

Profitest

Rennstahl 931





RENNSTAHL

Es passiert mir ja wirklich nur alle Jubeljahre mal, eine Rennmaschine zu fahren, die nicht aus Carbon gefertigt wurde. Vor einigen Jahren war das ein Falkenjagd-Titan-Rahmen, dann testete ich 2014 für die englische Ausgabe der *Procycling* mit dem Genesis Volare einen Stahl-Rahmen, auf dem ein britisches ProContinental-Team sehr erfolgreich Rennen fuhr. Jetzt also ein Rennstahl. Das ist, wie der Name vermuten lässt, ein Rennrahmen komplett made in Germany.

Text Marcel Wüst ||| Fotografie Tom Bauser

Dass die englischen Rennfahrer inzwischen auf einem „Nachfolge-Genesis“ aus Carbon unterwegs sind, sollte meine Vorfreude nicht trüben, denn der Rahmen hatte damals einen guten Eindruck hinterlassen.

Da das erste Fotoshooting in den Dolomiten leider dem Wintereinbruch der Eisheiligen zum Opfer gefallen war, hatte ich nun kurz nach dem Dolomiten-Marathon einen zweiten Trip nach Alta Badia eingeplant, und wie immer genoss ich das familiäre Ambiente bei Klaus im Hotel Melodia del Bosco.

Die Lieferung des Rennstahl erfolgte in einer Nacht-und-Nebel-Aktion (danke, Anna!), und als wir dann um kurz vor sechs zum Fotoshooting aufbrachen, da war mir sogleich klar, dass ich ein ganz besonderes Rad fahren würde.

Worin liegt die Besonderheit eines Stahlrahmens im Carbon-Zeitalter, mag nun der eine oder andere fragen ... nun, ich möchte es so erklären: Man fährt ein Rad, das man nicht an jeder Ecke sieht, es ist wunderschön und perfekt verarbeitet und fährt sich vor allem richtig gut.

Dass ich beim ersten Anheben natürlich erst einmal Abstriche im Hinblick auf die Gewichtsklasse „oft unter sechs und immer unter sieben Kilo“ machen musste, ist auch klar – dennoch verriet mir ein

► Als in den Dolomiten wieder die Sonne schien, war die Zeit für das Rennstahl gekommen.

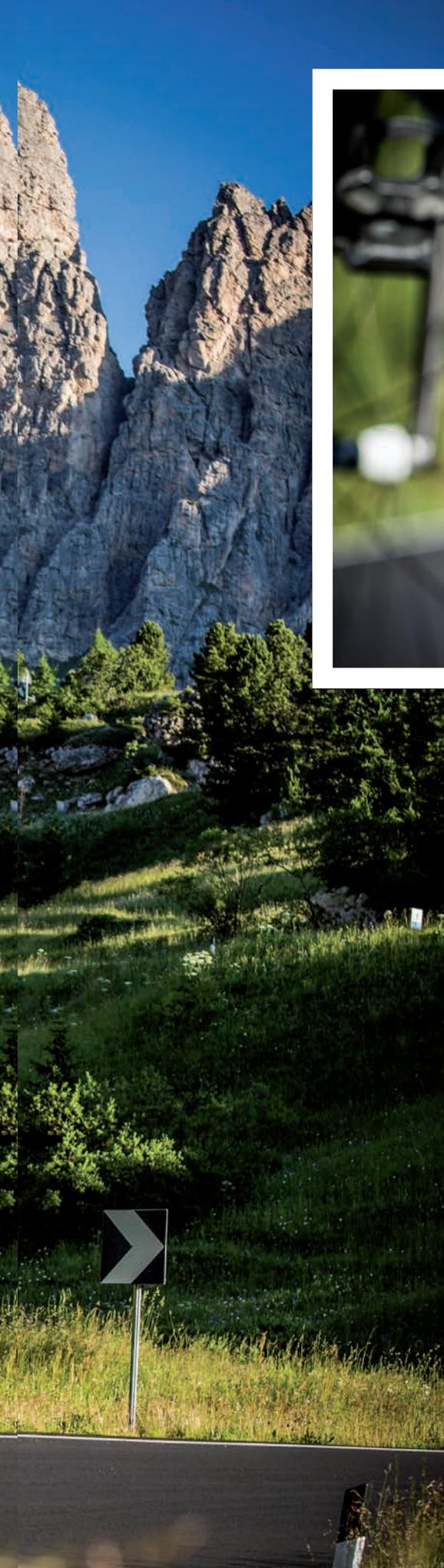
EIN RAD, DAS MAN NICHT AN JEDER ECKE SIEHT, WUNDERSCHÖN UND PERFEKT VERARBEITET.

