



WIDERSTANDS

Nöll und Wiesmann leisten Widerstand gegen die Alu-Gewalt. In homöopathischen Stückzahlen fertigen sie edle Stahlrahmen nach Maß. Jetzt kommen beide auch mit Highend-Fullys auf den Markt. Was können diese Stahlfahrwerke?

Text: Florian Haymann
Fotos: Franz Faltermaier

Stahl taugt nur noch als Wasserrohr für Klempner! Diese Meinung setzt sich immer mehr durch. Aluminium gilt als das steifste und leichteste Rahmenmaterial. Stahl dagegen findet meist nur noch bei Billig-Fullys unter 1000 Mark Verwendung. Das Ur-Metall hat angeblich Übergewicht. Zudem ist die filigrane Optik der schlanken Rohre aus der Mode gekommen. „Oversized-tubing“ lässt sich besser vermarkten.

Florian Wiesmann und Achim Nöll zählen zu den besten Stahlrahmenlöttern Deutschlands. Sie sind konsequent und bauen auch edle Stahlfullys. Dabei müssen sie sich vorkommen wie Asterix und Obelix im Kampf gegen die übermächtigen Römer. Denn ihr Marktanteil ist winzig: Nöll produziert 1000 Rahmen im Jahr, Wiesmann gerade einmal 50 Exemplare. Den Preis von 4444 Mark für seinen Top-Rahmen versteht er daher als Schmerzensgeld. Unterscheiden sich die Stückzahlen noch enorm, so treffen sich die beiden Stahlpäpste doch in ihren Philosophien wieder. Beide sehen im Stahl das ideale Material für Bike-Rahmen. Wiesmann: „Besonders

in der Dauerfestigkeit ist es allen anderen überlegen. Auch eine Zugfestigkeit von 1600 Newton erreicht sonst nur ein Kohlefaserfaden. Das allerdings nur in Zugrichtung. Weil am Bike-Rahmen aber nicht bloß Zugkräfte wirken, muss ein guter Carbonrahmen extrem ausgeklügelt sein.“ Das spricht für einen stabilen, dauerfesten Stahlrahmen. Hier spalten sich allerdings die Ansichten der beiden Lötter. Nöll verwendet bevorzugt schlanke, einfach konifizierte Mannesmann-Stahlrohre. Seine Begründung klingt einleuchtend: „Sind die Rohre dick, werden die Schweißnähte größer. Das macht die Nähte dann auch bruchanfälliger.“ Dieses Argument verfolgt Nöll konsequent. Seine Vorgabe für einen Rahmen ist Dauerhaltbarkeit und nicht Steifigkeit. „Beides zusammen ist unvereinbar.“ Deshalb weist der M6 Rahmen einen spürbaren Flex auf. Erstaunlich: Er wirkt dabei nicht unangenehm weich. Wiesmanns Koxinga IV sieht dagegen beinahe wie ein Alu-Bike aus: Die Dedacciai-Rohre sind enorm dick und mehrfach konifizierte. Das bringt den höchsten von BIKE gemessenen STW-Wert ein – eine Sensation, denn das widerlegt beide Vorurteile

KÄMPFER

gegenüber Stahl: zu schwer und zu weich – von wegen! Wiesmann sieht sich deshalb auch als Untergrundkämpfer gegen die übermächtige Alu-Industrie. Er hat einen hohen Ehrgeiz entwickelt, seine Rahmen immer leichter zu machen: „Eigentlich ist es der reine Wahnsinn, euch ein Testbike zu geben, denn ich kann schon jetzt kaum die Nachfrage decken.

Aber ich will zeigen, was mit dem Material möglich ist.“ Von Massenproduktion will der Wahl-Freiburger nichts hören: „Der Kunde soll wissen, dass jedes Wiesmann von mir handgefertigt ist.“ Nöll dagegen hat sich schon auf Serienproduktion eingestellt und seine Werkstatt mit Hightech-Gerät ausgerüstet. Anders könnte er keine 1 000 Rahmen im Jahr bauen.



