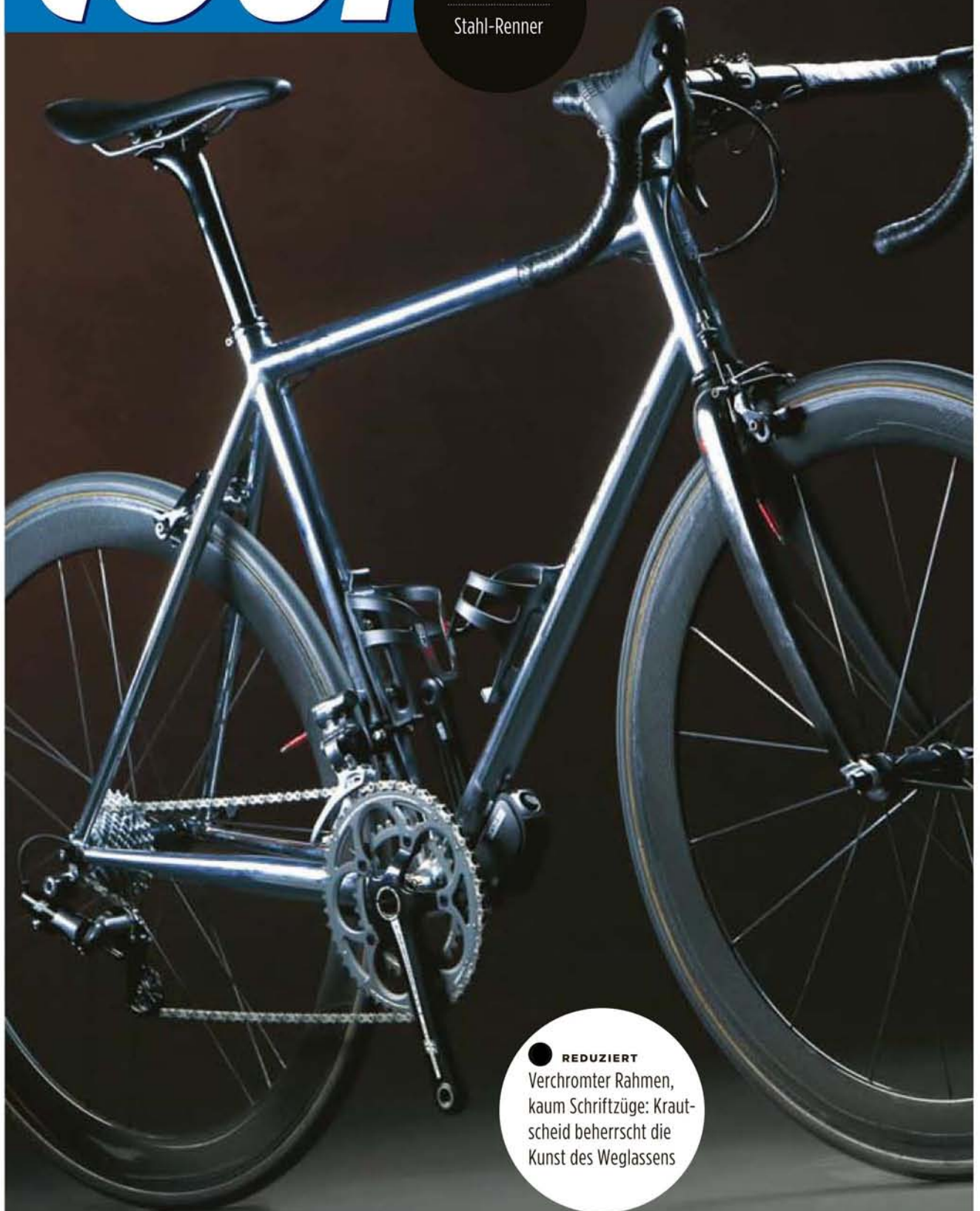




TEST

Stahl-Renner



REDUZIERT

Verchromter Rahmen,
kaum Schriftzüge: Kraut-
scheid beherrscht die
Kunst des Weglassens

CHARAKTER-DARSTELLER

Rennräder mit Stahlrahmen waren einst Massenware – heute sind sie vor allem eine Absage an den Massengeschmack. Und ein Statement: Seht her, es zählen beim Rennrad noch andere Dinge als Gramm und Watt. Im Test: sieben bildschöne Stahlrenner, bei denen nicht nur Nostalgikern das Herz aufgeht

TEXT

Manuel Jekel

FOTOS

Daniel Kraus

Sven Krautscheid ist ein überzeugter Stahlrahmen-Löter, daran lässt er keinen Zweifel. Trotzdem macht der Bochumer Rahmenbauer gar nicht erst den Versuch, technische Argumente für seinen Lieblingswerkstoff zu finden. „Wer bei mir einen Rahmen bauen lässt, kommt wegen meines Geschäftskonzepts, weniger wegen des Materials, mit dem ich arbeite.“ Die Nähe zum Hersteller, die individuelle Beratung, die Möglichkeit, jedes Rahmendetail mit ihm zu besprechen – das sind die Dinge, die seine Klientel in die kleine Werkstatt am Rande der Bochumer Innenstadt ziehen.

