



PRAXISTEST MIT PROFIS

Die Leichtbau-Schmiede Supreme Bike Parts ließ ehemalige und aktuelle Spitzensportler auf Bahn und Straße Laufräder testen. Proccycling hat zugeschaut.

Mit allem zufrieden oder überkritisch? Wie Radprofis zu ihrem Material stehen, kann man nicht pauschal sagen. Nur eines steht fest: Wer Jahre, gar Jahrzehnte lang fünfstellige Jahresumfänge unter härtesten Bedingungen zurückgelegt hat, kennt sich aus und weiß, worauf es ankommt.

Vielleicht ist es das, was Franz Pütz an der Sache reizt. Natürlich hofft der Chef von Supreme Bike Parts, dass seine Laufräder Gefallen finden – doch in erster Linie kommt es ihm auf ehrliches Feedback der Fahrer an, die sich Anfang November auf der Radrennbahn in Büttgen versammelt haben. Pütz, ein Rheinländer, den es nach Schleswig-Holstein ver-

schlagen hat, ist als Radrennfahrer nie groß in Erscheinung getreten, dennoch sind seine Kontakte in die Szene exzellent – nicht zuletzt durch seinen Sohn Janos, der zeitweise im Continental-Team Heinz von Heiden fuhr. Christian Lademann ist hier, der mehrfache Weltmeister der Mannschaftsverfolgung, bei den Olympischen Spielen 2004 Bronzemedailengewinner in dieser Disziplin. Im schrillen Schlangen-Outfit präsentiert sich Alexander Bauer, erfolgreicher Bahnfahrer und einer der stärksten Männer der bundesweiten Jedermann-Rennszene. Ehrfurchtsvolle Schauer jagen dem Radsportfan jedoch zwei andere Männer über den Rücken: Mit Marcel Wüst



Gespannt wartet Franz Pütz auf Marcel Wüsts erstes Fazit



In die Bremsflächen einlaminiertes Basaltstaub soll die Supreme-Felgen bissiger machen



Und zwei Carbon-Laufradsätze, natürlich für Schlauchreifen, die mit 20 (c2.0 climb) bzw. 38 mm (c3.8 race) tiefer Felge 990 bzw. 1.140 Gramm pro Satz wiegen und 1.399,- bzw. 1.449,- Euro kosten.

Trubel auf der Rennbahn

Am Rand der Radrennbahn herrscht reges Treiben. Christian Lademann, inzwischen für die Firma Schwalbe tätig, klebt Schlauchreifen auf die Carbonfelgen, Horst Teutenberg, Stammvater der bekannten Radsportfamilie, hat einen kleinen Tisch aufgebaut und kalibriert die SRM-Systeme, die bei den Testfahrten zum Einsatz kommen sollen. Und dann geht es los: Marcel Wüst und Olaf Ludwig, die mit kräftigen Antritten die Steifigkeit der Lauf-

radsätze ausgetestet haben, müssen von der Bahn, die beiden Bahnfahrer Lademann und Bauer fahren mit hohem, dabei äußerst gleichmäßigem Tempo, um Aufschlüsse über den Luftwiderstand der Laufräder zu gewinnen. Als sich Olaf Ludwig einmal in Lademanns Windschatten hängen will, wird er von Horst Teutenberg zurückgepfiffen: Der minimale Einfluss des Hinterherfahrenden verändert die Strömungsverhältnisse und beeinflusst die Messung.

Am Streckenrand wird derweil gefachsimpelt: darüber, wie viel Leistung ein Speichenmagnet im Vorderrad kostet (bei 40 km/h 5 Watt), wie sich welche Reifen am besten aufkleben lassen – und natürlich über die Laufräder von Supreme. Deren Macher Franz Pütz sieht man die Aufregung an. „Wir haben so etwas noch nie gemacht“, erklärt er, „das ist für uns Neuland.“ Aus dem Effeff kann er dagegen die Vorzüge seiner Radsätze aufzählen: „Nabensatz mit 210 Gramm Gewicht, gefertigt in Deutschland, maximal ein Zehntel Millimeter Seiten- bzw. Höhenschlag bei den Alu-Laufrädern, zwei Zehntel bei Carbon, auf Wunsch individuelle Eloxierungen, auch die Felgen kann man sich designen lassen. Bei den Carbonfelgen besteht die Wahl zwischen innen- und außenliegenden Nippeln.“ Eine

und Olaf Ludwig konnte Pütz die deutschen Sprintstars der 1990er-Jahre für sein Unterfangen gewinnen. Und das ist: harte Praxistests seiner Laufräder auf Bahn und Straße, ohne Rücksicht aufs Material und seinen Entwickler.

