

EXTRA

TEST: MANUFAKTUR-RÄDER

Meisterklasse



Unsere besten Rahmenbauer

RÄDER VOLLER LEIDENSCHAFT

Perfektes Einzelstück statt Rad von der Stange? Der Rahmenbauer weiß, was Radler glücklich macht. Zehn Velo-Künstler lassen sich in die Werkstatt schauen.

TEXT
JOCHEN DONNER

FOTOS
DANIEL SIMON

Jedem Tierchen sein Pläsierchen – Das perfekte Rad ist für jeden etwas völlig anderes. Als passionierter Radler macht man über die Jahre so seine Erfahrungen mit verschiedenen Rädern. Keins trifft so richtig den Nagel auf den Kopf. Die ganzen Kompromisse und Unzulänglichkeiten nerven aber irgendwann.

Das ist der richtige Zeitpunkt: Jetzt ist der Radler reif für den Gang zum Rahmenbauer. Eine kurze Internet-Recherche zeigt die Vielfalt auf, die im handwerklichen Fahrradbau steckt: Hier gibt es ehrwürdige Metallbau-Traditionsbetriebe, die schon jahrzehntelang im Geschäft sind und alles bauen, was zwei Räder hat. Am anderen Ende der Skala steht die ambitionierte One-Man-Show schöngestiger Quereinsteiger und Selbsterbauer. Und es gibt alle Schattierungen dazwischen. Manche Betriebe haben sich auf Fahrräder einzelner Gattungen oder bestimmte Werkstoffe spezialisiert. Manche bauen ihre Entwürfe in Kleinserien, manche fertigen grundsätzlich jeden Rahmen einzeln auf Maß. Einige verarbeiten ausschließlich Stahl in Muffenbauweise, was die Winkelauswahl von vornherein eingrenzt, andere verschweißen oder -löten Stahl oder Alu-Rohre stumpf, was die Bandbreite möglicher Geometrien erweitert. Der eine setzt seine Kreationen direkt mit Powerfeile und Lötlanze an der Werkbank um, der

andere klickt sich für jeden Maßrahmen per Maus durch seine CAD-Software und lagert das Rohreschweißen an hoch spezialisierte Zulieferbetriebe aus. Alle Velo-Kreative eint, dass sie eins-zu-eins umsetzen, was ihr Kunde beauftragt hat.

Der Weg zum Rahmenbauer mag für den Kunden noch so steinig und mühsam sein, sitzt man erst einmal zusammen am Tisch und geht die Optionen durch, muss klar sein, worum es geht. Denn je mehr Auswahl geboten ist, desto mehr verwirrt das manche. „Oft muss ich meine Kunden ganz bei Null abho-

len“, sagt Sven Krautscheid. Der Spross der Rahmenbauer-Dynastie Krautscheid aus Bochum weiß, wie sehr manche Kunden sanfte Führung zum für sie Passenden brauchen. Denn wer kann sich auf Antrieb schon für einen bestimmten Lenkwinkel bei gegebener Gabelvorbiegung oder zwischen semi-integriertem respektive klassischem Steuersatz unter Berücksichtigung des entsprechenden Steuerrohrdurchmessers entscheiden? Und wer kann da schon so einfach die Konsequenzen abschätzen? Am Anfang stehen daher also intensive Gespräche und Fragenkataloge, um glasklar zu



Jochen Donner, Testleiter Trekkingbike

> Newcomer-Szene Rahmenbau

Höchstpersönlich machte sich Meister Georg Blaschke Ende Oktober 2013 auf den Weg zur TREKKINGBIKE-Redaktion nach München, um sein Gebra-Rad anzuliefern. Auch wir freuen uns immer über ein persönliches Kennenlernen und die Gelegenheit zum Hintergrundgespräch. Denn die Rahmenbauer-Szene wächst, blüht und gedeiht; neue Namen und Marken treten auf. Die Geschäfte laufen derzeit nicht schlecht für die Erbauer dieser ganz persönlichen Fahrräder. Das war nicht immer so: Vor 10, 15

