



RENAISSANCE

Stahlrahmen haben nach wie vor ihre Qualitäten – und wieder zunehmend mehr Fans.

Das Problem ist nur: Gute Stahlrahmen sind heute gar nicht mehr so leicht zu finden. Wir

haben uns auf die Suche gemacht und vier tolle Exemplare gefunden





IN STAHL



TEXT: MANUEL JEKEL; FOTOS: DANIEL SIMON

Die Geschichte des Stahlrahmens kann geschrieben werden. Seit mehr als zehn Jahren steht fest: Aluminium hat als Werkstoff für steife, leichte Rennradrahmen das größere Potenzial. Und die Weiterentwicklung des Werkstoffs Carbon vergrößert den Rückstand von Stahlrahmen zur Spitze abermals. Zahlen belegen: Seit 1990 ging der Marktanteil von Stahl als Werkstoff für Rennradrahmen von fast hundert auf etwa ein bis zwei Prozent zurück.

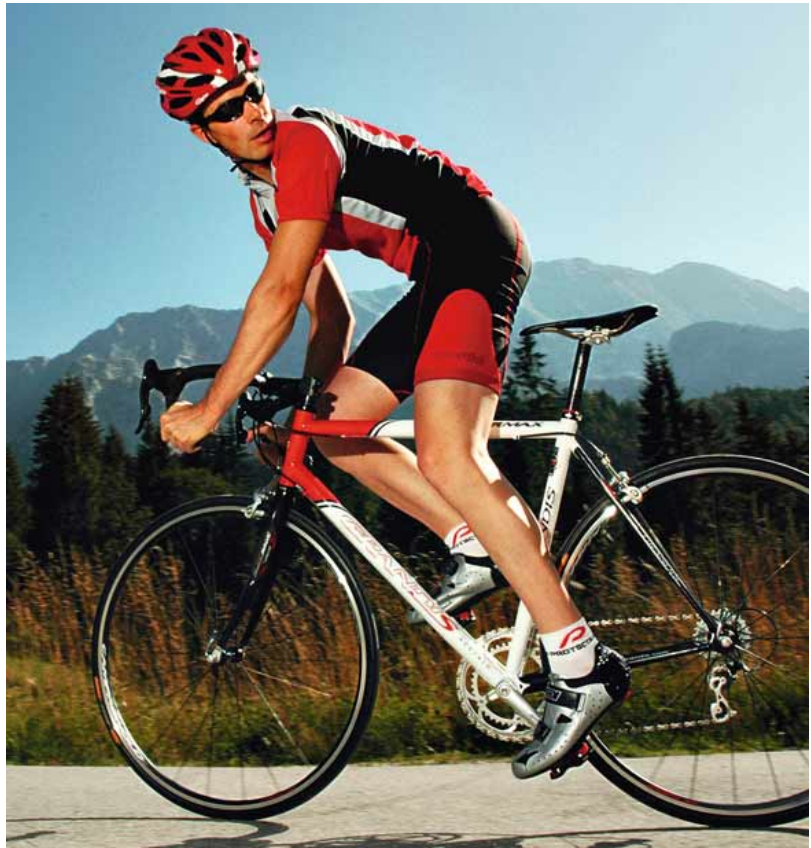
Doch halt: Kommt das Requiem für das traditionsreiche Material möglicherweise zu früh? Es mehren sich die Anzeichen, dass Stahl im Rahmenbau eine kleine Renaissance erlebt. Aus Japan und den USA dringt die Kunde nach Europa, dass betuchte Rennradfans dort ganz verrückt nach Stahlrahmen sind – vor allem, wenn ein klassischer italienischer Markenname das Unterrohr ziert. Und auch hierzulande scheint die Nachfrage wieder zu steigen. Rahmenbauer Günter Krautscheid aus Bochum ist überzeugt: „Stahl kommt wieder.“ Noch vor fünf Jahren bestand höchstens ein Viertel der Krabo-Rahmen aus Stahl, mittlerweile sind es fast wieder drei Viertel – und Krautscheids Auftragsbuch ist gut gefüllt. Rudolf Pallesen, der im schleswig-holsteinischen Neuendorf Stahlrahmen der Marke „Norwid“ lötet, bestätigt: „Im vergangenen Jahr hat die Nachfrage leicht angezogen.“ Im Frühjahr und Sommer hatte Pallesen sogar Mühe, die angestrebte Lieferzeit von acht Wochen einzuhalten, so gut lief das Geschäft.

