

Philosophen in der »Hängematte«

Während des 3. Nordbayerischen Pedersen-treffens im malerischen Dinkelsbühl schaute das RADL sich bei den Pedersen-Jüngern um.

Mit einer Hängematte verbindet man gewöhnlich Südseewetter, Palmenstrände, süße Kokosnußriegel und überschlank Mädchen, die ständig Longdrinks mit weißem Rum servieren. Sie kennen das Klischee.

Wenn sich Hängematten-Fans im fränkischen Dinkelsbühl treffen, ist alles anders: Der Himmel dräut wolkenverhangen, das Rad holpert klappernd über Kopfsteinpflaster, statt Kokosnuß gibt's »Zwetschgeblut«, und die Hängematte baumelt zwischen einem verwirrenden Geflecht aus filigranen Stahlrohren, die sich kreuzen und unzählige Dreiecke zu einem »räumlichen Fachwerk« verbinden. Dies will so recht zu dem historischen Fachwerk der Dinkelsbühler Bürgerhäuser passen, die den Ort zum vielbesuchten Juwel machen.

Die Neugierigen bleiben denn auch nicht lange aus, als mehr und mehr dieser »fahrenden Triangeln« vor dem alten Gasthof »Zum Blauen Hecht« eintreffen und auf dem kleinen Vorplatz Parade stehen. »Guggamol, was hewwe di a für Reeder?« Pedersen-Räder seien das, erklären die Eigner stolz, und wegen ihres charakteristischen Schwingsattels würden sie liebevoll »Hängematten« genannt.

Inmitten dieses Gewühls aus Stahl, Streben und Stauen steht Thomas Leißle und bewahrt den fränkisch-beruhigenden Überblick. Bis weit

über die Grenzen des Bundesgebietes hinaus hat er in diesem Jahr seine Einladungen zum 3. Nordbayerischen Pedesentreffen geschickt, und mehr als 140 Teilnehmer sind angereist, um dabei zu sein, wenn sich die Anhänger einer Fahrradphilosophie versammeln, die 1993 ihren 100. Geburtstag feierte und vor allem in Deutschland lebendiger ist denn je zuvor.

Die Konstruktion dieses außergewöhnlichen Rades geht auf den Dänen Mikael Pedersen zurück, der schon als Jugendlicher an einem Fahrradrahmen bastelte, dessen Bauprinzip einige Jahre später als genial bezeichnet wurde. Da der Prophet im eigenen Lande bekanntlich nicht viel gilt, wanderte der junge Pedersen in das damals innovationsfreudige und industriell fortschrittliche England aus, um seine Erfindung zum Patent anzumelden und produktionsreif zu machen. Zwischen 1897 und 1914 verließen über 10.000 Pedersen-Räder die Produktionshallen in Dursley, Grafschaft Gloucestershire.

Pedersen dachte und produzierte schon damals erstaunlich weitsichtig und bot seinen zumeist wohlhabenden Kunden ein maßgeschneidertes Luxusrad in verschiedenen Größen an, dessen preisliche Exklusivität

durchaus gerechtfertigt war und das mit enorm langer Haltbarkeit für den legendären Ruf der Pedersen-Produkte sorgte. Die Qualitätsräder aus Dursley setzten auf vielen weiteren Gebieten Maßstäbe: Wenn sich heutzutage beispielsweise Hersteller von Edel-Alu-Rahmen um die magische Zehn-Kilogramm-Grenze balgen, so können Pedersen-Fans nur milde lächeln, wog doch bereits um 1900 das leichteste Pedersen-Rad unglaubliche 5,1 Kilogramm. Und was die Zuverlässigkeit anbelangt, so sei auf Frank Parkinson-Bates verwiesen. Der 83jährige Engländer aus Dursley

88 Jahre zählt das älteste Bike

rollt auf einem Pedersen-Rad Baujahr 1908 durch die hügeligen Lande seiner Heimat und antwortete jüngst anlässlich der Hundertjahrfeier im britischen Dursley auf die Frage, wie oft er denn Ersatzteile benötige: »It's me, who

needs the spare parts, not the bike.«

Nach dem Niedergang der englischen Radschmiede in Dursley gegen Ende des Ersten Weltkrieges geriet Pedersens revolutionäre Konstruktion für etliche Jahre in Vergessenheit.

