Wünsch' Dir was!

Ein LEICHTES RACEBIKE für die Salzkammergut Trophy, das war der Wunsch von Leser Bernd Fischer. Soll er doch sein **Traumrad** backen, dachten wir und organisierten ein Blind Date bei der Manufaktur Stoll.

TEXT und FOTOS Henri Lesewitz

Oben: Der Cutter hat sein Werk getan, jetzt sammeln Leser Bernd (li.) und Bike-Ahead-Chef Christian Gemperlein die 80 Puzzle-Teile für den Rahmen zusammen.

Rechts: Immer kühl bleiben! Damit die Carbon-Matten nicht aushärten, werden sie in einer Kühlkammer bei exakt minus 18 Grad gelagert.

Oben: Das Einlegen der Carbon-Streifen in die Form ist eine Kunst. Jeder der 80 Schnipsel muss an der richtigen Stelle sitzen. Unten: Wie bei einer Geburt die Nabelschnur, so werden nach dem Rahmenbacken die Pneumatik-Schläuche für die Vakuum-Infusion entfernt, die das Carbon in Form drückt.

W

Wer die Hölle bucht, der muss sich nicht wundern, wenn er vom Teufel den Marsch geblasen bekommt. Einen Moment lang glaubte Bernd Fischer (43), er sei vor lauter Quälerei dem Delirium nahe. Doch da hing tatsächlich der Leibhaftige im Fels. Oben, in der Kultpassage „Ewige Wand“, die zum Symbol geworden ist für das Monströseste, was die Marathon-Szene zu bieten hat: die berüchtigte A-Distanz der Salzkammergut Trophy. 210 Kilometer lang, 7119 Höhenmeter brutal. „Einmal Hölle und zurück“, so der Veranstaltungs-Slogan. Nie schien er wahrer als in diesem Jahr. Die Finisher-Quote: unter 50 Prozent.

Als Bernd Fischer den Teufel über sich baumeln sah, eingehängt in Klettergeschirr und diabolisch den Dreizack schwingend, da hatten ihn Kräfte und Moral bereits verlassen. Zwischen ihm und dem Ziel lagen noch immer 120 grausame Kilometer. Schon der Gedanke daran ließ jedes Weiterschinden sinnlos erscheinen. Der Dauerregen. Die Kälte. Die Karenzzeiten. Vielleicht wäre das alles ja noch irgendwie zu ertragen gewesen, hätte er ein leichtes Marathon-Bike gehabt, statt seines in die Jahre gekommenen Fullys. 150 schaukelige Millimeter Federweg, 26-Zoll-Laufräder, knapp 14 Kilo Gewicht. Ein entfernter Vorfahre der heutigen All Mountains. Nein, es war wirklich alles gegen ihn. Wille versetzt vielleicht anderswo Berge. Aber nicht bei der Salzkammergut Trophy.

„Aber wer sagt, dass man einen Traum nicht zweimal träumen darf?“, schrieb Bernd Tage nach dem Abbruch in seiner Bewerbung für unsere Aktion „Wünsch’ Dir was!“. Die Enttäuschung über die Kapitulation war bereits wieder zartem Tatendrang gewichen: „Den schlechtesten Kompromiss bin ich sicher beim Rad eingegangen. Wenn die Kilometer dreistellig werden, fühlt es sich an wie ein zweirädriger Schwertransporter. Liebes BIKE-Team, bitte unterstützt mich bei der nächsten Salzkammergut Trophy. Hättet Ihr vielleicht ein geiles Racebike für mich?“

Es ist kurz nach 9 Uhr, ein sonniger Donnerstag. Zaghaft, mit unsicherem Blick, tritt Bernd in den Rumpf der Industriehalle, die ihm von uns als Treffpunkt genannt wurde. Es ist der Sitz der Carbon-Manufaktur Bike Ahead Composites, in dem die firmeneigenen Leichtbauteile gefertigt werden, aber auch die Rahmen der Schweizer Edelmarke Stoll Bikes. In Bernds Blick mischen sich Aufregung und Skepsis. Kann das wirklich wahr sein? Vor ein paar Tagen hat er den Brief an BIKE getippt. Jetzt ist er hier zum Blind Date. Irgendwie surreal.

BERND: „Okay, und was passiert jetzt genau?“
BIKE-REPORTER: „Du darfst einen Stoll-Rahmen bauen.“
BERND: „Wow!“
BIKE-REPORTER: „Deinen eigenen.“
BERND: „Wahnsinn! Das ist kein Scherz, oder?“
BIKE-REPORTER: „Nein, kein Scherz.“

Bernd schaut geschockt. Er muss das erst mal verarbeiten. Irgendwie klingt das alles Science-Fiction-mäßig.

