

TOUR

DAS RADMAGAZIN

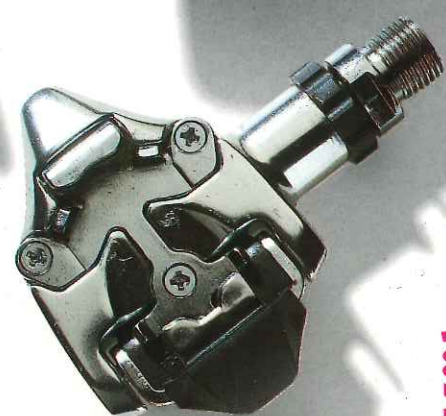
MADE IN GERMANY
**Rahmen
 nach Maß**
 HIGHSPEED
**Jagd nach
 Rekorden**

REPORT
**Wie sicher
 sind Federgabeln?**

BAYERISCHER WALD
**Walter Röhrl
 zeigt seine
 Heimat**

Pedale im Test

Klick mit Pfiff



TOUR-Extra: Intercycle Köln



TEXT: ROBERT KÜHNEN,
FOTOS: STEFAN MÜLLER-NAUMANN

Eine tolle Sache, der Maßrahmen – aber viel zu teuer. So lautet das gängige Urteil über Fahrräder, die nicht von der Stange sind. Die Wirklichkeit entlarvt das Urteil allerdings als weitgehend unberechtigtes Vorurteil: Individuell auf die Anatomie des Besitzers zugeschnittene Rahmen gibt es bei kleinen deutschen Rahmenbauern zu Preisen, die auch für Serienprodukte mit klingendem Namen anstandslos gezahlt werden. Warum also nicht gleich in solide Handwerkskunst investieren? Angenehmer Nebeneffekt der Maßfertigung: Wünsche bezüglich der Sitzposition lassen sich berücksichtigen, Details wie Anlotteile aussuchen und dem persönlichen Geschmack und/oder Bedarf anpassen.

Kleine Rahmenschmieden können preislich konkurrieren, weil auch die großen Hersteller ihre Spitzenprodukte überwiegend manufakturartig, also teuer herstellen, aber einen verschlungenen Vertriebsweg haben. Der Serienrahmen geht im Gegensatz zum maßgefertigten Einzelstück durch viele Hände: Importeur, Großhändler, Einzelhändler – die lange Handelskette ist der Grund, warum mancher Serienrahmen am Schluß teurer ist als ein mit viel Detailliebe gebautes Unikat, das direkt beim Hersteller zu beziehen ist. Entfällt außerdem noch der Aufschlag für einen großen Namen, bekommt man Qualitätsarbeit zu erstaunlich niedrigen Preisen.

In Deutschland ist die Auswahl an individuell fertigen Rahmenbauern überraschend groß. 35 Hersteller konnten wir ausfindig machen, die Tabelle auf den Seiten 44/45 gibt einen Überblick über die Edelschmieden. Vom MTB über das Renn-, Reise- und Trekkingrad bis hin zum Tandem reicht deren Angebot – auf Wunsch gibt es auch Kuriositäten.

■ Nähe zum Hersteller

Neben der Individualität sprechen Kundennähe, Beratung und Garantie für Maßrahmen aus Deutschland. Wo es eine der kleinen Rahmenschmieden in der Nähe gibt, greifen deshalb

immer mehr Rennfahrer zur Maßanfertigung. Claus Lauer, in Altenkirchen bei Bonn ansässiger Rahmenbauer: „Wenn ein Rennfahrer stürzt und mit verbogenem Rahmen zu mir kommt, repariere ich zur Not über Nacht, damit er am nächsten Tag Rennen fahren kann.“

Der persönliche Kontakt hilft auch, Mißverständnisse zu vermeiden und erleichtert die Regelung von Garantiefällen. Dagegen führen Reklamationen an die Adresse namhafter italienischer Großhersteller selten zum Erfolg. Hinzu kommen lange Wartezeiten, bis eine Antwort eintrifft.

Ein weiterer Grund, sich – ungeachtet der Exklusivität – für das Unikat aus Meisterhand zu entscheiden, kann die eigene Anatomie sein. Sehr kleine und sehr lange Radler profitieren von einer Maßanfertigung ebenso wie Sitzriesen und Langbeiner. Die Experten der Branche, die sich auf Kunden jenseits der Normgrößen spezialisiert haben, sind jedenfalls heißbegehrt. Überraschenderweise stellen Rennradfahrer nicht einmal die größte Kundengruppe der Maßschmieden dar. Bei einigen Rahmenbauern sind Reiseradler und Mountainbiker in der Überzahl.



FOTOS: GREUNE (2), MÜLLER-NAUMANN (2)

MEISTER- KLASSE

Wer die Biographien heutiger Maßrahmenbauer betrachtet, stutzt: Da hat einer Goldschmied gelernt, ein anderer ist Orthopäde. Rahmenbau – ein Tummelplatz für Quereinsteiger? Sind fachliches Know-how und technische Sicherheit damit überhaupt zu gewährleisten?

Die Qualifikation für das Rahmenbauhandwerk wird immer wieder kontrovers diskutiert. Grundlage der



■ Freie Geometriewahl

Echte Maßanfertigung heißt vor allem: freie Geometriewahl. Geht man ins Detail, spielt schon das Verhältnis von unterer zu oberer Beinlänge eine Rolle bei der Bestimmung des optimalen Sitzrohrwinkels.

Grenzen der Individualität werden vom Material bestimmt: Muffenlos gebaute Rahmen sind bei extremen Geometrien Voraussetzung.

Hat man sich für die Maßanfertigung entschieden, taucht sofort die zweite Frage auf: Bei wem läßt man schneiden? Die Gilde der Rahmen-

bauer ist nicht über einen Kamm zu scheren, zu unterschiedlich sind die Philosophien, die hinter den Produkten stecken – unsere nachfolgenden fünf Porträts ausgewählter Hersteller vermitteln das ganze Spektrum der Branche. Gemeinsamer Nenner in jedem Fall: die Liebe zum Rad.

