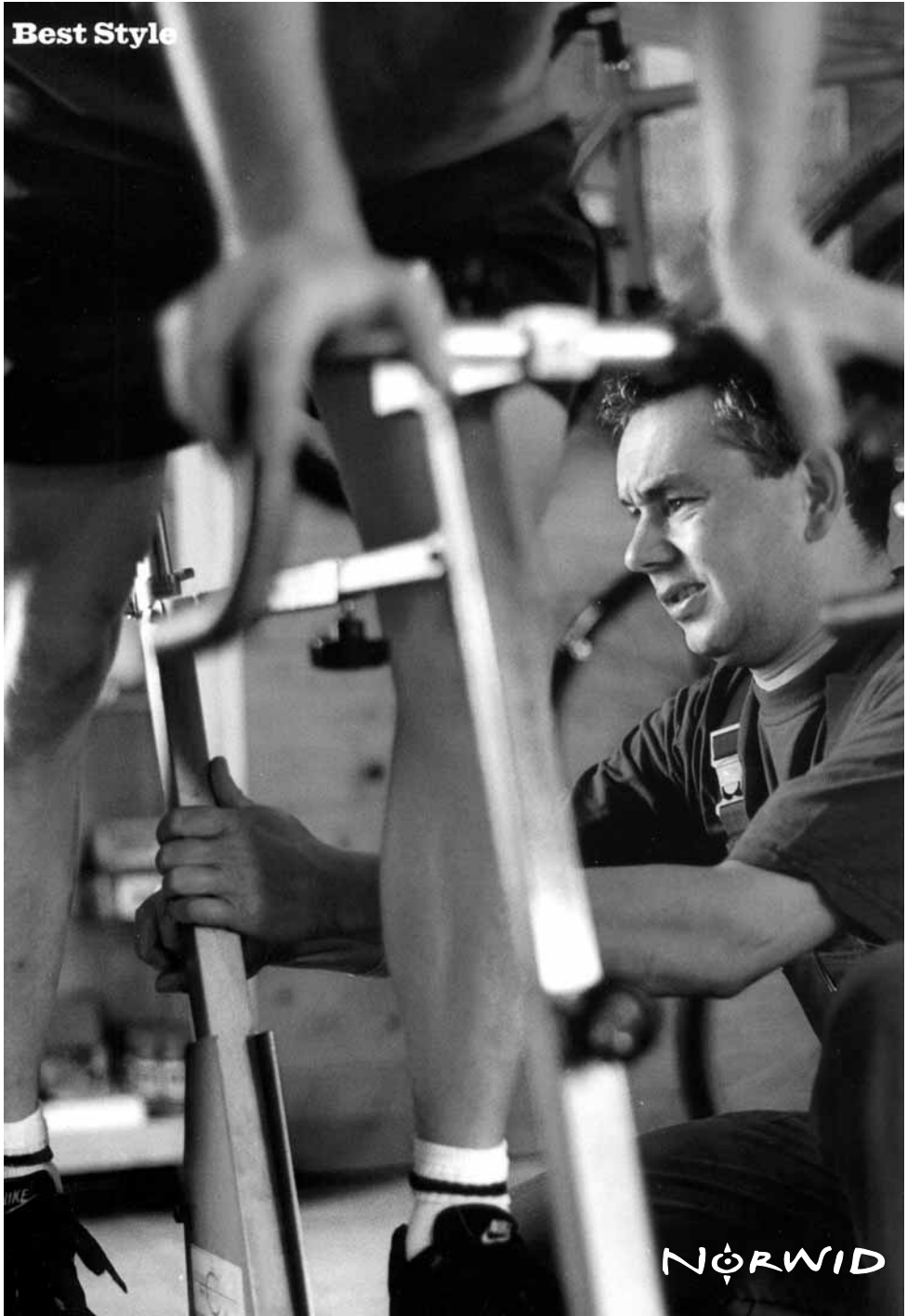


Best Style

NORWID



PASST WIE ANGEGOSSEN

Fahrräder kann man von der Stange kaufen.
Oder man geht zu Rudolf Pallesen und lässt sich
ein perfektes Maß-Rad schneiden.