Und da kommt er auch schon hurtigen Schrittes durch die Halle geeilt – Christian Gemperlein, der Chef von Bike Ahead Composites. Herzliche Begrüßung. Kurze Plauderei. Man spürt sofort: Da haben sich die Richtigen getroffen. Christian, der Kunststofftechniker und Teile-Fetischist, der seine Diplomarbeit nutzte, um sich ein superleichtes, windschnittiges, Carbon-Laufrad zu bauen – das zum Urknall seiner Manufaktur mit inzwischen dreißig Angestellten wurde. Und Bernd, der Krankenpfleger und Langstrecken-Fan, der sich im munteren Wechsel mal eine mehrtägige Hütten-Tour, mal einen kernigen Marathon in die Waden drückt. Zwei Seelenverwandte. Der dritte, Thomas Stoll, wird morgen dazukommen. Er hat noch einen Geschäftstermin und ist ohnehin mehr für das Finish zuständig.

Der Termin ist ein Privileg, auch für den BIKE-Reporter. Es gibt nicht viele Möglichkeiten in Europa, einer Carbon-Produktion beizuwohnen. 99 Prozent aller Teile und Rahmen werden mittlerweile in Fernost gefertigt. Der Fokus in den Massenfabriken liegt zumeist auf Kosteneffizienz. Oft auch auf Qualität. Eher selten aber auf Kundennähe, Nachhaltigkeit und sozialen Aspekten. Als der Schweizer Marathon-Profi Thomas Stoll vor drei Jahren beschloss, seine eigene Bike-Marke zu gründen, entschied er sich bewusst gegen eine Fernostfertigung. Die Rahmen, die bei Bike Ahead Composites in aufwändiger Handarbeit gefertigt werden, gehören zum Besten, das man kaufen kann. Der Kunde bestimmt mit, welche Eigenschaften sein Rahmen haben soll. Erst, wenn alles besprochen ist, wird laminiert. Jedes Stoll ist ein Einzelstück.

Christian hat Bernd zu einem zimmergroßen Schrank geführt, der mit seiner massiven Eisenklinke an einen Tresor erinnert. Die Tür schwingt auf. Ein Hauch polarer Kaltluft weht den beiden entgegen. 18 Grad minus. Es ist die Kühlkammer für die Carbon-Matten. Ballen unterschiedlichster Farbe und Größe. Manche der Fasern sind auf Steifigkeit getrimmt. Andere auf Festigkeit. Es ist das Rohmaterial, aus denen die Puzzle-Teile für die Rahmen geschnitten werden. Das Modell R1, das Bernd bekommt, wird aus 80 exakt aufeinander abgestimmten Carbon-Läppchen gebacken.

Christian legt die Rohschnitte auf den Cutter. Ein Knopfdruck. Da flitzt die computergesteuerte Schneidklinge auch schon im wilden Zickzack über die Matten. Hochpräzise, ein Fünfhundertstel

Oben: Die Feinschliffkammer ist vom Rest der Firma abgekapselt wie eine Sonderzone. Wegen des Carbon-Staubs darf nur mit Atemschutz gearbeitet werden. Oberflächenprofi Horst (li.) erklärt Bernd, wie die Harzkanten sauber entfernt werden.

Links: Das Aufbringen des Stoll-Schriftzugs hat auch für Thomas Stoll (re.) stets etwas Feierliches. Wie jeder Kunde, so bekommt auch Bernd noch seinen eigenen Namenssticker: „Bournet", der Spitzname, den ihm in frühen Kindheitstagen seine Schwester verpasst hat.

genau, nur zehn Prozent Abfall. Keine drei Minuten später sammelt Bernd die Schnipsel zusammen. Das Häufchen in seinen Händen sieht aus wie das Überbleibsel eines Bastelnachmittags. Unglaublich, dass das Ganze in wenigen Stunden ein Mountainbike-Rahmen sein wird. 820 Gramm leicht. Und dennoch extrem stabil.