Zwicken in den eigenen Bauchspeck, dass ich wohl mehr Potenzial zur Gewichtsreduktion habe als das Rad!

Im Wort „Rennstahl“ spiegelt sich eigentlich schon die gesamte Philosophie wider: Räder zum Rennfahren waren ja früher auch aus Stahl – aber bei Weitem nicht so schön und vor allem fahrstabil wie mein Begleiter an diesem Tag auf dem Passo Gardena.

Klar ist, dass die Fahreigenschaften allemal dazu taugen, mit dem Rad nicht nur Rennen zu fahren, sondern diese im Zweifel auch gewinnen zu können. Es ist in allen wichtigen Belangen sehr fahrstabil und die Kraftübertragung stimmt auch. Der Anblick des Tretlagers, welches nicht wie bei den Carbon-Rahmen mit Unter- und Sitzrohr zu verschmelzen scheint, sondern ganz klar als rundes „Rohr“ zu erkennen ist, ist heute auch eher ungewohnt. Das





Die filigrane Optik eines Stahlrahmens ist ungewohnt, auch wenn heute Press-Fit-Tretlagergehäuse und Oversized-Steuerrohr dabei sind.

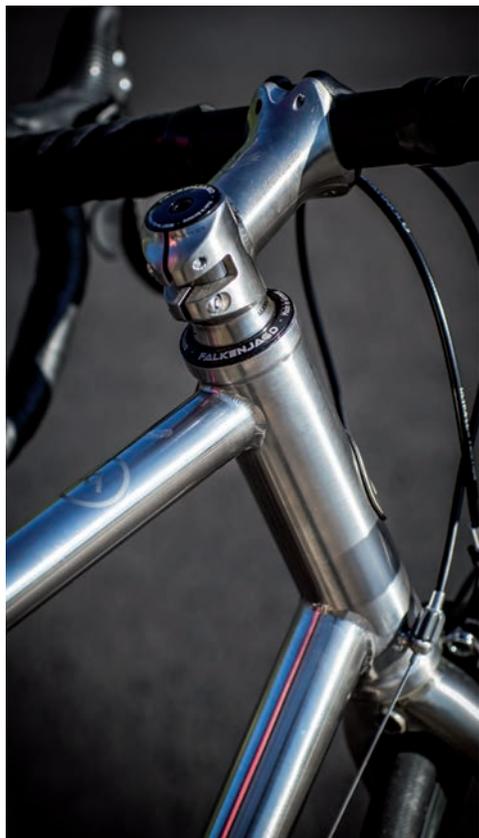
breit abstützende 86,5er-PressFit-Tretlagergehäuse war jederzeit auf der Höhe der geforderten Steifigkeit. Bei meinen Antritten aus den ersten Kehren des Grödner Jochs hinaus fühlte sich die Kraftübertragung an, als fahre ich ein „normales“ Carbonrad. Die Laufräder, stabile DT Swiss Spline, ließen sich sehr gut beschleunigen, und überhaupt war das Mehrgewicht von geschätzten 1.200 Gramm im Vergleich zu einem ähnlich gespeckten Carbon-Boliden kaum zu bemerken.

