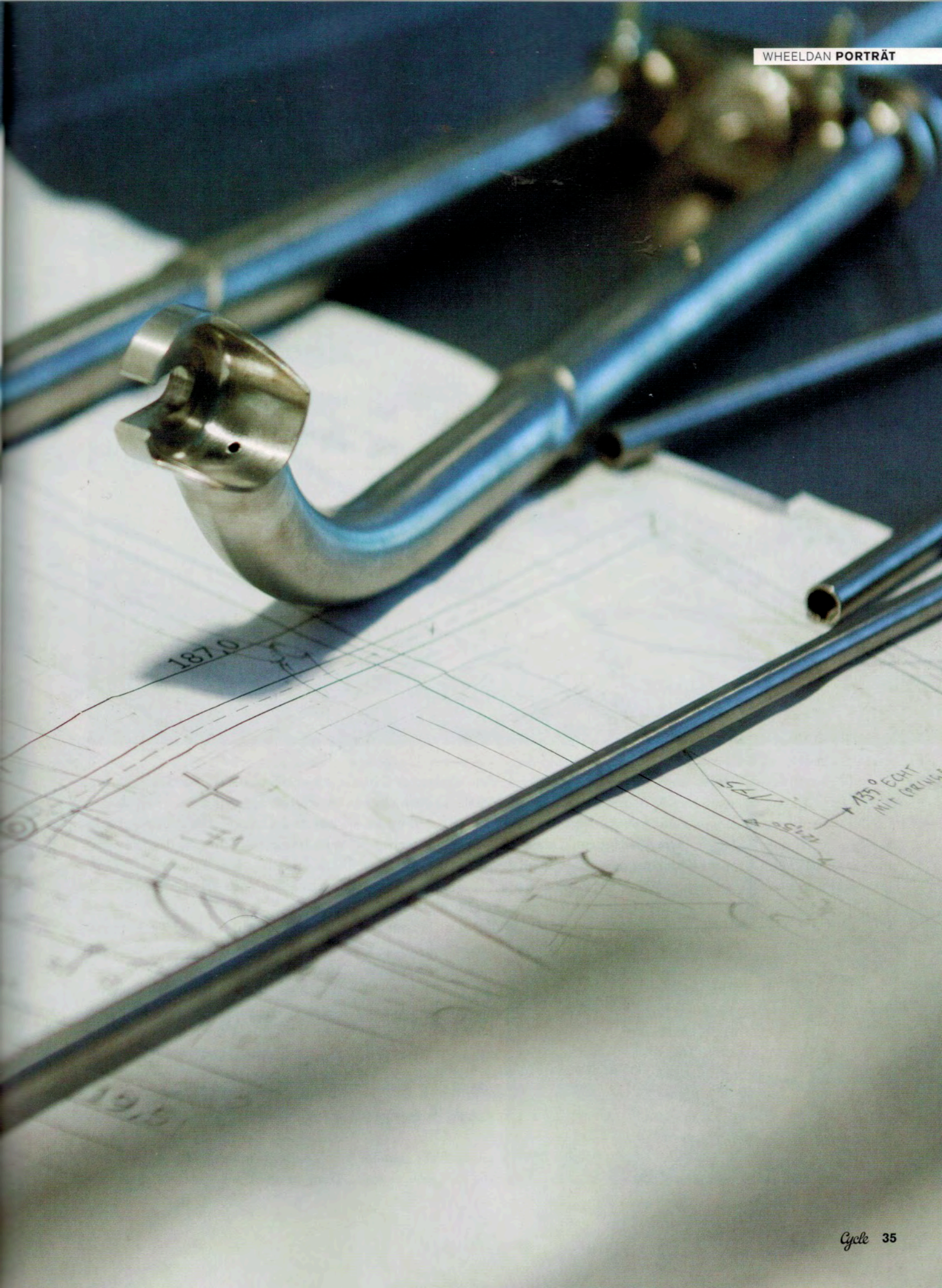


HANDMADE IN BERLIN

Daniel Pleikies macht Träume wahr: Das perfekte Bike mit Titanrahmen nach Körpermaß, Einsatzzweck und Vorlieben.

von Wolfgang Scherreiks | Fotos: Mathias Kutt





Ein Rahmenbauer in seiner weißen Werkstatt? Gibt es. Wer zu Besuch bei Daniel Pleikies an ein kleines Atelier denkt, liegt nicht falsch. Drei Jahre vor seinem Vierzigsten schmiss er den Architektenberuf hin, um zukünftig ganz Rahmenbauer zu sein.

