

MONDIAL

Das Ziel bei der Entwicklung des Tourenvelos MONDIAL war, ein Velo für lange Touren zu bauen, das immer mehr Freude bereitet, je länger man damit fährt – Fahrfreude als oberstes Ziel also. Um dies zu erreichen, muss ein Tourenvelo hervorragende Laufeigenschaften mit und ohne Gepäck haben, es muss sowohl fahrstabil wie auch wendig sein, es muss langlebig und robust sein und dabei trotzdem möglichst leicht. Die Lösung dieser zum Teil widersprüchlichen Anforderungen liegt in vielen technischen Details, die aber für die Fahrerinnen und Fahrer auf Tour keine Rolle spielen – sie erleben die Summe dieser Details als einmaliges Fahrerlebnis, das Lust macht auf mehr: auf noch ein paar Kilometer, noch eine Tour, noch ein Abenteuer...

LangstreckenfahrerInnen verbringen eine ganze Weile mit ihrem Velo. Daraus entwickelt sich meistens eine recht intensive Beziehung, und das Velo wird zu mehr als nur einem simplen Transportmittel. Aufgrund dieser Erfahrung sind wir der Überzeugung, dass ein Tourenvelo in jeder Hinsicht kompromisslos an die FahrerInnen und deren Ziele angepasst werden muss. Wir setzen uns deshalb zum Ziel, für das Rahmenmaterial, die Geometrie und die Komponenten des MONDIAL die jeweils qualitativ beste Möglichkeit zu finden, und zwar ohne die für die Veloindustrie oft üblichen Kompromisse einzugehen. Was das konkret bedeutet, erfahren Sie auf den folgenden Seiten.



ENTWICKLUNG

Bei der Bestimmung des **Rahmenmaterials** begannen wir sozusagen mit einem weissen Blatt Papier, d. h., wir prüften unvoreingenommen, welches Rahmenmaterial sich für unser Projekt am besten eignet. Titan und Carbon haben je ein paar gute Eigenschaften für den Rahmenbau, doch für ein Tourenvelo, mit dem man um die Welt fahren will, ist bei diesen Materialien die Schwierigkeit einer Reparatur bei einem allfälligen Schaden ein No-Go: Titan muss in einer Schutzgasumgebung geschweisst werden, und Carbon lässt sich nur in einer darauf spezialisierten Werkstatt reparieren. So war rasch klar, dass für ein Tourenvelo eben doch nur Stahl infrage kommt, und genauso schnell war in der Folge auch klar, dass für ein high-end-Tourenvelo der nahtlos gezogene, luftgehärtete, 3-fach endverstärkte, superstabile und dennoch leichte Chrom-Molybdän-Rohrsatz 853 des britischen Rohrherstellers Reynolds Technology Ltd am besten geeignet ist.

Nun bietet Reynolds aus diesem Stahl nur die drei Hauptrohre des Rahmens an, also Oberrohr, Unterrohr und Sattelrohr. Da wir aber die hervorragenden Eigenschaften dieses Materials für den ganzen Rahmen nutzen wollten, kontaktierten wir Keith Noronha von Reynolds Technology Ltd, und so entstand in Zusammenarbeit mit der Edelschmiede Reynolds zum ersten Mal überhaupt ein wirklich kompletter Reynolds-853-Rohrsatz. Während bei den Reynolds-853-Fahrrädern aller anderen Hersteller nur für die drei Hauptrohre des Rahmens Reynolds-853-Stahl verwendet wird, besteht beim Tourenvelo MONDIAL somit der ganze Rahmen aus dem edlen Material, d. h. zusätzlich zu den drei Hauptrohren auch der gesamte Hinterbau, das Steuerrohr und die Gabel. Das gab es bisher noch nie, und wir durften für diesen exklusiven Rohrsatz des MONDIAL sogar einen neuen Reynolds-Kleber designen (s. rechts oben).

Für die **Geometrie** des MONDIAL wollten wir uns nicht mit den oft reproduzierten Standard-Geometrien von Tourenvelos zufriedengeben, sondern waren bereit, den Aufwand für die Entwicklung einer modernen langstreckentauglichen Geometrie auf uns zu nehmen, in der die besten Elemente der Tourenklassiker mit den Geometrien aktueller Gravelracer und Enduro-Bikes vereint werden. Die Herausforderungen bei der Entwicklung der MONDIAL-Geometrie waren die gleichen wie bei jedem guten Tourenvelo: Ein solches Velo sollte zwar spurstabil, aber trotzdem nicht träge sein, es sollte robust und dabei möglichst leicht sein, und es sollte ein langes entspanntes Fahren ermöglichen. Der letzte Punkt ist bei einem Velo für lange Touren besonders wichtig und alles andere als trivial, da sich diese Qualität bei den kurzen Probefahrten, wie sie bei einem Velokauf normalerweise unternommen werden, kaum offenbaren kann. Setzt man sich nämlich auf ein (gutes) Rennvelo

