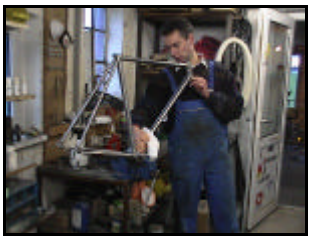
Froghald

Schluss mit Kompromissen

Über den Eigenbau meines Reiserades

NORWID



Für die Velosophen unter uns, die Freude an guten Rädern haben.

Schluss mit Kompromissen

In jedem neuen Rad lebt das alte fort. Erfahrungen – gute und schlechte – bilden die unverzichtbare Grundlage eines neuen Randonneurs.

Da wäre zunächst mein altes Tourenrad – ein Kettler Alurad – vor vielen Jahren gekauft, als ich gerade wieder auf den Geschmack gekommen war. Zum Schluss war eigentlich nur noch der Rahmen original. Alle anderen „Serienteile“ nach und nach durch Qualität ersetzt. Der Sattel gleich beim Kauf, dann ging’s Schlag auf Schlag: Innenlager (die mit den Kunststoffschalen), Tretlager, Schaltung, Bremsen, Laufräder, Vorbau, Lenker ...

Mein Kettler – Tourenrad 1997

Zum Schluss ein wirklich gutes Rad. Aber eben ein Kompromiss, der insbesondere beim Wiegetritt oder schnellen Abfahrten an seine Grenzen kam. Insbesondere störten mich zum Schluss zwei Punkte: Der fehlende Rennlenker und der bockharte Alurahmen.

Dann mein altes Rennrad – ein Gudereit Baujahr ca. 1970. CroMo-Rahmen, geklebte Schlauchreifen, Rahmenschaltung. Gut genug für meine sportlichen Ambitionen, meine jährliche HEW-Cyclassics hätte ich auch mit modernem Rad nicht schneller als 4:54 hinter mich gebracht. Leider ohne Licht, Gepäckträger und Schutzbleche. Und die Reifen nur bedingt geländetauglich.

Mein altes Gudereit Rennrad

Es reifte also der Beschluss, dass ein neues Rad her muss – am besten ein Tourenrad mit der Geometrie eines Rennrades. Gab es alles schon – früher hießen die Dinger Reiserad oder Randonneur. Leider nur früher – nach wochenlanger Odyssee durch die einschlägigen Fahrradgeschäfte schrumpfte das Angebot auf zwei schlüsselfertige Alternativen:

- Globetrotter verkauft ein Reiserad unter der Marke Hardo Wagner.
- Der noble Schnickschnack-Versand Manufaktum verkauft ein Reiserad unter der Traditionsmarke „Wanderer“.

Beides eigentlich sehr brauchbare Räder, hätte ich eines davon genommen, wäre die Story hier zu Ende.

Ich glaube, jedes der beiden Räder hatte irgendeine unbedeutende Kleinigkeit, die mich zunächst vom Kauf abhielt und irgendjemand meinte mal zu mir, ein Reiserad sollte man ohnehin selbst bauen, da weiß man auch im Detail, was man hat…

Nun wurde es schwierig – welcher Händler verkauft noch einen nackten Rahmen? Nach einigen Recherchen tauchte man ein in eine bislang unerschlossene Welt. Es gibt sie noch, kleine Betriebe, in denen Fahrradrahmen „maßgeschneidert“ werden: Guylaine, Marschall, Norwid um nur drei zu nennen. Für Norwid habe ich mich wegen der Ortsnähe entschieden.

In Neuendorf, im Norden Hamburgs bei Elmshorn, baut Rudolf Pallesen auf einem alten Resthof Fahrräder der feinsten Art. Stück für Stück handgefertigt, die meisten als individuelle Auftragsarbeit.

Die Anforderungen

Eine alltagstaugliche Mischung aus Rennrad und Reiserad.

Ich bin beruflich ein bisschen engagiert und krieg meine Kilometer nur zusammen, wenn ich unter der Woche auch mal mit dem Rad zur Arbeit fahre und den Rückweg etwas ausdehne (80-120 km). Damit setze ich mich den Unwägbarkeiten des norddeutschen Wetters aus, das zuweilen alle Jahreszeiten an einem Tag ausprobiert - unabhängig vom Kalender. Außerdem muss ich dann auch ein paar Sachen mitnehmen (von meinem Laptop trenn ich mich nie!), das heißt, so ein Rad muss einen stabilen Gepäckträger haben. Und dunkel wird's auch manchmal.

Hin und wieder fahr ich einfach so der Nase nach. So hab ich meine schönsten Touren gefunden. Und da hab ich's schon häufig erlebt, dass eine popoglatter Wirtschaftsweg in einer ausgefahrene Waschbrettpiste endet oder dass zwei schöne Etappen durch einen Waldweg verbunden werden müssen.

Schnell. Also leicht. Eine Vorgabe, die sich auf alle Teile auswirken sollte. Eine Vorgabe, die äußerst preistreibend sein kann. Bringt aber auch schöne Erlebnisse: Nichts ist erregender, als nach einer Einkaufstour über Land mit den Ortlieb-Rollern voller frischem Spargel auf eine Rennradgruppe zu treffen, sich da einzuklinken und auch mal die Pace zu machen. Übrigens, einige werden da ganz humorlos, insbesondere jüngere Semester.

Ein Randonneur muss passen. Also ein maßgeschneiderter Rahmen. Möglichst dicht am Rennrad. Rennlenker natürlich, es gibt nichts, was ergonomischer ist. Kann man oben, vorne, unten, seitlich greifen – keine Ermüdung der Handgelenke. Eine kurze Gedenkminute für die Mountainbiker.