■ 100 Rahmen pro Jahr

Je individueller die Rahmen ausfallen, desto kleiner ist die erreichbare Stückzahl. Holger Koch und Günther Sattler alias Technobull sind Beispiele für Maßrahmenbauer, die ausschließlich Unikate fertigen und so auf knapp



Votec (Bild links und unten) gehört zu den wenigen Rahmenschmieden, in denen Alu verarbeitet wird. Uwe Jäckel, Mitte, fing einst klein an und fertigt heute 50.000 Rahmen pro Jahr. Maßrahmen entstehen nach Feierabend oder am Wochenende

Problematik: Offiziell benötigt man einen Meistertitel in einem metallhandwerklichen Beruf, um selbstständig einen Rahmenbauhandwerksbetrieb leiten zu dürfen. Das kann ein Schlossermeister ebenso wie ein Zweiradmechaniker-Meister sein. Den können aber nicht alle Rahmenbauer vorweisen. So hört man immer wieder von Denunziationen und Anzeigen wegen übler Nachrede. Chancen haben

auch Absolventen eines Ingenieurstudiums, die eine Lehre oder eine andere praktische Tätigkeit vorweisen können – allerdings beanspruchen die Kammern hier einen gewissen Ermessensspielraum bei der Entscheidung über die Zulassung. Das Ermessen spielt ebenfalls eine Rolle, wenn ein künftiger Rahmenbauer ein Schlupfloch durch die Zulassungsregularien sucht: zum Beispiel, indem er ein

„Kunsthandwerk“ anmeldet. Er kann auch – rechtlich nicht zu beanstanden – einen Industriebetrieb gründen. Dazu braucht er noch nicht einmal eine spezielle Ausbildung nachzuweisen; allerdings muß er damit rechnen, daß die Industrie- und Handelskammer überprüft, ob die Voraussetzungen für die Einstufung als Industriebetrieb vorliegen: Serienproduktion, Arbeitsteilung und ein gewisser

Automatisierungsgrad. Mit dieser Forderung haben kleine Rahmenbau-Betriebe naturgemäß Probleme – erneut Ursache für Streit und Denunziation.

Der Rohrhersteller Reynolds sichert Qualität auf andere Weise: Die Lizenz zum Löten der dünnwandigen 753er Rohre bekommt nur derjenige, der vorher einen einwandfrei gelöteten Musterrahmen nach England geschickt hat.

hundert Rahmen pro Jahr kommen. Vom Rohr über die Geometrie bis zur Ausstattung ist alles frei wählbar, auch Sonderwünsche werden erfüllt. Reelle Preise können die beiden häufig genug gar nicht verlangen, denn kaum ein Kunde vermag den Arbeitsaufwand einzuschätzen, der hinter „handgeschnitzten“ Einzelteilen steckt.

Ein gut durchorganisierter Einmannbetrieb kann rund 200 Rahmen pro Jahr fertigen. Größere Stückzahlen lassen sich nur mit mehrköpfiger Belegschaft bewerkstelligen. Hierbei fällt auf, daß nur wenige Rahmenbauer diesen Schritt wagen. Einer der wenigen, die sich im Mittelfeld zwischen Individualrahmen und Serienproduktion etabliert haben, ist Achim Nöll. Rund 1.000 Rahmen fertigt er mit drei Mitarbeitern pro Jahr mit modernsten Hilfsmitteln, zum Beispiel einer Laserschneidanlage. Davon sind aber nur fünf Prozent echte Maßrahmen. Der Rest ist Kleinserie, wobei Kunden bei 30 Prozent der Rahmen mitbestimmen, welche Anlötteile an den Rahmen kommen. Für Großserienproduzenten sind Sonderanfertigungen wirtschaftlich uninteressant, dienen höchstens als Image-Träger.

Stahl ist nach wie vor das meistverwendete Material, auch im deutschen Maßrahmenbau. Bewährt, gutmütig, leicht zu verarbeiten – das sind die Standardargumente zugunsten des Werkstoffs. Helmut Walter, Marktführer im Salsport, läßt sich sogar „seine“ Stahlsorte kochen, zieht die Rohre daraus selbst und konifiziert sie auf eigenen Hämmermaschinen. „Chronivamo“ nennt er die Legierung mit der enormen Festigkeit von 1.350 N/mm². Schonend verarbeitet büßt dieses Material beim Löten kaum an Festigkeit ein. Das aufwendige Auftragslöten (Fillet Brazing) ist eine Verarbeitungstechnik, die viele der kleinen Hersteller den großen voraus haben.

Aber auch im Maßbau ist Bewegung in die Materialfront geraten. Immer mehr Rahmenbauer greifen zu dem korrosionsfesten Edelstahl von P&P. Aluminium hingegen ist in der deutschen Szene unterrepräsentiert, ganze fünf Maßfertiger arbeiten mit dem Leichtmetall. An Titan traute sich bislang nur einer: Günther Krautscheid. Auf die Frage, warum er nach

Stahl und Alu nun auch das schwer zu bändigende Titan verschweißte, antwortet der Bochumer: „Alle haben gesagt: 'Günther, das schaffst du nie', da wollte ich es wissen.“ Kohlenstoffrahmen sind im deutschen Maßrahmenbau jedoch so gut wie tot: Scherdel hat Anfang des Jahres die Produktion eingestellt.

Fazit

Der Maßrahmenbau in Deutschland ist lebendig wie nie. Vier Gründe sprechen dafür, beim Kauf des nächsten Radgestells heimische Maßschneider mit ins Kalkül zu ziehen:



HOLGER KOCH

1. Die Verarbeitungsqualität ist durchweg sehr hoch und übertrifft oft die der vielgepriesenen „Decolnarelos“.
2. Der persönliche Kontakt zum Hersteller erleichtert die Regelung von Garantiefällen.
3. Intensive Beratung stellt sicher, daß Sie das für den Anwendungszweck beste Rad erwerben.
4. Eine Maßanfertigung bei einem kleinen Rahmenbauer erfüllt jeden technisch realisierbaren Sonderwunsch und kostet oft nicht mehr als ein teurer Serienrahmen.

MIT SÄGE UND FEILE

Koch ist Genußmensch – im Leben wie in der Arbeit. „Das Fügen mit Feuer,

die sanfte Erwärmung mit weicher Flamme... ich habe sofort gewußt, das ist es.“ Der 40jährige gerät ins Schwärmen, wenn er sich an sein erstes Lötelerlebnis erinnert. Stahl und Feuer haben für ihn in dreizehn Jahren Rahmenbau nichts an Faszination eingebüßt. Anfang zwanzig, gerade „vom Wahn der Motorisierung“ genesen, wandte sich der junge Koch dem Fahrrad zu. Reiste viel, radelte auf seinem „Stricker“-Oldtimer quer durch die Republik, sammelte und restaurierte alte Fahrräder. Das Maschinenbaustudium machte ihn nicht so recht glücklich, füllte ihn nicht aus: „Ich wollte mit meinen Händen arbeiten“. Den Wunsch erfüllte er sich: Von einem Tag auf den anderen brach er das Studium ab und machte sich als Rahmenbauer selbständig.

