötzen.
- Schlagen Sie mit einem Holzhammer mit leichten Schlägen den Ring in Position. Schlagen Sie nicht zu kräftig zu!
- Wiederholen Sie dies mit dem Ring auf der anderen Seite.
- Schrauben Sie das Tretlager mit den vier Edelstahl-Inbusschrauben M6 x 70 mm fest. Legen Sie Unterlegscheiben am Schraubenkopf unter.
- Ziehen Sie die Schrauben vorläufig nur ganz leicht an. Durch das Tretlager kann der Lack beschädigt werden. Zuerst muss die richtige Position für das Lager bestimmt werden.
- Bevor Sie zu Ihrer ersten Tour starten müssen die Schrauben gleichmäßig fest angezogen sein.
- Achten Sie darauf, dass der Achse exakt senkrecht zur Fahrtrichtung steht

ACHTUNG: Das Fahren mit einem NICHT richtig fest angeschraubten Tretlager führt zu erheblichen Lackschäden. Aber übertreiben Sie beim Anziehen der Schrauben nicht! Die Halterungen bestehen aus Aluminium und zuviel Kraft beschädigt die Gewinde.

Halterung Kettenradschaltung (optional) montieren

- Die Halterung in gleicher Weise bearbeiten wie die Tretlager-Halterungen.
- Schrauben Sie die Halterung auf der rechten Seite mit den M4 Inbusschrauben fest.





- Sägen Sie vom Rest Ihres alten Rades ein Stück Rohr von 150 mm Länge ab. Kontrollieren Sie den Durchmesser (30 mm). Der Ketten-Umschalter muss darauf passen.
- Sägen Sie das Rohr entsprechend nebenstehender Skizze schräg ab.
- Bohren Sie zwei Löcher von \varnothing 5,5 mm im Abstand von 10 mm in das Rohr, das erste Loch mit 5 mm Abstand zum Rohrende.
- Lackieren Sie das Rohrstück mit Hammerschlaglack.
- Schrauben Sie das Rohr mit M5 Inbusschrauben so an die Halterung, dass die selbstsichernden Muttern innen liegen.
- Verschließen Sie die obere Öffnung des Rohrs mit dem mitgelieferten Stopfen.

Die Position des Tretlagers ändern

Die Position des Tretlagers lässt sich einfach ändern.

- Markieren Sie die derzeitige Position leicht mit einem Bleistift.
- Lösen Sie die Schrauben ein paar Umdrehungen.
- Ziehen Sie von Hand die beiden Halterungen etwas nach außen. Ein leichter Schlag mit einem Holzstück kann helfen.
- Die Halterungen klemmen dann nicht mehr auf dem Rahmenrohr und das Tretlager kann versetzt werden.

Möglicherweise muss die Länge der Kette angepasst werden.

Die Kettenlänge

- Legen Sie die Kette vorne und hinten jeweils um den größten Zahnkranz. Bestimmen Sie die kürzest mögliche Kettenlänge und geben Sie dann zwei Glieder zu (Eine etwas längere Kette läuft besser).

Die Feder

WICHTIG: Hier ist Fingerspitzengefühl und auch ein wenig Geduld nützlich. Sollten Sie in Eile sein, verschieben Sie diesen Arbeitsschritt in Ihrem eigenen Interesse besser auf einen günstigeren Zeitpunkt.