Wenn solche Äußerungen mehr sind als das berühmte Pfeifen im Walde der letzten Stahlrahmenbauer, stellt sich die Frage: Was sind die Ursachen des Stahl-Revivals? Technische Gründe können es kaum sein, nennenswerter Fortschritt fand in den vergangenen Jahren nicht statt. Mit der Nachfrage nach Stahlrahmen ließ auch der Elan der Rohrhersteller nach, den Werkstoff weiterzuentwickeln. Hochwertige Rohrsätze für Rennräder bieten im Wesentlichen nur noch Columbus und Dedacciai an, beide aus Italien. Daraus lassen sich, wenn der Rahmenbauer sein Handwerk versteht, Rahmen um 1.700 Gramm bauen. Das ist nicht wirklich schwer, doch auf diesem Stand war die Technik bereits vor zehn Jahren.

DER REIZ DER HANDARBEIT

Ein wichtiges Stichwort, das den Stahlaufschwung erklären könnte, ist bereits gefallen: „Handwerk“. Stahlrahmen sind heute ein Thema für die Manufaktur, die Ära industrieller Serienfertigung ist ein für alle Mal vorbei. Möglicherweise ist es genau das, was bestimmte Kunden schätzen: Den handgefertigten Stahlrahmen als Gegenentwurf zum industriellen Massenprodukt. Hier könnte der gegenwärtige Hype um den Mode-Werkstoff Carbon sogar als Katalysator wirken. Für viele Hersteller ist der Faserwerkstoff immer noch ein Material, mit dem sie wenig vertraut sind. Nicht alle wissen, wie man mit Carbon gute Rahmen konstruiert und wie lange sie halten. Doch viele Carbon-Rahmen ähneln sich wie ein Ei dem anderen, mit bloßem Hinschauen sind Qualitätsun-

terschiede kaum zu erkennen. Stahl hingegen ist ein vertrautes, bekanntes Material, leicht beherrschbar und gutmütig. Die kundigen Spezialisten des Stahlrahmenbaus blicken auf viele Jahre Erfahrung zurück. Da ist das Risiko eines Fehlkaufs deutlich geringer.



Im Aufwärtstrend: Die Nachfrage nach Stahlrahmen steigt wieder

Darüber hinaus ist immer wieder von der besonderen Eleganz von Stahlrahmen die Rede. Dieses Argument verrät eine eher konservative Grundhaltung der Stahlfreunde. Dass Stahlrahmen wirklich schöner sind als Rahmen aus anderen Werkstoffen, lässt sich objektiv nicht belegen. Tatsache ist jedoch: Noch immer stören sich einige Rennradler an den voluminösen Oversized-Rahmenrohren, wie sie seit Beginn der 90er Jahre angesagt sind. Zwar sind – Stichwort „Oversizing“ – auch bei Stahlrahmen die Rohrdurchmesser gewachsen und die Rohrwände dünner geworden; doch verglichen mit Alu-Rahmen à la Cannondale oder Carbon-Rahmen à la Scott CR1 wirken auch moderne Stahlrahmen immer noch zierlich.

Wer sich heute noch für einen handgearbeiteten Stahlrahmen interessiert, hat mitunter Mühe, einen zu finden. Das Angebot ist überschaubar geworden. Von einigen Dutzend deutschen Rahmenbauern sind kaum zehn Vertreter des Berufsstandes übrig geblieben. Nicht anders in Italien, dem Mutterland des traditionellen Stahlrahmenbaus. Viele einst namhafte Anbieter haben dort entweder aufgegeben oder sie arbeiten mit neuen Werkstoffen. Stahlrahmen laufen höchstens noch nebenbei, während der größere Teil des Geschäftes mit Alu- und immer öfter mit Carbon-Rahmen gemacht wird.