Der Mann im blauen Mantel und mit Schutzbrille bündigt das Feuer. In der Linken den Brenner, in der Rechten eine Stange Silberlot, arbeitet er vorsichtig wie ein Chirurg und schnell wie ein Kartenspieler. Der Lötbrenner faucht wie ein Drache. Eine schnelle Bewegung, dann wummert die Flamme friedlich vor sich hin. Rudolf Pallesen ist in seinem Element: Feuer und Stahl.

Draußen weht eine schwache Brise aus Nordwest. Draußen, das bedeutet: reetgedeckte Scheunen, Schilder, die für „frische Landeier“ werben, rote Backsteinhäuser. Das Land in Schleswig-Holstein ist flach und weit. Doch gerade hier, in der Nähe von Neuendorf, fünf Kilometer von Elmshorn entfernt, versteckt sich eine der feinsten Adressen des deutschen Fahrradbaus: unter N wie Norwid.

Norwid statt Pallesen. „Wie sähe das denn aus, wenn da Pallesen draufstehen würde?“, fragte sich der heute 37-Jährige und engagierte vor Jahren einen Hamburger Namensdesigner. Der lieferte eine Liste potenzieller Namen, von denen der junge Firmengründer immer mehr herausstrich, bis Norwid übrig blieb. Nor wie der Norden, -wid wie althochdeutsch für Wald. Ein Kunstname. Passend zu den stählernen Kunstwerken, die der Elmshorner auf zwei Räder stellt.

Am Anfang steht die Idee. Die Vision von der Einheit von Mensch und Maschine, von einem Gefährt, das wie ein Maßanzug passt. Der Wunsch nach etwas Einmaligem. Rudolf Pallesen erfüllt solche Träume. Etwa 120-mal pro Jahr. So wie der Mensch ist jedes Norwid-Fahrrad einmalig. Das Zauberwort heißt

Maßanfertigung. Körpermaße, die aus dem Rahmen fallen, etwa extrem lange Beine und ein umso kürzerer Rumpf, bringen jeden Verkäufer von „Stangenware“ zum Schwitzen. Da wird mit Vorbauten, Lenkern und Sattelstützen getrickst, damit der Fahrer halbwegs zum Fahrrad passt. Bei Norwid ist es genau andersherum: Hier passt sich das Fahrrad dem Menschen an. Wie beim Maßschneider vermisst der Manufakteur jeden Kunden und berechnet aus Körpergröße, Schrittlänge und persönlichen Vorlieben die idealen Rad-Maße. Die Vorteile: richtige Ergonomie, perfekte Kraftübertragung, tolle Fahreigenschaften.

Maßanzug statt Stangenware. Das hat auch viel mit Emotionen zu tun: Stolz, Zufriedenheit, etwas zu besitzen, was andere nicht haben. Deshalb spielt die persönliche und individuelle Beratung eine entscheidende Rolle. „Im Restaurant lege ich ja auch auf die Bedienung genauso großen Wert wie auf das Essen.“ Da blitzt sie erstmals auf, die Velosophie des Rudolf Pallesen. Neben der persönlichen Maßnahme legt er gemeinsam mit dem Kunden auch Farbe, Fahreigenschaften und Ausstattung des Wunschkindes fest. „Das dauert etwa zweieinhalb Stunden“, sagt er. „Wenn es gut läuft“, fügt er hinzu. Ein Mann der Nebensätze. „Schwierige Eltern“ brauchen bei der Charakterbestimmung auch mal länger.

Das Geheimnis der Winkel

Ist der Wunschzettel geschrieben und jedes Einzelteil vor Ort, beginnt die Entstehung des rol-



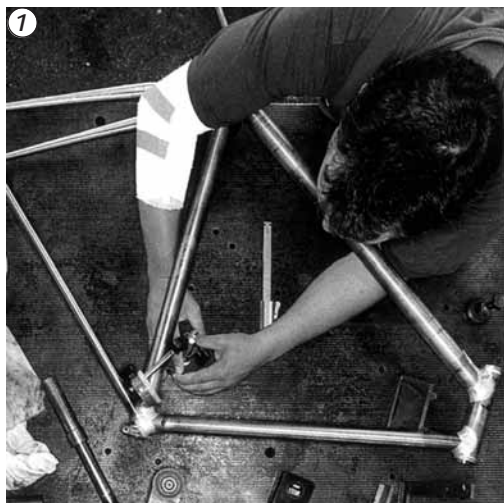
2 Vor dem Lötén werden Teile mit Flussmittel eingestrichen