Jahren war Maßrahmenbau fast ausschließlich in der Rennrad-Szene zu Hause, wo es auf feinste Abstimmung von Rahmengenometrie und Sitzposition ankam. Das Bedürfnis einer stetig wachsenden Schar engagierter Radfahrer nach hochwertigen Rädern brachte zuerst ein breiteres Angebot an immer besseren Serienrädern auf den Markt. Doch gerade unter Radlern gibt es viele Individualisten, die es nach mehr verlangt: Ein ganz auf sie persönlich zugeschnittenes Einzelstück ist immer mehr Velo-Freunden auch das entsprechende Geld wert. Unsere Einladung zum Test löste bei allen angefragten Rahmenbau-Handwerkern erfreute Reaktionen aus. Die meisten sind gewissermaßen als Einzelkämpfer oder Kleinbetriebe mit geringen Werbebudgets und Marketing-Instrumenten unterwegs. Und es wäre schade, wenn ausgerechnet sie aus dem Blickfeld gerieten. Denn sie arbeiten mit Leidenschaft daran, jedem einzelnen Fahrrad etwas Besonderes zu verleihen. Etwas, das Emotionen schafft.



Handschrift: Erhabene Lettern lötet Ulrich Vogel als Namenszug auf sein Unterrohr. Geschliffen und überlackiert eine starke Ansigne.



Plattenbau: Zwei beschliffene, seitlich offene Platten verlötet Bendixen zwischen Monostay und Sitzstreben. Das Gegenstück befindet sich am Gabelkopf.



Triangel: Die verlängerten Sitzstreben bilden zum Oberrohr hin eine stabilisierende, zusätzliche Abstützung des Hinterbaus.

definieren, welche Art Rad im Lauf des Prozesses entstehen soll.

Ein guter Rahmenbauer ist deshalb auch immer ein Stück weit psychologisch gefordert. Einfühlungsvermögen und Zuhörenkönnen zählen. „Zuerst muss ich verstehen, wo das Problem liegt. Dafür muss ich meinen Kunden gut zuhören können“, bestätigt auch der mit allen Wassern gewaschene Werner Juchem. Doch der erzählt selber gern, wie sich weitere Tücken vermeiden lassen: „Vom Motorrad-Sport her kenne ich sämtliche technischen Schwachstellen. Deshalb baue ich meine Fahrradrahmen komplett solide. Sie sind so konstruiert, dass alle Verschleißteile leicht austauschbar sind.“ Das zeigt: „Maßrahmen“ heißt nicht nur „passende Geometrie“. Sondern:



Florian Wiesmann, Rahmenbauer

> Das Rad fürs Leben?

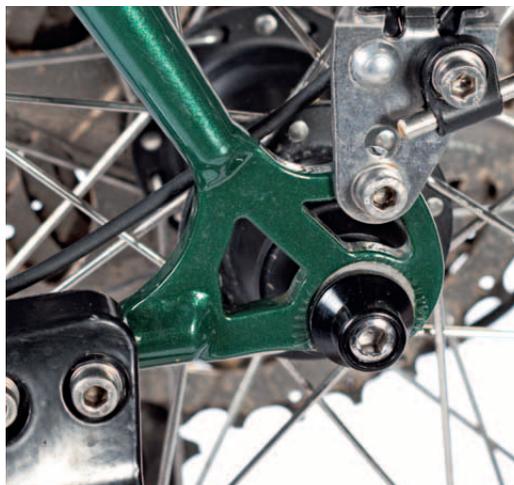
Wer zum Rahmenbauer geht, sucht das perfekte Rad – eine endgültige Lösung für bisher unbefriedigende Kompromisse. Ein individuell auf den Leib geschneiderter Rahmen hat das Zeug, mit seinem Besitzer zu altern. Bisher, jedenfalls.