selbstsichernde Mutter

- Schrauben Sie zuerst die Feder an der Stelle fest an der Sie das Loch in den Hinterrahmen gebohrt haben. Benutzen Sie hierzu eine Inbusschraube M6 x 20. Legen Sie zwischen den Schraubenkopf und die Feder eine M6 Unterlegscheibe.
- Damit Sie beide Hände frei haben sollten Sie den Hinterrahmen einspannen. Um Lackschäden zu vermeiden legen Sie einen dicken Lappen oder etwas anderes Geeignetes dazwischen. Das Bohrloch sollte nach oben weisen.
- Kleben Sie die selbstsichernde Mutter mit 2-seitigem Klebeband auf einen schmalen, flachen Stab. Mit etwas Leim geht es auch. Die farbige Seite der Mutter gehört nach unten.
- Bringen Sie die Inbusschraube mitsamt einer Unterlegscheibe unter dem Kopf zwischen den Windungen in die Feder. Stecken Sie dann den Inbusschlüssel durch die Feder in den Kopf der Inbusschraube. Legen Sie alles so ab, dass Sie es später mit einer Hand greifen können.
- Schieben Sie nun den Stab mit einer Hand in das Sattelrohr bis Sie die Öffnung der Mutter durch das Bohrloch sehen können.
- Mit der anderen Hand nehmen Sie nun die Feder mit Inbusschraube, Unterleggring und Inbusschlüssel und schrauben durch das Bohrloch die Schraube in die Mutter. Das kann durchaus zu einem Geduldsspiel ausarten! Sobald die Schraube den ersten Gewindegang gepackt hat können Sie die Montagehilfe aus dem Rohr herausziehen. Stecken Sie einen Maulschlüssel auf die Mutter und ziehen Sie die Inbusschraube fest.

ACHTUNG: Verwenden Sie an dieser Stelle keinesfalls eine normale Mutter!



Der Schwingungsdämpfer

- Schrauben Sie nun den Schwingungsdämpfer M8 (den mit dem einseitigen Gewinde) in das untere Gewinde im Rahmen.
- Schrauben Sie vorher noch eine Mutter auf das Gewinde. Damit kann die Einstellung des Schwingungsdämpfers verändert werden.
- Schrauben Sie den Schwingungsdämpfer ganz hinein, aber noch nicht fest.

Den Hinterrahmen montieren.

- Setzen Sie den Hinterrahmen auf die auf dem Rahmen vorgesehene Stelle und schrauben Sie ihn mit den U-Bügeln fest. Benutzen Sie Unterlegscheiben und die selbstsichernden Muttern.
- Ziehen Sie die Muttern gleichmäßig an. Aber nicht zu fest: Der Rahmen könnte sich sonst leicht verformen!
- Kontrollieren Sie nun die Position der Feder. Lassen Sie dazu die Feder auf dem Rahmen aufliegen. Sie sollte sich gegenüber dem Befestigungspunkt befinden. Eine Abweichung bis maximal 10 mm ist zulässig. Sollte die Abweichung wesentlich größer sein müssen Sie ein neues Loch in den Hinterrahmen bohren.



Einstellen des Schwingungsdämpfers

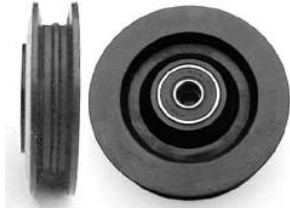
- WICHTIG: Der Schwingungsdämpfer darf den Hinterrahmen nicht berühren. Unbelastet (allein bedingt durch das Eigengewicht des Rades) soll der Abstand zwischen Schwingungsdämpfer und Hinterrahmenrohr 4 mm betragen.
- Kontrollieren Sie dies mit einem passenden Gegenstand von 4 mm Dicke.
- Fixieren Sie nun den Schwingungsdämpfer indem Sie die Mutter gegen den Rahmen anziehen. Falls erforderlich, entfernen Sie die Mutter und legen eine entsprechende Anzahl Unterlegscheiben unter bis das richtige Maß erreicht ist.
- Falls der Schwingungsdämpfer ganz eingeschraubt ist und trotzdem der erforderliche Abstand nicht erreicht wird müssen Sie ihn durch Abfeilen oder Abschleifen bearbeiten.
- Der Schwingungsdämpfer soll im letzten Teil des Federweges den ‚Schlag‘ aufnehmen bevor die Feder ganz zusammengedrückt ist.
- Falls der Schwingungsdämpfer nicht weit genug herausgeschraubt werden kann müssen Sie das Sattelrohr im Befestigungsbereich des Dämpfers dicker machen. Beispielsweise durch ein passendes Holzteil, das Sie mit Kabelbindern befestigen. Lackieren Sie das Teil schwarz bevor Sie es anbringen.

