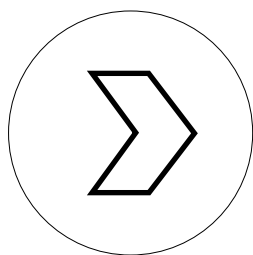




Der frühere Marathon-Spezialist Thomas Stoll hat eine eigene Bike-Marke gegründet. Auf der Feierabend-Tour entlang des Rheins bekam BIKE-Redakteur Martin Platter die Gelegenheit, dem ersten Stoll-Serien-Bike auf die Stollen zu fühlen.

# AUF STOLLS NEUEN STOLLEN



Wie verrückt ist das denn? In einem total gesättigten Markt eine eigene Bike-Marke zu lancieren. Und das noch im Hochlohnland Schweiz und aus deutscher Rahmenproduktion. Thomas Stoll lächelt milde, als ich ihn mit meinen Gedanken konfrontiere. Beinahe stereotyp für die Gründung eines neuen Unternehmens stehen wir in der Garage seines Einfamilienhauses in Osterfingen, die mehr Werkstatt als Autounterstand ist. Verschiedene Bikes hängen von der Decke. In einer Ecke steht eine Drehbank, in der anderen eine Fräse. Die beiden Präzisionsmaschinen verraten Stolls Herkunft. Er ist studierter Maschinenbau-Ingenieur. Schon während seiner Aktivzeit als Marathon-Biker war er leidenschaftlicher Tüftler. Nächtelang konnte er sich den Kopf darüber zerbrechen, wie man ein Bauteil am Bike noch effizienter gestalten könnte. Als Rennfahrer war es nicht immer einfach mit dem Schaffhauser. Lief es bei ihm in einem Rennen gut, war er ein angenehmer, differenzierender Gesprächspartner. Bei Misserfolgen jedoch musste man seine nicht selten brillanten Rennanalysen einen Tag später seiner Homepage entnehmen.

Mit derselben Akribie widmet er sich nun seinen eigenen Bikes. «Alle machen alles. Wir machen etwas Spezielles, das kompromisslos auf die Bedürfnisse des Fahrers abgestimmt ist», unterbricht Stoll die Stille und stellt das Stoll T1 in die Mitte des Raums. Eine elegant wirkende Carbon-Konstruktion mit dezenten Farbanreizen. «Es ist das Erste seiner Art, und Du darfst es heute als erster Journalist Probe fahren.» Bevor wir jedoch Richtung Rheinfluss losdüsen, erklärt Thomas die wichtigsten Eckdaten: «Im Stoll-Bike steckt mehr als nur ein bisschen Rennsporterfahrung. Das ganze Konzept hat nur ein Ziel: kompromisslose Performance. Zentral ist die Auslegung des virtuellen Drehpunktes, um der der Hinterbau dreht.» Gemäss Stoll soll das Fahrwerk vollkommen antriebsneutral arbeiten. Das heisst: kein Wippen beim Beschleunigen und kein Pedalrückschlag beim Einfedern. «Erstmals laufen beim Rock-Shox-Dämpfer beide Drehpunkte in Kugellagern. Damit sollte die Federung noch feiner ansprechen», verspricht der Jungunternehmer. Boost-Standard, Einfach-Antrieb, 29er-Räder: Alles soll zur perfekten Fahrcharakteristik

beitragen. Was mich auf den ersten Blick beeindruckt: Man sieht auch unter dem Tretlager kein Kabel.

Nach der Abstimmung der Federung machen wir uns auf den Weg Richtung Schaffhausen. Die Angewöhnungszeit ans neue Bike ist kurz. Das T1 fährt sich auf Anhieb wie angegossen. Stoll bietet drei Rahmengrößen an: S, M und L. Damit wird ein Körpergrössenspektrum von 160 bis 195 Zentimetern abgedeckt. Mit meinen 170 cm bin ich auf Grösse M unterwegs, wie auch Thomas, der 1.78 misst. Unterwegs beginnt Stoll von seiner Zeit bei Stöckli zu erzählen und wie es zur Zusammenarbeit mit der deutschen Carbon-Schmiede Bike Ahead kam. «Irgendwann stand ich vor der Entscheidung: alle Erfahrungen im eigenen Bike- und Geschäftsmodell selbst umzusetzen oder im Angestelltenverhältnis weiterzumachen. Ich entschied mich für die Selbstständigkeit und hatte neben Jan Bhalla zunächst auch noch Marco Quinter im Team. Doch Marco war bald zu beschäftigt mit dem Aufbau seiner eigenen Firma. Jan ist fürs Design und Marketing zuständig und mittlerweile Teilhaber der Firma. Zudem ist er früher selbst aktiv Cross-Country-Rennen gefahren, weiss also, was ein gutes Bike ausmacht.»

Wir haben die erste Anhöhe am Wannenberg zwischen Osterfingen und Neuhausen erreicht. «Nun kommt ein flowiger Singletrail», instruiert Stoll und prescht in den Wald am Lauferberg. Nur wenige Reifenbreiten ist der mäandernde Weg breit und wunderbar flowig. Das T1 liegt satt in der Spur, die Federung bügelt alle Unebenheiten weg. Im Handumdrehen haben wir Neuhausen erreicht. Stoll fährt durch die Quartiere zielstrebig an den Rhein. Ein voller Parkplatz kündigt an, dass heute viel Betrieb am Rheinfall ist. Wir wechseln deshalb zunächst die Fluss-Seite, damit wir unsere Bikes nicht zur nationalen Sehenswürdigkeit schieben müssen – und schaffen es dann sogar, auf einer der vielen Plattformen ein Foto mit Stoll und Wasserfall zu schiessen. Der interessante Teil der Tour kommt jetzt: Vom Rheinfall fahren wir den Ufer-Trail bis Rheinau. Acht Kilometer in stetem Auf und Ab mit unzähligen Richtungswechseln. Erstmals kann die neue Sram-Eagle-12-Gangschaltung ihre Stärke ausspielen. Keine Steigung weist mehr als 25 Höhenmeter auf, meist sind es bloss 10 bis 12. Doch die



Konstruktiver Leckerbissen der Stoll-Bikes ist der antriebsneutrale, virtuelle Drehpunkt der Hinterradschwinge. Schön ist das Sicht-Carbon und die unsichtbare Kabelführung im Rahmen.