Mit den Händen arbeitet er auch heute noch überwiegend. Ganz selten nimmt er eine Maschine zu Hilfe. Säge und Feile sind die Arbeitsgeräte, mit denen er den Stahl formt. Jedes Rohr befeilt er manuell, jede Muffe bekommt unter seinen Händen den letzten Schliff. Daß er auf diese Weise nicht viel mehr als dreißig Rahmen im Jahr fertigen kann, bedrückt ihn nicht. „Warum soll ich mehr Rahmen bauen? Ich habe mein Auskommen.“

Muffenbauweise zieht Koch allen anderen Möglichkeiten vor, „wegen der größeren Sicherheitsreserven“, wie er sagt. Auch wenn die Muffen später alles verdecken, die Rohre stoßen bei



Im Tageslicht prüft Koch die Passung der Rohre

seinen Rahmen paßgenau aufeinander – wie bei einem geschweißten Rahmen, nur eben unter der Muffe. Die Perfektion hat ihren Preis: 25 bis 40 Stunden gehen für

einen Rahmen drauf. Zweimal den gleichen Rahmen, das gibt es bei Holger Koch nicht. Dafür Speziallösungen in Hülle und Fülle.

Geometrie und Abmessungen paßt Koch dem Einsatzzweck an, da werden auch Rohre verschiedener Hersteller gemixt, wenn der Rahmen anders nicht zu optimieren ist.

Details wie Anlötteile für Gepäckträger, Schutzbleche und Ständer unterscheiden seine Räder von der Massenware. Schützenhilfe gewährt die Kommune „Kommbau“, die neben seiner kleinen und schmucken Werkstatt eine Schlosserei betreibt. Dort fertigt man nach seinen Plänen exklusive Gepäckträger und hat für den Einzelkämpfer auch einen Platz am Mittagstisch.

Kochs Philosophie ist es, „mit einem Minimum an Aufwand ein möglichst hochwertiges und langlebiges Produkt herzustellen“. Eine Einstellung, die nicht dem Zeitgeist entspricht, die viele seiner Kunden aber schätzen. Wer bei ihm ein Fahrrad bestellt, muß Zeit mitbringen: Bis zu 6 Monate beträgt die Lieferzeit, dafür bekommt man aber garantiert ein Unikat.

Alltagsräder baut Koch am liebsten – Rennräder schneidert er seinen Kunden aber auch auf den Leib



Italienische Notizen

Die Schwalbe

Zu den exklusiven Alufaschinen bietet der italienische Flaschen- und Werkzeughersteller Elite jetzt auch den formschönen, schwalbenförmigen Halter **Taki** an. Dieser, mit hochwertigem und extrem leichtem Karbon gefertigte Halter veredelt das Bike in besonderer Weise. Der nur 46 gr. leichte Elite Taki revolutioniert die Idee des Flaschenhalters, da er den sicheren Sitz der Flasche durch seine Materialspannung sicherstellt.

Seit Mai **Yabbadabbado** sind die originellen **Flintstone** Trinkflaschen für den Nachwuchs und die Junggebliebenen im Handel. Die Elite Cin Cin Flaschen mit 0,3l Inhalt und verschiedenen lustigen Motiven von Fred, Wilma und den anderen. Alternativ mit beiliegenden Aufklebern, Pins oder als Figur.



Schraubspaß

Auch die ernsteren Dinge können Spaß machen. Mit den Elite **Werkzeugkits** Shimano bzw. Campagnolo/Sachs. Hochwertiger thermisch gehärteter Stahl und gute Ergonomie ermöglichen sichere Reparaturen am Steuersatz, an den Pedalen sowie am Tretlager und an den Ritzeln. Ein beiliegendes Manual gibt Tips und Tricks.

Alle Teile sind über den Fachhandel zu beziehen. Für Informationen: (Nord + Mitteldt.) T. Wiemann Fax 02372 13838 (Süddt.) Falk. A. Gsänger Fax 08250 1608

STEFANO AGRESTI



DEDALO PLUS WIG

Agresti ist Italiener. Daß er in Deutschland Rahmen baut, liegt daran, daß seine Eltern vor dreißig Jahren hierher gezogen sind. Agresti, heute 37 Jahre alt, weiß noch genau, wie er zum Rad kam: „Ich muß so zwölf Jahre gewesen sein, als ich am Straßenrand in Wiesbaden stand und das Feld der Profis vorbeizog“, erinnert sich Agresti an das Rennen „Rund um den Henninger Turm“. Die

Eindrücke jenes Maimorgens faszinierten den kleinen Stefano so, daß er von da an nichts anderes werden wollte als Rennfahrer.

Die Räder für seine ersten Rennen besorgte er sich regelmäßig in seiner italienischen Heimat. Der Übergang von der Junioren- zur Amateurlasse brachte den Bruch in Agrestis Sportlerlaufbahn: Der Biß war weg. Er beendete

seine Karriere als Fahrer und machte eine Lehre als Goldschmied.

Doch wen der Sport einmal gepackt hat, den läßt er so schnell nicht mehr los. Agresti fand übers Handwerk zurück zum Rad. Er ging ein halbes Jahr nach Italien, um die Kniffe und Tricks des Rahmenbaus an Ort und Stelle zu lernen. In Kanada brachten ihm die Jungs von Cock-Cycles das WIG-Schweißen bei. 1990 legte er selber mit dem Rahmenbau los, seit '93 ist er selbständig.

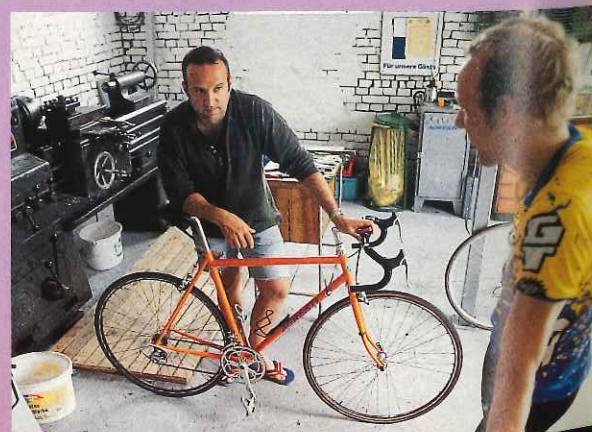


Mehr und mehr geschweißte Rahmen verlassen Agrestis Werkstatt

Agrestis Rahmenbaukunst ist geprägt vom deutsch-italienischen Kontrast. Leichte Dedalo-Rohre sind sein bevorzugter Werkstoff, um filigrane Rahmen nach italienischer Art zu fügen. Die schlichte, aber robuste Pulverbeschichtung und die sorgfältige Verarbeitung repräsentieren die deutsche Seite von Agresti. Außer Rennrädern entstehen so auch MTBs und Trekkingräder, eine Vorrichtung für Tandems ist in Planung. Häufiger als zur Lötlampe greift Agresti heute zum WIG-Schweißgerät – Zugeständnis an den Preis. „Wer mir die Arbeit bezahlt, bekommt aber auch einen Rahmen in Fillet-Brazed-Bauweise“, sagt er. In Muffen fügt Agresti nur ausnahmsweise.