Die andere Seite der Feder

- Bringen Sie den Rahmen in eine Position, in der Sie gut arbeiten können. Ziehen Sie die Schraube mit einem Maulschlüssel an, den Sie zwischen den Windungen der Feder hindurchschieben.
- Stecken Sie zuerst eine Sechskantschraube M8 x 25 (kein Inbus!) mit einer Unterlegscheibe unter dem Kopf durch die Windungen in die Feder.
- Befestigen Sie die Feder mit der Schraube am Rahmen.
- Ziehen Sie die Schraube fest.
- Sollten Sie von kräftiger Statur sein, oder mit viel Gepäck am Rahmen fahren wollen, so können Sie eine zweite Feder in den dafür vorgesehenen Befestigungspunkt schrauben.

Nun weiter

Es erleichtert die Arbeit wenn Sie, wie in Fahrradwerkstätten üblich, den Rahmen aufhängen können. Da kommen Sie dann leicht überall dran.



Die Kettenrollen

Die Kettenrollen haben Kugellager nach Industriestandard und werden vormontiert geliefert. Die zwei Kettenrollen sind für die hinteren beiden Befestigungspunkte vorgesehen. Der dritte, vorderste Punkt (an der Lenksäule), kann optional für die Rückführung der Kette genutzt werden falls kein Kettenrohr eingesetzt wird.

Schrauben Sie die Kettenrollen mit Inbusschrauben M8 fest. Nehmen Sie hierzu keine Unterlegscheiben. Unterlegscheiben können aber verwendet werden falls Sie die Kettenlinie beeinflussen möchten.

Ziehen Sie die Schrauben fest an und kontrollieren Sie, dass sich die Rollen frei drehen lassen. Die flache Seite der Rollen gehört nach innen.

Die Kette

Es werden drei Längen Kette benötigt.

Die Kettenrohre

Die Kettenrohre mit geradem Ende anpassen (Hintere Seite).

Die Kettenrohre müssen auf Maß geschnitten werden. Für das obere Kettenteil wird ein kurzes und für das untere Kettenteil ein langes Rohr benötigt.

Die Längen lassen sich am besten bestimmen, nachdem Sie die Antriebskomponenten passend zu Ihrer Größe montiert haben. Eine Länge in der Größenordnung von 90 cm bzw. 140 cm kann als Richtwert dienen. Schneiden Sie das Kettenrohr mit einem scharfen Messer auf Länge. Erwärmen Sie das Ende des Rohres unter ständigem Drehen mit Heißluft oder einem Brenner bis es weich wird. Formen sie ein trichterförmiges Ende indem Sie ein passend geformtes Werkzeug in das Rohr hineindrücken. Lassen Sie das Rohr erst abkühlen und ziehen Sie dann das Werkzeug heraus. Das Rohrende hat dann einen geeigneten Einlauftrand. Manche Handwerkzeuge (z.B. Schraubendreher) können als Werkzeug dienen. Falls nichts passt, machen Sie sich ein Werkzeug, indem Sie ein Rundholz entsprechend bearbeiten.

Die Kettenrohre mit abgeschrägten Ende anpassen (Vordere Seite)

Das vordere Ende der Kettenrohre kann rechtwinklig oder abgeschrägt sein. Die abgeschrägte Variante macht zwar ein wenig mehr Arbeit, hat aber Vorteile. Die Hose bleibt beim Fahren eher sauber und die Gefahr des Verhakens der Kette im Antriebs-Zahnkranz wird kleiner. Letzteres kann passieren wenn Sie durch ein Schlagloch fahren.

Schneiden Sie das Kettenrohr mit einem scharfen Messer ab. Erwärmen Sie das Ende des Rohres unter ständigem Drehen mit Heißluft oder einem Brenner bis es weich wird. Formen Sie ein trichterförmiges Ende, indem Sie ein passend geformtes Werkzeug in das Rohr hineindrücken. Machen Sie sich ein passendes Werkzeug, indem Sie ein Rundholz asymmetrisch anarbeiten.