3 Ständige Messkontrollen sichern die Qualität

1 Geradestehen für ein Fahrrad nach Körpermaß

4 In Pallezens Lager gibt es Muffen für jeden Fall

T Anprobe für ein Rennrad: Die Schritthöhe wird vermessen, damit der Rahmen passt



- 1 Ein Rahmen auf dem Messtisch, auf einen halben Millimeter muss alles stimmen
- 2 Nach dem Feinschliff fühlt sich jede Lötstelle glatt und elegant an

lenden Kunstwerks – im Schraubstock. Mit flinken Bewegungen spannt Pallesen unterschiedlich dicke Stahlrohre in die so genannte Rahmenlehre ein. Die Winkel, die die einzelnen Rohre zueinander bilden, müssen aufs Zehntelgrad stimmen. Sie entscheiden später über das Naturell des Fahrrads. Steile Winkel bedeuten agiles Handling, zu steile Winkel lassen das Rad nervös wie ein Fähnlein im Wind flattern. Räder mit flachen Winkeln laufen gut geradeaus, zu flach fahren sie nur geradeaus. Eine Wissenschaft für sich. Doch wer im Bauerweg 40 eine High-Tech-Werkstatt erwartet, wird enttäuscht. Statt steriler Fabrikatmosphäre erwartet den Kunden eine winzige Werkstatt, in der die Zeit stehen geblieben zu sein scheint. Klein, aber fein.

Es riecht nach Maschinenöl und Nostalgie. Hinter dem Regal mit den säuberlich geschichteten Edelstahlrohren flucht der einzige Mitarbeiter von Rudolf Pallesen leise. Irgendetwas klemmt. Die Werkstatt sei früher einmal ein Hühnerstall gewesen, erzählt der Chef, „was man an den Spuren an den Holzbalcken gut erkennt“, fügt er lächelnd hinzu. Sein Arbeitsplatz hat die Maße einer mittleren Garage. Wo andere ihren Range Rover (fürs Ego), den SLK (für die Gattin) und den Aufsitzrasenmäher (für das Kind im Mann) unterbringen, erschafft die

Zweimann-Firma Mobile für Menschen, die ein etwas anderes Verständnis von „steelvoller“ Fortbewegung haben. Der Lötbrenner faucht. Vorsichtig tropft Pallesen Silberlot auf jede Verbindungsstelle und heftet damit die Rohre provisorisch aneinander. Ein Kunstwerk wird auf Kiel gelegt.

Glaubensbekenntnis Stahl

Die Geschichte des Fahrrades ist eine Geschichte des Stahlrohres. Sie begann Ende des 19. Jahrhunderts mit den ersten nahtlos gezogenen Rohren der Gebrüder Mannesmann und den ersten Diamantrahmen – nach über hundert Jahren immer noch die klassische Rahmenform. Heute überschwemmen aufgeblasene – oder neudeutsch oversized – Aluminiumrohre, die so dünn wie Cola-Dosen (und fast so leicht einzudellen) sind, die Fahrradwelt. Doch Stahl hat nichts von seiner Faszination eingebüßt. Norwid-Kunden schwören auf nahtlos gezogene Chrom-Molybdän-Rohre oder Edelstahlrohre von Poppe & Potthoff. Diese sind langlebig, leicht und flexibel. Was viele Augenmenschen nach wie vor an Stahlrahmen bindet, ist neben der Qualität die zeitlose Ästhetik. Ein Norwid-Stahlrahmen wirkt im Vergleich zu einem Alubike von der Stange so filigran wie ein Origami zwischen Pappkartons.

Vorteile des Maß-Rads: ergonomisch und einmalig

Lebenslange Verbindung

630 Grad Celsius. Hört sich verdammt heiß an, ist es aber nicht, klärt der Profi-Löter auf. Im Gegenteil, schonender lässt sich ein Rahmen nicht herstellen. Die hauchdünnen Rohre müssen weniger und nur ganz kurz schwitzen. Das ist der Grund für Pallesens Vorliebe für die klassische Muffen-Bauweise. Hier werden die Rohre an den Knotenpunkten nicht direkt aneinander gelötet, sondern sitzen in kunstvollen Aufnahmen, den so genannten Muffen, bei der zweiten Kunstform, dem muffenlosen Löten (auch „fillet-brazed“ genannt), herrschen bereits 100 Grad Celsius mehr. Schweißen würde den Werkstoff thermisch besonders hoch belasten. Löten, nicht schweißen – das ist das Credo eines Mannes, der für und von Fahrrädern lebt.