und tritt in die Pedale, wird man sofort mit einem begeisternden Vortrieb belohnt. Im Vergleich dazu sind die ersten Meter auf einem guten Tourenvelo unspektakulär. Die wahren Qualitäten eines Tourenvelos offenbaren sich erst nach mehreren Stunden im Sattel und mehreren Tagen auf Tour. Dieser Unterschied lässt sich mit dem folgenden Pendant illustrieren: Für eine lange Wanderung ist man mit einem guten Wanderschuh am besten ausgerüstet, auch wenn sich ein Turnschuh auf den ersten Metern immer schneller und (buchstäblich) leichtfüssiger anfühlen wird. Es gilt bei der Entwicklung eines Tourenvelos deshalb der Versuchung zu widerstehen, die Geometrie hauptsächlich auf einen positiven ersten Eindruck zu trimmen.

Wir bieten das MONDIAL in sechs Rahmengrössen an, für Personen von 149 cm bis 199 cm Körpergrösse (s. Grösstentabelle auf Seite 4). Dabei wurde für jede Rahmengrösse die Dimension jedes einzelnen Rahmenrohrs optimiert. Das Resultat ist ein «semi-custom fit», ein Mittelding zwischen einer Standardgeometrie und einem Massrahmen.



Die drei kleinen Rahmengrössen (XS, S und M) können wahlweise mit 26"- oder 27,5"-Laufrädern gefahren werden, und die drei grossen Rahmengrössen (L, XL und XXL) können wahlweise mit 27,5"- oder 28"-Laufrädern gefahren werden. Die jeweils kleinere Radgrösse erlaubt es, mit sehr breiten Reifen im groben Gelände zu fahren, und die grösseren Räder bringen mit schmalere Pneu mehr Tempo auf weniger ruppigen Pisten und Strassen.

Bei der Spezifikation der **Komponenten** peilten wir nicht einen bestimmten, möglichst markttauglichen Endpreis des Tourenvelos an, sondern orientierten uns kompromisslos daran, welche Komponenten sich für den vorgesehenen Einsatzbereich am besten eignen. Entsprechend sind die Komponenten perfekt aufeinander abgestimmt, langlebig, einfach zu warten und nur vom Feinsten: Das Steuerlager stammt von Chris King, Antrieb und Schaltung stammen von Shimano Deore XT, die Naben von Chris King oder DT Swiss (je nach Modellvariante), die Felgen von SUN Ringlé, weitere Anbauteile von Syntace und Brooks etc. Das Ergebnis ist eine qualitativ hochwertige, robuste und trotzdem leichte Ausstattung, mit der auch die längste Tour sorgenfrei in Angriff genommen werden kann. Apropos leicht: Das MONDIAL ist bei identischer Ausstattung mit Gepäckträger, Schutzblechen und Dynamolichtanlage über zwei Kilogramm leichter als die direkte Konkurrenz – wir haben's nachgewogen ...

DETAILS



Flat Bar oder Drop Bar?

Gerader Lenker oder (Renn-)Tourenlenker? Das ist manchmal eine Frage der fahrerischen Herkunft (Mountainbiker oder Gümmler) und manchmal auch nur Geschmackssache. Damit alle glücklich werden, bieten wir das MONDIAL mit beiden Lenkervarianten an, und zwar je in der ultrastabilen, auf längste Touren ausgelegten «Expedition»-Variante wie auch in der leichteren «Touring»-Variante (s. Seiten 6 und 7).

Rahmengrößen

Die Tabelle gibt einen guten ersten Hinweis auf die passende Rahmengröße, ersetzt die Beratung in unseren Filialen jedoch nicht, da die Körpergröße alleine für die Bestimmung der Rahmengröße nur bedingt aussagekräftig ist. So können gleich grosse Personen unterschiedliche Schrittlänge und unterschiedlich lange Arme haben, weshalb eine individuelle Anpassung unerlässlich ist.

Wird das MONDIAL mit geradem Lenker (Flat Bar) ausgerüstet, ist tendenziell eher eine grössere Rahmengröße zu wählen; wird es mit Randonneur-Lenker (Drop Bar) ausgerüstet, sollte eher eine kleinere Rahmengröße gewählt werden. Dies gilt insbesondere, wenn Sie laut der Grösstentabelle zwischen zwei Rahmengrößen liegen. Auch hier gilt: Lassen Sie sich von uns beraten und machen Sie eine Probefahrt.