Keine Ausnahmen gibt's beim Rohrzuschnitt. Alle Rahmen sind echte Maßarbeit mit frei zugeschnittener Geometrie. Warum Stahl als Werkstoff? „Aus eigener Erfahrung finde ich das Verhältnis von Steifigkeit zu Gewicht bei leichten Stahlrahmen am besten“, lautet sein Glaubensbekenntnis. Trotzdem reizt es ihn, sich an Alu und Titan zu versuchen. Mit den ersten nebligen Wintertagen wird die Zeit des Experimentierens beginnen...

Der Dialog mit dem Kunden ist für den Rahmenbauer wichtig

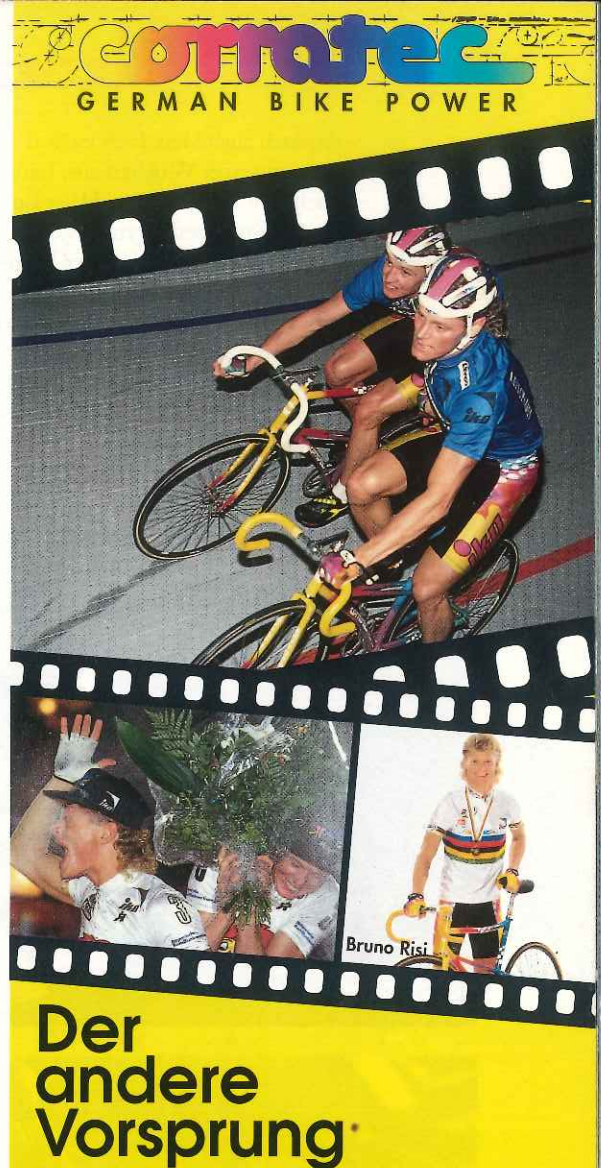


RUDOLF PALLESEN – FAVORIT EDELSTAHL



Pallesen, der Nordländer aus dem schleswig-holsteinischen Neuendorf bei Elmshorn, ist mit 29 Jahren eine der jüngsten Hoffnungen der Rahmenbauzunft. Er kam wie manch anderer auf Umwegen zum Rad. Gelernt hat er den Beruf des Ver- und Entsorgers in der Wasserwirtschaft, – persönliche Leidenschaft wies ihm aber den Weg vom Pipeline- zum Rahmenrohr. Am Anfang stand wie so oft eine persönliche Erfahrung: Auf einigen längeren Reisen wuchs die Liebe zum Reise- beziehungsweise Trekkingrad.

Pallesen wollte Nägel mit Köpfen machen und schloß einen Lehrvertrag mit Hans Mittendorf, einem der wenigen Rahmenbauer,



Der andere Vorsprung

DIE NUMMER EINS

Gut für den Weltmeister-Titel von Bruno Risi: **Formula Futura** im mehrfach ausgezeichneten Bogen-Design. Gut auch für die spektakulären Siege der corrateg-Profis Weltmeister Bruno Risi und Partner Kurt Betschart bei den internationalen 6-Tagerennen.

Es ist schon etwas Besonderes, ein maßgeschneidertes corrateg - Rad zu fahren. Und nicht nur für Profis. Auch für Privat. Immer eine technische Offenbarung.

GIB STOLLEN KEINE CHANCE

KEINER MACHT DEN BOGEN



Rennrad Formular Futura

HERSTELLER: IKO SPORTARTIKEL HANDELS GMBH KUFSTEINER STR. 72 D-83064 RAUBLING TEL. 0 80 35/87 07-0 FAX 82 08 CORRATEG SCHWEIZ: TEL./FAX 0 56/83 52 54

die auch ausbilden, hielt es dort aber nur zwei Wochen aus. Länger blieb er im Betrieb von Hans Lutz, dem mehrfachen Olympiasieger. Als der damalige Leiter der Fertigung ausstieg, kaufte Rudolf Pallesen den gesamten Betrieb auf und verlagerte die Fertigung in den hohen Norden. Der Schriftzug „Hans Lutz“ prangt heute nur noch aus Werbegründen auf dem Rohr. Der prominente Namensgeber selbst hat mit der Produktion mittlerweile nichts mehr zu tun, er verdient seine Brötchen mit dem



Softride-Rahmen auf Maß gebaut? Kein Problem für Pallesen. Damit das Lot die Edelstahlrohre zuverlässig benetzt, behandelt Pallesen Muffen und Rohre vorher mit einem speziellen Flußmittel, das bereits Lot enthält

Bikeland-Discount im schwäbischen Böblingen.