Vielleicht musste er dafür erst Vater werden, jeden Morgen zur Arbeit fahren und sich gleichzeitig um seine Kinder kümmern. „Da ist nichts mit Berufung nebenher nachts“, weiß Pleikies. „Man ist froh über jede Minute Schlaf. Das hat mir die Augen geöffnet. Ich dachte, die Zeit ist kostbar.“

Zeichnungen von Fahrrädern hat er ohnehin schon immer gemacht. Und den Umgang mit Werkzeug lernte der Mann im schicken Hemd bereits von der Picke auf als Metall- und Schiffbauer. Hinzu kam die Begegnung mit Tom Bailly-Salins von oIm-Bikes. Der bot Rahmenbaukurse in Italien an: „Da habe ich mit kalten, zitternden Händen meinen ersten Titanrahmen gebaut.“

Unbestritten geht von dem Material seiner Wahl eine besondere Faszination aus: Titan überdauert die Zeit, denn es ros-

tet nicht. Es ist leicht von Gewicht, fest im Stoff und trotzdem elastisch. Außerdem sind Carbon- oder Aluminiumrahmen häufig so optimiert, dass sie recht steif ausfallen. Ein Rahmen aus Titan federt sogar noch mehr als ein Stahlrahmen.

Vom Gewicht her liegt Titan irgendwo zwischen Aluminium und Stahl. „Um einen Stahlrahmen bei 1500 Gramm zu halten, muss man an die unterste Grenze gehen“, erläutert Pleikies. „Wandstärken von 0,5 oder 0,6 Millimetern sind jedoch schwer zu verarbeiten. Bei Titan kann man ein Rohr mit durchgehender Wandstärke nehmen. Wenn man das optimiert, kommen nochmals 200 bis 300 Gramm runter.“

Das Spitzenmaterial hat seinen Preis. Titan ist etwa zehn Mal so teuer wie



***Einmal noch ein richtiges Rad!
Visionär Pleikies arbeitet für
Individualisten und Sammler, die
das Ultimate suchen.***

Stahl. Ähnliches gilt für das spezielle Werkzeug. Entsprechend muss man für ein maßgefertigtes Bike von WheelDan zwischen 3000 und 9000 Euro anlegen.

„Meine typische Kunden haben bereits 100.000 Kilometer mit ihrem Bike zurückgelegt und wünschen sich jetzt das Ultimate aus ihren Erfahrungen. Andere sagen: Einmal noch ein richtiges Rad! Es gibt aber auch Leute, die Titanräder sammeln.“

Der Weg von der Idee zum fertigen Traumbike beginnt mit einer ausführlichen Besprechung. Danach zeichnet Pleikies am Computer. Die spätere Anwendung ist dabei wichtiger als eine rein schematische Eingabe von Körpermaßen. Fährt der Kunde zum Beispiel Rennen, findet die Sattelüberhöhung zum Lenker Beachtung.

