

Der traditionsreiche Rahmenwerkstoff Stahl ist in den letzten Jahren wiederauferstanden. Auch viele größere Hersteller bauen Kleinserien für Fans. Norwid ist dagegen nie ausgestiegen: Gut 25 Jahre Erfahrung im Stahlbau mit Maßrahmen. (...)



Rudolf Pallesen steht in seiner grauen Latzhose mit dem Norwid-Aufnäher im Showroom seines Betriebs. Man sieht sofort: Hier betritt man eine ganz eigene Welt. Eine in der Pallesen sich sichtlich wohl fühlt. Der Ort Neuendorf besteht aus ein paar Häusern entlang von vier Straßen, nicht weit von Elmshorn. Und wer hierhin kommt, sieht auch sofort: Es geht Norwid nicht darum, sich als Aushängeschild eines wiedererwachten Stahlbau-Trends zu präsentieren. »Hip« wirken weder der Showroom noch die große Werkstatt, die wir später betreten. Sondern funktional und praktisch. Hier geht's nicht ums Image, denn darüber braucht man sich keine Sorgen zu machen. Es geht um ehrlichen Stahlbau und vor allem nach ganz individuellem Maß. Der Showroom ist ziemlich voll, nur im Eingangsbereich des Ladens ist noch Platz, vor der kleinen Empfangstheke. Klassische Schaufenster braucht es hier nicht. Wer hierher kommt, weiß, was ihn erwartet, er kommt gezielt und will sich in den meisten Fällen gleich niederlassen: auf dem Messbock, der im Showroom zwei, drei Quadratmeter für sich hat. Pallesen betreibt eine der wenigen klassischen Maßrahmen-Schmieden in Deutschland. Und er betreibt das so bis ins kleinste Detail.

Pallesens Geschäft hat drei Standbeine: »Wir bedienen den regionalen Markt mit klassischer Handelsware. Das sind Fahrräder im Preisbereich von 800 bis 1500 Euro, die Kunden kommen zum Großteil aus dem Dorf oder Elmshorn.« Der zweite Bereich ist schon an dezidierten Fahrrad-Fans orientiert: die Lofoten Serie. »Die ist für Kunden interessant, die gute Fahrräder fahren wollen, auch reisetaugliche, die aber keinen Maßrahmen wollen oder brauchen.« Hier geht es um geschweißte CrMo-Rahmen, von Fort in Tschechien – eine gute Adresse für den Preisbereich bis etwa 4000 Euro. Und schließlich der Maßrahmenbau, auf den Pallesen den Fokus richtet. Das sind Rahmen von rund 1500 bis etwa 3000 Euro, oder Komplettäder die dann schon mal die 7000-Euro-Grenze kratzen.

Wieso Stahl? »Ich mache in Stahl, weil ich dahinter stehe«, erklärt Pallesen gelassen. »Als alle Welt auf Alu umgestiegen ist, haben wir auch kurz damit geliebäugelt«, gibt er zu. »Aber wenn ich für Alu argumentiere, bin ich doch nicht mehr glaubwürdig! Wenn Stahl für mich die besseren Argumente hat, kann ich nicht für Aluminium argumentieren.«

Mittlerweile entsteht hier ein großer Teil der Räder mit Rohloff und Pinion-Getriebe. »Bei XT-Schaltungsäder könnten wir preislich mit den Großanbietern sowieso nicht mithalten. Bei Rohloff-Rädern liegen wir nur etwa 20 Prozent über dem Schnitt«, erklärt Pallesen. Ein Großteil der jährlich 170 Norwid-Räder rollt mit Rohloff- oder Pinion-Schaltung aus dem Laden. Der Unterschied zwischen Pinion- und Rohloff-Kunden: »Wer Pinion kauft, will beispielsweise für den