So weit das Land, so weit auch der Horizont des Radbauers. Nach dem Abiradelte der junge Pallesen nach Tanger in Marokko und wieder heim. 6300 Kilometer in sieben Wochen. Da hatte er schon ein paar Jahre im Fahrradladen

rumgeschraubt. Spätestens dort hatte der Fahrradvirus den jungen Mann infiziert, und er beschloss, sein Hobby zum Beruf zu machen. „Aber wenn schon, dann gleich richtig“, sagte er sich. Er wollte in die Königsklasse, den Rahmenbau.

Aufstieg in die Bundesliga

AIso ging er für zweieinhalb Jahre nach Blaubeuren bei Ulm, um dort bei einem der namhaftesten Rahmenbauer Deutschlands zu lernen. Doch von der Alb zog es ihn wieder zurück ans Watt. Dann war es nur eine Frage der Zeit, sich selbständig zu machen. Seit nunmehr zehn Jahren spielt er in der Ersten Bundesliga des Rahmenbaus mit. „Und da ist Norwid eine ganz große Nummer“, sagt Thomas Seidelmann, Fachjournalist und einer der besten



3 Löten ist eine Kunst. Pallesen beherrscht sie

4 Werkzeuge für den Feinschliff



5 Diese Rahmenverbindung trägt den Sattel – und auch den schwersten Fahrer

Fahrradkenner Deutschlands. Privat radelt Rudolf Pallesen heute am liebsten mit Frau Claudia und den beiden Söhnen Björn-Ole und Julius (acht und fünf Jahre) durch die Weite seiner Heimat. Ideales Fahrrad-Land.

Der Mann kann Temperaturen sehen. Anhand der Farbe der Flamme. Pallesens Augen fixieren die Muffe. Er trägt mit einem Pinsel ein spezielles Flussmittel auf die Lötstelle auf, erwärmt die Muffe vorsichtig und lässt dann das Silberlot zwischen Muffe und Rohr laufen. Löten bedeutet eine delikate Gratwanderung zwischen „zu kalt“ (dann füllt das Lot nicht alle Zwischenräume aus) und „zu heiß“ (dann läuft es weg wie Wasser).

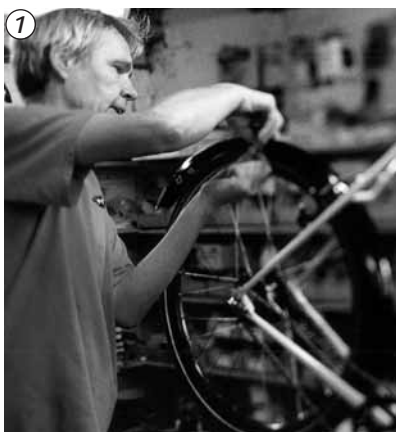
Das Feuer im Blick

Kunstvoll nutzt er Kapillarwirkung und Thermik, um die verschieden langen und dicken Edelstahlrohre zu einer Einheit zu verschmelzen. Das Löten dauert nur eine halbe Stunde. Eine halbe Stunde höchste Konzentration. Ein falscher Handgriff, eine zu hohe Temperatur, und aus den teuren Rohren wird statt eines Kunstwerks ein Haufen Stahlschrott. Die hohe Kunst des Lötens beherrschen nur wenige. Draußen hat der Wind leicht aufgefrischt. 18 Grad Celsius, laienhaft geschätzt. Rudolf Pallesen könnte mit einem Blick aus dem Fenster die Temperatur wahrscheinlich aufs Zehntel

