

Zu wissen, es ist Titan

Alles andere als ein laues Lüftchen: Das Rennrad Zephyr der Marke Van Nicholas

Lange bevor Hinz und Kunz Karbonrahmen im Verkaufsprogramm hatten und sogar Freizeitsportler kaum etwas anderes mehr in Erwägung ziehen mochten, gab es ein Material, das, aus der Luft- und Raumfahrt kommend, in der Fahrradwelt für Rumoren sorgte: Titan. An dem besonderen Nimbus, der Räder mit Titan-Rahmen umgibt, hat sich bis heute wenig geändert. Und so kann sich, wer ein Zephyr der niederländischen Titan-Schmiede Van Nicholas bewegt, aufmerksamer Seitenblicke sicher sein. Dabei ist das in dem für das handgebürstete Material typischen Grauglanz daher kommende Rennrad unter seinesgleichen eine ausgesprochen dezente Erscheinung.

Über Titan, dem in der Herstellung geringe Mengen von Aluminium und Vanadium zum Werkstoff „Ti₃Al₂,5V“ zugesetzt werden, gibt es unter Radlern manche vorgefasste Ansichten wie etwa: teuer, schwierig zu verarbeiten, zu weich für steife Fahrradrahmen. Auf der Aktiva-Seite werden verbucht, dass ein Rahmen aus Titan leichter ist als einer aus Stahl, dass Titan gegen Umwelteinflüsse weitgehend immun ist, auch mal einen Sturz übersteht und ohne besondere Pflege Langlebigkeit verspricht. Die mangelnde Steifigkeit, die vor allem in früheren Jahrzehnten Titanrahmen nachgesagt wurde, kann man natürlich auch anders betrachten: Die grau glän-

zenden Räder gelten als besonders komfortabel.

Mit rund 4000 Euro für das komplett mit Komponenten der Gruppe Shimano Ultegra aufgebaute Rad - mit Titan-Sattelstütze, jedoch ohne Sattel und Pedale - ist das Zephyr nicht wahnsinnig teuer. Van Nicholas, zur Accell Group gehörig, verlangt für seine Räder im Gegensatz zu manch anderem Anbieter von Titan-Rahmen keine Mondpreise. Der Rahmen, den es in sechs Standard-Größen zwischen 50 und 60 Zentimeter gibt, aber auch als Maßfertigung, kostet rund 1900 Euro. Die Niederländer geben auf ihn lebenslange Garantie. Die Gabel ist aus Karbon (VNT SLR). Die Rohre des Rahmens sind im Querschnitt nicht alle einfach rund, sondern durch Hydroforming zum Teil ovalisiert. Am deutlichsten ist das am sanft abfallenden Oberrohr zu erkennen, das sich von einem Hochoval am Steuerkopf zu einem Quer-oval am Sitzrohr wandelt. Die Rohre sind mit ästhetisch sehr ansprechenden - weil sich nicht brutal in den Vordergrund spielenden - Schweißnähten stumpf aneinandergesetzt.

Eine besondere Delikatesse in optischer wie mechanischer Hinsicht sind die hinteren Ausfallenden. Van Nicholas nennen sie „3D Sculpted“: In die Enden der Hinterbaustreben - die unteren sind sanft bogenförmig ausgestellt, die oberen nehmen ein Durchmesser von oben



Insgesamt eher schlicht anzuschauen, besticht das Zephyr durch schöne Details. Rechts die Hinterradaufnahme

nach unten kontinuierlich zu - sind kurze Rohrstummel eingeschweißt, die eine Verbindung zur Radaufnahme herstellen. Das hat Chic und macht einen sehr verwindungssteifen Eindruck. Zu den eleganten Details gehört auch die Front des Steuerkopfs. Da ist kein Firmen-Logo hingeklebt und auch kein Steuerkopfschild angenietet worden, das V ist ins Rohr graviert. So bietet das knapp über acht Kilogramm wiegende Rennrad auch dem Auge einiges - bis

man nach und nach entdeckt, dass allerlei auf dem Rahmen geschrieben steht, allerdings so Ton in Ton mit dem Titan-Grau, dass es nicht stört.

„Nothing looks rides lasts like Titanium“, steht beispielsweise auf dem Sitzrohr. Wie steht es nun mit dem Fahren? Dieses Rad ist selbstverständlich keine Sänfte, sondern für den Straßenrennsport, fürs Schnellfahren geschaffen. Aber es ist eben auch kein knochenharter Bock, der mit Blick auf den Sieg in irgendeinem



Fotos Hans-Heinrich Pardey

Steifigkeits-Ranking designt und aus Karbon gewickelt wurde. Flott im Antritt, von schöner Wendigkeit, komfortabel auf holpriger Straße, eine Rennmaschine, wie man sie sich für lange, schnelle Ausfahrten wünscht, ist das Zephyr von Van Nicholas. Ins Bild des schnellen Komfortrenners fügen sich überraschungslos funktionierend Laufräder, Bremsen und Schaltung von Shimanos Ultegra-Gruppe - nicht die vorderste Spitze des technisch Machbaren, aber doch wesentlich mehr

als bloß ganz ordentlich. Auch stilistisch passt Ultegra, das Zephyr ist einfach ein sehr stimmiges Rad. Eigentlich müsste man es sich noch einmal in fünfzehn Jahren anschauen. Dann könnte dies und das an seinen heutigen Komponenten schon ziemlich bröseln. Aber der graue Rahmen mit seiner prächtigen Patina wäre wohl noch gut dafür, mit den aktuellen Komponenten des Jahres 2030 komplett neu zu einem Rennrad, das Freude macht, aufgebaut zu werden. *Hans-Heinrich Pardey*