Supreme Bike Parts – dieser Name steht für das Bestreben, Rennräder so leicht wie möglich zu machen. Im Programm sind spektakuläre Kleinteile wie eine sechs Gramm leichte Umwerferschelle oder eine Alu-Kassette, die je nach Abstufung unter 90 Gramm wiegt. Doch solche Produkte, gibt Franz Pütz zu, lohnen kaum den Aufwand in der Herstellung: „Da gehen wirklich nur ganz kleine Stückzahlen.“ Allerdings zeigen sie eindrucksvoll, was das Unternehmen in Sachen Carbon und Alu zu leisten vermag.

Hier und heute geht es jedoch um die Laufradsätze im Programm von Supreme. Vier Varianten hat Pütz mitgebracht: zwei Alu-Sätze mit 20/24 Speichen, einmal mit flacher Felge (a2.2 lite), einmal mit 30 mm tiefer (a3.0 strong), die 1.250 bzw. 1.380 Gramm wiegen und für die Pütz 699,- respektive 719,- Euro aufruft.

RobtFoto 3x



Aero-Profis auf der Radrennbahn in Büttgen: Alexander Bauer auf dem Rad und Horst Teutenberg am Computer



Der Rundlauf stimmt, das Bremsverhalten auch. Marcel ist zufrieden, während hinten schon die Amateure warten

RothFoto 2x



Mit leichten, stabilen Alu-Radsätzen will Supreme Bike Parts punkten

Aerodynamik ausgelegt ist. Große Zufriedenheit bei Franz Pütz – die erste Etappe des Testtages haben seine Supreme-Räder mit Bravour bestanden.

Im Autokonvoi geht es zum eigentlichen Härtetest über den Rhein und in Richtung Solingen, wo die Fahrer einen steilen Anstieg des berühmten Klingenkurses bewältigen müssen. Auf der WM-Strecke von 1954 geht es ständig auf und ab, 320 Höhenmeter verteilen sich auf die 15 Kilometer lange Runde. Der Anstieg vom Wupperhof nach Herscheid ist zwar nur 2,5 Kilometer lang, im Mittel jedoch 6,7 Prozent steil mit maximal zehn Prozent Steigung. Bei frischen Temperaturen werden auf dem Parkplatz einer Gaststätte die Rennräder zusammengebaut. Leider ist heute morgen die Küche in Flammen aufgegangen und das Lokal deshalb geschlossen, erfahren wir – nichts mit Aufwärmen also und für die Fahrer ein weiterer Ansporn, schnell aufs Rad zu steigen. „Jeder fährt viermal“, gibt Pütz die

Marschrichtung vor. „Unten wechseln wir die Laufräder, sodass jeder Fahrer zumindest einmal mit jedem Laufradsatz hoch- und runtergefahren ist.“

Der drohende Regen bleibt zunächst aus, dennoch haben die Fahrer Respekt vor der Strecke.

„Oben in den Kurven liegt nasses Laub auf der Straße, außerdem fällt der Asphalt teilweise leicht nach außen ab“, erklärt Ex-Toptriatlet Sven Riedesel, der als Streckenscout fungiert und unseren Fotografen den Berg hinaufkutschiert.

Unten in der Talstation werden die belegten Brötchen vernichtet; als Marcel Wüst mit pfeifenden Bremsen zum Stehen kommt, bildet sich sofort ein kleiner Menschaufbau um ihn herum. Die Abfahrt endet genau vor dem Parkplatz, und die Fahrer denken gar nicht daran, schon weiter oben anzubremsen – erst im letzten Moment, beinahe schon an uns vorbei, gehen sie voll in die Eisen. „Sehr gut ist das Bremsverhalten“, lobt der Kölner Ex-Profi nach gelungener Demonstration desselben. „Da sieht man mal wieder, dass eine Alu-Bremsfläche immer besser ist als eine Carbon-Bremsfläche, obwohl ich persönlich lieber Carbon fahre.“ Auch sonst ist er zufrieden: „Trotz Alu-Felgen dürften diese Laufräder auf der Gewichts-Skala ziemlich weit vorne liegen“, erklärt Marcel Wüst nach einer zügig absolvierten ersten Runde. „Die Steifigkeit geht total in Ordnung, der Rundlauf auch.“

Rennfertig 660 Gramm

So richtig angetan haben es dem Proccycling-Tester jedoch die Carbon-Laufräder, die er

weitere Besonderheit weisen die Carbon-Felgenflanken auf: Sie sind mit Basaltstaub behandelt, was das Bremsverhalten verbessern soll.