Das immer schneller rotierende Innovations-Karussell der Bike-Branche konterkariert das Konzept vom „Rad fürs Leben“. Technische Veränderungen bedeuten meist auch Verbesserung. Doch bringen sie auch ständig veränderte Forderungen an einen Fahrradrahmen mit sich. Jüngstes Beispiel: Allein sechs Tretlager-Standards, die Art des Lagereinbaus und deren Durchmesser im Rahmen betreffend, existieren derzeit nebeneinander. Jeder einzelne davon benötigt ein anderes Tretlagergehäuse im Rahmen. Welcher dieser Standards auch in 15 Jahren noch gültig ist, ob und welche Ersatzteile für derlei verschleißträchtige Komponenten der Handel vorrätig halten kann, steht heute in den Sternen. Florian Wiesmann sieht seine Arbeit bedroht. „Für mich als Rahmenbauer bedeutet das irgendwann eine Lüge: Ich kann mein gegebenes Versprechen ‚Dein Rad fürs Leben‘ nicht mehr halten.“

Samtweich: Der Norwid-Rahmen ist penibelst nachbearbeitet. Kleinste Lotreste sind entfernt, die Oberflächen fein gebürstet und gewachst.



Laserschnitt: So aufgeräumt und nüchtern baut Wiesmann. Sein Ausfallende kann, was es muss. Mehr nicht.

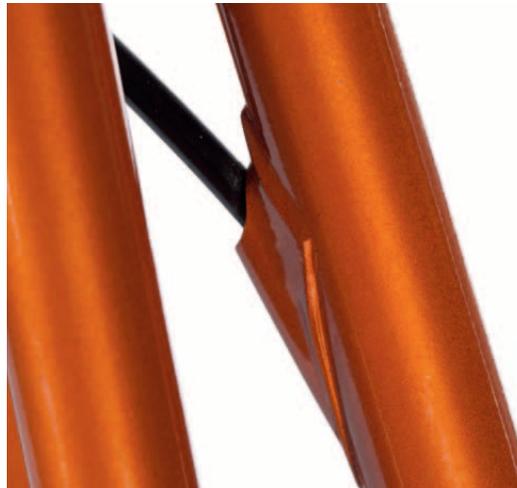


Kunstvolle Miniatur: Das Ausfallende der Krautscheid-Gabel verschwindet fast unter der Achsklemm-Schraube.





Verstärkung: Eingeschweißte Gussets stabilisieren Unter- und Sitzrohr am Juchem.



Einlassöffnung: Durch eine Art Hutze führt Georg Blaschke den Schaltzug schräg durch die Mixte-Strebe bis zur Schaltnabe.



Muffenkunst: Sven Krautscheids Sitzrohrmuffe ist eine Künstlerin. Sie fügt Sitzrohrklemmung, Ober- und Sitzrohr. Die Sitzstreben wachsen fast organisch hervor.

Ein in sämtlichen Einzelheiten auf die Bedürfnisse seines Besitzers abgestimmtes Fahrrad. Dazu gehören Kriterien wie die Rohrdimensionierung und -qualität, Steuerrohr- und Tretlagerstandard, Fügemethode, Belastbarkeit. Auch der Einsatzzweck beeinflusst Details wie Reifenfreiheit, die Art des Hinterbaus, Zugverlegung und Sattelstützklemmung. Bis hin zum optischen Eindruck, Design und Lackierung. „Oft muss ich stilistisch Zugeständnisse machen, weil zum Beispiel mein Kunde eine aufrechtere Sitzposition wünscht“, bedauert Ulrich Vogel. Seine Rahmen sind ein Fest fürs velophile Auge. Doch derartige Diskussionen muss ein Rahmenbauer führen, sein Gefühl für Ästhetik und Proportionen verteidigen. Gern lässt sich mancher Auftraggeber auch die