Lichtanlage

Wie bei den restlichen Komponenten ist auch bei der Lichtanlage nur das Beste gut genug, und das zurzeit Beste ist der Nabendynamo SON 28 mit Selbstkontaktierung und Steckachse des deutschen Herstellers Schmidt. Selbstkontaktierung bedeutet, dass das Lichtkabel am Ausfallende der Gabel anstatt am Nabendynamo befestigt ist, sodass das Vorderrad ein- und ausgebaut werden kann, ohne dass jedes Mal das Lichtkabel montiert bzw. demontiert werden muss.

Beim Scheinwerfer bieten wir zwei unterschiedliche Optionen an, zum einen das leistungsstarke Topmodell IQ-X von Busch & Müller, und zum anderen das Modell LUXOS U (ebenfalls von Busch & Müller), das über einen USB-Anschluss verfügt, über den Mobiltelefone, GPS-Geräte oder MP3-Player aufgeladen werden können. So wird der Nabendynamo zum mobilen Kraftwerk, was gerade auf Reisen in entlegene Gegenden von unschätzbarem Wert sein kann.



Mechanische Scheibenbremsen

Scheibenbremsen am Tourenvelo? Unbedingt! Aber bitte keine hydraulischen Bremsen mit Mineralöl oder DOT-Bremsflüssigkeit, da ein Schaden an der Bremsanlage sonst nur mit Spezialwerkzeug und -teilen behoben werden kann, was sich z. B. in den endlosen Wäldern des hohen Nordens oder in der Sahara schwierig gestalten kann. Die beste Wahl ist aus unserer Sicht deshalb eine mechanische Scheibenbremse, und das Modell Spyke (für Flat-Bar-Bremshebel) bzw. Spyre (für Rennbremshebel) des Herstellers TRP ist die zurzeit beste mechanische Scheibenbremse: eine gut dosierbare Zweikolbenbremse, die schmal baut und stark genug ist auch für Fahrten mit Gepäckzuladung.



Steckachse oder Schnellspanner?

Steckachsen bringen mehr Verwindungssteifigkeit, was zu einem deutlich stabileren Fahrverhalten führt und bei Fahrten mit Gepäck somit besonders wertvoll ist. Es ist deshalb naheliegend, ein hochwertiges Tourenvelo sowohl am Vorder- als auch am Hinterrad mit Steckachsen auszurüsten. Allerdings gibt es etliche Tourenfahrer, die bei längeren Touren am liebsten mit einem Tourenanhänger unterwegs sind. Da es noch nicht für alle Anhängermodelle Kupplungen für Steckachsen gibt und die Steifigkeit am Vorderrad für das Fahrverhalten wichtiger ist als am Hinterrad, haben wir uns für die folgende Lösung entschieden: Steckachse am Vorderrad für grössere Fahrstabilität, Schnellspanner am Hinterrad für volle Anhängerkompatibilität.



Gepäckträger

Einige Hersteller bieten ihre Tourenvelos mit im Rahmen integrierten Gepäckträgern an, d. h., dass der Gepäckträger mit dem Rahmen verschweisst ist. Darauf haben wir bewusst verzichtet, da ein integrierter Träger im Falle eines Defekts nur durch Schweißen repariert, ein herkömmlicher Gepäckträger jedoch einfach ausgetauscht werden kann. Zudem wollen wir die Wahl des Gepäckträgermodells nicht fix und unveränderlich vorgeben. Fürs MONDIAL empfehlen wir standardmässig das Modell Logo Evo von Tubus, das mit den tiefer gehängten Taschen für grössere Fahrstabilität sorgt und eine eigentliche Referenz unter den Tourenträgern ist. Selbstverständlich können aber auch andere Träger montiert werden, wie z. B. das Bruce Gordon Rear Rack.



Farbe

Die Farbe des MONDIAL trägt den Namen «24/sky» – ein Farbverlauf vom sanftblauen Morgenhimmel bis zum Dunkelblau des Himmels nach dem Sonnenuntergang – und soll Lust darauf wecken, den ganzen Tag im Sattel zu verbringen.



SPEZIFIKATION

Das Tourenvelo MONDIAL wird in zwei Versionen angeboten: Die Version «Expedition» ist auf längste und anspruchsvollste Touren ausgelegt und die Version «Touring» auf etwas moderatere Touren. Dementsprechend ist die Version «Expedition» mit

den stabilsten Komponenten ausgerüstet, und die Version «Touring» ist dafür etwas leichter und preisgünstiger. Beide Versionen gibt es mit geradem Lenker (Flat Bar) und Tourenlenker (Drop Bar).