Lassen Sie das Rohr abkühlen und ziehen Sie dann das Werkzeug heraus. Sofern erforderlich können Sie das noch weiche Rohr mit einer Zange mit schmalen Backen in Form biegen.

Falls Sie mit dem Resultat nicht zufrieden sind sollten Sie das Rohr nochmals erwärmen.

Unteres Kettenrohr befestigen

Ziehen Sie zuerst die Kette durch das Rohr. Das geht ganz einfach wenn Sie das Rohr senkrecht halten und die Kette von oben in das Rohr hineinschieben. Sie können auch ein Stück Draht nehmen und damit die Kette durchziehen.

Das untere Rohr wird mit der mitgelieferten Klemme befestigt. Das Loch in der Klemme muss so erweitert werden, dass eine M8 Schraube hindurchpasst. Nehmen Sie hierzu eine Feile, keinen Bohrer. Mit einem Bohrer passiert es schnell, dass die Klemme unbrauchbar wird.



Schrauben Sie die Klemme an den vordersten M8 Befestigungspunkt, an der Unterseite des liegenden Rahmenrohrs. Zwischen Klemme und Rahmen gehört die dicke Mutter M8 x 20. Sie dient als Abstandhalter.

Das Rohr muss gut festsitzen. Falls erforderlich wickeln Sie Klebeband oder anderes passendes Material um das Rohr und setzen dann die Klemme auf. Achten Sie darauf, dass der Ketteneinlauf die richtige Lage hat.

Es ist zweckmäßig, das untere Kettenrohr zusätzlich mit einer entsprechend gebogenen Speiche am Befestigungspunkt für die Lampe zu befestigen. Dadurch lässt sich das Abspringen der Kette beim Durchfahren von Schlaglöchern verhindern.

Oberes Kettenrohr befestigen

Das obere Rohr wird mit einer Speiche befestigt.

Brechen Sie das Gewindeende ab (Hin- und Herbiegen mit einer Zange reicht). Biegen Sie die Speiche mit einer Zange in Form. Das Auge muss flach sein und groß genug für eine Schraube M6.

Schrauben Sie die Speiche mit einer Inbusschraube M6 x 20 an den hintersten Befestigungspunkt an der Unterseite des Rahmens.

Prüfen Sie die Speiche auf richtige Biegung. Bei gespannter Kette muss die Speiche mittig längs unter dem Kettenrohr liegen.

ACHTUNG: Durch eine genaue Justierung vermeiden Sie unnötige Reibung sowie ein Verdrehen oder Wandern des Rohres.

Befestigen Sie das Rohr mit den beiden mitgelieferten Kabelbindern.

Ziehen Sie den Binder mit einer Zange fest an.

Kürzen Sie das überstehende Ende.



Der Lenker

Ein vorhandener Lenker kann normalerweise verwendet werden. Lenker von Rennrädern sind weniger geeignet.

Demontieren Sie alle Teile von der Lenkstange wie: Bremsgriffe, Schalthebel, Klingel, u.s.w..

Lassen Sie die Lenksäule dran.

Kürzen Sie die Lenkstange auf beiden Seiten (Säge). Für einen Liegeradlenker ist eine Breite von 25 cm voll ausreichend. Bedenken Sie, dass Sie sich auf den Lenker nicht abstützen, Sie müssen damit nur lenken. Andererseits muss der Lenker aber auch so breit sein, dass alle von Ihnen gewünschten Anbauteile noch auf die Lenkstange passen.

Falls der Lenker nicht mehr gut aussieht können Sie ihn mit der schwarzen Hammerschlagfarbe lackieren. Auf Chrom hält Lack nicht gut. Da hilft nur sorgfältiges Anschleifen um eine raue Oberfläche zu erzielen.

Montieren Sie alle gewünschten Teile wieder an den Lenker (Sobald die Farbe gut durchgetrocknet ist!).

Vielleicht kaufen Sie neue Handgriffe. Diese können Sie eventuell noch etwas kürzen.