Augen öffnen für eine qualitätsvolle Gestaltung; meist hat er zuvor einfach noch nie darüber nachgedacht. Dennoch gilt am Schluss: Wer zahlt, schafft an. „Ich baue das Rad ja für den Kunden, nicht für mich“, konstatiert auch Sven Krautscheid. Manchmal fügt es sich: Der Auftraggeber für unser Testrad bestellte eine bestimmte Ästhetik gleich mit. Er bat Krautscheid ausdrücklich um die passende Optik zum Rad seiner Frau, das Krautscheid kurz zuvor aufgemöbelt hatte. Auch gebrauchte Altteile oder vertraute Komponenten wie Sättel oder eine Gabel können via Rahmenbau einen zweiten Frühling erleben: Der Metall-Handwerker kann sie oft relativ einfach ins Konzept einbinden. Georg Blaschke verbaut beispielsweise eine gebrauchte, aber überarbeitete

Cannondale-Federgabel in seinem Mixte-Alltagsrad. „Hier sind alle Verschleißteile austauschbar. Die Gabel ist so gut wie neu“, freut sich der bekennende Recycler. Die Erfahrung eines Rahmenbauers ist Gold wert. Er kann genau abschätzen, welches Detail oder Machart sinnvoll ist und welches nicht. „Ich frage mich stets, welches Problem ich mit einer Maßnahme löse“, erklärt der Freiburger Stahlrahmen-Spezialist Kai Bendixen, „und ob ich damit nicht eventuell ein neues produziere.“ Rahmenbauer sind erfahrungsgemäß eher überlegte, ruhige Leute, die ein komplexes Thema gründlich durchdenken und dann ebenso gründlich umsetzen. Die größte Freude macht man ihnen oft damit, dass jedes neue Rad, das sie bauen, wieder anders ist.

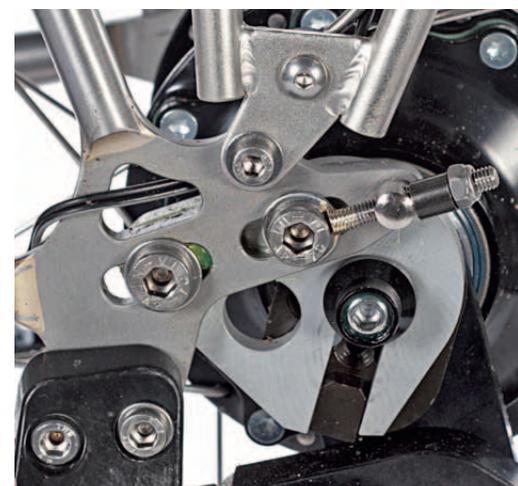
Kraftprotz: Ganz schön was vertragen kann der Hinterbau am Schauff. In Sachen Dimension passen hier drei Krautscheids hinein.



Materialgerecht: Treppenförmig hat Hilite das Sitzstreben-Schloss gestaltet. Die Schraubengewinde sind oberflächenbündig abgeschliffen.



Spannend: An Langlöchern fixiert Norwid verschiebbare Rohloff-Ausfallenden. Stellschrauben fixieren die passende Einstellung der Kettenspannung.





Filigraner Straßen-Sportler

Training auf dem Arbeitsweg: Mit dem „Commuter“ baut ein Radsportler Form auf. Er wünscht war auch eine gewisse Optik. Solche Anforderungen liebt Sven Krautscheid.

