

Stahlarbeiter

Als Rahmenmaterial für Reiseräder hatten CroMo-Rohrsätze immer schon Konjunktur. Die neue Marke Rennstahl schneidert daraus einen Reiserad-Rahmen für das 21. Jahrhundert.

SAMTIG:
Viel Sitzkomfort verschafft die Titan-Stütze von Schwesterfirma Falkenjagd. Material und Form sind auf Flex hin optimiert.

TRAGFÄHIG:
Die volle Zuladung an Gepäck liegt bei 55 Kilo. Das Rad bewältigt laut Erbauer insgesamt sogar 165 Kilo Gesamtgewicht.

SPANNEND:
Die Achsaufnahme ist ein Meisterstück: Slider-Ausfaller erledigen Kettenspannung und tragen Steckachse sowie Bremssattel.

VIELSEITIG:
Großen Verstellbereich, niedrigstes Gewicht und höchste Stabilität liefert das Syncace-Cockpit.

MASSARBEIT:
Aus dem legendären Reynolds Rohrsatz No. 853 bestehen die spezifisch geformten Rahmenrohre.

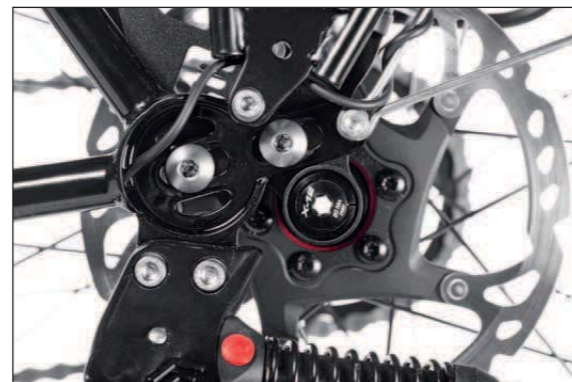
WAHLFREIHEIT:
Für unterschiedliche Anforderungen kann der Rennstahl-Radler 28-Zöller oder 650B-Laufräder montieren.

ANGEPASST:
Am Steckachs-Dynamo hat SON extra die Lagersitze vertieft, um die höhere Spannung der Konstruktion zu kompensieren.



Packt zu: Vergrößerte Durchmesser erhöhen die Biegesteifigkeit eines Rohrs. Das gilt auch für Radachsen. Das Vorderrad am Rennstahl steuert und rollt dank Syntace-Steckachse spürbar präziser, weil verwindungsärmer.

Hochfest: Ein Schmiedekegel am Gabelkopf bietet Schaftrohr und Gabelholmen soliden Anschluss. Der Übergang zum Steuerrohr wird auch optisch gefälliger.



Komplex: Der Rennstahl-Rahmen spannt die Kette über verschiebbare, in Nuten geführte Ausfallenden. Träger- und Schutzblechstreben sowie der Hinterbauständer bleiben rahmenfest.

INTERVIEW



Andreas Kirschner, Rennstahl Bikes

TEXT
JOCHEN DONNER

FOTOS
DANIEL SIMON

Woher stammt Ihr Know-how, einen Reiserad-Rahmen zu bauen?

Reiseräder sehen wir als die Königsdisziplin des Fahrradbaus. Das Know-how stammt aus langjähriger Erfahrung im Titanrahmenbau: Viele Bauteile am Rennstahl stammen von unserer Muttermarke Falkenjagd und wurden ursprünglich für den harten Rennsport-einsatz entwickelt.

Was hat Sie überzeugt, zusätzlich zu Ihren Titan-Bikes nun auch Stahl als Rahmenmaterial zu verwenden?

Unsere Titanrahmen sind schon sehr puristisch und reduziert, aber im Vergleich zu unseren Stahlrahmen doch noch relativ massiv. Mit Titan bauen wir sehr steif und leicht, Stahl hingegen flexibel und „lebt“. Die Rennstahl-Rahmen begeistern mit ihrer filigranen, eleganten Erscheinung.

