



BERND ROHLOFF

An jenem Abend in Bordeaux versank die Sonne grandios kitschrot hinter dem Horizont. Bernd Rohloff cruiste mit dem Bike den Strand entlang und ärgerte sich über den mit Sand verklebten Antrieb. Kurz danach machte er sich an die Erfindung der wartungsfreien Getrieбенabe. Seitdem hat er mehr Stress und auch deutlich weniger Schlaf. Doch mehr Ruhe ist das Letzte, was Rohloff will. Er ist mit ganzem Herzen Erfinder und seine Speedhub-Nabe das Ergebnis großer Leidenschaft. Das Abendrot von Bordeaux hat er seit jenem Urlaub nicht mehr gesehen.

text Henri Lesewitz fotos Marek Vogel

Wie ein kämpfender Roboter zerrt „VR-3“ mit seinen wuchtigen Hydraulik-Armen an einem dünnen Alurohr. Stampfender, ohrenbetäubender Lärm vertont das Martyrium. Der Mann, der seit Minuten fasziniert auf den Lenkerprüfstand starrt, scheint das nicht zu hören. „Das ist für mich wie ein Aquarium“, sagt Jo Klieber (42), „ich kann stundenlang zuschauen. Allein durch dieses Beobachten begreift man eine Menge über den Kraftfluss und die Bewegung in einem Bauteil.“ Klieber ist seit Jahren besessen davon, den optimalen Lenker zu bauen. Ein Perfektionist, der sein ganzes Leben diesem Ziel untergeordnet hat. Seine Firma Syntace in einem alten Bauernhof am bayerischen Chiemsee ist eine Forschungsstätte für Lenker. Hier erdenkt Klieber seine Hightech-Produkte wie die verstellbare Lenker-Vorbau-Einheit „VRO“. Hier schnitzt er Proto-

typen, fräst, prüft, gibt Zahlenkolonnen in seinen Rechner ein und hält per Videoschaltung Kontakt zu den Produzenten. Unterstützt wird er dabei von acht Mitarbeitern. Zeit für Privatleben bleibt kaum. „Das Ziel, ein perfektes Produkt auf den Markt zu bringen, ist so dominant, dass ich den steinigen Weg nicht als zu unangenehm empfinde“, sagt Klieber. Erfindergeist in deutschen Bikeschmieden – noch nie war er so groß wie heute. Nach einem Vierteljahrhundert unter amerikanischer Flagge dreht sich der Innovations-Motor heute in Deutschland.

Beispiel Rohloff: Eine knappe Stunde lang hat der Mann mit dem grau melierten Bart erzählt und dabei mit seinen großen Pranken immer wieder Bilder in die Luft gemalt. Jetzt schweigt er gedankenversunken. Daumen und Zeigefinger der rechten Hand zupfen am Kinnbart. Schließlich findet Bernd Rohloff (52), Erfinder der weltersten Mountainbike-Getrieбенabe, doch noch den passenden Vergleich: „Als Erfinder fühlst du dich wie ein Hochspringer auf der Jagd nach einem Rekord. Du hast ein Ziel vor Augen, rennst los, springst ab und kommst ewig nicht drüber“, sagt er und versinkt wieder für einen kurzen Moment in Gedanken. „Ja, so kann man meine Arbeit wohl am besten beschreiben.“ Fast sechs Jahre brauchte Kettenproduzent Bernd Rohloff, um die Latte zu überspringen. Die hat er sich bei einem Strandurlaub bei Bordeaux selber aufgelegt. Die rote Abendsonne stand damals schon tief am Horizont. Tief war auch der Sandstrand, durch den sich der Kasseler mit seinem Mountainbike grub. „Nach einer Stunde ging nichts mehr, der

Antrieb war voller Sand“, ärgerte sich Rohloff und beschloss sich der Sache anzunehmen. Ein wartungsfreies Getriebe schwebte ihm vor, eine Nabenschaltung. In der Szene galt Rohloff bereits als Ketten-Guru. Ein fähiger Mann, der vorher als Entwickler für Achsen bei Mercedes gearbeitet hatte. Trotzdem hatte er unzählige Male das Gefühl, sich an der Sache mit der Nabenschaltung zu verheben. Das Getriebe war kompliziert wie ein schweizer Uhrwerk. Lösungen, die sich Rohloff in der Nacht überlegt hatte, entpuppten sich am nächsten Tag als unsinnig. „Da ging viel Zeit und Papier drauf“, erinnert er sich. Als der Prototyp 1996 auf der IFMA-Messe in Köln präsentiert wurde, war das eine Sensation im Mountainbike-Kosmos. Ausgerechnet diese kleine Provinzfirma wollte dem Giganten Shimano zeigen, wie das Schaltkonzept der Zukunft auszusehen hat. Die Banken waren ebenso skeptisch. „Man muss sich vorstellen: Da fragt einer um Geld, der sich wegen eines neuen Fahrradteils von einem auf zwei Hinterhöfe vergrößern will.“ Inzwischen ist Erntezeit. Über 17000 „Speedhub“-Naben hat Rohloff bereits verkauft. 22 Leute arbeiten im Industriebau in der Kasseler Mönchebergstraße. Und die Bikewelt ist dem Traum vom perfekten Bike wieder ein Stück näher gerückt.