Wir haben für den Test vier Überzeugungstäter in Sachen Stahl ausgewählt, je zwei aus Deutschland und Italien. Günter Krautscheid gehört mit seinem kleinen Betrieb in Bochum seit fast 30 Jahren zur Rennradszene im Ruhrgebiet. Er zählt zu den wenigen Rahmenbauern auf der Welt, die mit allen gängigen Werkstoffen – neben Stahl auch Alu, Titan und neuerdings sogar Carbon – arbeiten. Der Umgang mit Stahl ist für den 63-Jährigen aber immer noch eine Herzensangelegenheit.

Auch Rudolf Pallesen ist ein alter Hase im Geschäft. Mancher kennt vielleicht noch Stahlrahmen der Marke „Hans Lutz“, die er einst baute. Seit einigen Jahren firmiert Pallesen unter „Norwid“ und baut ausschließlich Stahlrahmen. Als „nicht wahnsinnig innovativ, aber zukunftsfähig“, beschreibt er selbst seine Kreationen. Technische Besonderheit: An den Hinterbauten verwendet er Streben und Ausfallenden aus Edelstahl. Hergestellt werden solche Zubehörteile schon lange nicht mehr. Pallesen hat aber noch welche auf Lager.

DER LOHN DER FORSCHUNG

Stefano Scapin vertritt unter den aktuellen Stahlspezialisten die Moderne. Seine im Veneto ansässige Firma versucht, den Stahlrahmen konsequent weiterzuentwickeln. Scapins Verständnis von Innovation reicht dabei weiter als bis zur nächsten Waage, seine Rahmen sind aufwändig und perfekt verarbeitet. Sie werden nach dem Schweißen feingestrahlt, um Spannungen zu reduzieren und vor dem Lackieren mit



Ein Fest fürs Auge: Klassische Tretlagermuffe und Kettenstreben aus Edelstahl bei Norwid (links), angeschraubte Zuganschläge und Gravur am Steuerrohr bei Scapin

einem von Audi entwickelten kataphoretischen Verfahren innen wie außen aufwändig vor Korrosion geschützt.

Die Brüder Ezio und Mario Grandis verkörpern den traditionellen Stil des Stahlrahmenbaus. In ihrem Familienbetrieb in Verona fertigen sie mit großer Sorgfalt überwiegend Stahlrahmen mit verspielten Details wie Gravuren oder einer Steuerrohrplakette aus echtem Silber. Modernste Fertigung, Fügmethoden wie WIG-Schweißen und aktuelle Rohrsätze belegen andererseits, dass die Firma bei der Verarbeitung von Stahl auf der Höhe der Zeit ist.

Eines steht fest: So lange es Rahmenbauer wie Grandis, Krautscheid, Pallesen und Scapin gibt, die mit innovativen Ideen, handwerklichem Können und Liebe zum Detail die Tradition ihres Berufsstandes am Leben erhalten, wird die Geschichte des Stahlrahmens fortgeschrieben.

GRANDIS OVERMAX RACING

Nachhaltiger Eindruck: Der Grandis ist konkurrenzlos gut verarbeitet, selten war die Höchstnote fürs Finish so unumstritten wie beim Testbeitrag des Veroneser Familienunternehmens.