Welche konkreten Praxis-Nutzen bringt die aufwändige Steckachsen-Konstruktion?

Steckachsen bringen Steifigkeit in die Radbefestigung, verbessern die Radführung und ermöglichen eine präzisere und berechenbare Lenkung auch bei hoher Zuladung oder hohen Geschwindigkeiten. Zudem sitzt das Laufrad immer 100% gerade und an derselben Stelle. Schleifende Discs nach einem Radausbau sind so ausgeschlossen.

Reiseradler schwören seit Generationen auf Stahl als ideales Rahmenmaterial für ihre Abenteuer-Velos. Dabei hängen viele dem Mythos an, notfalls könne der letzte Dorfschmied vor dem Chayber-Pass noch schnell einen Rahmenbruch schweißen. „Das geht bei den heutigen, hochlegierten Rahmen-Stählen schon lange nicht mehr!“, wischt Rennstahl-Chef Andreas Kirschner die Legende vom Tisch. Allenfalls heften könnte man das hochentwickelte CroMo-Material mit normalen Schweißgeräten. Deshalb findet die aufwändige Verarbeitung des Reynolds 853-Rohrsatzes derzeit in Italien statt, wo noch die nötige Praxis und das Fachwissen für das Schweißen moderner Stahlrahmen besteht. „Doch es zeichnet sich ab,“ räumt Kirschner bedauernd ein, „dass wir dafür nach Taiwan ausweichen müssen.“ Das bringt erhöhte Kosten und Zeitverzögerungen mit sich. Denn der Sitz der kleinen Firma Rennstahl, ein Ableger der auf Titan spezialisierten Marke „Falkenjagd“, befindet sich an der Privatadresse

der Kirschners im oberbayerischen Ismaning. Dort entwirft und konstruiert Kirschner seine unkonventionellen Fahrräder: Die haben auch mal ein wie gedrehtes wirkendes Unterrohr. Ovalisierte Rohrformen, ab- und zunehmende Durchmesser oder die – stabilitätsfördernd – doppelschalig aufgebaute Brücke für das Pinion-Getriebe erzählen von Ansprüchen und Sachverstand des Konstrukteurs. „Gerade bei den ungeheuren Kräften, die am Pinion-Reiserad per Kettenzug am Hinterrad und über das Gepäck auf dem Rahmen lasten, halten wir eine stabile Steckachs-Konstruktion für das passende Prinzip“, wirbt Kirschner für seine Sicht der Dinge. Am Vorderrad gewinnt die Lenkung deutlich an Präzision, erst recht, wenn man den Tubus-Lowrider belädt. Der ist zwar auf 15 Kilo Zuladung beschränkt, in der Praxis trägt die nochmals verstärkte Big-Apple-Version kurzfristig auch einmal deutlich mehr Kilos, wenn man ein paar Liter Wasser zusätzlich für die nächste Wüstenquerung unterbringen muss.

Eigentlich wollte Kirschner mit einer noch ungewöhnlicheren Neuheit aufwarten: Das 18-Gang-Getriebe, das Pinion derzeit in einer weiter optimierten, nun auch deutlich leiseren Version in Umlauf bringt, sollte von einem Riemenantrieb des Reifen-Konzerns Continental

seine Handhabung wäre unkritischer als das Gates-Pendant. Doch Schwierigkeiten bei der Beschichtung ließen den Riemen nicht rechtzeitig fertig werden. So übernimmt nun eine konventionelle Fahrradkette die Transmission zum Hinterrad, die trennbare Sitzstrebe im Rennstahl-Rahmen kommt vorerst nicht zum Einsatz.