Auch Schweißer Karl-Heinz Nicolai (34) überdenkt das Konzept Fahrrad ganz gerne neu. „In den letzten zehn Jahren sind wir Rahmenbauer zu Sklaven der Peripherie geworden. Die Anbauteile wie Umwerfer, Steuersatz oder Sattelstütze geben die Rahmenform vor. Mit meinem Getriebe-Bike habe ich mich gegen dieses ▶



starre Schema gewährt“, sagt der Mann mit den kurz geschorenen Haaren. Getriebe-Bike, damit meint Nicolai sein „Nucleon“, bei dem sich der wuchtige Hinterbau um ein Rohloff-Schaltgetriebe dreht. So klappert die Kette nicht mehr, und der Schaltung kann selbst klebrigster Schlamm nichts mehr anhaben. Als Scott-Entwickler Peter Denk vor knapp zwei Jahren mit dem „Strike“ einen neuen Gewichtsrekord erzielte, baute Diplom-Ingenieur Nicolai den knapp zwei Kilo leichten, gefederten „Saturn“-Rahmen. „Ich sehe meine Arbeit auch immer als eine Art Challenge“, sagt der Mann, der einst bei Konstrukteurs-Legende Horst Leitner von AMP erste Bikeluft schnupperte. Der riesige Bauernhof im norddeutschen Lübbrechtsen, idyllische Entwicklungs- und Produktions-Stätte der Custom-Schmiede, gilt inzwischen als heiliger Boden in der Bikeszene. Nicolai selbst hasst es, wenn man ihn einen Kultschweißer nennt. „Bodenhaftung ist mir sehr wichtig“, sagt „Kalle“, der statt im Rampenlicht lieber an seiner „Brother“ steht, einer superschnellen CNC-Fräse. In einem Wettbewerb der Deutschen Bank 24 landete die Nicolai GmbH unlängst auf Platz vier der „vorbildlichsten Existenzgründer“.

Ob der Schwabe Eckart Hettlage (54) einmal von seiner Erfindung leben kann, steht noch in den Sternen, mit denen er sich beruflich beschäftigt. Vor Jahren schwärmte Sohn Niko tagelang von einer Bike-Studie im BIKE-Magazin. Ein Fehler hatte das Bild jedoch: „Man konnte

auf der Zeichnung nicht erkennen, wie die Schaltung funktionieren sollte. Ich glaube, das wusste der Künstler auch nicht so genau“, erinnert sich Satelliten-Spezialist Hettlage. Mit zwei Freunden entwickelte der Raumfahrt-Ingenieur eine Schaltung für das abgebildete Future-Fahrrad. Sechs Jahre wurde gegrübelt, gezeichnet und im Hobby-Keller gefeilt. Der Prototyp der neuartigen Zahnriemen-Schaltung hat ohne Murren schon 2500 Kilometer hinter sich gebracht. Wenn Erfinder Hettlage die Funktion erklärt, muss man sich konzentrieren, dann benutzt er Begriffe wie „spreizbares Zahnrad“, „Variationsbereich“ oder „Schlumpfgetriebe“. Das klingt kompliziert und würde an dieser Stelle auch zu weit führen. Kurz gesagt: Die Schaltung arbeitet fettfrei mit einem Zahnriemen, hat 24 Gänge und wird mit dem im Tretlager integrierten Zwei-Gang-Getriebe des Schweizer Florian Schlumpf kombiniert. Den dafür nötigen Spezialrahmen schweißt Votec. Der Anspruch ist Perfektion. „Schließlich konkurrieren wir mit Produkten, die von Shimano mit Milliarden-Aufwand entwickelt werden“, sagt Hettlage mit kämpferischem Unterton.

Der Beweis dafür, dass man mit wenig Mitteln technische Denkmäler schaffen kann, ist Markus Storck (38). 16.000 Mark Provision bekam er Mitte der Achtziger, weil er Specialized an einen deutschen Importeur vermittelte - Startkapital für seine Firma. Heute gelten seine Bikes, Parts und Rennräder weltweit als Delikatessen des Fahrrad-Marktes. Das

ECKART HETTLAGE

Eine Design-Studie, auf der man die Schaltung nicht erkennen konnte, war der Ursprung der Idee. „Irgendwie hat mich das herausgefordert“, sagt Weltraum-Ingenieur Eckart Hettlage (links). Zu diesem Zeitpunkt hatte er noch nie sportlich auf einem Bike gesessen. Sechs Jahre zerbrach sich der Schwabe zusammen mit seinen Kumpels Rüdiger Goltz und Michael Grimm (Foto) den Kopf. Auch Sohn Niko war am Projekt „Zahnriemen-Schaltung“ beteiligt. Jetzt ist der Prototyp fertig. Ob der Wechsler in Serie geht, steht noch in den Sternen, mit denen sich der Weltraum-Ingenieur beruflich beschäftigt.

„Organic“-Fully aus Carbon wurde sogar schon für den Bundes-Design-Preis nominiert. Dabei ist Storck kein Ingenieur, sondern Autodidakt. „Ich muss nicht das Know-how haben, eine Faserbelegung zu berechnen. Dafür gibt es Spezialisten. Aber ich muss das Know-how haben, genau zu erkennen, was ein Rahmen können muss“, definiert Markus Storck seine Rolle als Erfinder. Allein an der Entwicklung seines „Organic“ waren fünf Unternehmen beteiligt. Der Name Storck steht weltweit gleichzeitig für die leichtesten Parts, Bikes und Rennräder. Wie er das alles auf die Reihe bekommt? Da muss er lachen, weil er sich selbst diese Frage noch nie gestellt hat. „Vielleicht natürlicher Größenwahn?“