Es gibt Dinge, die hasst der Rennradfahrer im Allgemeinen. Dazu gehören Nabendynamo, Licht, Gepäckträger und Schutzbleche: unsinniger Ballast. Doch heutzutage nutzen viele Sportler jeden Velo-Kilometer zum Formaufbau oder aus purer Lust am Fahren. Glücklicherweise gibt es Rahmenbauer wie Sven Krautscheid: Der kommt auch vom Rennrad her, kennt als Profi aber keine Scheuklappen. Und baut zusammen, was zusammengehört – wenn man das braucht. Der einzige Bruch im Konzept ist hier der englische Modellname. Im Rad herrscht italienischer Stil. Der klassisch gemuffte Rahmen wirkt leicht und filigran, geschickt fügen sich glänzend bearbeitete Edelstahl-Bleche und Campagnolo-Laufräder mit polierten Felgen ins Bild. Selbst die urschwäbische Lichttechnik von SON fällt nicht aus dem Rahmen. Mit Geschmack sind Rahmen, Sattel und Lenkergriffe farblich aufeinander abgestimmt. Die japanischen Touring-Reifen mit brauner

Flanke harmonieren perfekt damit. Die Verarbeitung des Rahmens ist tadellos. Ein paar flüchtige Montagefehler waren bei Ankunft im Testkeller flugs behoben. Die anschließenden Testfahrten förderten feinstes Fahrverhalten zutage. Als Zugeständnis an das stilistisch geschlossene Konzept sind bei der Funktion allerdings leichte Abstriche zu machen: Die schon in die Jahre gekommenen Campa-Komponenten erreichen nicht die Mühelosigkeit aktueller Shimano-Pendants. Zudem sind die aus optischen Gründen verwendeten Jagwire-Zughüllen nicht stauchungsfest: So bleibt in Schalt- und Bremszügen stets eine leichte Inkonsistenz der exakten Zuglänge. Schalt- und Bremsverhalten wurden dadurch unnötig schwammig. Der Kundenwunsch, das Rad möge zum jüngst erst von Krautscheid renovierten Mitt-Siebziger Hercules seiner Frau passen, spricht Bände. Es gibt sie wohl noch, die harmonischen Ehen. Nimmt es Wunder, dass offensichtlich beide Radfahrer sind?

Krautscheid

COMMUTER	
Hersteller/Infos	Sven Krautscheid, Tel. 0234/32416788, www.rahmenbau-krautscheid.de
Preis/Gewicht*	3400 Euro/11,50 kg
Rahmenmaterial	Stahl, gemufft
Rohrsatz	Columbus Zona
Gabel	gemufft, Schrägschulter, 1 Zoll; Mini-V-Brakes
Kurbel	Campa Veloce Power Torque, 50/34 Z.
Schaltung	Campa Veloce Flatbar, Kassette 13-26 Zähne, 10-fach
Bremsen	Campa Veloce/Tektro Mini V
Laufräder	SON delux, Campagnolo/Campa Chrina/Panaracer Pasela 32-622
Sattel/-stütze	Selle San Marco Regal/NN, Alu
Ausstattung	Tubus Fly Edelstahl, 18 kg; Edelux, Toplight mini; Edelstahl-Schutz- bleche; Pitlock-Achsen

* ohne Pedale

> Sven Krautscheid: Spezialist in Ergonomie

„Ich liebe einfache Technik, die simpel und funktional ist.“ Damit bekennt sich Sven Krautscheid zur großen Gemeinde der Velophilen. Als Sohn des legendären Rahmenbauers Günter Krautscheid, bekannt als Krabo, wurde Sven regelrecht ins Metier hineingeboren. Nach einer Ausbildung im elterlichen Betrieb schwamm er sich als Meister mit eigener Werkstatt frei. Er hat sich, zusammen mit Partner Gebiomized, besonders die Ergonomie auf die Fahne geschrieben. „Rad-ferne Leute muss man da bei Null abholen.“ Ein vorhandenes, optimales Kunden-Rad nimmt Krautscheid 1:1 ab, mit anderen Interessenten ermittelt er zunächst einmal die optimale Sitzposition. Danach rücken die Fahreigenschaften in den Fokus. Doch auch die Proportionen und die gesamte Ästhetik sind ihm sehr wichtig.