Überraschendes Ergebnis

Als die SRM-Daten schließlich gesichtet werden, zeigt sich Überraschendes: Das C20-Hinterrad mit flacher Carbonfelge zieht ein paar Prozent weniger Leistung als das aerodynamisch optimierte HED-Laufrad mit tiefer, bauchiger Felge, das Alexander Bauer als Referenz benutzt. 332 zu 343 Watt bei konstant 43 km/h – selbst Horst Teutenberg zeigt sich von dem guten Wert des Leichtbau-Laufrades überrascht, das ja nicht einmal auf überlegene

» DAS SAGT MARCEL WÜST



„Ich für meinen Teil als jemand, der nicht mehr mit Vollgas in die Sprints treten muss, würde eher das ganz leichte Zeug fahren wollen. Gerade der leichte Carbon-Laufradsatz lässt keine Wünsche offen, was Beschleunigung angeht. Die zu beschleunigende Masse ist extrem gering. Ich hatte es eben mal an der Waage hängen – das Vorderrad ‚ready to race‘ 660 Gramm, das ist schon ganz weit vorne. Ein Fahrrad ist immer zweigeteilt – das Herz ist der Rahmen, die Seele sind die Laufräder. Da sieht man mal, dass man sich auch einen gewissen Teil Seele kaufen kann. Was die Stabilität angeht, ist der ganz leichte Carbon-Laufradsatz nicht für die Power-Sprinter ausgelegt. Darum sollte jeder im Vorfeld mit sich selbst abklären: Warum kaufe ich die, was will ich damit machen? Ja, sie sind alltagstauglich – wer jeden Tag Fahrrad fährt und das auf guten Straßen tut, in welligem Gelände, der wird damit viel Freude haben.“



Tückische Kurven auf dem WM-Kurs von 1954, doch Marcel Wüst und Olaf Ludwig ziehen unbeirrt ihre Bahn



Viel Handarbeit steckt in den Laufrädern von Supreme. Sorgfältiges Zentrieren soll für gleichbleibend guten Rundlauf sorgen

ter, die sich kaum drehen lässt. „Sieht sehr schön aus, ist aber nicht sehr praktisch“, so sein Urteil.

Auf Bewährtes setzen

Während sich Marcel Wüst eher zum leichten Carbon-Material hingezogen fühlt, setzt sein ehemaliger Berufskollege Olaf Ludwig eher auf die bewährten Alu-Laufräder. „Ich würde mich immer für ein bisschen mehr Gewicht und Steifigkeit entscheiden“, meint der dreifache Tour-Etappensieger, der sich ausdrücklich zur klassischen flachen Felge bekennt. „Als Sprinter ist man sowieso nicht darauf aus, an jedem Gramm zu sparen. Da ist entscheidend, dass es steif wird.“ Ludwig, der die Laufräder bereits in seiner Aachener Heimat gefahren hat, lobt auch die Servicefreundlichkeit der Räder: „Beim Händler um die Ecke gibt es passende Speichen, es werden keine speziellen Systemfelgen verbaut.“ Wobei seine Testlaufräder noch nie durch Seitenschläge oder gar Speichenbrüche aufgefallen seien.

So langsam dämmert's im tief eingeschnittenen Tal der Wupper. Ganz leichter Nieselregen kommt auf, doch das kann den Trupp lokaler Amateure, die Franz Pütz als „Nach-Tester“ engagiert hat, nicht aufhalten. Bekleidet mit weißen Hosen, Trikots und sogar Beinlingen, sind sie beim Klettern durch den Herbstwald noch lange zu sehen. Marcel Wüst und Olaf Ludwig machen sich derweil reisefertig. Die Verabschiedung ist herzlich; für einen Freundschaftsdienst sind die beiden immer zu haben.

Prädikat von Profis

„Alles gut gelaufen“, gibt sich Pütz erleichtert. Bis auf Kleinigkeiten haben sich seine Laufräder gut gehalten. „Bei der Schnellspannmutter bessern wir nach“, verspricht der Laufradmacher. Dann gibt es an den leichten Supreme-Laufrädern aber auch gar nichts mehr auszusetzen – statt dessen das Prädikat „von Profis für gut befunden“.

Caspar Gebel ◀

» DAS SAGT OLAF LUDWIG



RollFoto 2x

„Bei Laufrädern wünsche ich mir ein gutes Verhältnis zwischen Gewicht und Steifigkeit. Dazu einen guten Geradeauslauf, und dass es nicht an die Bremsbeläge schlägt, im Wiegetritt zum Beispiel. Ich selbst habe die Bremsbeläge sehr eng stehen, und wenn ich dann noch Laufräder habe, die dagegen schlagen ... Ich würde mich immer für ein bisschen mehr Gewicht und Steifigkeit entscheiden. Als Sprinter ist man sowieso nicht darauf aus, an jedem Gramm zu sparen. Da ist entscheidend, dass es steif wird.“

Supreme Bike Parts

einige Zeit später im Rad hat. „Ich hatte es eben mal an der Waage hängen – das Vorderad ‚ready to race‘ 660 Gramm, das ist schon ganz weit vorne“, erklärt er. Wie die anderen Tester zeigt er sich jedoch nicht sehr begeistert von der kleinen, viereckigen Schnellspannmutter,