► **FAZIT: Handwerkliches Kleinod mit klassischer Note und sehr guten Steifigkeitswerten – Grandis zeigt Stahl in Bestform**

Absolut gleichmäßige Schweißnähte zeugen ebenso von handwerklichem Können wie die aufwändige Lackierung. Sinn fürs Detail verraten die Steuerrohrplakette aus echtem Silber oder Gravuren auf Tretlager-

gehäuse, Umwerfersockel und Ausfallenden – liebevolle Reminiszenzen an die gute alte Zeit des italienischen Rahmenbaus. Dass der Rahmen dennoch von heute ist, zeigen die hohen Steifigkeitswerte in Lenkkopf und Tretlager. Sie resultieren vor allem aus den üppigen Durchmessern der EOM-16.5-Rohre von Dedacciai, mit knapp 1.900 Gramm ist das Rahmengewicht noch akzeptabel. Das Rad fährt sich neutral und sehr laufruhig; dass die leichte Gabel nur mäßig seitensteif ist, wird durch den fahrstabilen Rahmen und das steife Vorderrad von Campagnolo kompensiert. Noch mehr Punkte wären möglich gewesen mit robusterem Lack und einer Garantie, die über die gesetzlich gebotene zweijährige Gewährleistung hinausreicht.

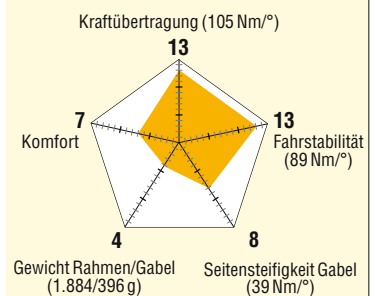
„Für Stahlrahmen gibt es immer einen Markt“



BORCHERS

Ezio Grandis, Verona (Italien)

TECHNISCHE DATEN RAHMENSET



Preis Komplettrad **3.125 Euro**

Sitzposition **komfortabel** sportlich rennmäßig

empfohlenes Fahrkönnen **Prof** Routinier Anfänger

Punkte **52**

KRABO SPIRIT

Effekthascherei ist nicht die Sache von Günter Krautscheid. Sein Testbeitrag präsentiert sich zurückhaltend, hat es aber unter dem blauen Lack durchaus in sich. Nur 1.670 Gramm sind für einen Stahlrahmen dieser Größe leicht.



► **FAZIT:** Für Freunde gepflegten Understatements: Der Krabo-Renner bietet solide Handwerkskunst zum fairen Preis

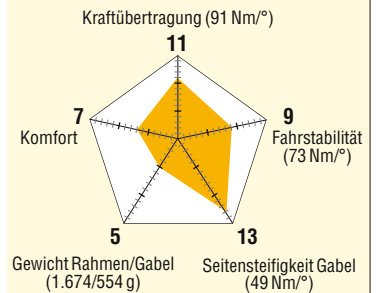
Woher das geringe Gewicht rührt, verrät leichtes Klopfen gegen das Oberrohr: Hauchzarte 0,4 Millimeter beträgt die Wandstärke von Ober- und Unterrohr in der Rohrmitte – viel weniger ist bei Stahl nicht ratsam. Dennoch ist der aus dem Spirit-Rohrsatz von Columbus gefertigte Rahmen kein „Fluttermann“. Die Lenkkopfsteifigkeit bricht zwar keine Rekorde, doch mit der seitensteifen Carbon-Gabel fährt sich das Rad sehr spurstabil. Der in aufwändiger „Filletbrazed“-Technik gelötete Rahmen ist gut verarbeitet. Kleine Detailkritik: Die Sattelstütze sitzt etwas stramm im Rohr. Außerdem lösen sich die Columbus-Aufkleber auf den Sitzstreben leicht ab. Im Fahrttest zeigt sich, warum Krautscheid gelegentlich als deutscher Italiener tituliert wird. 73 Grad Lenkwinkel und ein kurzer Radstand verleihen dem Rad jede Menge Temperament. Pluspunkt für Krabo: Fünf Jahre Garantie auf den Rahmen ohne Rennausschluss.

»Ich bin überzeugt: Stahl kommt wieder«

Günter Krautscheid, Bochum



TECHNISCHE DATEN RAHMENSET



Preis Kompletttrad **3.090 Euro** Sitzposition komfortabel sportlich rennmäßig empfohlenes Fahrkönnen Profi Routinier Anfänger

Punkte **55**

NORWID LIMFJORD

Dank sehr kurzem Radstand und knapp bemessenem Gabel-Nachlauf fährt sich das nach einer dänischen Meeresbucht benannte Rad ausgesprochen „italienisch“, also wendig.