Komfortabel. Das Kettler-Alurad und mein gutes, altes Gudereit-Rennrad machten mir schon immer den Unterschied zwischen Alu und CroMo deutlich. Der harte Alubock und das elastische Rennrad – die Wahl fiel daher leicht: Stahlrahmen. Genügend Komfort für mich. Federgabel oder Softtail kommt nicht in Frage – ich bin da halt zu konservativ.

Reisetauglich. Nicht Timbuktu oder Nepal, aber eine Deutschland- oder Europatour muss schon drin sein. Also stabiler Gepäckträger und Lowrider. Laufräder, die auch abseits glatter Teerpisten laufen. Gute Bremsen. Stabiler Rahmen. Schutzbleche, die ihren Namen verdienen, die Regen und Dreck vom Fahrer fernhalten.

Fahren muss auch im Dunklen möglich sein. Licht ist so eine Art Versicherung. Braucht man selten, aber wenn, dann wirklich. Ich sage dieses deshalb, weil heutzutage das Thema Licht offensichtlich im Fahrradbau vergessen wird. Wer später nachrüstet, muss sich meist mit offen verlegten Kabeln und fehlenden Anbaumöglichkeiten herumplagen.

Last not least: Schön. Das Auge fährt schließlich mit. Schönheit ist subjektiv. In meinen Augen heißt das: Einfach, schlicht, Konzentration auf die Technik. Also keine Paintbrush-Orgien. Filigrane Optik, kein oversized Rahmen aus Ofenrohren. Eher klassisch. Sauber gelötete Muffen, durchdachte Details, die mein Ingenieursherz erfreuen.

Der Preis? Wer diese Anforderungen stellt, muss hier schweigen. Ich erwartete gefasst das Schlimmste. Wer ähnliche Vorhaben plant und nicht alleiniger Herrscher über die Familienfinanzen ist: hier ein paar gemeine, aber effiziente Tipps zur Vorbereitung auf die familiäre Haushaltsdebatte:

- Hin und wieder dezente Hinweise auf die Fahruntüchtigkeit des alten Gefährtes.
- unangekündigte Inventur aller Schuh- und Kleiderschränke.

- Drogeriemarkt-Kassenzettel ein halbes Jahr aufbewahren und nach Kostenart Kosmetika auswerten.
- führerscheininhabende Tochter ein Fahrtenbuch führen lassen (geht auch bei Söhnen).
- Sportvereinsbeiträge und Tanzschulrechnungen zur Hand haben.

So vorbereitet umschifft man auch schwierigste Klippen der Finanzdiskussion. Wichtig ist: das kompromittierende Wissen nur ein klein wenig durchschimmern lassen, also das Florett! Nichts hassen die Frauen so, wie die obigen Dinge anhand von dokumentierten Fakten zu erörtern ;-)

Selbstbau oder Kaufen

Wer sich lange genug mit Rädern beschäftigt, findet immer schwerer das richtige. Einige waren schon dicht dran. Wanderer, Norwid, Fahrradmanufaktur, Guylane, Nöll – es gibt schon wirklich gute und schöne Tourenräder. Aber irgendwie hatte ich an jedem eine Kleinigkeit auszusetzen. Fehlendes Licht, fehlende Ständer, bunter Material- und Farbenmix, billige Komponenten, unsaubere Verschraubungen, mangelhaftes Finish – die Mängelliste ist lang.

Und außerdem: so richtig wächst einem das Rad erst ans Herz, wenn man es mindestens einmal total zerlegt hatte. Warum also nicht gleich zerlegt anfangen?

Die Vorteile liegen auf der Hand: Wer ein fertiges Rad mit den kritischen Augen eines Ingenieurs betrachtet, kommt aus dem Meckern gar nicht heraus. Meist sind es Detailfehler, aus denen hervorgeht, dass ein hektischer Monteur seine Sollzahlen schaffen musste. Wer schon einmal ein Rad zusammengebaut hat, weiß auch, wie lange es dauern kann, wenn man auch in den Details Sorgfalt walten lässt. Wer kann und will das heute noch bezahlen.

Also Selbstbau. Da der Winter vor der Tür stand, eine gute Gelegenheit, die graue Jahreszeit mit Vorfreude zu füllen.

Ratgeber

Wer ein hochwertiges Rad zusammenstellen und –bauen will, braucht hin und wieder Rat. Wo findet man den? Im Internet!

Unter www.rennradforum.de findet sich eine Gemeinde passionierter Radsportler, die eigentlich jede Frage zum Thema beantworten kann. Selbst nachts um 2:00 bekommt man noch Auskunft, wie viel Seileinzug ein Campa-Ergopower hat.

An dieser Stelle also Dank an die Forumsteilnehmer Zwinki, Gustave, Utopia, Mannix, Coffeemaker, ChrisH, Andreas666, Startrek, Kindergärtner, Rüdiger, Wieland, uWe, Berggeist, WBG, Densi, Dursti, Wolli, catweazl, den Realisten, den Bescheidenen und wie sie alle heißen, für die vielen Tips und die Anteilhabe beim Entstehungsprozess.

Auch sehr hilfreich: de.rec.fahrrad – Eine Newsgroup, die erhebliches Fachwissen vereinigt und immer für eine lebhafte Detaildiskussion zu haben ist.

Viel Licht in das dunkle Kapitel Beleuchtung brachte Olaf Schulz, der unter http://www.enhydralutris.de/Fahrrad/#beleuchtung in wissenschaftlicher Gründlichkeit alle Fragen zur Beleuchtung am Rad beantwortete. (Auch als Gebetsmühle berühmt) Darüber hinaus gehende E-Mails wurden in der Regel noch am gleichen Tag beantwortet.

Ohne Händler geht es nicht. Reiner Sonneborn von ProVelo aus Hamburg-Bergedorf hat sich als kompetenter Berater verdient gemacht, der geduldig alle Sonderwünsche erledigte, auch wenn sie zum Teil skurril waren.