Fast jeder Kunde hat dabei sehr spezielle Wünsche, die kein Rad von der Stange erfüllt. Sei es, dass er aufgrund seiner Größe oder Körperproportionen einen besonders großen, kleinen, langen oder kurzen Rahmen benötigt. Sei es, dass er besondere Anlötteile, Winkelstellungen oder Lackierungen wünscht. Details, die oft so wichtig sind, dass die Tatsache in den Hintergrund tritt, dass ein Stahlrahmen schon mal ein Kilo mehr wiegen kann als ein Carbonrahmen.

Sven Krautscheid ist der Sohn der Rahmenbau-Legende Günter Krautscheid, der seit den 1970er-Jahren Generationen von Rennfahrern im Ruhrgebiet mit preiswerten Stahlrahmen versorgt hat. Deshalb ist der 40-jährige Sven auch ein Zeitzeuge, der die Entwicklung des Stahlrahmenbaus der letzten Jahrzehnte hautnah mitbekommen hat. Seit der Erfindung des Fahrrads im 19. Jahrhundert bis vor

etwa 25 Jahren war Stahl de facto der einzige Werkstoff, der im Rahmenbau in großem Maßstab eingesetzt wurde. In seinen besten Jahren lötete sein Vater mehr Rahmen am Tag als Sven Krautscheid heute in einem Monat.

IM WANDEL DER ZEIT

Der Knick kam, als im Zuge des Mountainbike-Booms ab Ende der 1980er-Jahre günstige, qualitativ gute Aluminium-Rahmen aus asiatischer Massenproduktion den Weltmarkt eroberten. Stahlrahmen wurden mehr und mehr zum Nischenprodukt, auch bei Günter Krautscheid brach das Geschäft ein. Spätestens, als um die Jahrtausendwende die Carbon-Welle volle Fahrt aufnahm, galt jeder, der noch einen Stahlrahmen fuhr, als Modernitätsverweigerer. Viele altingesessene Rahmenbauer gaben ihren Beruf auf oder machten auf sehr niedrigem Niveau weiter.

Trotzdem war für Sven Krautscheid immer klar, dass er in die Fußstapfen seines Vaters treten wollte. Nach einer Schlosserlehre und der Gesellenzeit machte er seinen Meister als Zweiradmechaniker mit Fachrichtung Rahmenbau und eröffnete 2010 seine eigene Werkstatt. Wer die Webseite aufruft, den empfängt das Firmenmotto „Ergonomischer Rahmenbau“. Das soll keine hohle Phrase sein. Ausführliche Beratung im Hinblick auf die bestmögliche individuelle Rahmengenometrie hat für Krautscheid denselben Stellenwert wie der Umgang mit dem Lötbrenner. Dafür nimmt er sich nicht nur viel

Zeit, sondern setzt auch auf moderne Methoden. So ist beispielsweise eine videogestützte Positionsanalyse Bestandteil jedes Verkaufsgesprächs.

Die Spezialisierung auf Maßrahmen wäre aber noch kein zwingender Grund, aus Stahl zu bauen, das weiß auch Krautscheid. Gelegentlich schweißt er Rahmen aus Alu, die sogar günstiger sind als seine Stahlkreationen. Auch aus Carbon und Titan lassen sich prinzipiell Maßrahmen fertigen. „Aber bei Stahl ist die Auswahl an unterschiedlichen Rohrlängen, -formen und -wandstärken am größten. Deshalb ist Stahl immer noch der Werkstoff, mit dem man individuelle Wünsche am besten erfüllen kann.“ Außerdem, so Krautscheid, ließen sich beschädigte Stahlrahmen meist relativ einfach reparieren. Auch nachträgliche Änderungen seien möglich. „Das macht einen Stahlrahmen zu einem nachhaltigen, wenn man so will, ein Stück weit grünen Produkt.“

JENSEITS VON MODETRENDS

Auch die Kunden von Jürgen Wastl haben meist höchst individuelle Vorstellungen davon, wie ihr neues Rennrad aussehen soll. Gut 60 Prozent der Rennradler, die in seinem Laden *Passione Bici* im schwäbischen Wendlingen ihr neues Rad bestellen, entscheiden sich für einen Maßrahmen. Dafür nehmen sie Wartezeiten – Wastl spricht von „Vorfreudezeit“ – von vier bis sechs Monaten in Kauf. Das alles für die Gewissheit, am Ende ein Unikat zu bekommen, das perfekt auf die eigenen Bedürfnisse zugeschnitten ist.