Liebevolles Detail: Lasergeschnittener Schriftzug am Koxinga IV



Nöll: Der German-A-Dämpfer wird über einen Alu-Hebel angelenkt



Die erste V-Brake baute Wiesmann. Natürlich ist sie auch am Koxinga



Edles Cockpit: Der Syntace-Lenker ist mit feinstem Material bestückt

STEIFIGKEIT

Sensationell: Der Rahmen von Florian Wiesmann liefert den besten jemals von BIKE gemessenen STW-Wert

Wiesmann Koxinga IV	Nöll M 6	Rocky Mount. Element SC
28,0	20,0	25,9
2153	2456	1964

STW: Stiffness to weight. Das Maß zeigt die Fähigkeit des Konstrukteurs, hohe Steifigkeit und wenig Gewicht zu vereinen. Der Wiesmann-Rahmen ist mit 61,01 Nm/° steifer als mancher Alu-Konkurrent. Das geringe Gewicht sorgt für den Spitzenplatz. Nölls M6 ist mit 49,21 Nm/° ausreichend steif, wiegt aber 300 g mehr. Bisher lieferte das Rocky Mountain Element SC mit 25,9 Nm/° pro kg den Top-Wert.

Torsionssteifigkeit gemessen in Nm/° pro kg
Gewicht in Gramm

COMING SOON

Meet hydraulic lines
with
animal instinct.

Will remain constricted
with pressure of 10.000+ psi;

Is aggressive in
extreme temperature conditions;

And, bites the competition's
compatibility with all major brands.

RATTLER Kevlar® brand fiber & Stainless wire reinforced

COBRA Kevlar® brand fiber reinforced

- Compatible with all major brands of hydraulic brake systems
- Burst strength: 10.000+ psi
- Extreme condition performance (-40°F ~ 400°F)
- Low expansion for maximum responsive braking
- Hi-tech look & plastic coating prevents wire frays

- Compatible with all major brands of hydraulic brake systems
- Burst strength: 8.000+ psi
- Extreme condition performance (-40°F ~ 400°F)
- Low expansion for maximum responsive braking
- Super flexible and lightweight

POINT presents

Jagwire

www.jagwire.com.tw

Kevlar® is a registered trademark of DuPont

Kettenstrebenschutz



Knieprotektoren /
Schienbeinprotektoren

GD-321



KEVLAR®

Vorbau-Protektor



GD-525

SETLAZ SADDLE ENTERPRISE CO., LTD.

Canada Office:
11646 2308 Street, Maple Ridge BC V2X1Z4, Canada
Taiwan Office:
347 Chung Cheng Rd Sec2 Changhua, Taiwan
Tel: 886-4-7567818 Fax: 886-4-7567822

Email: setlar@ms37.binet.net
http://www.setlar.com

NÖLL M6



WIESMANN KOXINGA IV



EIN BIKE-RAHMEN MUSS DYNAMISCH SEIN. IST ER ZU STEIF, STÖRT DAS DIE KRAFTÜBERTRAGUNG. AUSSERDEM BRICHT DAS CHASSIS NICHT SO SCHNELL, WENN ES ETWAS FLEXT Achim Nöll

FÜR MICH HAT STEIFIGKEIT BESONDERS AM FULLY EINE GROSSE BEDEUTUNG. DAS KOXINGA IST ZWAR FEDERLEICHT, BIETET ABER GENÜGENDE SICHERHEITSRESERVEN Florian Wiesmann

Rahmenpreis	3700 Mark
Gewicht*	11,02 Kilo/49 cm
Rahmenmaterial	Nöll Cr-Mo 1050N
Schaltung	Shimano XTR
Schalthebel	Shimano XTR
Bremsen	Magura HS 33
Gabel	Manitou Mars CL
Federweg vo./hi.	80/ ca. 100 mm
Laufräder	Tune-Naben, Mavic-

BIKE-Urteil

super

Ceramic-Felgen, IRC-Mythos-Reifen	
Federungssystem	Eingelenker mit Mehrgelenk-Abstützung
Info**	Nöll
Fahreigenschaften	★★★★★
Qualität	★★★★☆
Preis-Leistung	★★★★☆