BERND: „Wie bist Du auf genau diesen Mix gekommen? War das Learning by doing?“
CHRISTIAN: „So einen Rahmen kann man nicht komplett am Computer berechnen. Man muss ihn bauen, testen und aus dem Ergebnis lernen. Schritt für Schritt. Ja, es ist schon ein bisschen Learning by doing.“

Runter geht’s zum Vorwärmofen. Die auf kuschelige 51 Grad erhitzte Rahmenform, die aus zwei Alu-Halbschalen besteht, auf einen Schiebewagen laden. Dann rüber in den Laminierbereich, wo Chart-Musik säuselt und die Mitarbeiter in ihre Arbeit versunken sind. Christian zeigt, wie es geht. Carbon-Schnipsel einlegen, vorsichtig ausrichten, dann Millimeter für Millimeter feststreichen. Der Versuch von Bernd scheitert bereits mit dem ersten Handgriff. Er hat den Schnipsel aus Versehen in die Länge gezogen. Jetzt passt er nicht mehr exakt.

„Das passiert zu 99 Prozent jedem, der zum ersten Mal laminiert“, lächelt Christian gütig. Ein bisschen scheint er sich sogar zu freuen. Der missglückte Versuch zeigt, was für ein anspruchsvolles Handwerk Laminieren ist. Erst recht die Art, die hier praktiziert wird. Anders als in Fernost üblich, wo Hauptrahmen und Hinterbauten von Hardtails meist separat gefertigt und anschließend miteinander verklebt werden, besteht der Stoll R1 aus einem Stück. Die Verarbeitung ist derart sauber, dass sogar auf eine Lackierung verzichtet wird. Neun Stunden dauert das Einlegen der 80 Einzelschnipsel. Weshalb Bernd nicht den kompletten Prozess mitmacht. Etwa drei Monate Einarbeitungszeit sind laut Christian nötig, bis man das Laminieren beherrscht.

Später dann im anderen Teil der Halle: Es ist eine Schau, dem Einfahren der Form in den riesigen Backofen zuzusehen, der natürlich nicht Backofen heißt sondern Autoklav. Noch spektakulärer aber ist der Moment, wenn die Luke nach drei Stunden wieder geöffnet wird. Wie die Autoklav-Crew dasteht in feierlicher Vorfreude und hippelig dem Absinken der Thermometernadel zusieht. Wie sie beim Erreichen der Optimaltemperatur kompetent die Luke öffnet, um nach Entfernen der Druckluftschläuche den Schlitten mit den Formen herauszuziehen. Wie der Rahmen vorsichtig aus der Form befreit, in die Luft gehoben und stolz begutachtet wird. Es ist, wie bei einer Geburt dabei zu sein.

„Wahnsinn“, haucht Bernd ergriffen. Christian bringt eine Atemschutzmaske. Mit dem noch restwarmen Backwerk geht es rüber in den Finish-Bereich, firmenintern „Dreckkammer“ genannt, wegen des Staubs, der beim Abschleifen der Harzkanten entsteht.

Am nächsten Tag: Thomas Stoll, der aus der Schweiz gekommen ist, um mit Bernd die finalen Arbeitsschritte durchzuführen, begutachtet mit dem konzentrierten Blick eines Diamanten-Händlers den noch splitternackten Rahmen.

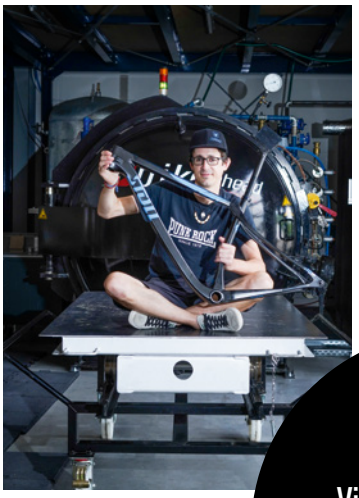
„Schon geil, oder?“, lächelt er zufrieden: „Du kannst Dir keinen Fehler erlauben. Man sieht einfach alles.“ Bernd, der daneben steht, nickt. Der Rahmen wäre im Grunde fertig. Doch für die besondere Note soll er noch den typischen Stoll-Look erhalten. Es gehört zum Markenkonzept, dass auch die optischen Akzente auf den Kunden zugeschnitten sind. Die Rahmennummer auf der Kettenstrebe sowie der Name des Besitzers auf dem Sitzrohr zum Beispiel heben den Manufaktur-Charakter hervor. Bernd hat sich für blaues Dekor entschieden. Strapazierfähige Folien, wie sie auch bei der Folierung von Autos verwendet werden. Die Kunst ist, sie gerade und blasenfrei aufzubringen. Nach knapp einer Stunde ist es so weit. Die letzte Folie ist drauf. Da stehen sie nun und betrachten verzückt ihr gemeinsames Schmuckstück. Thomas Stoll, dessen Name auf dem Unterrohr prangt. Und Bernd Fischer, dessen Spitzname „Bournet“ das Unterrohr zieht. Was für ein Moment!