alpinen Bereich noch eine etwas kleinere Übersetzung nutzen. Oder er steht auf das Tretlagergetriebe, weil es mehr Gänge hat – einfach wie beim Quartettspielen – mehr ist besser«, Pallesen grinst. Beim Rad mit Tretlagergetriebe wird etwa ein Kilo Mehrgewicht verbucht. Auf die Stabilität des Rahmens hat der andere Aufbau keinen Einfluss. Schon mit den Rahmen von der Fort-Stange steigen wir also namenstechnisch sprachlich in die Norwid-Welt ein, dazu gehört unter anderem eine nordische Anmutung. Neben den Lofoten gibt es Skagen, Spitzbergen, Vättern – viele Fahrradmodell-Namen, die nahelegen, dass Nordlicht Pallesen sich gefühlsmäßig eher Richtung Skandinavien denn Österreich orientiert. So steht der Name Norwid auch für Norden und Wied, also Wald. »Ich bin ein Fischkopp«, sagt er von sich selbst, »und deshalb wollte ich nach meiner Ausbildung wieder hierher zurück.« Die Langversion der Geschichte: Mit 16 Jahren fing der Elmshorner an zu schrauben, baute sich selbst einen Koga Miyata World Traveller auf – und das begeisterte ihn. Schnell war dem Gymnasiasten klar, dass er »etwas mit Fahrrad« machen wollte, doch: »Schrauben war mir zu wenig.« Er wollte kreativer werden und ihn faszinierte der Werkstoff Metall. »Metallbauer wäre ich gern geworden, aber damals wollte man im Handwerk noch keine Abiturienten«, erinnert er sich. Schließlich machte er beim regionalen Energielieferanten eine Ausbildung zum Wasserversorger. Danach noch einmal der Versuch in den Rahmenbau zu kommen: Er bewarb er sich beim Rahmenbauer Hans Mittendorf in Hessen. Doch schon in der Testphase stellte sich heraus, dass die Chemie zwischen den beiden Individualisten nicht so recht passte, sodass er diese Ausbildungsstelle erst gar nicht antrat. Als etwas später der fast schon legendäre Rahmenbauer Hans Lutz in Blaubeuren bei Ulm einen Azubi suchte, zögerte der Fischkopp nicht: 1988 ging er für gut zwei Jahre zu den Schwaben. Bei Karl-Heinz Lange, der für Hans Lutz Stahl-Reise- und -Rennräder baute, klappte es bestens. Doch bald trieb es den Fischkopp aus privaten Gründen in die Heimat zurück. Trotzdem lohnte sich der vorübergehende Wohnortwechsel enorm: Pallesen hatte sich gerade etwas im norddeutschen Fahrradhandel eingerichtet, da fragte Karl-Heinz-Lange den Elmshorner, ob er nicht den Rahmenbau übernehmen wolle – und der wollte. In seiner Heimat. Seit 1992, gut 25 Jahre, gibt es jetzt Norwid. Immer hier, nördlich von Hamburg. Die Elbe ist gerade mal 20 Fahrradminuten entfernt. Hier gibt's nur kleine Sträßchen und Deichwege, fast keinen Autoverkehr. Eine Idylle, die zum Radfahren einlädt. »Das ist perfekt für die Kunden zum Probefahren«, erklärt der Stahlmeister. Vielleicht noch ein Grund, sich direkt hier niederzulassen und den Betrieb ans Privathaus anzugliedern – was sich beim vorhandenen Hausbestand anbot.

Doch zurück zum Kunden auf dem Messbock. Körpermaße wie Größe, Schrittlänge, Gewicht und Proportionen sind eine Sache. Die andere sind Haltung, Fahrgewohnheiten und der Untergrund, auf dem der Kunde unterwegs sein will. Die Erstellung der Maße sind für den Rahmenbauer Routine. Wenn der Kunde dann schon feste Vorstellungen vom Rad hat – umso besser. Schließlich will auch noch die Basisentscheidung »Laufradgröße« gefällt werden, denn gerade im Expeditionsbereich setzen viele Reiseradhersteller aufgrund von höherer Stabilität und derzeit noch besserer internationaler Verfügbarkeit von Felgen und Reifen auf 26-Zöller. Das, aber auch eine andere Grundsatzentscheidung zeigt, dass Anhänger eines traditionsreichen Materials nicht auch mit modernen Komponenten arbeiten: Pallesen empfiehlt für seine Naben- und Tretlagerschaltungen Riemenantrieb – und diese Empfehlung wird mittlerweile sehr häufig umgesetzt – vor allem wegen der guten Erfahrungen in Sachen Dauerhaltbarkeit und Wartungsfreiheit. Antrieb und Schaltungen sind allerdings nur Basics für eine Kaufentscheidung bei Pallesen. Der Kunde bekommt, was er will. »Die größte Herausforderung ist es manchmal aber, dabei zu helfen herauszufinden, was er wirklich will« erklärt er. Was dafür spricht, dass das in hohem Maße gelingt: »Wir haben hier noch keine zwei identischen Räder gebaut«, sagt der Radschmied. Das liegt auch an der exakten Auswahl der Rahmenrohre. »Bei der Kundenberatung wächst in meinem Kopf bereits der Rahmen: Je mehr ich vom Kunden bekomme, desto genauer die Daten des Rahmenrohrs für mich im Kopf.« Welche Maße, welches Material, welche Materialstärke, welcher Hersteller. Letzter Punkt kann schwierig werden. »Fahrradbau ist Beschaffungskriminalität«, scherzt der Rahmenbauer. Die Rohre bezieht er unter anderem aus Italien und USA, und natürlich sind Bestellungen für ein einzelnes Fahrrad nicht drin. Rahmenbau verlangt auch einiges an Rechercheleistung. Und Erfahrung ist ohnehin unabkömmlich. Ohne sie würde auch die CAD-gestützte Planung des Rades nicht so entstehen können. In dieses Programm kommen die gesammelten Kunden-Daten. Einsatzzweck des Rads, Untergrund, ergonomische Vorlieben des Kunden und die genannte Erfahrung fließen mit ein, und so entsteht das erste Bild des Rads im Kopf und auf dem Monitor. Alle Daten, von Materialien über Rohrquerschnitte und Längen werden auf dem Aufriss festgehalten, sodass diese Grafik, zusammen mit der angehängten Spezifikation der Komponenten, bereits das komplette Rad definiert.