Was die Optik angeht, merkte man allerdings einiges: Die in den edlen Stahl „hineinsandgestrahlten“ Logos machen deutlich mehr Eindruck als die unter Klarlack geklebten Decals, die sonst so Standard sind. Auch die edle Platte mit dem





**DIE VIELEN KLEINEN DETAILS,
DIE ES HEUTZUTAGE BEI
CARBON-RAHMEN KAUM MEHR
GIBT, SIND EBEN AUCH DAS,
WAS EIN RAD AUSMACHT.**



Logo auf dem Steuerrohr dürfte ein paar Gramm wiegen, aber auch darauf kommt es wohl kaum an. Klassisch ist selbst die Verlegung der Schaltzüge außen am Rahmen. Durch die hochwertigen Zuganschläge am Unterrohr war es möglich, die kleinen Stellschrauben nicht nur gut zu erreichen, sondern diese auch leichtgängig zum Feintuning drehen zu können. Um Scheuern am Steuerrohr zu vermeiden, waren die Züge in weitem Bogen über Kreuz montiert worden, was an sich ganz okay ist, aber hier gab es den für mich einzigen kleinen Grund zu meckern: Die kurz vor dem Tretlager wieder über Kreuz geführten Züge touchierten immer leicht das Unterrohr, und auf Edelstahl gibt das schon einiges an Geräuschen von sich. Entweder müsste man den Abstand der Züge zum Rohr vergrößern, eventuell durch eine voluminösere Zugführung, oder aber die kleinen Gummi-Nupsies überstülpen, die ich noch aus meiner Profizeit kenne – wobei Letzteres nicht nur blöd aussieht, sondern in fünf von zehn Fällen nicht dauerhaft hilft.

Aber zurück zum Fahrgefühl: Mein Rahmen in der Größe L hat zwar nur ein 52 Zentimeter langes Sitzrohr, was durch die optisch ansprechende Sloping-Geo-

▲ **Hart anbremsen mit der Titan-Gabel? Auf dem Rennstahl klappte das hervorragend, was Marcel freilich nicht erwartet hätte...**

Technische Daten

- ▶ **Rahmen** Rennstahl 52 cm Sloping L
- ▶ **Gabel** Falkenjagd Titan
- ▶ **Komponenten** Campagnolo Super Record
- ▶ **Laufräder** DT Swiss Spline
- ▶ **Bereifung** Continental Competition
- ▶ **Vorbau** Falkenjagd Titano 100
- ▶ **Lenker** Syntace Racelite, 42 cm
- ▶ **Sattel** Selle Italia SLR Titano
- ▶ **Stütze** Falkenjagd Titan
- ▶ **Gewicht** k. A.
- ▶ **Preis** 4.999 €
- ▶ **www.rennstahl-bikes.de**

metrie zu erklären ist, dem gegenüber stehen aber ein 56,5 Zentimeter langes Oberrohr sowie ein 185 Millimeter langes Steuerrohr. Da ich im normalen Leben einen 53er-Rahmen mit 55er-Oberrohr fahre (dazu einen 130 Millimeter langen Vorbau), war der 100-mm-Vorbau zwar etwas kurz, aber von der Gesamtlänge her ging es dennoch. Da aber mein Vorbau ohne Spacer auf einem 145-mm-Steuerrohr sitzt, kam ich mir leicht tourimäßig vor, was die aufrechte Sitzposition anging.



Ein Rahmen in Größe M wäre für sportlichere Fahrer meiner Größe sicher die bessere Wahl – wer ambitioniert, aber von der Position her entspannter daherrollen möchte, für den ist der L-Rahmen goldrichtig.