„Wenn ich schon die Gabel neu konstruiere, dann gleich g’scheit.“ Eine Steckachse mit Feingewinde macht die Rennstahl-Gabel über- ragend seitensteif.

angetrieben werden. Dieser Riemen verwendet, im Unterschied zu Mitbewerber Gates, größere Zähne, baut etwas schmaler und stellt geringere Anforderungen an exakt ausgerichtete Rahmenfluchten oder genau angepasste Spannung. Dadurch verspricht der Conti-Riemen geringeren Konstruktions- und Montageaufwand,

Für größere Strecken bietet Rennstahl einen 650B-Radsatz mit etwas geringerem Durchmesser. Die Laufrad-Architektur wird damit stabiler und schafft mehr Durchlauf für profilierte Reifen. Bei vorwiegend asphaltierten oder befestigten Strecken rollen dagegen die 29er leichter und schneller. Beides geht gleichermaßen. Einen weiteren Luxus stellen die Anbauteile der Schwestermarke dar: Die Titan-Sattelstütze nimmt, dank Materialflex und weitem Auszug, Fahrbahn-Vibrationen souverän die Spitzen. Der Fahrer sitzt richtig komfortabel. Ob allerdings auch die drei Flaschenhalter aus dem Edelmetall bestehen müssen, kann jeder Interessent mit sich selbst ausmachen. Den stattlichen Kaufpreis von 4590 Euro drückt ein Verzicht darauf nicht wesentlich.

Trekkingbike
TIPP

RENNSTAHL PINION 28

Vertrieb	Rennstahl Bikes, Tel. 089/88903651, www.rennstahl-bikes.de
Preis/Gewicht o. P.	4590 Euro/17,20kg
max. zul. Gesamtgew.*	165 kg
Rahmenmaterial/-größen	Stahl, /S (39,5), M (44,5), L (48,5), XL (53)
Gabel	Stahl, Disc, Steckachse Syntace X15
Kurbel/Übersetzung	Pinion/30 Z.
Antrieb	Pinion-Getriebe P 1.18, 18 Gänge, 636% Übersetzung; Drehgriff; Ritzel 26 Zähne
Bremsen/o Disc	Shimano XT Disc/180, 160 mm
Naben/Felgen/Reifen	SON 28-15, Steckachse X 15, Pinion HTR, Steckachse X 12/Mavic TM 719 Disc/Schwalbe Marathon Mondial 50-622 Reflex
Sattel/Sattelstütze	Selle Italia SLS/Falkenjagd TI
Besonderheiten	Custom Rohrsatz Reynolds 853, Rohre ovalisiert; Slider-Ausfaller mit X 20-Steckachse; SiStr trennbar; Tubus Logo, 40 kg, Tara, 15 kg; SON Edelux II, Toplight Line Brake +; Ergon GP3

WERTUNG

Rahmen	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Ausstattung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Komfort	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Preis-Leistung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

- innovatives Rahmen-Gabel-Set; Top-Ausstattung; stabile Fahrleistungen; hohe Steifigkeit, dennoch hoher Fahrkomfort
- Laufräder solide, aber schwer, daher träge Beschleunigung

SUPER

*Herstellerangabe: maximal zulässiges Gesamtgewicht von Rad, Fahrer, Gepäck

THE NEXT RIDE IS ALWAYS THE BEST RIDE MT NEXT

Die völlig neue Performance-Scheibenbremsen-Generation von MAGURA

MT8

- Vollcarbon Bremsgriff
- Einteilige Bremszange
- Werkzeuglose Druckpunkt- und Hebelweitenverstellung
- Einzigartige magnetiXchange Technologie für einfachsten Belagwechsel
- Gewicht nur 299g



NEU 2 - Kolben Bremszange
MT8 MT6 MT4 MT2 ab € 79,-
inkl. Adapter und Scheibe

Beste Bremsperformance: optimale Hebelübersetzung für mehr Bremsleistung bei perfekter Dosierbarkeit.

Carbotecture SL® Technology: Leichtbau bei höchster Steifigkeit

5 Jahres Dichtheitsgarantie: das MAGURA Sicherheits-Gütesiegel

Einteiliger, geschmiedeter Aluminium Bremssattel: eloxiert mit drehbarer Leitung

Komplett neu: das ist MT NEXT



MAGURA



magura.com