Vom Discounter ist Rudolf Pallesen denkbar weit entfernt, er bildet den Gegenpol. Sein Slogan lautet: „Wir machen, was Sie wollen.“ Mit zwei Mitarbeitern, deren Aufgaben Arbeitsvorbereitung und Montage sind, baut Pallesen 150 bis 200 Räder im Jahr, überwiegend

nach Maß. Am Zeichenbrett, im ehemaligen Hühnerstall über der Werkstatt, nehmen auch außergewöhnliche Konstruktionen Gestalt an. Solange das gewünschte Fahrrad fahrfähig bleibt, werden Kundenwünsche genau ausgeführt. Neben den Individualrahmen mit völlig freier Geometrie fertigt Pallesen Trekkingrahmen auch in Kleinserie. Dort findet er individuelle Winkelstellungen ohnehin weniger dringlich als bei Rennmaschinen. Ehrgeiziges Ziel des Familienvaters: Noch mehr Räder in Kleinserie bauen und expandieren. Die Last der Kredite verlangt vom Jungunternehmer viel Engagement, um die Zukunft zu sichern. Schon heute verkauft er 75 Prozent seiner Räder über ausgewählte Händler.

Als Material favorisiert Pallesen Edelstahl aus deutscher Produktion. Er bezeichnet sich selbst als größten Abnehmer von Poppe & Potthoffs Noblex-Rohrsätzen. Die Verarbeitung des zähen, harten und deshalb schwer zerspanbaren Materials ist wegen des hohen Werkzeugverbrauchs kostspielig und zeitintensiv. Einiges Know-how verlangt die Lötarbeit mit dem gegen Überhitzung sehr sensiblen Material. Auch die schlechte Wärmeleitfähigkeit erschwert den Lötprozeß. Doch wenn man die Fertigungstechnik beherrscht, entstehen Fahrradrahmen für die Ewigkeit. Kein Rost kann den Lack unterwandern, Verchromungen an strapazierten Rahmenpartien sind überflüssig. Auf Wunsch gibt es den Rahmen auch komplett poliert. Konkurrenz auf dem Edelstahlsektor fürchtet der Newcomer Pallesen nicht: „Für eine Serienfertigung ist das Material kaum geeignet.“

KARL-HEINZ LÜDERS – REYNOLDS FOREVER

Kalle“ Lüders ist ein bescheidener Mann. Dabei zählt er zweifelsohne zum alten Adel der Rahmenbauer in Deutschland. Betritt man seinen schmucklosen Laden in Berlin-Charlottenburg, deutet zunächst nur wenig darauf hin, daß hier ein Mann arbeitet, auf dessen Maschinen Rennfahrer zu Weltmeisterehren gelangten. Die Bescheidenheit ist Absicht. Lüders will vermeiden, ständig in Gespräche verwickelt zu werden und hat deshalb alle Insignien des

Ruhms aus seinem Laden verbannt. Nur das geschulte Auge des Experten entdeckt zwischen Trekking- und Tourenrädern modernen Zuschnitts versteckte Lüders-Exponate aus verschiedenen Epochen.

Als er vor 33 Jahren begann, Rohre zu Rahmen zu verbinden, beschäftigte sich in Deutschland nur eine Handvoll Leute mit diesem Geschäft. Ausgangspunkt war auch bei Lüders der Rennsport. Der gelernte Orthopäde baute sich zunächst seine ersten Rahmen selbst und bestritt damit Rennen, bevor er das Rad zu seinem Beruf

KÖHNEN



corratac
GERMAN BIKE POWER

Der andere Vorsprung

DAS GLANZSTÜCK

Für Rahmenbauer eine Sensation: das corratac Bogen-Design. Die Synthese aus Praxis, High Tech und Design. Mit technischen Spitzenwerten. Von Fachleuten mehrfach ausgezeichnet. Markant durch seine zwei ovalisierten Oberrohre. Das Mountainbike corratac Bow 205 erstrahlt dazu noch in elektronisch gesteuerter spiegelack Lackierung. Ein Glanzstück. Made in Germany. Aus Bayern.

GIB STOLLEN
KEINE
CHANCE

KEINER
MÄCHT DEN
BOGEN



Mountainbike corratac Bow 205

HERSTELLER: IKO SPORTARTIKEL HANDELS GMBH KUFSTEINER
STR. 72 D-83064 RAUBLING TEL. 0 80 35/87 07-0 FAX 82 08
CORRATEC SCHWEIZ: TEL./FAX 0 56/83 52 54

machte. Schlüsselerlebnis war dann in den sechziger Jahren eine Begegnung mit Siggie Renz, dem Bahn-As jener Tage. Der war mit seinem Masi-Rahmen nicht so recht glücklich, und Lüders bot ihm an, eine bessere Maschine zu bauen.

Statt nur an der Geometrie zu feilen, stellte Lüders damals die grundlegende Überlegung an, wo die Maschine zu verbessern sei. An der Dimensionierung der Hauptrohre konnte er nicht rütteln – Rohre und Muffen gaben die Außenabmessungen vor, Oversizing war noch ein Fremdwort. Er machte den Hinterbau als Schwachpunkt aus. Um Kettenstreben mit mehr als den gängigen 22 Millimetern Durchmesser einlöten zu können, „schnitt“ er in Handarbeit ein Tretlagergehäuse für voluminösere Streben und bearbeitete dies, bis es von einer Muffe nicht mehr zu unterscheiden war. Zum selbstgebastelten Tretlagergehäuse gesellte sich ein aus dem Vollen gefräster Gabelkopf. Dieser Rahmen war bestimmt nicht leicht, dafür aber steif und haltbar. „Profis fahren nie leichte Rahmen, höchstens leichte Räder“, ist Lüders Einstellung zum Thema Gewicht. Der zunächst skeptische Renz war von seinem neuen Rahmen begeistert: Einen derart steifen Rahmen

Das springende Pferd ist Lüders' Markenzeichen – die massiven Spitzen spiegeln seine Philosophie wieder: Nicht ultraleichte, sondern dauerhafte und steife Rahmen zu bauen



hatte er noch nicht gefahren.

Die Kunde von Lüders Rahmenbaukunst machte unter Rennfahrern schnell die Runde, und für einige Jahre bestimmten die Räder mit dem springenden Pferd auf dem Steuerrohr das Geschehen auf der Bahn. Viele große Rennfahrer – neben Renz auch Peffgen und Junkermann – ließen sich von Lüders Rahmen schneiden, selbst wenn sie Sponsor-Verträge mit anderen Herstellern hatten. In diesem Fall bekam der Rahmen einfach das passende Dekor.

Anfang der Siebziger war die Auftragslage so gut, daß Lüders vor der Frage stand zu expandieren. Statt dessen verabschiedete er sich aus der Profi-Szene, die Familie ging ihm vor. Damit waren die Würfel zugunsten des Handwerks gefallen, aber gegen eine größere Verbreitung. Mit dem Rahmenbau hat Lüders nie aufgehört, aber an seine alten Erfolge konnte er im Geschäft mit Freizeitradlern nicht mehr anschließen. Der Mann, der sich selbst als „exzellenten Handwerker, aber miserablen Kaufmann“ beschreibt, hat es nicht geschafft, aus dem Ruhm der Profi-Ara rechten Profit zu ziehen. Das verbittert ihn heute noch ein wenig.

