

# Aufrecht und frei

Aufrecht und entspannt sitzen, lockere Armhaltung, mit beiden Beinen immer sicher den Boden erreichen – das wünschen sich viele Radfahrer. Der kleine Anbieter Flux hat ein Radkonzept entwickelt, das vor behelfsmäßigen Selbstbaulösungen bewahrt.

**SCHWEBE-SITZ:**  
Aufrecht heißt nicht unbequem. Die einstellbare Parallelogramm-Stütze filtert Stöße effektiv aus.

**MITGEWACHSEN:**  
Profile aus dem Baumarkt machen den Chainglider am langen Hinterbau passend.

**NICHT VON DER STANGE:**  
Den leichtlaufenden „Hurricane“ mit Schulterstollen baut Schwalbe für Flux extra mit Reflexstreifen.





**ANSCHMIEGSAM:**  
Mehrfach verstellbar  
rückt der verstärkte  
Multigrip-Lenker in die  
exakte Idealposition.

**AUFNAHMEBEREIT:**  
Für 30 hinten und  
12 rahmenfest  
transportierte  
Kilo vorne stehen  
Gepäckträger  
aus dem Hause  
Tubus parat.

**QUIETSCH-RESISTENT:**  
Rückwärtig montiert  
stützt sich die HS 33  
satter ab. Und bleibt  
deshalb leise.

**NASSFEST:** Extra-  
lang und -stabil  
fixiert werden die  
Schutzbleche rich-  
tige Saubermänner.



1 Länge zählt ... Das extra-flache Sitzrohr trifft erst hinterm Tretlager auf, der Hinterbau wächst um 18 cm - so sitzt man aufrecht und pedaliert nach vorn.

2 Last-Esel: Ein Spezial-Träger am Steuerrohr stemmt bis zu 12 Kilo, ohne das Lenkverhalten zu beeinträchtigen.

3 Höhenmesser: Die Schiebetritt-Position erfordert eine hohe Lenkerposition. Mittels Klemmschelle rückt das Cockpit stufenlos in die Idealposition.

## INTERVIEW



**CHRISTIAN MISCHNER,**  
Konstrukteur und Inhaber der Marke „Flux“

JOCHEN DONNER | text DANIEL SIMON | fotos

Es war fast so, als müsste er das Fahrrad nochmals neu erfinden: Fehlende Übersicht und Effizienz beim Stadt-Radfahren brachten den Radshop-Inhaber und Liegerad-Konstrukteur Christian Mischner dazu, den herkömmlichen Fahrradrahmen einmal ganz neu zu durchdenken. Gut möglich, dass ihm dabei auch seine erfrischende Respektlosigkeit vor überkommenen Lösungen zugute kam. Denn

## LEXIKON

### Trekkingbike

#### SITZPOSITION

Auf einem Rad mit konventionellem Rahmen fährt man bei etwa 30° geneigtem Rücken und einer Gewichtsverteilung von circa 35 zu 65% an Lenker und Sattel am effizientesten. Dann entwickelt das Vorderrad ausreichend Grip bei Kurvenfahrt, Bremskräfte bleiben optimal verteilt und bei üblichen Rahmenwinkeln (Sitzwinkel um 72°, Lenkwinkel um 71°) ist der Tritt in die Pedale über den Kraftschluss zum Lenker ausreichend kraftvoll.

Je mehr sich der Fahrer hier aufrichtet, rückt sein Schwerpunkt nach hinten, Sattel, Stütze und Hinterrad tragen die Hauptlast und werden entsprechend gestresst, das Vorderrad verliert Grip, der Tritt wird unruhig, die Fahrt und Bremsvorgänge werden instabiler. Das angepasste Rahmenkonzept des Flux vermeidet durch eine gleichmäßige Rotation aller Kontaktpunkte am Rad solche Disbalancen.