Rahmenkauf (Gedächnisprotokoll eines schweren Tages)

Der Rahmen ist die Grundlage. Nur welcher? Nach intensiver Marktsichtung blieb die Wahl zwischen Nöll, Herkelmann, Norwid und Marschall. Gut sind sie wohl alle. Den Zuschlag bekam Norwid, die Nähe zum Wohnort war entscheidend.

Zunächst sollte es ein CroMo-Rahmen sein. 28-zoll und schwarz. Bericht vom Kauf aus dem November 2000:

Mein Reiseradprojekt kommt in eine konkrete Phase. Nach der Entscheidung für einen 28“ CroMo-Rahmen von NORWID und der Vorentscheidung dahingehend, dass irgendein Bremssystem mit Canti-Sockeln ‘dran kommt, der telefonisch vereinbarte Termin beim Meister Rudolf Pallesen zum Maßnehmen: „ ... ja der Termin passt, nehmen Sie sich genügend Zeit mit, damit wir die Details in Ruhe besprechen können ...“. Das fängt ja gut an, also auf nach Neuendorf, dem Firmensitz von NORWID.

Für die Südländer (= südlich der Elbe) unter den Lesern: Neuendorf liegt nördlich von Elmshorn, irgendwo zwischen Nirgendwo und Elbdeich.

Unterwegs. Noch ein paar berufliche Dinge im Kopf. Komisch, habe im Job den wenig schmeichelhaften Ruf eines Eisenbeißers. „Herber Charme“ sagen Wohlwollende. Was andere sagen, kann ich nur ahnen. Aber irgendwie bricht im Hobby das Alter Ego durch. Wird der Mann zum Kinde. Kenn’ ich von vielen anderen Managern - kaum ist der Anzug abgelegt, kommt ein anderer Mensch zum Vorschein. Welcher ist der echte? Interessante Frage für einen Psychoanalytiker.

Vielleicht kann ich deshalb auch nicht richtig ernsthaft mit Radsport umgehen. Muss grinsen. Ich weiß, dass einige das Radeln ganz, ganz ernst nehmen. Erinnere mich, dass ich mal im Verein fahren wollte, die fürchterliche Ernsthaftigkeit hat mich aber abgeschreckt. Jeder nach seiner Fasson. Das Leben ist schon hart genug, da brauch ich keinen Stress im Hobby. Kann das Leben nicht harmonischer sein?

Und jetzt - das Kind im Manne will sich ein neues Spielzeug kaufen. Ganz anderer Mensch, ganz andere Prioritäten. Erfüllung eines Jugendtraums? Kann sein, meine Eltern waren nicht wohlhabend. Ein richtig neues Rad blieb jahrelang ein Wunschtraum. Ging halt nicht. Irgendwie plagt mich das schlechte Gewissen. Werde gleich viel zuviel Geld allein für einen Rahmen angelegen. Eigentlich hatte ich vor Jahren das Radfahren wieder angefangen, um Adrenalin und Fett abzubauen. Vernünftige Ziele, die man auch mit einem vernünftigen Tausendmark-Rad aus dem Kaufhaus erreichen kann.

Hat sich dann aber irgendwie verselbständigt. Ist zur zweckfreien Passion geworden. Auch im Alter Ego bricht sich mein berüchtigter Perfektionismus Bahn - wird aber meist durch die verfügbaren Mittel begrenzt. Beneide die Menschen, die ihr Hobby zum Beruf gemacht haben.

Elmshorn. Nun alle Konzentration der Passion.

Von der Autobahn. Durch Elmshorn, nach Neuendorf ‘rein, aus Neuendorf ‘raus - muss falsch sein, irgendwie sagte er was von erste Strasse *in* Neuendorf links. Zurück, ah ja, kleiner Weg, muss ich übersehen haben. Aus Neuendorf ‘raus, fette Marschwiesen, vereinzelte Häuser, dann Kreuzung zweier Feldwege: Ein Edelstahlrahmen(!) als Wegmarke weist den Weg zu NORWID. Dann nach ein paar Minuten ein kleiner Resthof. In einem weiteren Edelstahlrahmen das Firmenschild „NORWID“ - am Ziel.

Die Werkstatt.

War wohl mal eine Tenne oder Diele. Jetzt eine „hyggelige“ Zweimann-Werkstatt, in der Meister Pallesen und Gehilfe werkeln. Handarbeit pur: Ein Rennrad-Rahmen im

Schraubstock - der Gehilfe gibt dem Tretlager mit Schmirgelleinen den letzten Schliff. Von der Decke hängen Rahmen in unterschiedlichen Fertigstellungsgraden. „Ich komm' gleich, schauen Sie sich schon mal um" - tu ich schon längst. Ein Rennradrahmen hat's mir schon angetan - mit leicht opaker feuerroter Pulverbeschichtung und Hinterbau aus Edelstahl. Sagte ich mal irgendwann, dass ich meinen alten Gudereit-Rahmen nicht zur Disposition stellen will? Kann mich nicht erinnern.

Meister Pallesen am Werk

„So, jetzt hab' ich Zeit." Pallesen reißt mich aus meinen Träumen.

„Ein Reiserad woll'n Sie selbst aufbauen?"

„Ja, ist das ein Problem - so nur den Rahmen ...?"

Ich erfahre, dass viele seiner Kunden den Rahmen pur bestellen und sich ihr persönliches Rad selbst aufbauen. Kein Problem. Business as usual. Ich erfahre auch, dass er so 120 - 150 Rahmen im Jahr fertigt - ausschließlich Auftragsarbeiten nach Aufmass. Nicht mal Kleinserien.