Wastl ist Generalimporteur der italienischen Traditionsmarke *De Rosa*. Wer bei ihm einen Maßrahmen in Auftrag gibt, der wird – ähnlich wie bei Krautscheid – zunächst ausgiebig vermessen. Die Daten leitet Wastl an *De Rosa* weiter. Auch ausgefallene Körpermaße sind dabei kein Grund, als Kunde zurückgewiesen zu werden. Sein bislang größter Kunde misst 2,15 Meter und hat eine Schrittlänge von 95 Zentimetern – und ist laut Wastl mit seinem Rad überaus glücklich.

Nicht alle Kunden entscheiden sich für einen Stahlrahmen, längst baut *De Rosa* auch Carbon- und Titanrahmen auf Maß. Und doch liegt der Anteil der drei Stahlmodelle *Corum*, *Nuovo Classico* und *Primato* seit Jahren auf stabilem, gutem Niveau. „Wir haben sogar Kunden, die bereits Carbonrahmen gefahren sind und dann zu einem Stahlrahmen zurückkehren. Einfach weil sie auf der Suche nach etwas Bleibendem sind.“ Wastl hat beobachtet, dass eine zunehmende Zahl von Rennradlern davon genervt ist, dass sie bei einem Carbonrahmen nach spätestens zwei Jahren das Gefühl haben, das Modell sei nicht mehr up to date. Ein Stahlrahmen dagegen ist per Definition nicht modern – und damit zeitlos.

Dass das Interesse an Stahlrahmen wieder steigt, hat auch damit zu tun, dass das Rennrad in den vergangenen Jahren weltweit zum Lifestyle-Produkt geworden ist.

Viele junge Menschen sehen das Rennrad nicht primär als Sportgerät, sondern eher als eine Art modisches Accessoire, das die eigene Persönlichkeit widerspiegeln soll. Entsprechend darf das Rad alles sein, nur kein austauschbares Massenprodukt. Vor diesem Hintergrund sind auch Modelle zu verstehen wie das *Road Logic* von *Ritchey*, das *Steel Master* von *Gios* oder das *Tecno* von *Tommasini*, die mit schlanken Rohren und Retro-Lackierung bewusst an den Look der 1970er- und 1980er-Jahre angelehnt sind. Diese Rückbesinnung auf die

traditionelle Optik gilt als Statement gegen einen Modernisierungswahn, der oftmals fragwürdige Innovationen hervorbringt. Trotzdem sind diese Stahlrenner natürlich vollwertige Sport- und Trainingsgeräte. Im Endeffekt ist es vor allem das Gewicht, das diese Räder von ihren Nachfolgern aus Carbon unterscheidet. Das Fahrerlebnis hingegen ist relativ ähnlich.

WERKSTOFF MIT SEELE

Dass es vielfach ästhetische Gründe sind, die Stahl als Rahmenwerkstoff wieder in den Blick rücken, bestätigt auch *Arendt van Deyk*. Der Stuttgarter verantwortet im Hauptberuf die digitale Markenkommunikation von *Mercedes Benz* und ist in dieser Funktion seit Jahren in der Kunst- und Design-Welt zu Hause. Bevor er 2010 seine Radmarke *Vandeyk* gründete, hatte der leidenschaftliche Fahrradfreak lange damit gehadert, dass anspruchsvolles Produktdesign in der Fahrradwelt aus seiner Sicht nur eine untergeordnete Rolle spielt. Dies zu ändern ist sein Ziel mit *Vandeyk*.

Die Marke soll eine Plattform sein, die Spezialisten aus unterschiedlichen Bereichen zusammenbringt, um super exklusive Fahrräder mit höchstem Design-Anspruch zu kreieren. Diese dürfen, müssen aber nicht aus Stahl sein. Auch ein Carbon-Projekt hat van Deyk zurzeit in Arbeit. Vor allem aber müssen die Räder im Detail perfekt sein – von der handwerklichen Ausführung über die Lackierung bis zu den auch nach ästhetischen Kriterien gewählten Komponenten. Wie so ein Rad dann aussieht, zeigt exemplarisch das auf 25 Exemplare limitierte „*Purple Blast*“, dessen aus zwei Purpurtönen komponierte Lackierung auch wegen ihrer makellosen Perfektion sprachlos macht. Dass die Speziallackierung teurer ist als der vom fränkischen Rahmenbauer *Georg Blaschke* geschweißte Rahmen, nimmt van Deyk für das in jeder Hinsicht sehenswerte Endergebnis gerne in Kauf.

Auf die Frage, warum er sich bei diesem Modell, dessen großvolumige Rohre auf den ersten Blick gar nicht nach Stahl aussehen, für den Werkstoff entschieden hat, antwortet van Deyk philosophisch: „Keine Frage, Carbon hat als Werkstoff sensationelle Eigenschaften, an denen ich nicht vorbeikomme, wenn es um pure Performance geht. Aber ein handwerklicher, gut gemachter Stahlrahmen verfügt über etwas, das auch der beste Carbonrahmen nie haben wird: eine Seele.“