seit 1990 baut Mischner in Gröbenzell, einer typischen Randgemeinde westlich von München, auch Liegeräder und hat sich mit seiner Ein-Mann-Marke „Flux“ einen respektablen Ruf in dieser nicht unkritischen Szene erarbeitet. Bei seinem Aufrecht-Rad dreht Mischner den Fahrer im Grunde nur ein paar Grad ums Hüftgelenk und richtet seinen Flux-Rahmen neu auf diese Kontaktpunkte aus. Also stellt er das Sitzrohr flacher, rückt das Tretlager einige Zentimeter nach vorn, schrumpft den Vorbau in der Länge, zieht ihn stattdessen gut 30 Zentimeter in die Höhe und reckt dem Fahrer einen speziellen, verstärkten „Brezel“-Lenker entgegen. Diese Maßnahmen richten den Fahrer in beinahe stehende Haltung auf: Schultern und Arme sind entlastet, die Hände liegen locker am extra-steifen Multigrip-Lenker. Der lässt sich in Länge und Höhe einfach anpassen und bietet in der vorderen Griffposition, wo die Armaturen untergebracht sind, auch eine Auflagemöglichkeit für Handgelenk und Unterarm. So entsteht eine aerodynamisch etwas günstigere Fahrerposition auf langer Strecke. Durch die Verschiebungen an Sitzrohr, Sattel und Tretlager ergibt sich eine Sitzhaltung mit geringfügig tieferem Schwerpunkt und vorwärts orientierter Trettrichtung. Resultat: Beide Füße lassen sich jederzeit satt zu Boden bringen. Und die Pedalkraft muss jetzt im „Schiebetritt“ ausschließlich aus der Hüfte generiert werden, denn der übliche Kraftschluss über den Rücken zum Lenker existiert nicht mehr. Natürlich erfordert diese Umstellung eine gewisse Eingewöhnungszeit.

**Seit beinahe 200 Jahren fährt die Menschheit Zweirad. Weshalb mussten Sie ein weiteres Rahmenkonzept entwickeln?**

Meine Vorgabe war, ein Rad zu bauen, auf dem der Mensch sich aktiv aufrecht sitzend, ergonomisch vorteilhaft und mit hoher Effizienz in Bezug auf die Kraftübertragung fortbewegen kann. Ich habe das A-10 einfach um den Menschen herumgebaut und dabei ist dann die spezielle Geometrie entstanden.

**Wie garieten Sie vom Liege- ausgerechnet zum Aufrecht-Rad?**

Das war ein sehr persönlicher Weg. Im Jahr bin ich gut 10.000 Kilometer auf dem Rad unterwegs. Bis dato hatte ich fast alle Wege mit meinen Sessel- und Liegerädern zurückgelegt. Irgendwann musste ich mir eingestehen, dass diese Räder für Kurzstrecken- und Stadteinsatz wenig vorteilhaft sind. So entstand der Wunsch nach einem komfortablen, konsequent alltagstauglichen Universalrad, das es so noch nicht gab.

**Wie haben Sie als Ein-Mann-Betrieb die Entwicklung des A-10 bis zur Serie gestemmt?**

Die Frage trifft genau meinen wunden Punkt. Am liebsten würde ich den ganzen Tag neue Fahrräder entwickeln. Entwicklung läuft leider nur nach Feierabend oder am Sonntag. Also haben meine Fluxe recht lange „Schwangerschaften“. Beim A-10 waren das fast drei Jahre.

## FLUX A-10 F

|                        |   |
|------------------------|---|
| Hersteller             | Flux Fahrräder GmbH, Tel. 08142/53180, www.flux-fahrraeder.de   |
| Preis/Gewicht o. P.    | Testrad 1847 Euro/16,50 Kilo  |
| Rahmenmaterial/-größen | Alu, geschweißt/H: 42, 50, 58 cm; D: 40, 49, 58 cm  |
| Gabel                  | Alu, Unicrown, Lowrider-Gewinde, V-Brake, Kabelführungen  |
| Kurbel/Übersetzung     | NN/38 Zähne   |
| Antrieb                | SRAM i-Motion 9 Nabenschaltung, Drehgriff, Ritzel 22 Zähne  |
| Bremsen/-hebel         | Magura HS 33 EVO 2/2-Finger-Hebel   |
| Naben/Felgen/Reifen    | SON 20R, SRAM i-Motion9/NN/Schwalbe Hurricane 50-559 Reflex   |
| Sattel/Sattelstütze    | Selle Royal Moderate 60°/Suntour parallelogramm-gefedert  |
| Besonderheiten         | Exzenter-TL; Racktime Träger, 30 kg; Tubus Fronträger, 12 kg; Cyo Senso 40 Lx, Toplight Flat +; höhenverst. Lenker; Klingel |