„Rennrad-Geometrie, o.k., kein Problem." Vermessung meines etwas zu kurz geratenen Astralkörpers ;-). Abgleich mit den Maßen meines Rennrades - schließlich will ich auf dem Reiserad die gleiche Sitzposition haben. Passt. Der Meister lässt's durchgehen, empfiehlt aber 1,5 cm mehr Rahmenhöhe und für das Sitzrohr 72,3 statt 73 Grad. Bleiben ja *nur* noch die Details. Zum Beispiel Länge des Hinterbaus. Also: Vermessung der Schuhgröße - „..welche Packtaschen nehmen Sie, die von Ortlieb?". Hintergrund: Mit diesen Massen den Hinterbau so kurz wie möglich machen, damit weitestgehende Rennradgeometrie und Wendigkeit erhalten bleibt.

Gabel - natürlich Eigenfabrikation - wir einigen uns auf einen Stronglight-Delta-Steuersatz mit 2 cm Distanzring. Vorbau-klassisch - AHead stört die gewollte konservative Linie des Rades.

Schaltung. Rohloff oder Kette? (NORWID baut für Rohloff-Naben speziell gefräste Ausfallenden). Trotzdem: „Kette. Die Nähe zum Rennrad ist mir wichtig.“ - „Soll ich mal so einen Rohloff-Rahmen zeigen?“. „Nein, äh, na ja, nur mal so ansehen“.

Rohloff-Rahmen. Exakt gefrästes Spezialausfallende mit gelöteter Gewindeöse für Drehmomentaufnahme. Ingenieur in mir jubelt. Und dann das: *Innen verlegte Schaltungszüge!* Mit gerändelten Einstellmuttern aus Messing an den Auslässen in der Steuerrohrmuffe. Das ich das noch erleben darf. Traumhaftes Finish. „Sieht gut aus, nich? Geht aber nur für Rohloff - desmodromische Schaltung - zu viel Reibung für moderne 9- und 10-fach-Schaltungen.“ Der Meister bleibt ehrlich. Und ich bei Kettenschaltung.

Aber dieser Rahmen. Edelstahl, keine Farbe, nichts, nur gebürstet. Dieses matt glänzende Grau. Spürbar dünn - aber nicht die Handwärme von Alu oder Titan - eher kühl. Eben norddeutsch. Die Muffen sauber gelötet - reines Silberlot - man sieht es wirklich. Aber ich wollte ja eigentlich CroMo. Wollte ich wirklich oder war’s nur mein geiziges Alter Ego? Ist ja eigentlich eine Anschaffung fürs Leben. Ich halt’ den Edel-Rahmen in Händen - wenn ich jetzt „nur“ CroMo nehme - die Entscheidung könnte ich mein Leben lang bereuen.

Versuchung aus Edelstahl – welcher „Velophile“ kann da widerstehen?

Was war doch der Mehrpreis? Ah, ja. Gebürstetes Finish noch extra. „Ja, man hat da zwei Tage dran zu schleifen.“ Irgendwie gar nicht mal so teuer für zwei Tage Arbeit ... Und außerdem - Reichtum strahlen weder Meister Pallesen noch Resthof aus: „Nein, kann man nicht reich werden bei.“ Ja nicht übervorteilen lassen. Ich rechne: „120 Rahmen pro Jahr mal ... nein, kann man wirklich nicht reich bei werden“.

Der Stachel sitzt. Schmerzt.

Ich weiß nicht, wer von euch schon mal so einen Edelstahlrahmen in Händen hielt und sich dann im gleichen Moment für etwas „Minderwertigeres“ entscheiden musste. Ich will hier nicht überheblich sein, CroMo ist wirklich in Ordnung, auch edel und gut ... aber: Das Bessere ist Feind des Guten. Mein Cro-Mo-Entschluss wankt zunehmend. Ich mein’, dieser Pallesen, also eigentlich weiht er sein Leben einer aussterbenden Kunst. Ist ja wie jeder Künstler auf Liebhaber angewiesen.

„Übrigens, Edelstahl-Rahmen gibt’s nicht mehr lange.“ Pallesen ahnt wohl, was da in mir vorgeht. Erfahre dann, dass er alle Rohrsätze aus der Konkursmasse von Poppe&Potthoff aufgekauft hat. Hat sich nicht durchgesetzt, keine Serienproduktion möglich mit dem Zeug. Zu aufwändig in der Verarbeitung. Muss man sehr sorgfältig löten, darf nicht zu warm werden. Wird sonst weich. Mörderische Materialhärte, verschleißt alle spanabhebenden Werkzeuge in kürzester Zeit. Controller und Shareholder mögen keinen Edelstahl.

Stabile Ästhetik – Tretlagermuffe aus Edelstahl in Silber gelötet.

Auch nicht leicht genug für die Freaks - immerhin gute 2 kg Rahmengewicht! Kann dafür mal gegen eine Wand gelehnt werden, ohne durchzuknicken, auch ein Aspekt. Ist halt eine Frage der Prioritäten.

Der kleine Diabolo in mir insistiert: „Willst du dich dein Leben lang ärgern, wegen dieser paar läppischen Kröten. Überleg' doch mal - rechne das mal aufs Jahr um - so bei 25 Jahren Restlaufzeit - oder lieber 30 Jahre? Bedenke - Edelstahl hält ewig. Damit kannst du noch einfahren! Hehehe!"

Das saß. Vorbei. Schwachgeworden. Entscheidung. Edelstahl. Gebürstetes Finish. Drohender Bankrott. Egal. Jetzt muss der Elefant sein Wasser lassen. Gelebt wird jetzt und nur einmal :-) Bezahlt wird später :-(

Details einer fast einstündigen Konversation:

Querovalisierung der Hauptrohre? Natürlich, wenn schon, denn schon. Geben dem Rahmen was sehr leichtes, eine richtig filigrane Note. Sorgen für komfortable Elastizität bei gleichzeitiger Trittsteifigkeit. Wandstärke von 0,5mm ist kein Weltrekord - soll mit diesem Rad aber auch nicht gebrochen werden. Soll ja kein Araber, eher ein Hannoveraner werden.