Einsatzbereich

CC-R T FR

Rahmenpreis	4444 Mark
Gewicht*	10,48 Kilo/51 cm
Rahmenmaterial	Dedacciai EOM 16.5
Schaltung	Shimano XTR
Schalthebel	Shimano XTR
Bremsen	Wie-Brake
Gabel	Pace RC 36 Evo
Federweg vo./hi.	70-90/ ca. 70 mm
Laufräder	Tune-Naben, Mavic-

BIKE-Urteil

super

517-Felgen, IRC-Mythos-Reifen	
Federungssystem	Eingelenker, kugelgelenk
Info**	Wiesmann
Fahreigenschaften	★★★★☆
Qualität	★★★★★
Preis-Leistung	★★★★☆

Einsatzbereich

CC-R T FR

FAHRBERICHT

Das Federbein muss zwar relativ hart aufgepumpt werden, dennoch verwöhnt der Hinterbau mit gutem Komfort. Auf den Schotterauffahrten des Lago sorgte das sensible Ansprechen für ordentliche Traction. Die Manitou Mars CL harmoniert gut mit dem M6-Rahmen. Der Hinterbau bietet mit 100 mm reichlich Federweg. Die voreingestellte Dämpfung ist nicht zu straff und sorgt für satte Bodenlage – für Marathonisten genau richtig. Das gilt auch für die ausgewogene, sportliche Geometrie. Ein Resultat langjähriger Rennerfahrungen. Zudem hält der Eingelenker mit Mehrgelenk-Abstützung die Antriebskräfte niedrig. Um ein wartungsanfälliges Hinterbaugelenk zu sparen, verbaut Nöll zwei Blattfedern. Das macht den Hinterbau recht verwindungssteif. Abzüge gibt es für das aufgeklebte Rahmendekor. Es löste sich sehr schnell ab.

FAHRBERICHT

Das Koxinga fährt sich sehr direkt. Das liegt an den speziell gezogenen Oversized-Stahlrohren von Dedacciai. Sie haben fast Alu-Dimension. Dennoch ist der Wiesmann-Rahmen sensationell leicht. Die Geometrie des Testbikes sagte uns allerdings nicht zu: Durch das überlange Steuerrohr und die gestreckte Sitzposition fuhr sich das Koxinga sehr träge. Egal, denn normalerweise werden die Rahmen nach Kundenwunsch gezimmert. Nur wir hatten ausnahmsweise das Rad vom Chef persönlich. Der Drehpunkt der Hinterradschwinge ist gut gewählt: Kaum Antriebskräfte und effektive Federung. Bei kleineren Rahmen beträgt der Federweg bis zu 80 mm. Die Ausstattung des Testbikes ist zwar nur ein Vorschlag, aber in Gewicht und Leistung unschlagbar: Die edle Pace-Gabel harmoniert sehr gut mit dem Fahrwerk.

MEHR STAHL AUS DEUTSCHLAND

GERMANS** German Möhren baut seit über zehn Jahren Stahlrahmen für den Rennsattel. Allerdings nur ungefederte. Auch Aluminium findet Verwendung.
GLEISS** Aufwändige Viergelenker und Hardtails nach Maß.
HARTKORE** Relativ neu auf dem Markt. Alle Rahmen sind vollgefedert und vorrangig auf Stabilität gebaut. Bietet auch Downhill-Maschinen an.
INSTINCT** Ungefederte und gefederte Rahmen aus Vierkanthrohren.

Dadurch reizvolle Optik, aber kein Leichtbau. Auch DH-Rahmen im Sortiment.
LANGENBERG** Hardtail-Rahmen (auch aus Alu), auf Wunsch auch Fullys.
MARSCHALL** Baut ausschließlich Maßrahmen, auch aus Edelstahl.
NORWID** Rahmen für gemäßigten Einsatz, auch Tourenräder.
STALLA&DITTRICH** Edle und haltbare Stahlfullys und Hardtails unter dem Label SDE. Besonderheit: Die Rahmen gibt's sogar mit Headshok-System.

*BIKE-Messung ohne Pedale/Rahmenhöhe ★★★★★ Maximalwert Benotung: super, sehr gut, gut, annehmbar, mit Schwächen, ungenügend **Vertrieb siehe Herstellernachweis Seite 103 CC-R=Cross-Country-Race, T=Tour, FR=Freeride