## BERNINA-PARADIES FÜR BIKER

Rund um Pontresina erwarten Euch mehr als 400 km Bike-Trails, erlesene Bike-Hotels, kompetente Bike-Shops sowie einen Pumptrack.





Auf verwinkelten Trails ist das Stoll T1 in seinem Element – wie sein gleichnamiger Erfinder.

sind ruppig. Schaltung, Bremsen, Reifen und natürlich die Geometrie des Bikes müssen nun perfekt zusammenspielen, sonst macht es keinen Spass.

Thomas fährt voraus, und ich versuche, sein Hinterrad zu halten, was natürlich grandios scheitert. Zu genau kennt Stoll den Trail, zu fit ist der 33-jährige auch drei Jahre nach seinem Rücktritt als Spitzensportler. An einer längeren Auffahrt, die für die Fussgänger wegen der Steilheit mit Treppenstufen versehen ist, liefert er ein Musterchen, was er und das T1 zu leisten vermögen. Mit wenig Anlauf drückt er die Steigung einfach hoch. Das zeigt auch, wie gut ausbalanciert die Rahmengometrie des T1 ist.

Wieso er in Deutschland bei Bike Ahead Composites in Würzburg produzieren lässt, beantwortet Stoll mit der kühlen Logik des Ingenieurs: «Mir passt die prompte und unkomplizierte Zusammenarbeit. Wir sprechen auch im übertragenen Sinn die gleiche Sprache, denn die arbeiten mit der genau gleichen Mentalität, Detailversessenheit und Leidenschaft wie ich.» Mit Gross-Serienherstellern aus Fernost hat er andere Erfahrungen gemacht. «Die Distanz ist in jeder Hinsicht zu gross. Ich kann mir nicht vorstellen, dass sich ein vergleichsweise schlecht bezahlter asiatischer Arbeiter in der Produktion wirklich dafür interessiert, was mir jeder meiner Rahmen bedeutet. Zudem sollen Stoll-Rahmen Exklusivität bieten. Jeder Einzelne ist ein Unikat.» Zu den höheren Aufwendungen, die so entstehen, sagt Stoll: «Was nichts kostet, ist nichts wert.» Kosten würden bei ihm dort eingespart, wo es nicht auf Kosten des Produkts gehe. Beim Vertrieb beispielsweise. Stoll vertreibt seine Bikes direkt. Für Kundenbesuche, Meetings und Test-Events wird sein Mercedes Camper-Van zum mobi-



**THOMAS FÄHRT VORAUSS, UND ICH VERSUCHE, SEIN HINTERRAD ZU HALTEN, WAS GRANDIOS SCHEITERT. ZU GENAU KENNT STOLL DEN TRAIL, ZU FIT IST DER 33-JÄHRIGE AUCH DREI JAHRE NACH SEINEM RÜCKTRITT.**

len Verkaufsbüro bzw. zur mobilen Werkstatt. Wir sind inzwischen auf Stippvisite ennet der deutschen Grenze in Jestetten angekommen. Schweizer Einkaufstouristen verstopfen die Strassen und Grenzübergänge. Wir fahren gleich weiter zur letzten Steigung mit Einkehr im idyllisch gelegenen Restaurant Rossberghof.

Wenige Tage vor unserem Treffen ist Thomas zum zweiten Mal Vater geworden. Die Arbeit hauptsächlich von zu Hause aus erweist sich dabei manchmal als Segen, hin und wieder aber auch als Fluch: «Man läuft Gefahr, ständig zu arbeiten, wenn man Büro und Werkstatt im Wohnhaus hat.» Bisher sei ihm der Spagat aber ganz gut geglückt, ist Thomas überzeugt.

Die Ruine Radegg ist unser letzter Abstecher. Eine halb zerfallene Burg auf einem Felsvorsprung des Rossbergs. Die Aussicht auf das Wangental ist grandios. Die finale Abfahrt mit engen Switchbacks, ziemlich steil und auf losem Nagelfluh, hat es in sich. Ein letztes Mal kann das T1 seine Wendigkeit beweisen. Ich bin froh um die versenkbare Sattelstütze. Komplett ausgerüstet wiegt das T1 mit Pedalen dennoch nicht mehr als 11,3 Kilogramm, wie wir nach unserer Rückkehr an der Waage feststellen. 36 km und 750 Höhenmeter haben wir in zweieinhalb Stunden zurückgelegt. Noch schneller wäre das wohl mit dem Stoll M1 gegangen, der Marathon-Version, die gemäss Thomas in der leichtesten Variante 9,5 Kilo wiegen soll. Auch dieser Rahmen wird auf das Kundenbedürfnis abgestimmt laminiert. «Auf Wunsch kann der Kunde sogar die Herstellung in Würzburg besichtigen», sagt Stoll. Und die Preise? «Sie beginnen je nach Ausrüstung bei 7000 Franken.» Nachtrag: An der diesjährigen Eurobike hat das Stoll M1 den begehrten Design Award gewonnen. [stoll-bikes.ch](http://stoll-bikes.ch)