genau erkennen. Aber er hat nur Augen für die Arbeit. So schnell der Rahmen auch „geboren“ wird, so zeitaufwändig sind die weiteren Arbeitsschritte bis zum fertigen Rad. Direkt nach dem Löten wird der rohe Rahmen mit sanfter Gewalt auf der Streckbank ausgerichtet, damit er später auch beim Freihändigfahren schön geradeaus fährt. Danach kommt der Rahmen einen halben Tag ins Wasserbad, dann fräst Pallesen ein Gewinde ins Tretlagergehäuse und greift für Sonderwünsche des Kunden nochmals zum LötKolben: Drei Flaschenhalter für den Wüstenrip, Halterung fürs Fahrradschloss oder Scheibenbremsaufnahme? Alles kein Problem. Nach zwei Stunden verstummt der Brenner, der Rahmen wird nochmals einen halben Tag im Wasserbad gereinigt. Dann geht's an den Feinschliff. Im wahren Wortsinn, denn der Rahmen wird in stundenlanger Handarbeit verputzt, die Rohrübergänge werden geschliffen. Am Ende sieht er so glatt aus, dass die Hand einfach über den Stahl gleiten muss – ein sinnliches Erlebnis.

Alles ist möglich

In der Ecke lehnt ein lackierter Rahmen. Vor zehn Tagen hatte Pallesen ihn zum Lackieren an eine Spezialfirma in den Taunus geschickt, eben kam das Schmuckstück zurück. Schwarz, unauffällig, edel. Understatement auf Norddeutsch. Ob eine



Fotos: Heiner Müller-Elsner

- 1 Ein Mitarbeiter montiert sämtliche Anbauteile
- 2 Ein Norwid-Rad ist fertig, wartet auf die Übergabe
- 3 Handwerkszeug, das bei der Maßanfertigung eine große Rolle spielt
- 4 Und der Chef selbst startet zur Probefahrt



besonders ausgefallene Farbe, ob Pulverbeschichtung, Metallic-Effekt oder ein Monogramm unter Klarlack – optisch ist alles möglich. Der Endsputt zieht sich über acht

Stunden hin. So lange dauert die Endmontage eines Tourenrades –

Gewindenachschneiden und Hohlraumversiegeln des Rahmens nicht mitgerechnet. Der Kunde bestimmt, was das Rad können muss, nicht umgekehrt.

Ob ein Reiserad für einen Zweimeter-Hünen, ein unkaputtbares Expeditions-Bike für den Himalaja-Trip oder einfach nur ein unverwechselbares Sport- und Freizeitmobil – bei Norwid ist alles machbar. Auch ausgefallene Wünsche werden erfüllt: Für eine Kinoproduktion hat Rahmenbauer Pallesen einmal ein Stahlgestell gelötet, in dem der querschnittsge-lähmte Protagonist von seinen Freunden auf den Gipfel des Gran Paradiso getragen wurde.

Um die 120 Rahmen fertigt die Zweimann-Manufaktur pro Jahr, zum Großteil Trekking- und Reise-räder, aber auch Rennräder und Mountainbikes. Trotz aufwändiger Maßanfertigung und liebevoller Handarbeit hält sich der Preis im Rahmen: Ein Komplettrad kostet zwischen 2000 und 4000 Euro. Exklusivität inbegriffen. Der typische Norwid-Kunde ist 40 Jahre aufwärts und selbständig, hat sein

Haus abbezahlt und will sich nun bewegen, ohne sportliche Höchstleistungen zu vollbringen. Pallesen nennt diese Art Kunden „Best-Ager“.

Menschen, die wieder Zeit für sich gefunden haben.

So ein Fahrrad muss man sich persönlich abholen

Acht Wochen Vorfreude

Acht Wochen beträgt die Lieferzeit – acht Wochen Vorfreude. Kommt dann der erlösende Anruf aus Neuendorf, holen viele Kunden ihr Rad persönlich ab. Wie Porsche-Fahrer ihren neuen 911er. Doch anders als in Zuffenhausen dauert die Werksbesichtigung bei Norwid höchstens zehn Minuten. Nach etwa 15 Metern schließt sich der Kreis. Viele Kunden sind trotzdem – oder gerade deshalb – Wiederholungstäter. Sie bestellen immer wieder ein Norwid. Wen wundert es, bei dieser Velosophie.

Andreas Kern



Dieser Artikel ist erschienen in:
BESTLIFE, Ausgabe 4/2002
Besonderen Dank an Heiner Müller-Elsner (Fotos)
und Andreas Kern (Text)

NÖRWID

Fahrradbau GmbH
Rudolf Pallesen
Bauerweg 40 · 25335 Neuendorf bei Elmshorn
Telefon: 0 41 21-2 46 58 · Fax: 0 41 21-2 49 26
norwid@t-online.de · www.norwid.de