► **FAZIT:** Top verarbeitet, langlebig und im besten Sinne preiswert: Norwid fährt einen deutlichen Punktsieg ein – nicht zuletzt dank gutem Servicepaket

Wem so viel Agilität zu viel des Guten ist, dem baut Rahmenbauer Rudolf Pallesen auf Wunsch auch eine gutmütigere, so genannte „belgische“ Geometrie. Der in „Filletbrazed“-Fügetechnik aus dem extrem dünnwandigen Ultra-

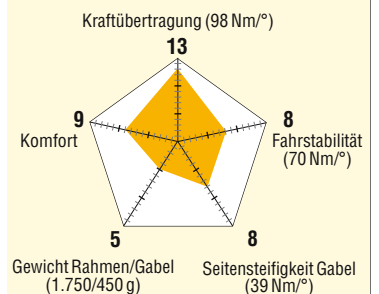
Foco-Rohrsatz von Columbus gefertigte Rahmen wirkt mit seinen harmonischen Rohrübergängen wie aus einem Guss. Dazu passt die ausgesprochen schlagfeste Pulverlackierung, die einem Nasslack an Brillanz in nichts nachsteht und einen überraschenden Effekt bietet: Je nach Blickrichtung changiert der Farbton zwischen Grün und Blau. Schön und praktisch: Kettenstreben und hintere Ausfallenden sind aus korrosionsbeständigem poliertem Edelstahl. Einzige Einschränkung im sonst durchweg positiven Befund: Angesichts der relativ geringen Lenkkopfsteifigkeit hätte dem Rahmen eine seitensteifere Gabel gut getan. So neigt das Fahrwerk bei flotter Fahrt etwas zum Flattern. Vorbildlich: Pallesen gewährt zehn Jahre Garantie auf den Rahmen.

»Die schlanke Optik von Stahlrahmen ist noch immer gefragt«

Rudolf Pallesen, Neuendorf



TECHNISCHE DATEN RAHMENSET



Preis Kompletttrad **3.598 Euro** Sitzposition komfortabel sportlich rennmäßig empfohlenes Fahrkönnen Profi Routinier Anfänger

Punkte **58**

SCAPIN S 8 SLOPING

Scapin ist bekannt für individuelle technische Lösungen, bei denen die Funktion im Vordergrund steht, nicht der optische Effekt. Das S 8 liefert dafür mehrere Beispiele. Etwa die Sattelklemmung: Die Klemmschraube sitzt zwischen den Hinterbaustreben



»Die Entwicklung ist nie am Ende«

Stefano Scapin,
Castello di Godego (Italien)

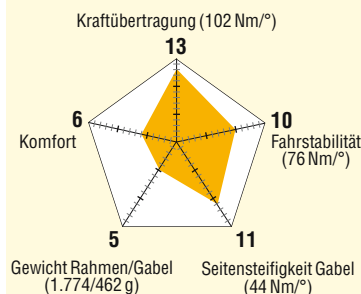


DECKBAR

knapp unterhalb der Anlegung ans Sitzrohr. Das ist elegant und vermeidet punktuelle Belastungen an Carbon-Sattelstützen. Ähnlich durchdacht die Zuganschlüsse am Unterrohr: Sie sitzen an einem schön gemachten Alu-Frästeil, das von unten ins Rohr eingeschraubt wird. So muss der Rahmen nicht mehrfach erwärmt werden, was gerade bei dünnwandigen Rohren das Material schwächen kann. Gelungen und im Finish makellos ist die moderne Lackierung mit individueller Typographie. Auf der Straße zeigt sich das S 8 nicht ganz so kurvenfreudig wie die Konkurrenz von Krabo und Norwid, ohne allerdings träge zu wirken. Jederzeit sicher ist das Gefühl bei flotter Talfahrt – die Seitensteifigkeiten von Rahmen und Gabel reichen völlig aus. Komplettiert mit Campas Record-Gruppe, wiegt das Komplettträd knapp über acht Kilo – so viel zum Vorurteil, Stahlrenner seien schwer. Leider werden einige Punkte durch die schwere Gabel, den wenig haltbaren Lack und die fehlende Garantie ver-schenkt.