Übrigens - in Tour 6.96 wurde dieser Rahmen im Artikel „Vernunft contra Leidenschaft" unter „Leidenschaft" kategorisiert. Pallesen lötete noch unter dem Markennamen seines Lehrmeisters „Hans Lutz". Damals gab's Punktabzug für das Oberflächenfinish. Herkelmann soll damals noch eine Spur „samtener" gewesen sein. Ich kenn zwar keinen Herkelmann-Rahmen, mir kommt das Finish aber makellos vor. Sollte es auch sein, nach 5 Jahren Lehrzeit ...

Maße bleiben. Gabel: „Nabendynamo?" - „Warum jetzt wichtig?" - „Wegen der Kabelführung *in* der Gabel! Da muss ein Loch 'rein - verstärkt natürlich" (Endlich eine überzeugende Lösung für das Tachokabel! :-).

Cantisockel. Bremsenoption soll offen bleiben. Bremszugführung im Oberrohr? Welch' Frage. Und überhaupt - für das querovalisierte Oberrohr gibt's dann eine der schönsten Sattelmuffen überhaupt. Für den, der ein Faible für solche Details hat. Hab ich.

„Gewindeösen für Lowrider?" - „Ja, ..." - „Jo, dann aber die durchgelöteten, da kann man auch den Tubus Duo nehmen" (Das ist der ohne den häßlichen Bügel über das Vorderrad)

„Wie siehts mit Ständer aus?" - „Ja, brauch' ich, wieso?" - „Ja, da gibt's den Hebie aus Edelstahl - da mach ich gleich Gewindeösen in den Hinterbau, dann braucht's kein Konterblech" - „Ja, äh, ist das denn gut für den Rahmen, so Stabilität und so?" - „Wieso? Der hält. Garantiert - und das auf zehn (!) Jahre. Schriftlich."

Perfektion im Kleinen: Sattelmuffe aus Feinguss

„Pumpenspitze?“ - „Wollen sie die filigrane Optik durch eine Luftpumpe stören? Gibt doch sehr gute kleine heute ...“ Recht hat er.

So geht’s weiter - intensive und kompetente Erörterung jeder Gewindeöse und aller Details. Schluss, Ende, Finito. „Il conto, per favore!“

Schock.

Norddeutscher Geizhals erwacht als erster aus Sprachlosigkeit: „Bist du total verrückt geworden? Wie willst du das zuhause erklären? Wir ham’s ja wohl, wat?“

Aber Diabolo rappelt sich auch wieder. Kontert: „Sorge dich nicht - lebe! Du wirst dich immer ärgern, wenn du jetzt nicht zuschlägst. Denk’ dran, was die Frauen zu hause im Kleiderschrank haben - rechne mal aus, wie wenig Augencreme du dafür kriegst ...“

Pallesen unterbricht den inneren Aufruhr. „Liefern kann ich in der 49. Kalenderwoche. Die Anzahlung von 20% können Sie in den nächsten Tagen überweisen.“

Geizhals bäumt sich ein letztes Mal auf: „Raus jetzt, ganz schnell. Im Baumarkt kriegst du neun - ich sage - N - E - U - N - Kompletträder dafür ...“

Diabolo bleibt cool, hält gegen: „Baumarkt-Rad - Ha! Fabrikneuer Sperrmüll - und nicht mal sortenrein. Nimmt dir dann kein Altmetallhändler ab. Und außerdem: Was willst du mit neun Fahrrädern, he?“

Ich werde unsicher. „Bin ich da nicht etwas verrückt?“ Pallesen guckt mich lächelnd an: „Sind wir das nicht alle etwas?“ Eigentlich hat er recht. Denke an Coffees’s 81 Gramm-Sattel. Preis bestimmt umgekehrt proportional zum Gewicht. StarTrek hat seinen Namen bestimmt auch nicht von einem Hollandrad. Bestimmt so ein bunter Carbon-Boomerang oder was ähnlich sündteures. Alles nicht von Ratio gesteuert. Kommt’s da auf einen Verrückten mehr oder weniger an?

Diabolo wittert den Matchball: „Behauptet deine Frau nicht schon immer, dass du verrückt bist? *Die* Chance! Los - beweis es ihr. Hier und jetzt! Sie bekommt endlich mal recht. Sie wird dich lieben dafür!“

Touché. Satz, Spiel und Sieg für Diabolo. Handschlag - das Geschäft ist perfekt.

Später auf der Heimfahrt. Innere Ruhe kehrt ein. Zufriedenheit mit einer schweren Entscheidung. Vorfreude. Überlege mir gerade, was wir uns mit E-Business und Versandhandel antun. Verlust solcher Individualbetriebe. Monotonie. Gleichförmigkeit. Muss ja nun nicht jeder so verrückt sein. Aber schön, dass es solche Manufakturen noch gibt. Fühle mich wie ein Sponsor des bodenständigen, ehrlichen Handwerks. Schönes Gefühl. Tut gut.

Entspannung.

Kopf frei für die nächsten Systementscheidungen. Campa oder Shimano? Heute aber nicht, zu erschöpft, später, krieje mer später.

Während ich auf der Rückfahrt diesen Text in mein niegelnagelneues Manager-Tamagotchi diktiere, nölt Geizhals noch ein bisschen rum und jammert über das schöne Geld. Ja, ja, das Geld. Und just in diesem Moment - ich hör' ja immer die Oldie-Sender - röhrt Janis Joplin ihren Bobby McGee aus dem Radio:

„Freedom's just another word for nothin' left to lose, ..."