An der hinteren Werkstattwand findet sich ein Regal, das die Herzen der Stahlfans höherschlagen lässt: Hier liegen alle Rohre, die Pallesen verbaut. Vom relativ einfachen Columbus-Rohr bis hin zu Reynolds 953 ist alles da. Dass Pallesen auch Edelstahl-Rahmen baut, ist fast schon einzigartig in der Stahlrahmen-Szene. Viele schrecken vor der besonders sorgfältigen Behandlung der Rohre zurück – Pallesen lässt sie ihnen angedeihen. Tim Schönheit, Mitarbeiter bei Norwid, hat die Rohre für einen neuen Auftrag aus dem großen Rohrregal an der Werkstattwand genommen und bereits anhand der Vorgaben des Plans abgelängt. Die Maße für die Gehrung, die Passung der Rohre aufeinander, sind angezeichnet. In der betagten Fräsmaschine werden die Rundungen herausgefräst. Grundsätzlich wird der Rahmen gelötet, meist mit Muffen. Das heißt: Kleine Verbindungsstücke zwischen den Rohren, wie man sie vom klassischen Stahlrahmen kennt, bei älteren und auch wieder jüngeren Rahmen gelegentlich mit verzierenden Schnörkeln versehen, sorgen für Stabilität. Doch Pallesen lötet auch im sogenannten Fillet-Brazed-Verfahren, der Auftragslötung: Hier werden die Rohre direkt miteinander verlötet. Das Verfahren erfordert mehr Sorgfalt, hat aber neben dem eleganten Erscheinungsbild – die Verbindungen werden per Hand aufwendig geglättet, der Rahmen wirkt so wie aus einem Guss – Vorteile durch den optimalen Kraftfluss bei Beanspruchung des Rahmens. Weiterer Grund für die muffenlose Lötung: Nicht immer findet sich für jede Rohrverbindung jedweder Geometrie die richtige Muffe.

Schönheit hat übrigens einen sehr ähnlichen Zugang zu seiner Berufung: »Das Schrauben reichte mir nicht mehr«, sagt auch er. Die bereits abgelängten und gefrästen Rohre liegen inklusive Muffen und der Bauzeichnung mit allen Daten in Kunststoffkisten bereit. Bei Rahmen mit innenliegenden Zugläufen werden Hülsen in die Rohre eingelötet. An jeweils genau definierten Stellen des Rohrs werden elliptische Öffnungen für die Zughüllen gesetzt. Dann lötet Pallesen die Hülse in Millimeterarbeit ins Rohrinne. Sind im Oberrohr zwei Hülsen nötig, kreuzen sie sich, um einen leichten Lauf der Züge zu gewährleisten. Neben dem reibungsarmen Lauf der Züge erreicht man durch diese Bauweise auch, dass die Züge im Rohr nicht klappern. Weiter: Die Rahmenrohre werden wie ein Rahmen-Bausatz in der Rahmenlehre eingespannt. Jetzt kommt es auf die genauen Maße und Winkel an. Sind die eingestellt, kann gelötet werden. Um die 670 Grad heiß wird die Flamme – das ist noch kalt genug, um die Stahlrohre schonend zu verbinden. Nach dem ersten Heften, in dem die Rohre schon mal »Zusammenhalt« bekommen, geht's auf den Richttisch. Hier werden die Rahmenmaße kontrolliert und gegebenenfalls korrigiert. Dann kommt das Volllöten. Der endgültige Fahrradrahmen entsteht dabei nicht auf der Rahmenlehre, auf dem sämtliche Rohre eingespannt sind: Beim Volllöten wird der Rahmen nur an einem Punkt aufgehängt und dann fertig gelötet. So wird das Auftreten von Spannungen vermieden. Danach werden die »Teile« gesetzt: Anlötsockel für die Wasserflasche etwa, der Sockel für den Umwerfer. Begleitet wird das Ganze von mehreren abwechselnden Wasserbädern für den Rahmen – sie sorgen dafür, dass es einige Tage für sein Entstehen braucht. Wichtig ist der Prozess unter anderem dazu, das Flussmittel, das beim Löten verwendet wird, auszuwaschen. Ist der Rahmen fertig, geht er auf Reise: Pulverbeschichtet wird beim bekannten Unternehmen Wilhelm im Taunus. Bei Norwid kann man jede RAL-Farbe wählen – und zwischen matt, glänzend, zweifarbig, fließender Übergang, scharfer Übergang ... »Das könnten wir hier mit einer eigenen Beschichtungsanlage gar nicht abbilden«, so Pallesen. Auf die Pulverbeschichtung gibt's zwei Jahre Garantie. Auf den Norwid-Rahmen sind es satte zehn.