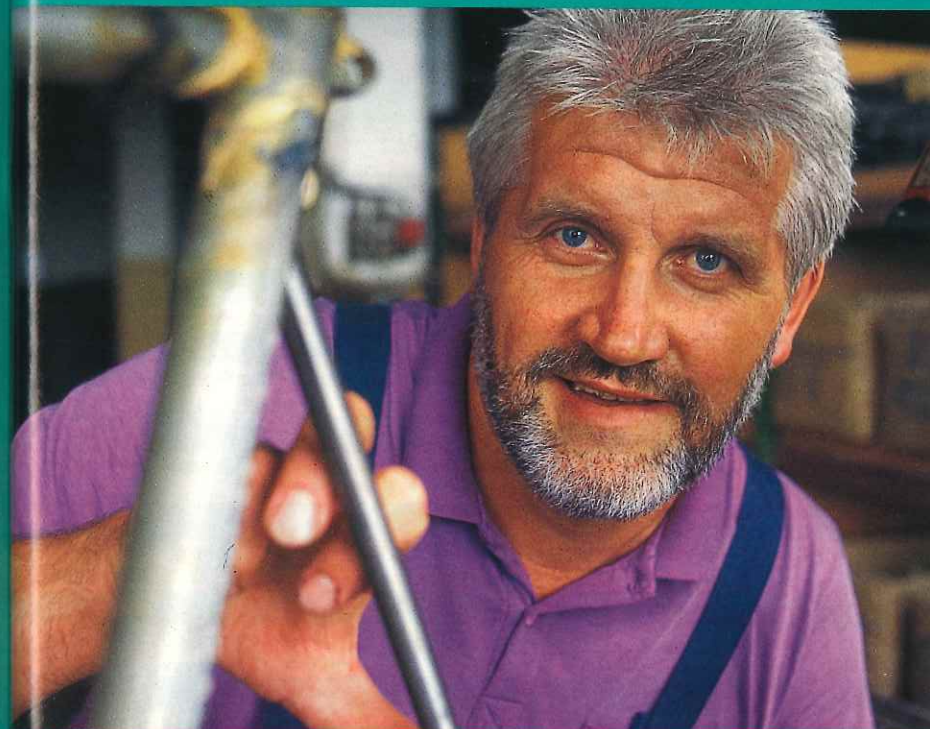
Der Umgang mit der Kundschaft bereitet Lüders heute wie früher Probleme. Lieber lehnt er einen Auftrag ab, ehe er einen Rahmen baut, den sich der Kunde wünscht, den er aber nicht gutheißen kann. Was bekommt man von Lüders? Etwas altmodisch anmutende, aber grundsolide Rahmen, ausschließlich aus Reynolds-Rohr und in Muffen gefügt, nie leichter als vertretbar, dafür aber in alter Handwerkskunst für eine kleine Ewigkeit gebaut. Sein Programm: Renn-, Reise- und Trekkingräder und Mountainbikes – individuell nach Maß, von 48 bis 68 Zentimetern Rahmenhöhe.

STEFFEN BERNDT – ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT

Berndt ist ein Multitalent. Drei Ausbildungen – gelernter Werkzeugmacher, diplomierter Ingenieur und studierter Trainer – sind die solide Basis des 50jährigen für seinen Job als Rahmenbauer. Als unermüdlicher Kulissenarbeiter des DDR-Radsports hat er verschiedene Funktionen in der damaligen Szene Ost wahrgenommen. 1984, nach Jahren der Tätigkeit als Trainer im Nachwuchsbereich der DDR, stieß Berndt zum Kreis der Sonderabteilung „Fahrradforschung“ in Chemnitz und wandte sich wieder konstruktiven Aufgaben zu. Dort entstanden die mit primitiven Mitteln maßgeschneiderten Rahmen für die Spitzenfahrer des Arbeiter-, Bauern-, und Sportler-Staates, der nicht willens oder fähig war, alle Rennfahrer mit Colnagos auszurüsten. Funktionäre wiesen den Technikern die raren Rohrsätze einzeln zu, jeder Rohrmeter war abgezählt, Westqualität für Normalsterbliche unerreichbar. „Olympische Goldmedaillen waren die Zielsetzung“, erinnert sich Berndt. Ein Ziel, das häufig genug erreicht wurde. Nach der Wende gelangte Berndt über Umwege ins traditionsreiche Diamant-Werk. Dort kümmerte er sich im wesentlichen um die Serienfertigung – Trekking- und Tourenräder, was sonst –, verlor seine alte Leidenschaft, das Rennrad, aber nie aus



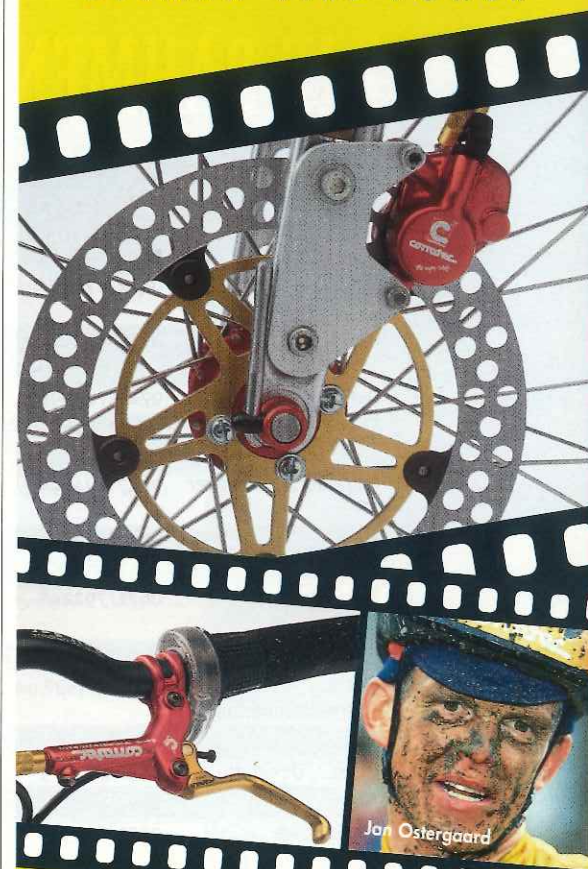
Berndt, ein Veteran aus den Tagen des DDR-Radsports, kennt alle handwerklichen Kniffe und Tricks. Unter seiner Regie steigen die geschichtsträchtigen Diamant-Werke in die Produktion von Maßrahmen ein