► **FAZIT: Technisch gut, perfekt verarbeitet, individuell: Das Scapin S 8 ist der Beweis dafür, dass Stahlrahmen modern sein können**

TECHNISCHE DATEN RAHMENSET



Preis Komplettträd **4.499 Euro** Sitzposition **komfortabel** **sportlich** **rennmäßig** empfohlenes **Fahrkönnen** **Profi** **Routinier** **Anfänger**

Punkte **52**

	ANBIETER	GRANDIS	KRABO	NORWID	SCAPIN
	Modell	Overmax Racing	Spirit	Limfjord	S 8 Sloping
	Preis Komplettträd/Rahmen-set	1.305/3.125 Euro	3.090/1.090 Euro	3.598/1.299 Euro	4.499/2.049 Euro
	Gewicht Komplettträd ohne Pedale	8,4 Kilo	8,5 Kilo	8,0 Kilo	8,1 Kilo
	Gewicht Rahmen/Gabel (normiert)	1.884/396 Gramm	1.674/554 Gramm	1.750/450 Gramm	1.774/462 Gramm
	Händler-nachweis	Radsport Zimmermann	Günter Krautscheid	Norwid Fahrradbau	Bikemaker
	Telefon	0 22 71/5 27 94	02 34/79 33 71	0 41 21/2 46 58	0 89/35 39 62 71
	www.	cicligrandis.com	krabo.de	norwid.de	scapin.com
	Rahmenhöhen	48-63 cm; je 1 cm	48-63 cm; je 1 cm	50-64 cm; je 1 cm	XS, S, M, L, XL
GEOMETRIE					
AUSSTATTUNG	Gabel	Dedacciai Black Magic 2, Vollcarbon	Columbus Tusk, Alu/Carbon	Mizuno, Alu/Carbon	Mizuno MM51 Vollcarbon
	Lenk-pf-lager	C2, 1-1/8 Zoll, klassisch	Columbus 1-1/8 Zoll, teilintegriert	Campagnolo Chorus 1 Zoll, klassisch	FSA Orbit X 1-1/8 Zoll; oben klassisch, unten integriert
	Antriebsgruppe	Campagnolo Chorus	Campagnolo Chorus	Campagnolo Chorus	Campagnolo Record
	Lauf-räder	Campagnolo Neutron	Campagnolo Proton	Campagnolo Neutron	Campagnolo Neutron
	Vorbau/Lenker	Deda Newton/Deda Anatomic	ITM Four/ITM Four	Syntace F99/Syntace Racelite	Selcof/Selcof
	Sattel/Sattelstütze	Selle Italia SLR Ti/ Campagnolo Chorus Carbon	Selle Italia Flite TT/Selcof Alu	Selle Italia SLR XP/ Selcof Titan	Fizik Aliante Ti/ Selcof Carbon
BEWERTUNG	*Lack/Finish/Bedienungsanleitung/Garantie	1/5/1/0	3/4/1/2	5/5/2/3	1/5/1/0
	Gesamtpunkte Rahmen	52	55	58	52

* Für Lack und Finish vergeben wir jeweils bis zu fünf Punkte; für eine gute Bedienungsanleitung (BA) zwei Punkte, für eine Standard-BA einen Punkt, ohne BA keinen Punkt. Garantie über die gesetzliche Gewährleistung von zwei Jahren hinaus bewerten wir mit einem Punkt, mehr als fünf Jahre mit zwei Punkten, mehr als zehn Jahre mit drei Punkten. Bei Wettkampfausschluss wird ein Punkt abgezogen