Seit den 70er Jahren haben verschiedene Hersteller in Deutschland, Dänemark und England das grundlegende Bauprinzip eines Pedersen-Rades wieder aufgegriffen und eine wahre Renaissance eingeleitet. Aus vierzehn schmalen, dünnwandigen Rohren wird ein durch 57 Lötstellen zusammengehaltener Rahmen gebildet, der aufgrund seiner druckverteilenden Dreiecksstruktur extrem hohen Vertikalbelastungen standhält und sich zudem noch als ausgesprochen leicht und verwindungssteif erweist. Der Clou und gleichzeitig Dreh- und Angelpunkt dieses Fahrwerks ist ein Hängemattensattel, welcher zu Pedersens Zeiten noch aus 40 Meter langen seidenen Schnüren



Schnell entstand eine warmherzige Gesprächsatmosphäre unter den Pedersen-Freunden.

gewoben wurde. Mit Hilfe zweier Drahtspeichen – bei heutigen Ablegern auch mittels Drahtseilen und Gewindestangen – und eines nachspannbaren Gurtes wird dieser Sattel in den Rahmen eingehängt und sorgt durch seine Fähigkeit, Fahrbahnstöße weich abzufangen, für einen unvergleichlichen Fahrkomfort. Daher sollte man überlegen, Reha-Kliniken für Rückenleidende generell mit Pedersen-Rädern auszustatten.

Wer sich heute mit dem Gedanken trägt, eines dieser bequemen Touren- und Reiseräder zu erwerben, findet bei den bekanntesten deutschen Rahmenherstellern Kemper und Pichler sowie dem Dänen Jesper Sølling ein breitgefächertes und individuell ausgerichtetes Angebot vor. Neben unterschiedlichen Rahmengrößen, Lenker-, Steuerkopf- und Heckkonstruktionen werden Produkte aus Industriestahl und dem leichteren und stabileren Chrom-Molybdän-Stahl angeboten. Eigenbau-



Programm aus zwei gemeinsamen Ausfahrten, dem Besuch eines Fahrradmuseums, der Prämierung des leichtesten fahrbaren Pedersen-Rades und einer interessanten Dia-Vorführung zur diesjährigen »Pedersen-Fünf-Länder-Tour« vom Bodensee zum Lago Maggiore fand jedenfalls den Beifall aller Teilnehmer. Sogar die Sonne lachte pünktlich zum Gruppenfoto.

Warum allerdings mit der Ankunft des Bayerischen Fernsehens wieder dunkle Wolken am bayerischen

Die geniale Rahmen-Konstruktion der Pedersen-Räder ermöglicht einen unvergleichlichen Fahrkomfort. Selbst Tandem-Fans müssen darauf nicht verzichten.



Tüftler experimentieren inzwischen sogar mit Carbon- und Holzkonstruktionen.

Für einen Rahmen müssen heute je nach Material zwischen 1.300 und 1.900 Mark gerechnet werden. Wer mit einer einfachen Fünf- oder Siebengangschaltung nicht zufrieden ist und 24 XT-Gänge von Shimano oder gar ein mechanisch vollgekapseltes Schlupfgetriebe schalten möchte, landet beim Endpreis sehr schnell jenseits der 3.000- oder gar 4.000-Mark-Grenze.

Noch etwas war auffällig beim Pedersentreffen: Obwohl die Teilnehmer aus den

unterschiedlichsten Landstrichen und Ländern kamen, entstand innerhalb weniger Stunden eine ausgesprochen harmonische und warmherzige Gesprächsatmosphäre, die es allen Teilnehmern leicht machte, Erfahrungen auszutauschen und neue Bekanntschaften zu schließen. Brian Donnan aus England, der auf einem Dursley-Renn-Pedersen-Rad ange-reist war, brachte die Sache auf den Nenner: »That's really great to meet so many Pedersen-friends!«

Der Veranstalter Thomas Leißle kann zufrieden sein. Sein abwechslungsreiches

Fahrradhimmel aufzogen, bleibt ein ungelöstes Rätsel dieses Treffens. Eine viel wichtigere Frage konnte dagegen beantwortet werden: Der Fahrradhändler Dieter Mayer aus Offenbach muß am wenigsten Gewicht bewegen, wenn er in die Pedale tritt – ganze 7,5 Kilogramm. Allerdings sollte er dies nicht zu heftig tun, denn als eine Teilnehmerin schwungvoll auf dem edlen Teil Platz nahm, »fatzte« die doch wohl gar zu sehr abgespeckte »Light«-Version der Sattelseile. Wenn das der alte Pedersen gesehen hätte...

Udo Staleker