dem Auge. Sein Traum ist es, exklusive Rennräder unter dem Namen „Diamant“ neu aufzulegen. Am liebsten individuell nach Maß gebaut. Denn nichts ist für ihn befriedigender, „als einen Sportler auf ein hundertprozentig passendes Sportgerät zu setzen“. Sein Wunsch fand zunächst wenig Gehör bei der Geschäftsleitung. Trotzdem schuf er zusammen mit Steffen Vieweg, Diamant-Mann in der dritten Generation, quasi nebenbei die Voraussetzung für eine individuelle Rahmenfertigung. Mit dem Eintritt von Ex-Giant Verkaufsleiter Uwe Reinkemeier in die Firma fand er Unterstützung für sein Projekt. Ab Oktober

wird Diamant nun individuelle, nach Maß gebaute Rennrahmen anbieten. Berndts Improvisationstalent aus alten DDR-Tagen alleine wird aber nicht reichen, um am Markt erfolgreich sein zu können. Rahmen aus Columbus SLX- oder PRX-Rohr reißen wirklich niemanden vom Hocker, sind zur Zeit aber noch Stand der Diamant-Technik. Bisher waren Berndt allerdings die Hände gebunden, sich an Rohrsätzen moderneren Zuschnitts zu versuchen. Bleibt abzuwarten, ob Diamant es schafft, neben der Serienfertigung von Rennradrahmen, die ebenfalls noch jung ist, die Einzelrahmenproduktion in die Wege zu leiten.

Corratec
GERMAN BIKE POWER



Der andere Vorsprung

DAS KRAFTPAKET PUR

Eine irre Herausforderung. Du prescht den Hang hinunter. Felsen, Geröll, Dreck. Eine Regenböe. Du greifst in die Bremse. Und die steht. Auf die neue corratec-Scheibenbremse ist verlaßt. In jeder denkbaren Situation. Feinfühlig oder knallhart. Das High-Tech Scheibenbremssystem von corratec. Mit Edelstahl-scheibe. Ein Leichtgewicht. Profiausstattung beim corratec Bow 202. In Serie. MTB-Profi Jan Ostergaard siegt mit dem corratec-Bow 202. Bei jedem Wetter.

GIB STOLLEN
KEINE
CHANCE

KEINER
MACHT DEN
BOGEN



Mountainbike corratec Bow 202

HERSTELLER: IKO SPORTARTIKEL HANDELS GMBH KUFSTEINER
STR. 72 D-83064 RAUBLING TEL. 0 80 35/87 07-0 FAX 82 08
CORRATEC SCHWEIZ: TEL./FAX 0 56/83 52 54

DIE RAHMENMEISTER

Name	Telefon	Adresse	Produktpalette 1)	Maß	Serie	Material
Agresti	04222/70972	Wildeshausener Landstraße 94, 27777 Ganderkesee	RR/TRI/MTB/TR/REI	●	●	Stahl
Bürkle, Stefan	07082/50106	Rösleinweg 10, 75334 Straubenhardt	alles, Rikschas, Transporträder	●	●	Edelstahl
Dynamics	07152/42396	Robert-Bosch- Str. 7, 71229 Leonberg	RR/TRI/MTB/TD	●	●	Aluminium
Eberle - Triathlon	07123/7966	Schneckenhofengasse 1, 72581 Dettingen/Erms	RR/TRI/MTB	●	●	Stahl
Engelbert und Meyer	04471/94660	Hauptstraße 31, 49692 Sevelten	MTB/TR/REI/TOU	●	●	Stahl/CrMo
Faucon	0561/2852055	Philosophenweg 33, 34121 Kassel	RR/TRI/MTB/TR/REI	●	●	Edelstahl
Fleck Rahmen	0621/792248	Eintrachtstraße, 68259 Mannheim Freudenheim	RR/TRI/MTB/TAND/	●	●	Stahl/Edelst.
Fuchs	07152/52422	Schillerstraße 85, 71277 Rutesheim	RR/MTB/TR	●	●	Aluminium
Gesta Fahrradrahmenbau	0221/411537	Berrenrather Str. 278, 50937 Köln	RR/TRI/MTB/TR/REI/TD	●	●	Stahl
Gleiss, Karsten	0511/414884	Im Dorffeld 20, 30966 Hemmingen	RR	●	●	Stahl
Gomez, Desiderio	05321/61975	Am Stadtpark 16a, 3380 Goslar	RR	●	●	Stahl
Hertel, Dietmar	02232/46852	Wesselingstraße 1, 50321 Brühl	RR/TRI/MTB/TR/REI	●	●	Stahl
Jäckel, Uwe	0521/335925	Schelpmiller Weg 12c, 33609 Bielefeld	RR/TRI/MTB/TR/REI	●	●	Stahl
Juchem, Werner	02652/7245	Waldstr. 36, 56642 Kruft	RR//MTB	●	●	Aluminium
Kemper Fahrradtechnik	0211/343371	Philipp-Reis-Str. 11, 40215 Düsseldorf	Transport- und Pedersenräder	●	●	Stahl
Koch, Holger	05605/5665	Kirchweg 1, 34260 Kaufungen	RR/TRI/MTB/TR/REI/TD	●	●	Stahl/Edelst.
Krabo, Krautscheid	0234/793371	Vorm Felde 32, 44797 Bochum	RR/TRI/MTB/TR/REI	●	●	Stahl/Titan/ Aluminium
Krüger, Dieter	05225/5147	Industriezentrum 78, 32139 Spenge	RR/MTB/TR/REI/TOU	●	●	Stahl
Landenberg	0561/495155	Herrmann Schaft Str. 42-44, 34225 Baunatal Kirchbauna	RR/TRI/MTB/TR/TOU/REI	●	●	Stahl
Lauer, Claus	02681/4934	Zum Galgenberg, 57610 Altenkirchen	RR	●	●	Stahl
Leto Rahmenbau	030/3931918	Rostocker Str. 20, 10553 Berlin	RR/TRI/MTB/TR/REI/TD	●	●	Stahl
Lüders Rahmenbau	030/3213949	Sophie-Charlottenstr. 29, 14059 Berlin	RR/TRI/MTB/TR/REI/TD	●	●	Stahl
Lutz, Hans	04121/24658	Bauernweg 40, 25335 Neuendorf/Elmshorn	RR/TRI/MTB/TR/REI	●	●	Stahl, Edelst.
Marschall, Radsport	0231/839278	Unnaerstraße 44, 44145 Dortmund	RR/TRI/MTB/TR/REI	●	●	Edelstahl
Metzmacher, Thomas	089/35652311	Frohschammerstr. 14, 80807 München	RR/TRI/MTB/TR/REI/TD	●	●	Stahl
Mittendorf Radstudio	06785/74444	Postfach 14, 55756 Herrstein/Nahe	RR/TRI/MTB/TR/REI/TD	●	●	Stahl
Nöll, Achim	0661/54836	Fischer Weg 6, 36041 Fulda-Kämmerzell	RR/TRI/MTB/REI/Liegeräder	●	●	Stahl
Pyttel, Christian	07222/30059	Donaustraße 1, 76437 Rastatt	RR/TRI und Sonderanfertigungen	●	●	Stahl
Rickert, Hugo	0231/852262	Dammstraße 28, 44145 Dortmund	RR/??	gibt keine Auskünfte		
Schneiders, Holger	0241/27670	Stromgasse 33, 52064 Aachen	RR/REI	●	●	Stahl
Schubert&Schefzyk	06154/52446	Magdeburger Str. 12, 64327 Oberrammstadt	RR/TR	●#)	●	Stahl
Technobull	06104/71012	Platanenstraße 9, 63179 Obertshausen	RR/TRI/MTB/TR/REI/TD	●	●	Stahl
Votec	07234/980030	Daimlerstraße 17, 75233 Tiefenbronn	RR/TRI/MTB/TR/REI	●	●	Aluminium
Wagner Antriebstechnik	0451/8132043	Töpferweg 89-93, 23558 Lübeck	RR/TRI/MTB/TR/REI/TD	●	●	Stahl
Walter, Helmut	0781/24629	Okenstraße 71, 77652 Offenburg	RR/TRI/MTB/TR/REI/TD	●	●	Stahl