Zum ersten Mal seit Langem hatte ich mal wieder ein Rad mit Campagnolo-Komponenten, und hier funktionierte alles reibungslos. Die Kompakt-Kurbel war gerade in den steileren Passagen sehr von Vorteil und selbst wenn ich im Stehen fuhr, funktionierten die Gangwechsel reibungslos. Allerdings war der im Verhältnis vier Zentimeter zu hohe Lenker eher eine Einladung, sitzen zu bleiben, da ich meinen Schwerpunkt nicht richtig nach vorne verlagert bekam.

Der Werfer war mit einer schlichten Schelle fixiert und die Tune-Sattelklemme passte ebenfalls in das edle Gesamtbild. Auch bei der weiteren Ausstattung mit Falkenjagd-Titan-Sattelstütze und -vorbau hatte man sich klar an die Vorgabe „edel“ gehalten.

Die vielen kleinen Details, die es heutzutage bei Carbon-Rahmen kaum mehr gibt, sind eben auch das, was ein Rad ausmacht. Die Schweißnähte waren sehr präzise, und wenn man sich die Ausfallenden an Gabel und Hinterbau anschaute, dann konnte man schon ins Schwärmen kommen. Der Reynolds-931-Rohrsatz wird extra nach den Vorgaben von Rennstahl gefertigt, die „kathodische Elektrotauchbad-Lackierung“ macht den Rahmen rost- und schlagresistent. Die Tatsache, dass es sich um handgebürsteten Stahl handelt, heißt ebenfalls, dass jeder Rahmen irgendwie auch wieder ein Einzelstück ist, denn eine Stahlbürste verleiht dem Renner dann eine ganz individuelle Handschrift.

Was besonders auffiel, war die Tatsache, wie sanft das Rad über die ziemlich

unebenen Streckenabschnitte glitt. Stahlrahmen haben ja vor allem bei den Randonneuren einen sehr guten Ruf, was den Komfort angeht, und diesen konnte das Rennstahl ohne Weiteres bestätigen. Sicher ist es aber auch die 27,2-Millimeter dünne Sattelstütze aus Titan, die mit am Komfortschraubchen dreht und noch ein paar Prozent rausholt.

Nach dem grandiosen Erlebnis, das Grödner Joch in der Morgensonne auf menschenleeren Straßen bezwungen zu haben, war mir die komplette Sella Ronda

▲ **Schlank, steif und komfortabel – hier stimmt alles, nur das lange Steuerrohr ist Geschmackssache.**

vor dem Frühstück dann doch zu viel und ich beschloss, zügig zu Tal zu fahren.

Außer der schon erwähnten etwas zu aufrechten Sitzposition gab es für die Abfahrt auch die volle Punktzahl. Die Titan-Gabel war sehr präzise, wie sie meine Einlenkmanöver ausführte, und auch das immer wieder gerne praktizierte späte Anbremsen der Kehren verkraftete mein Rennstahl ohne Murren. Besonders skeptisch war ich im Vorfeld gewesen, als ich an die Fahrstabilität im vorderen Bereich dachte.

Trotz der fast filigran anmutenden Übergänge von Unter-, Ober- und Steuerrohr war das Fahrverhalten perfekt. Die Beschleunigung aus den Kehren heraus war ebenfalls klasse und dass die Bremskraft auch auf Carbon-Felgen gleichmäßig, progressiv und gut dosierbar sein kann, zeigten die Campagnolo-Bremsklötze im Zusammenspiel mit den DT-Felgen.

Die zur Felge gehörenden weißen Naben waren eher nicht mein Geschmack – „plain black“ hätte besser ins Gesamtbild gepasst, aber was soll's.

Für 4.999 Euro bekommt man bei Rennstahl ein Rennrad, das etwas Besonderes ist, weil es eben nicht jeder hat. Die Performance passt und wem Individualität wichtiger ist als ein superleichtes Rad, der ist hier goldrichtig. Genau wie ich goldrichtig am reichhaltigen Frühstücksbuffet ankam, um mich für die fast 1.000 Höhenmeter vor dem Frühstück zu belohnen. ▣