Ein besonderer Punkt hinsichtlich der Konstruktion: die Gabel. Vor allem das Scheibenbrems-Modell Randonneur. »Das war eine schwere Geburt, Disc-fähige Gabeln hin zu bekommen«, erinnert sich Pallesen. Heute macht er alle gemufften Gabeln für seine Maßräder selbst. Die Lofoten-Serie steuert mit Unicrown-Gabeln von Tange. Weiter im Ablauf: Kommen Rahmen und Gabel gepulvert zurück, geht's in die Montage. Mittlerweile sollten alle Komponenten vorhanden sein, mit denen der Kunde sein ganz individuelles Rad definiert hat, denn man kann hier nicht jedes denkbare Detail auf Lager haben. Das ist allerdings nicht der Hauptgrund für die relativ lange Lieferzeit von vier bis sechs Monaten. Der steckt eher in der genannten Recherche und Beschaffung der Rohre sowie einfach auch darin, dass die Nachfrage dauerhaft hoch ist. »Wäre es möglich für uns, abzuarbeiten, könnten wir zumindest bestimmte Aufträge auch deutlich schneller liefern.« Doch wer bei Norwid ein Rad bestellt, weiß, dass Individualität seine Zeit braucht. Und vielleicht gehört das für viele sogar ein bisschen dazu ... die Vorfreude. Wo auch immer man in der Werkstatt hinsieht: nirgendwo gibt es unstrukturierte Ecken, in denen sich gerade nicht Gebrauchtes stapelt. Alles ist wohlsortiert und klar strukturiert, trotz des vielen Materials geht's nirgendwo eng her. Kreatives Chaos? Pallesen und seine fünf Mannen scheinen den Nährboden der Kreativität eher in klaren Verhältnissen zu sehen. Und etwas Penibilität ist für ein Unternehmen mit dem hohen Qualitätsanspruch von Norwid sicher auch sinnvoll. Die Büroarbeit

hat Pallesens Frau Claudia übernommen. Trekking- und Reiseräder, Mountainbikes und Rennräder gibt's aus dem hohen Norden. Wer will, kann sich sogar sein Citybike auf Maß schmieden lassen. Was Pallesen nicht baut und auch nicht bauen wird, sind E-Bikes. Für Norwid als kleines Unternehmen sei das einfach nicht möglich, meint er. Schon die Maschinenrichtlinien stünden hier im Weg. Die Prüfinstitute, mit denen Pallesen zusammenarbeitet, helfen nur bedingt weiter. Gelegentlich gilt: Was man testen lassen will, bieten sie nicht an, und was sie anbieten, wie zum Beispiel Crash-Tests für Gabeln, hilft manchmal zur eigenen Absicherung nicht weiter. »Als Kleinstanbieter steht man ohnehin grundsätzlich mit einem Bein im Knast«, scherzt der Stahlbauer. Was man sicher nicht zu ernst nehmen sollte. Was Pallesen baut, läuft nachhaltig – das zeigt wohl schon die dauerhafte Nachfrage für den Rad-Stahl aus dem hohen Norden.

Autor: Georg Bleicher

Erstellt am: 16.04.2018

URL: <http://velobiz.de/Redaktion/Magazin/19554/Portrait-Norwid/Stahlarbeiter-mit-Zukunft.aspx>