Fügeart 2)	Rohrsätze	Beschichtung	Rep. 3)	Ga- bein 4)	Kompl.- Rad 5)	Preis Maß- rahmen 7)	Vertrieb 5)	Lieferzeit	Stück- zahl 6)
L/AL/WIG	Dedalo	Pulver	●	●	●	1.400,-	Dir.	4 Wochen	150
WIG	P&P	Strahlen/Politur/ Pulver	●	●	●	1.100,-	Dir.	4 Wochen	k.A.
WIG	Easton	Lack/Pulver/Politur	●	●	●	2.000,-	H.	4-6 Wochen	2500
L/AL	Mannesmann	Lack/Chrom	●	●	●	2.500,-	Dir.	4-6 Wochen	30
L	P&P	Pulver/Lack	●	●	●	120-350,-	Dir.	4 Wochen	2500
WIG-Plas- ma, L, AL	P&P, Columbus	Gebürstet/Pulver	●	●	●	1.600,-	Dir./H.	4 Wochen	100
L	Mannesmann/ Columbus/P&P	Lack/Pulver	●	●	●	1.200,-	Dir.	8 Wochen	50
WIG	diverse	Poliert/Pulver	●	●	●	1.000,-	Dir.	3 Wochen	1500
L/AL	alles	Lack	●	●	●	400,-	Dir./H.	10 Wochen	400
WIG	Dedalo	Pulver	●	●	●	1.680,-	Dir.	4-5 Wochen	40
L	Reynolds 753	Lack, Chrom	●	●	●	8.000,- *)	Dir.	k.A.	5
L	Reynolds/Dedalo	Pulver	●	●	●	1.400,-	H.	8 Wochen	120
L/WIG	Mannesm., Co- lumbus, Reynolds	Lack/Pulver/Chrom	●	●	●	1.000,-	Dir.	6 Wochen	50.000
WIG	diverse	Pulver	●	●	●	2.150,-	H.	2-4 Wochen	200
L/AL	Mannesmann	Pulver	●	●	●	3.000,-	Dir./H.	6 Wochen	500
L/AL	Tange, P&P u.a.	Pulver, Lack	●	●	●	1.500,-	Dir.	3-6 Monate	30
L/WIG	Columbus	Lack/Chrom	●	●	●	570,-	Dir.	6 Wochen	250
L	Mannesmann	Lack/Pulver	●	●	●	160-600,-	Dir.	3 Wochen	10.000
L/AL	Columbus/ Reynolds/P&P/Vitus	Lack/Pulver	●	●	●	1.950,-	Dir.	6-8 Wochen	60-80
L	Columbus	Lack	●	●	●	1.950,-	Dir.	6-8 Wochen	100
L	Reynolds/Columbus	Lack	●	●	●	1.540,-	Dir./H.	4-8 Wochen	100-200
L	Reynolds/P&P	Lack	●	●	●	1.400,-	Dir.	3-4 Wochen	100
L/AL	P&P, Columbus	Pulver, Lack, Chrom	●	●	●	1.500,-	Dir./H.	4 Wochen	200
L/AL	P&P	Pulver	●	●	●	1.800,-	Dir./H.	6-8 Wochen	120
L/AL	Tange/Columbus/ Mannesmann/Noblex	Pulver	●	●	●	1.820,-	Dir.	8 Wochen	50-100
L	Reynolds/Columbus	Lack, Chrom	●	●	●	2.000,-	Dir./H.	4-8 Wochen	k.A.
L/AL	Mannesmann	Pulver	●	●	●	1.700,-	Dir./H.	6-8 Wochen	1000
L/AL	Reynolds 753	Chrom/Lack	●	●	●	2.200,-	Dir.	nach Anfrage	10
L	Columbus	Lack/Pulver/Chrom	●	●	●	950,-	Dir.	6 Wochen	50
L	Columbus	Pulver	●	●	●	1.150,-	Dir./H.	8 Wochen	600
L/AL	Col., Chronivamo	Pulver	●	●	●	3.500,-	Dir.	8-12 Wochen	80
WIG	eigene Rohre	Pulver	●	●	●	1.800,-	Dir.	8 Wochen	3000
L/AL/WIG	Tange/Columbus/ P&P/Mannesmann	Lack/Pulver	●	●	●	1.500,-	Dir./H.	8 Wochen	150
L	Columbus/ Chronivamo	Lack	●	●	●	1.800,-	Dir.	4-5 Monate	800

Zeichenerklärung

- 1)
RR = Rennrad
TRI = Triathlonrad
TR = Trekkingrad
REI = Reiserad
TOU = Tourenrad
TD = Tandem
● = ja
● = nein
2)
L = Löten in Muffen
AL = Auftragslöten
WIG = WIG-Schweißen
3)
Rahmenreparaturen
4)
eigene Gabelfertigung
5)
Dir. = Direktvertrieb
H. = über Händler
6)
Herstellernummer
inklusive Serienfertigung
7)
preiswertestes Modell
#)
Standardgeometrie,
Anlötteile auf Wunsch
*)
Komplettrad