Passt.

Campagnolo gegen Shimano - Die Systemfrage

Bei dieser Frage kommen Stammtische in Fahrt. Der ewige Streit. Komisch, meine Erfahrung: Alle schwärmen von Campa, haben aber Shimano am Rad. Kann mir das mal einer erklären?

Zur Wahl standen zwei Gruppen: Ultegra gegen Chorus. Robuste und bewährte Mittelklasse. Beides mit Dreifach-Kettenblätter, weil Berge hochfahren besser als Berge hochschieben ist. Außerdem erlaubt das Dreifachblatt eine engere Abstufung der Zahnradkassette.

Mein Eindruck: Beide sind qualitativ ausreichend, wenngleich ich es schon merkwürdig finde, dass die TOUR Tipps gibt, wie man nagelneue Ultegra-Griffe entklappert. Na ja, ein Fast-Monopolist kann sich das ja leisten.

Die Entscheidung fiel dann für Campagnolo Racing-T / Chorus. Hierfür waren letztendlich folgende Gründe ausschlaggebend:

- Die Schaltbowdenzüge bei Shimano kollidieren mit einer Lenkertasche. Und die ist an einem Randonneur Pflicht. Ich möchte nicht mehr darauf verzichten.
- Das satte Klickern einer Campa-HR-Nabe ist Musik in meinen Ohren.
- Man bekommt die Einzelteile der Ergopower-Mechanik und die Griffgummis nachgekauft.
- Das Herunterschalten der HR-Kassette ist mit dem Ergopower praktischer, man kann nach einem Bergstück in einem Rutsch vom größten auf das kleinste Rad umschalten.
- Die HR-Nabe hat mehr „Fleisch" am Flansch und gibt daher stabilere Laufräder (dazu mehr beim Einspeichen)
- Eigentlich wollte ich ein Rad ohne Shimano-Teile bauen.

Ein wichtiges Detail in Sachen Schaltung und Rahmen: Ich habe meinen Rahmen mit Sockeln für Rahmenhebel bestellt, die aber etwas weiter oben anbringen lassen. Die Schaltzugführung ist an dieser Stelle wesentlich funktionaler, als die heute gängigen Ösen am Steuerrohr, weil das Schaltkabel mit etwas mehr „Bott" verlegt werden kann. Gerade die 9- und 10-Gangschaltungen erfordern eine absolut knickfreie Bowdenzugführung, die bei Campa durch die Führung unter dem Lenkerband etwas eingeschränkt ist.

Teile

Nachdem die Systemfrage für Campagnolo entschieden war, der Teilekauf. Man glaubt gar nicht, was da zusammenkommt …

- Schalt-/Bremshebelgruppe Campagnolo Chorus Ergopower
- Tretlager Campagnolo Triple-Racing (50 – 42 – 30)

- Innenlager Campagnolo Chorus (Klassisch, d.h. Lagerschalen usw.)
- HR-Nabe Campagnolo Chorus
- Pitlock Spannschrauben
- Schaltwerk Campagnolo Triple-Race
- Umwerfer Campagnolo Chorus
- Zuerst Avid-V-Brakes mit Umlenk-/Adapterrolle von Santana, dann wegen unmöglicher Optik und schwammigen Bremsverhaltens …
- Tektro-V-Brakes für Cross-Räder
- Felgen (Alesa Sputnik)
- DT-Swiss Speichen DD 1,8 / 2,0
- TUBUS-Cargo aus Edelstahl
- Schutzbleche aus Edelstahl (von Wanderer bestellt)
- Sattel (Brooks Colt)
- Rennbügel (Cinelli)
- Pedale (Ritchey Logic-Pro)
- Licht (SON-Nabendynamo, Lumotec Diodenrücklicht, Lumotec Oval-Plus)
- Flaschenhalter (Elite Edelstahl)
- Ultegra-Sattelstütze (das einzige Sh*m*n* - Teil am Rad)
- 6 m Edelstahlrohr 8 mm / 1 mm Wandstärke (siehe Low-Rider)
- 0,5 m Edelstahlband 10mm x 1mm für diverse Befestigungen
- Schrauben ohne Ende …

Drei Dinge wurden zum Beschaffungsproblem: Tretlager, Lowrider und Bremsen.

Zunächst die Tretlager-Story:

Campagnolo hatte zu der Zeit kein passendes Patronenlager. Das Standardpatronenlager war zu kurz, da der Hinterbau zu breit war und das dritte Blatt die Kettenstrebe berührte. Intensive Diskussion im Velo-Shop über Alternativen. Doch Zweifachblatt? Dann hellte sich das Gesicht des fachkundigen Verkäufers auf, er verschwand im Lager, kam wieder und präsentierte mir ein gutes altes [tm] Campa-Innenlager. Die Teile, die man noch auseinander nehmen und abschmieren kann, die eigentlich ewig halten. Volltreffer.

Richtig schwierig wurde es mit dem Lowrider.

TUBUS hatte mit dem Cargo zwar einen Edelstahlträger für hinten, der von mir präferierte Duo-Lowrider war aber nicht aus Edelstahl zu haben. Weder für Geld noch für gute Worte, auch nicht nach Eskalation beim Geschäftsführer. Jetzt ein Kompromiss machen und einen schwarzen Lowrider ans Edelstahl-Rad bauen? Never!

Also Selbstbau nach den Maßen des Duo. Wer schon mal versucht hat, 8mm-Edelstahlrohr in handelsüblichen Mengen zu kaufen, ahnt das erste Problem. Handelsüblich sind nämlich 50 m aufwärts – bei den Preisen unzumutbar, insbesondere, wenn man nur 3 m benötigt. Fündig wurde ich dann bei einem hilfsbereiten Apperatebauer in HH-Rahlstedt.