Die beiden Versionen «Expedition» und «Touring» haben allerdings mehr Gemeinsamkeiten als Unterschiede. So sind z. B. der Rahmen und die Gabel bei beiden Versionen identisch, ebenso wie das Steuerlager, das Tretlager, der Antrieb und die Bremsanlage. Die Unterschiede beziehen sich hauptsächlich

auf die Laufräder und die Anbauteile Vorbau, Lenker, Sattelstütze und Sattel. Die genauen Spezifikationen sind den unten stehenden Tabellen zu entnehmen, und die Ausrüstungsoptionen sind im Bestellformular auf unserer Homepage aufgeführt (www.citycycles.ch).

MONDIAL Expedition

Flat Bar

Drop Bar

Rahmenset		
Rahmen:	CityCycles MONDIAL, Reynolds 853	
Gabel:	CityCycles MONDIAL, Reynolds 853, 12mm Steckachse	
Steuerlager:	Chris King NoThread Set 1 1/8"	
Kontaktpunkte: Lenker, Sattel, Pedale		
Vorbau:	Syntace Force 109	
Lenker:	Syntace Duraflite 7075	Salsa Cowchipper
Sattelstütze:	Syntace P6 Carbon HiFlex	
Sattel:	Brooks Cambium	
Pedale:	Shimano Deore XT PD-T8000 SPD	
Antrieb		
Kurbel:	Shimano Deore XT FC-T8000 48-36-26	
Tretlager:	Shimano Saint SM-BB80	
Kassette:	Shimano Deore XT CS-M771 11-36	Shimano Deore XT CS-M771 11-34
Kette:	Shimano Deore XT CN-HG95	
Schaltung		
Schalthebel:	Shimano Deore XT SL-T8000	Shimano Dura Ace SL-B579
Wechsler:	Shimano Deore XT RD-T8000-SGS	Shimano Deore XT RD-M772-SGS
Umwerfer:	Shimano Deore XT FD-M8000	
Bremsen		
Bremsen:	TRP Spyke	TRP Spyre
Bremshebel:	Shimano Deore XT BL-T780	TRP RRL Alloy
Bremsscheiben:	Shimano Deore XT SM-RT86	
Laufräder		
Nabe vorne:	SON 28 12 Disc 6-Loch SL, 36 Loch	
Nabe hinten:	Chris King ISO Disc, 36 Loch	
Felgen:	Sun Rhyno Lite XL, 36 Loch	
Speichen:	DT Swiss Competition, schwarz	
Speichennippel:	DT Swiss Messing, schwarz	
Reifen:	Continental Contact Speed	

Stand September 2019, Änderungen vorbehalten

MONDIAL Touring

Flat Bar

Drop Bar

Rahmenset		
Rahmen:	CityCycles MONDIAL, Reynolds 853	
Gabel:	CityCycles MONDIAL, Reynolds 853, 12mm Steckachse	
Steuerlager:	Chris King NoThread Set 1 1/8"	
Kontaktpunkte: Lenker, Sattel, Pedale		
Vorbau:	Kalloy	
Lenker:	Kalloy	Salsa Cowchipper
Sattelstütze:	Kalloy	
Sattel:	Selle Italia Turbo/Lady Gel Flow	
Pedale:	Shimano Deore XT PD-T8000 SPD	
Antrieb		
Kurbel:	Shimano Deore XT FC-T8000 48-36-26	
Tretlager:	Shimano Saint SM-BB80	
Kassette:	Shimano Deore XT CS-M771 11-36	Shimano Deore XT CS-M771 11-34
Kette:	Shimano Deore XT CN-HG95	
Schaltung		
Schalthebel:	Shimano Deore XT SL-T8000	Shimano 105 STI
Wechsler:	Shimano Deore XT RD-T8000-SGS	Shimano Deore XT RD-M772-SGS
Umwerfer:	Shimano Deore XT FD-M8000	Shimano 105 Triple
Bremsen		
Bremsen:	TRP Spyke	TRP Spyre
Bremshebel:	Shimano Deore XT BL-T780	Shimano 105 STI
Bremsscheiben:	Shimano Deore XT SM-RT86	
Laufräder		
Nabe vorne:	DT Swiss 350 12mm Disc IS, 32 Loch	
Nabe hinten:	DT Swiss 350 QR Disc IS, 32 Loch	
Felgen:	SUNringlé Inferno 27 Disc	
Speichen:	DT Swiss Competition, schwarz	
Speichennippel:	DT Swiss Messing, schwarz	
Reifen:	Continental Contact Speed	

Stand September 2019, Änderungen vorbehalten

...take a ride on the wild side...



Impressum

City Cycles AG
Spitalackerstrasse 50
3013 Bern

Text und Grafik: Lukas Rosenberger

MONDIAL-Fotos:

- Werner Tschan (Seiten 1-4 & 8)
- Martin Imhof (Seite 5)

Web: www.citycycles.ch

E-Mail: oli@citycycles.ch

Bern, September 2019

© by City Cycles AG