ACHTUNG: Fall Ihr altes Rad keine V-Bremsen hatte montieren Sie die mitgelieferte V-Bremse (Vorderradbremse) sowie den mitgelieferten Bremsgriff.

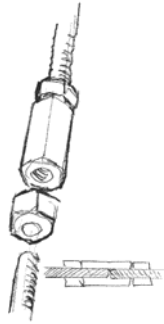


Die Lenker-Verlängerung (Verbesserte ‚JOS‘ Ausführung)

Bei einem Liegerad muss der Lenker wesentlich höher sitzen als bei einem normalen Rad. Hierzu wird ein Verlängerungsstück mitgeliefert.

Die Lenksäule vom ‚alten‘ Lenker kommt in die Lenkerverlängerung, die Zugstange (Lenker- / Expanderbolzen) wird ebenfalls verlängert. Und alles sitzt fest sobald der Expander in der Vorderradgabel angezogen ist. Das Aussenrohr sitzt auf dem Lager des Lenkers auf. Die Höhenverstellung erfolgt durch die Lenksäule durch Verstellen des Innenrohrs.

- Polieren Sie das Aussenrohr. Es ist aus Edelstahl und verliert seinen Glanz nicht.
- Schieben sie die beiden Rohre ineinander. Sie sollen leicht ineinander passen. Bearbeiten Sie das Innenrohr gleichmässig mit Schleifpapier bis dies der Fall ist. Wenn Sie Schleifpaste (wie zum Einschleifen von Ventilen von Automotoren) verwenden erreichen



Sie schnell eine gleichmässige, gute Passung.

WICHTIG: Schieben Sie die beiden Rohre nicht mit Gewalt zusammen. Sie bekommen sie dann nicht wieder auseinander! (Falls es doch passiert: Über Nacht ins Tiefkühlfach legen und nochmal versuchen.)

- Stecken Sie die Zugstange durch die Lenksäule.
- Verbinden Sie die beiden Stangenenden mit der langen M8 Mutter.
- Sichern Sie die Verbindung mit 2 normalen M8 Muttern.

WICHTIG: Die beiden Stangenenden müssen gleich weit in die lange Mutter hineingeschraubt werden (so weit wie möglich). Schrauben Sie dann die beiden normalen Muttern zur Sicherung mit Kraft gegen die lange Mutter.

Die V-Bremse

Die Vorderradbremse wird mitgeliefert. Es handelt sich um eine V-Bremse mit großer Bremswirkung bei kompakter Bauform und passt unter das liegende Rahmenrohr.

Montieren Sie die V-Bremse. Stellen Sie sicher, dass nach dem Bremsen die Felge auf beiden Seiten wieder gleichmäßig freigegeben wird.

WICHTIG: Fall Ihr altes Rad keine V-Bremsen hatte montieren Sie für die mitgelieferte V-Bremse (Vorderradbremse) den mitgelieferten Bremsgriff.

ACHTUNG: Bei unsachgemäß heftigem Bremsen mit der Vorderradbremse besteht die Gefahr, dass Sie sich überschlagen! Allerdings ist die Wahrscheinlichkeit hierfür wesentlich geringer als bei einem normalen Fahrrad.

Kappen



Es werden Abdeckkappen mitgeliefert, um die Öffnungen der Rahmenrohre (oben, vorne und hinten) zu verschließen. Die Kappen müssen fest sitzen. Dazu kann etwas Klebeband hilfreich sein, Montagekitt oder Heißkleber geht auch.

WICHTIG: Besonders die vordere Kappe ist aus Sicherheitsr erwägungen unverzichtbar um die mögliche Gefahr einer Verletzung anderer Verkehrsteilnehmer oder von Beschädigungen zu mindern. Kontrollieren Sie den festen Sitz der Kappen regelmäßig!

Kabel

Kilometerzähler. Ein Radcomputer kann wie üblich am Lenker montiert werden. Falls Sie den Sensor am Vorderrad befestigen sollten Sie bedenken, dass das Vorderrad mehrmals „rund“ gedreht werden kann. Dabei kann das Kabel beschädigt werden. Führen Sie es längs dem Bremszug.