**FAZIT:** Intelligent umgesetztes Konzept für müheloses Aufrecht-Fahren. Das A-10 dreht seinen Fahrer um das Hüftgelenk in eine gespannte Senkrecht-Position, Tretlager- und Lenkerposition rotieren konsequenterweise mit. Versöhnt lockeres mit kraftvollem Pedalieren.

|                |         |                          |                |                |                          |
|----------------|---------|--------------------------|----------------|----------------|--------------------------|
| <b>EIGNUNG</b> | Alltag  | <input type="checkbox"/> | <b>WERTUNG</b> | Rahmen         | <input type="checkbox"/> |
|                | Fitness | <input type="checkbox"/> |                | Ausstattung    | <input type="checkbox"/> |
|                | Gelände | <input type="checkbox"/> |                | Komfort        | <input type="checkbox"/> |
|                | Reise   | <input type="checkbox"/> |                | Preis-Leistung | <input type="checkbox"/> |

**SEHR GUT**

Doch das „Aufrecht-Fahren“ ist bequem und, dank ausgeklügelter Feinabstimmung, auch erstaunlich effizient. Zudem entsteht ein verbesserter Überblick, der speziell Stadtfahrten angenehmer und sicherer macht. Hier wirken sich die Verluste durch die erheblich größere Stirnfläche auch am geringsten aus. Außerorts oder für flotte Fahrer allgemein wird der Windwiderstand allerdings deutlich spürbar.

Dabei lässt sich das A-10 durchaus ambitioniert fahren: Sein extrem langer Radstand von über 120 Zentimetern verhindert zwar jede Quirligkeit, doch trotz beinahe brusthoher Lenkerposition lässt die Länge der Konstruktion genügend Raum, um auch einmal in den Wiegetritt zu gehen. „Man kann damit schon richtig Gas geben. Ich bin sogar einmal zum Karwendelhaus hochgefahren. Die Mountainbiker da oben haben schon geschaut“, grinst Mischners. Dennoch: Besser als für ausgedehnte Alpen-Touren eignet sich das A-10 natürlich für alltägliche Kurzstrecken und Transportfahrten.

Durch seinen langen Radstand und den geringen Gewichtsanteil auf dem Vorderrad verliert das Vorderrad auf losem Grund leicht an Grip; daran muss man sich gewöhnen.

Insgesamt gefällt das Flux jedoch durch seine hohe Rahmenstabilität und ausge-

reifte Konstruktion. Ob das Exzenter-Tretlager zur Kettenspannung, die ausgesprochen steife Verbindung Gabelschaft-Vorbau-Lenker oder die schwingungsstabile Aufhängung des vorderen Schutzblechs: Mischners baut keine halben Sachen. An jeder Kleinigkeit wird sichtbar, dass sich hier jemand grundsätzliche Gedanken gemacht hat und seine Lösungen sorgfältig umgesetzt hat. Auch in puncto Alltagstauglichkeit fanden wir keine Schwächen: hervorragende Lichtanlage, perfekte Zug- und Leitungsverlegung extra-lange Schutzbleche. Ein rahmenfester Fronträger, mit Tubus zusammen entwickelt, befördert Lasten bis zwölf Kilo, im Klick-Fix-Korb

immer noch bis etwa sieben Kilo, ohne das Lenken zu beeinträchtigen. Auch die immer wieder unterschätzte i-Motion-9-Schaltung von SRAM, hier kombiniert mit einem verlängerten Hebie-Chainglider, zeugen vom hohen Qualitätsbewusstsein Mischners.

Umfangreiche Ausstattungs-Optionen lassen ein Upgrade nach Geschmack und Geldbeutel zu. Für dieses durchdachte, funktionale Radkonzept scheint der Preis von 1847 Euro fast schon wie ein Schnäppchen. Den freien Blick gibt's gratis dazu.