BERND: „Wie stolz bist Du, wenn Du einen Rahmen mit Deinem Namen siehst?“
THOMAS: „Das nehme ich gar nicht mehr so wahr. Stolz bin ich, wenn mir die Leute schreiben, was sie mit ihrem Bike erleben.“

Es ist früher Nachmittag, Bernd hat sich bei allen Beteiligten das gefühlte tausendste Mal bedankt. Bei Christian, bei Thomas, bei der Bike-Ahead-Crew. Er will gerade dem BIKE-Reporter die Hand zum Dank schütteln. Da bittet dieser Bernd um den Rahmen. Man habe noch eine weitere Überraschung, zwinkert der Reporter und kündigt an, sich in den nächsten Tagen wieder zu melden.

„Aha …“, stutzt Bernd und schaut so herzzerreißend wie eine Mutter, die ihr Frischgeborenes der Hebamme übergibt. Aber da muss er durch. Der Weg in den Himmel, er führt beim Biken nun mal fast immer durch die Hölle.

Bitte umblättern!



Der große Moment! Bernd mit seinem fertigen Schmuckstück: 820 Gramm leicht und normalerweise knapp 3900 Euro teuer.

So entstand Bernds Rahmen! Video und Fotogalerie: www.bike-magazin.de Webcode #41907

Mit einem Rahmen allein lässt sich die **Salzkammergut Trophy** nicht bezwingen. Damit Bernd sofort mit dem Training loslegen kann, haben wir das Stoll komplettiert. Einen **Gratis-Startplatz** von der Trophy-Orga gibt's noch oben drauf. Na dann: entspannt Vollgas!

Hast Du auch einen Wunsch? Dann schreibe an:
leseraktion@bike-magazin.de
Betreffzeile:
„Wünsch' Dir was!"

Bereit für den Höllenritt

1 RAHMEN: Der Stoll R1 wiegt in der leichtesten Layup-Variante 780 Gramm. Die geschwungenen Sitzstreben haben dämpfende Eigenschaften.
2 GABEL: Nino Schurter vertraut im Worldcup auf die Rockshox SID. Die Version „Select" ist die etwas günstigere Ausführung von Schurters „Ultimate" – ebenso schluckfreudig, aber nicht ganz so leicht.
3 LAUFRÄDER: Mit den TR249 verzurrt Laufradspezialist Reynolds Leichtbau und Stabilität. Die Kombination von Boost-Naben und breiten Carbon-Felgen ist perfekt für die teilweise rauen Trail-Passagen der Salzkammergut Trophy. Die Reifen: griffige Continental CrossKing 29 x 2,2.
4 BREMSEN: Die Magura MT8 garantiert maximale Brems-Power bei minimalem Gewicht. Die Stopper mit robusten Alu-Sätteln und leichten Carbon-Hebeln haben sich bei unzähligen Marathons bewährt.
5 ANTRIEB: Das Pannenrisiko bei den robusten GX-Komponenten von Sram ist gleich null. Kurbel und Schaltung stammen aus dieser eher preisgünstigen Alu-Serie, die leichte XG1295-Kassette aus Srams Highend-Sortiment.
6 VORBAU/LENKER: Die Parts von Syncros stehen für Qualität und dezente Optik. Das Stoll fährt mit einer Kombi aus Alu-Lenker FL 1.5 und Carbon-Vorbau XR 1.0.
7 SATTEL/STÜTZE: Das Gestühl eines Marathon-Bikes sollte möglichst bequem sein. Die Carbon-Stütze FL 1.0 von Syncros stemmt den ergonomisch optimalen Tofino-Sattel in Position, ebenfalls von Syncros.
8 STEUERSATZ: Einen Chris King-Steuersatz bekommt selbst die Salzkammergut Trophy nicht in die Knie. Das neue Modell DropSet ist also wie gemacht fürs Stoll.

GEWICHT 8,9 Kilo
WERT ca. 7000 Euro

Nachwuchs fördern und fordern

Unser Ziel ist es, junge Talente zu finden, zu fördern und erfolgreich in den Profisport zu begleiten. Dabei beziehen wir seit 2004 eine klare Position gegen Doping mit unserem Motto

Ride Clean!

Wir danken den Partnern des Teams

BULLS
SHIMANO
CRATONI
GripGrab
bike
DT SWISS
OWAYO
SCHWALBE

bike JUNIOR TEAM powered by BULLS

Alle Infos auf www.bike-magazin.de (Rubrik Junior Team) oder auf www.facebook.com/bikejuniorteam