

FALTRAD DAHON ALLEGRO FÜR UNTERWEGS

Ein Rennrad für unterwegs!? Egal ob drei Tage auf Geschäftsreise oder zwei Wochen Mallorca, mit dem Allegro von Faltradspezialist Dahon haben Sie einen Renner im Kofferchen, der viel Freude macht.

Praktischer geht es eigentlich nicht! Das Allegro lässt sich auf Koffergröße zusammenbasteln und ist so ein ideales Reiserad. Vor allem bei Flugreisen sind die Maße des Allegro unschlagbar. Der Kleinbustransport zum Flughafen entfällt ebenso wie der Aufpreis für den Radkoffer oder Radkarton.

Standen Sie schon mal im Hotel und haben vergeblich auf Ihren Radkoffer gewartet, der per Sondertransfer in „Windeseile“ nachgeliefert werden sollte? Den Koffer mit



den Maßen 76x71x23 cm, in dem sich das Allegro befindet, können Sie stattdessen als Normalgepäck einchecken und auch bei Transferfahrten vom Flughafen müssen Sie Ihr Rad nicht mehr in fremde Hände geben. Das Kofferchen ist natürlich im Lieferumfang enthalten und macht auch bei Zugfahrten eine gute, weil kompakte Figur.

Mit ein wenig Übung haben Sie das Rad in rund 15 Minuten in seine Einzelteile zerlegt: Als erstes Laufräder raus. Jetzt können die Züge über geschraubte Kupplungen (siehe Detailbild rechts oben) voneinander getrennt und die Inbusschrauben der Sattelklemmung gelöst werden. Der Vorbau wird gelockert, vom Gabelschaft abgezogen und anschließend in Richtung Bremsgriffe gedreht. Jetzt kommt der Clou: Die Tretlagerschelle wird gelöst und die Sattelstütze herausgezogen: Trennung erfolgreich abgeschlossen.

Ein Tipp von der RennRad-Redaktion. Wenn Sie die Einzelteile in den Koffer packen, schützen Sie die verschiedenen Rohre und Anbauteile durch Folie voneinander: Es geht im Koffer eng zur Sache und teilweise können die einzelnen Bestandteile des Allegro aneinander scheuern.

Der Zusammenbau des Rades erfolgt im Prinzip in umgekehrter Reihenfolge wie



Die Züge werden per Kupplung auf Spannung gehalten. Sowohl das Zusammen- als auch das Auseinanderbauen wird so zum Kinderspiel.



Der zweite Rohr-Schnitt befindet sich in Tretlagernähe. Die beiden Rohre werden zusammengestoßen und anschließend per Schelle fixiert.

TECHNIK & INFO

Rahmen Ritchey Break Away WCS (Stahl)

Größe 52, 56, 58 cm

Geometrie klassisch

Gabel Carbon Lite

Steuersatz Cane Creek, Cartridge-System

Gewicht 8,50 kg (RH 56 cm)

Kurbel Truvativ Elita 2-fach

Kurbellänge 170 mm

Schaltwerk Shimano Ultegra 10-fach

Umwерfer Ultegra 2-fach

Schalt-/Bremshebel Shimano 105-er

Bremsen Shimano 105-er

Laufräder American Classic CR-350

Reifen 23-er Schwalbe Stelvio Dual Compound

Lenker Ritchey Comp

Vorbau NVO FR1

Sattelstütze American Classic

Sattel Velo Pronto SZ 73

Vertrieb & Info www.dahon-faltrad.de

Preis 1999 Euro



Doppelt hält besser und im Fall des Dahon sowieso erst richtig. Die Sattelstütze wird beim Allegro zum verbindenden Element.

das Auseinanderbauen. Dennoch, damit Sie sicher über den Asphalt gleiten können, wollen wir auch hierzu ein paar Worte anfügen. Das Unterrohr ist kurz vor dem Tretlagerbereich geteilt und die beiden Enden sind mit einem Wulst versehen. Diese werden beim Zusammenbau aufeinander gestoßen und mit einer Schelle per Inbus fixiert. Die zweite „Schnittstelle“ findet sich am oberen Ende des Sitzrohrs. Die Sattelstütze wird sozusagen von beiden Rahmenteilen umschlossen und schafft so eine stabile Einheit. Clever gelöst und absolut alltagstauglich.

Im Vergleich zu anderen Stahlrennern ist eigentlich kein Unterschied zu spüren. Die Schellen und Kupplungen fallen kaum ins Auge und auch der Fahrindruck lässt nichts vermissen.

Stahltypisch geht es sehr komfortabel zur Sache. Rauer Untergrund wird sanft ausgegübelt und die aufrechte Sitzposition führt zu einer entspannten Ausfahrt.

DER FLOH VON DAHON PERFEKTE PARTNER



Bei Dahon finden Sie auch noch das passende Gegenstück fürs Gelände! Das gleiche System mit ähnlicher Handhabe führt auch beim Floh zu doppelter Mobilität. Infos: www.dahon-faltrad.de



Bei negativer Vorbaustellung kommt sogar echtes Racefeeling auf. Vor allem weil das Tretlager beim Allegro durchaus antrittsfreudig ist und Mensch und Maschine zügig auf Touren bringt. Neben dem bereits erwähnten Komfort besticht es durch eine hohe Laufruhe und rollt schiengleich bergab. Bei schnellen Richtungswechseln reagiert es allerdings ein wenig träge. Die verbauten Komponenten verstehen sich trotz ihrer teilweise unterschiedlichen Herkunft technisch einwandfrei und passen auch optisch gefällig zueinander.

RADSPORTMAGAZIN

Deutschland € 3,20 • Österreich € 3,60 • Luxemburg € 3,80 • Schweiz sfr 6,20 • ISSN 1861-2733

RennRad

RennRad

April 04/2006

BDR
Bund Deutscher Radfahrer e.V.