Selbstbau-Duo nach dem Biegen

Das Biegen klappte sehr gut, wenn man einen guten Rohrbieger hat und die Rohre mit Quarzsand füllt, damit sie nicht knicken.

Vormontage vor dem Schweissen

Problematisch wurde es mit dem Schweissen. Zunächst einmal findet sich keine Werkstatt, die bereit ist, solche Kleinaufträge anzunehmen. Die erste, die ich dann fand, verbaselte den Rohling, nahm aber wenigstens kein Geld für den Pfusch ....

Neues Spiel, neues Biegen, neues Glück. Diesmal beim Apparatebauer insistiert, der mir die Rohre verkauft hat (Gefälligkeit rächt sich!). Der hat es dann recht ordentlich hinbekommen, wie das folgende Bild zeigt:

Eigenbau-Duo-Lowider aus Edelstahl

Die Erfahrung zeigt, dass Lowrider gerne unterhalb des Ausfallendes brechen. Ist mir auch schon passiert, der gebrochene Lowrider geriet in die Speichen und sorgte für eine ziemlich abrupte Bremsung. Meist sind Schwingungsermüdungen die Ursache. Um die Gefahr solcher Schwingungsbrüche zu minimieren, habe ich den unteren Bügel des Lowriders mit einer Strebe am inneren Ausfallende fixiert. Das ganze bildet so ein Dreieck, das alle Schwingungen dämpft und für zusätzliche Stabilität sorgt (Kompliziert beschrieben, siehe besser die Bilder oben).

Blieben noch die Bremsen als letztes Problem.

Zuerst sollten es noch Magura-Hydraulikbremsen sein. Leider gibt es keine Möglichkeit, einen Brems-/Schalthebel mit Hydraulikzylinder zu bekommen. Der Eigenbauversuch kam nicht über den Prototypen hinaus. Rennradbremsen schieden aus, weil Schutzbleche nicht mehr unter die kurzen Pivotbremsen passen. Blieb also Cantilever oder V-Brake. Das Problem: Der Seileinzugweg der Ergopower beträgt 6 mm, Cantilever und V-Brake brauchen aber das doppelte. Zunächst habe ich normale V-Brakes von Avid mit einer Umlenkrolle (von Santana) versucht. Das ganze sah aber fürchterlich aus und vermittelte darüber hinaus ein schwammiges Bremsgefühl. (Wer kann einen Satz Umlenkrollen gebrauchen?)

Nach langem Suchen habe ich dann kurzschenklige V-Brakes von Tektro gefunden, die eigentlich für Crossräder gebaut werden. Die bisherigen Erfahrungen sind sehr gut. Brutale Bremskraft bei definiertem Druckpunkt und guter Modulation.

Cross-V-Brakes von Tektro

Leider musste ich trotzdem das Schutzblech über den Bremsen etwas eindengeln, damit das Bremsseil frei kam (siehe Bild).

Zusammenbau

Nachdem Rahmen und Teile geliefert wurden, galt es, einen Haufen von Einzelteilen zum Ganzen zu fügen. Auch hier zeigt sich, dass der Teufel im Detail steckt. Die gewünschte Perfektion erforderte noch eine Reihe von Individuallösungen.

Schrauben: Es wurden ausschließlich Inbus-Schrauben aus Edelstahl verwendet. Es gibt übrigens noch nur noch wenige Eisenwarenhändler, bei denen man diese Schrauben in allen Größen und einzeln erhält.

Beleuchtung:

Zunächst zur Scheinwerferbefestigung: Die übliche Befestigung über dem Schutzblech ging nicht, weil die Fronttasche im Wege wäre. Daher die Befestigung am rechten Lowrider. Bei den ersten Nachtfahrten habe ich dann gemerkt, dass der Reifen einen störenden Schatten nach links wirft. Daher habe ich inzwischen einen zuschaltbaren zweiten Scheinwerfer auf

dem linken Lowrider montiert. Der SON-Nabendynamo hat ab ca. 17 km/h keine Probleme damit. Ich habe übrigens einen Schalter mit drei Schaltpositionen eingebaut:

1. Alles aus
2. Rechter Scheinwerfer über Batterie, linker über Dynamo
3. Beide Scheinwerfer über Dynamo

Die Schaltung kann man übrigens in Olaf Schultz' Gebetsmühle finden.

Als Batterie verwende ich eine Trinkflaschenkonstruktion mit vier NiCd-Akkus, die für zwei Stunden ausreichen. Für längere Touren nehme ich einen Bleigel-Akku, der in der vorderen Packtasche verschwindet. Wer je im Dunkeln eine Reifenpanne hatte, weiß übrigens das Batterielicht zu schätzen …

Es wurde ausschließlich geschirmtes Kabel verwendet, fast vollständig innen verlegt. Auch ein Vorteil des TUBUS-Gepäckträgers, dass sich das Rücklichtkabel im Rohr bis zum Licht verlegen lässt.

Kabelverlegung (punktiert)

Schutzblechkloben und Rücklichtbefestigung

Im oben stehenden Bild ist die Verlegung des Kabels punktiert dargestellt. Ach so: Der TUBUS-Gepäckträger normalerweise hat keine Anbaumöglichkeit für das Rücklicht, Meister Pallesen hat deshalb gleich zwei Gewindeösen an den Gepäckträger gelötet …

Laufräder einspeichen und Reifen

Wer sich unterwegs mal eine Acht ins Rad gefahren hat, lernt zwei Dinge: Besser, man kann ein Rad selbst zentrieren. Noch besser, das Rad ist so gut eingespeicht, dass es erst keine Acht bekommt. Handelsübliche Laufräder werden maschinell eingespeicht, meist zu locker. Nur ein wirklich fest eingespeichtes Laufrad ist stabil. Und da geht kein Weg am Eigenbau vorbei. Übrigens: Fest Einspeichen kann man nur mit einer ordentlichen Felge! Die Alesa Sputnik ist eine doppelt geöste Hohlkammerfelge und gilt als hervorragende Basis für stabile Laufräder.