Oder montieren Sie den Sensor an das Hinterrad. Falls das Kabel dafür zu kurz sein sollte müssen Sie es verlängern. Löten Sie die Verbindungen für guten und dauerhaften Kontakt und isolieren Sie blanke Stellen mit Isolierband.



Das Hinterrad ausrichten

Für gute Fahreigenschaften ist es erforderlich, dass das Vorder- und das Hinterrad in einer Linie ausgerichtet sind.

Legen Sie z.B. eine ausreichend lange gerade Holzlatte an Vorder- und Hinterrad. Stellen Sie das Hinterrad so ein, dass die Latte an 4 Stellen an den Reifenflanken anliegt.

Fahren

Das Fahren eines Liegerads ist etwas gewöhnungsbedürftig. Die meisten Fahrer kommen von Anfang an zurecht. Zuerst vielleicht etwas wackelig, aber das bessert sich schnell.

Erwarten Sie zu Anfang kein rekordverdächtiges Tempo. Immerhin müssen sich Ihre Beine an die etwas andere Bewegung erst noch gewöhnen.

Tipps für Anfänger

- Ziehen Sie die Bremse an wenn Sie das Rad besteigen.
- Lehnen Sie sich entspannt in den Sitz zurück. Für diese Belastung wurde der Sitz gebaut.
- Hängen Sie nicht am Lenker. Die Hände sollen locker aufliegen.
- Losfahren: Einen Fuß auf den Boden, den anderen auf die Pedale. Treten Sie in die Pedale und lassen Sie die Bremse los. Sobald Sie fahren setzen Sie auch den zweiten Fuß auf die Pedale. Sinnvollerweise haben Sie zum Anfahren einen passenden Gang gewählt. Auch mit dem Auto fahren Sie ja nicht im 4. Gang an!
- Treten Sie weiter wenn Sie Kurven fahren (z.B. beim Abbiegen).
- Weitertreten beim Fahren durch Schlaglöcher verhindert das Abspringen der Kette.
- Leisten Sie sich einen Rückspiegel. Sich auf einem Liegerad umzudrehen ist nicht ganz einfach. Mit einem Spiegel werden Sie sich viel sicherer fühlen und entspannter fahren.
- Sollten sie Verspannungen im Nackenbereich verspüren stellen Sie den Sitz etwas steiler (Siehe Montieren des Sitzes). Bedenken Sie, dass auch Ihre Muskeln im Nacken sich erst einmal auf die andersartige Belastung einstellen müssen

Änderungen

Änderungen gegenüber der vorhergehenden Version werden durch *kursive Schrift* hervorgehoben.

FAQ, häufig gestellte Fragen

Sollten Sie Fragen haben, so zögern Sie nicht sie zu stellen, egal ob bereits Kunde oder noch nicht. Wir werden versuchen, alle Fragen nach bestem Wissen zu beantworten. Vielleicht dient Ihr Frage auch dazu, die Bauanleitung besser zu gestalten. Schauen Sie immer erst bei den FAQ nach ob es nicht schon eine Lösung gibt! :-)

Erfahrungsberichte. Schreiben Sie uns

Erfahrungsberichte unserer Kunden sind per e-mail jederzeit willkommen: Wie das Zusammenbauen ablief, wie Sie mit dem Rad zufrieden sind, und noch viel mehr.

Wir stellen Ihren Bericht (mit Foto) auf diese Seiten, egal, ob positiv oder negativ. Ganz unzensuriert. Die einzige Beschränkung besteht darin, dass Ihre Zuschrift weder politisch, rassistisch, pornografisch oder beleidigend sein darf. Ein mitgeliefertes Foto wird ebenfalls veröffentlicht.

Auf Wunsch unterlassen wir die Angabe Ihrer e-mail-Adresse. Wir halten die Adressenangabe aber für sinnvoll, denn dann können andere Interessierte eher auf Ihre Erfahrungen zugreifen.

Auch ein Bericht mit Foto über einen schönen (Liegerad-) Urlaub ist willkommen.