Wer's noch nie gemacht hat: Unter http://www.smolik-velotech.de/ gibt es eine sehr gute Anleitung. Man braucht übrigens keinen Zentrierständer, das Finish kann man auch im Rahmen durchführen. Einspeichen ist eine kontemplative Tätigkeit. Man braucht Zeit, ein Glas guten Rotweins und noch mal Zeit. Ich habe die besten Erfahrungen damit gemacht, die Laufräder zunächst einzuspeichen, grob zu zentrieren, zu recken und dann eine Nacht zu warten, damit das Ganze sich setzt. Am nächsten Tag dann das Feinzentrieren – im Ergebnis gibt das Laufräder, die absolut zentriert und stabil sind.

Übrigens: Wer das erste Mal eine Campa-Chorus-HR-Nabe einspeicht, wird feststellen, dass die Speichenbögen zu kurz oder der Nabenflansch zu dick scheint. Ist aber nicht so, man kann mit einem Belzerhammer die Speichen gegen den Nabenflansch dengeln, dann passen sie

genau mit Formschluss. Diese innige Verbindung zwischen Nabenflansch und Speichenbogen ergibt eine sehr gute Versicherung gegen Speichenbruch.

Reifen: Aufgrund guter Erfahrungen bin ich bei Conti-Top-Touring 2000 geblieben. Die Reifenbreite 22 mm ist für mitteleuropäisches Terrain ausreichend, erfordert aber immer guten Luftdruck über 5 Bar, um Durchschläger zu vermeiden.

Schutzblechmontage – eine vertrackte Angelegenheit.

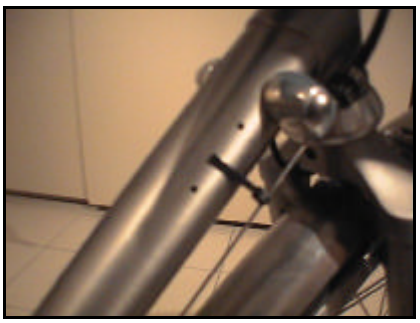
Zunächst einmal galt es, die richtigen Schutzbleche zu finden. Die neumodischen Plaste-Konstrukte schieden schon aus optischen Überlegungen aus. Durch Zufall bin ich auf die Schutzbleche gestoßen, die Wanderer an seinen Reiserädern verbaut: Edelstahl, runder Querschnitt und auch nach vorne weit genug reichend, um das Wasser auf der Straße zu lassen. Die Schutzbleche waren blank und mussten zunächst mit Stahlwolle an das gebürstete Finish des Rahmens angepasst werden. Die Montage erfolgte mit speziellen Edelstahlkloben, die Befestigungslöcher im Schutzblech mussten allerdings selbst gebohrt werden. Durch Distanzröllchen aus Edelstahl wurden die Schutzbleche sehr eng an den Reifen angepasst.

Kurz vor der Vollendung

Die vielen Kleinigkeiten

Last not least die Flaschenhalter. Auch hier gab es eine kleine Komplikation: Der Flaschenhalter auf der Unterseite des Unterrohres kollidierte mit den Schaltzügen und musste mit 5 mm Distanzröllchen montiert werden, damit die Schaltungsseile frei laufen.

Die Zusammenbaustory wäre unvollständig, würde ich an dieser Stelle nicht auf die wesentliche Innovation meines Randonneurs hinweisen: Die Ganganzeige. Ergopowers haben keine und bei einer 9-Gangkassette kann sich niemand merken, wie viel Reserve noch da ist. Das Problem wurde mit zwei Markierungen am Rahmenrohr und einem fixierten Kunststoffpfeil am Bowdenzug gelöst – einfacher und praktikabler geht es wohl nicht:



Ganganzeige

Sattel: Zunächst hatte ich einen Brooks Colt verwendet, den ich aber nach einiger Zeit durch den Selle Rolls ausgetauscht habe. Der Selle ist gegen Nässe unempfindlich und auf längeren Fahrten komfortabler. Leider ist er nicht mehr lieferbar, das Nachfolgemodell Rolls Due hat mich nicht überzeugt.

Gewicht: Ein Reiserad kann keine Gewichtsrekorde aufstellen. Aber 13,7 kg Endgewicht mit allen Komponenten scheint mir im Ergebnis ein akzeptabler Wert zu sein.

Kosten

Ein dunkles Kapitel, das an dieser Stelle auch nicht weiter ausgeführt werden soll. Allein die Edelstahlschrauben kosteten ein kleines Vermögen. Rein kaufmännisch rechnet sich der Eigenbau nicht, soviel sei gesagt. Im Endergebnis bekommt man ca. 20 Baumarkträder für den gleichen Preis.

Und wie fährt es sich?

Einfach gut.

Die Anforderungen wurden getroffen. Ohne Gepäck fast wie ein Rennrad. Der Rahmen ist absolut stabil, ob im Wiegetritt oder Bergab. Der Stahlrahmen in Verbindung mit der Gabel bietet für meinen Geschmack genügend Eigenfederung, auch auf schlechten Wegstrecken.

Der auf meinen Wunsch geringe Vorlauf (Rennrad-Feeling) wird durch eine gewisse Instabilität bei Beladung des Lowriders erkauft, freihändiges Fahren ist dann nur mit erhöhter Konzentration möglich.