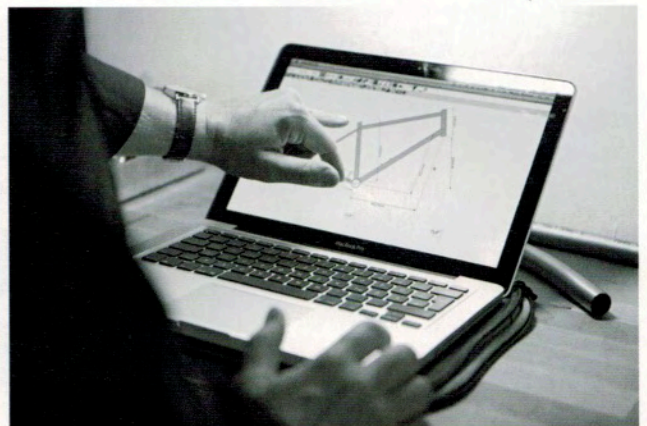
Daraus fertigt Pleikies eine Rahmenzeichnung, deren Maße auf die Rahmen-

lehre übertragen werden. Das Zentrum bildet das Tretlager, von dem alle Maße, Sitzrohr- wie Steuerrohrwinkel ausgehen. Daran passt er die Rohre an und sägt sie grob zu. Mit Hilfslehren stellt der Rahmenbauer die passenden Gehrungen her. Das gereinigte Hauptrahmendreieck wird in der Lehre festgepunktet. Geschweißt wird auf dem Tisch. Nach dem Schweißen wird es erneut in die Lehre eingespannt, um die Hinterbaustreben anzubringen. Nun müssen Passungen, das Steuer- und Sattelrohr auf das richtige Maß gebracht und die Gewinde hergestellt werden.

Auch das Finish erfolgt per Hand. Denn die meisten Kunden wollen polierte Titanfahräder. Eine Pulverbeschichtung oder eine Lackierung auf Titan anzubringen ist nicht nötig, es rostet ja nicht. Selten wird gestrahlt.

„Schön ist ein Dekor, das man mit wechselnden Oberflächen hineinbringen kann“, findet Pleikies. „Nach der Motivwahl bearbeite ich das am Computer und drucke es über den Schneideplotter aus. Vor dem Glasperlenstrahlen bringe ich es als Maske auf. Im Ergebnis sind die nicht maskierten Flächen gestrahlt, die restlichen poliert.“ Man kann Titan auch mit Strom anodisieren. Je nach Spannung nimmt das Rohr dann eine andere Farbe an: bräunlich bis goldfarben oder blau.

***Was ihn antreibt, ist der Prozess,
Dinge abseits vom Standard zu
verwirklichen. Von der ersten
Zeichnung bis zum fertigen Bike.***



Der Basilisk

Wie das gleichnamige mythologische Mischwesen mit Schlangenkörper und Hühnerkopf vereint der „Basilisk“ von WheelDan den sportlichen Stil mit dem Urban Bike. Für den cleanen Look sind Kabel und Züge nach innen verlegt. Anders als beim Fahrrad von der Stange schweißt Rahmenbauer Pleikies im Rohrinne nochmals dünnere Rohre ein, durch die Kabel und Züge gezogen werden. Selbst Gepäckträger, Sattelstütze und Lenker sind maßgefertigt. Ausgerüstet mit Pinion-Getriebe 1.18 hat der zukünftige Besitzer dafür 9000 Euro angelegt.



Die High-End-Maßanfertigung darf stolz auf ihre Herkunft verweisen.



Das Rücklicht ist als LED in der Sattelstütze eingebaut.





Was Pleikies antreibt, ist der Prozess. Sich Dinge ausdenken, die es so noch nicht gibt. Und natürlich der Weg dahin, etwas herstellen und es zum Schluss in den Händen halten. „Die Leute kommen mit ihren Ideen, ich denke mich ein und dabei identifiziere ich mich damit. Ich selbst fahre keine Rennen, und ich bin auch nicht für elektronische Schaltungen. Doch wenn ein Kunde genau das will, entwickle ich zuerst die technische Lösung. Dann schlägt das Herz eine Weile. Und wenn ich es schließlich aus der Hand gebe, will ich, dass es perfekt ist.“

Wichtig ist auch, dass alles technisch und gestalterisch zusammenpasst und eine Einheit bildet. „Ich bewege mich weg von einem Standard und muss für die Geometrie keine Kom-

Die eierlegende Wollmilchsau gibt es noch nicht. Ein solcher Prototyp von Wheeldan müsste mindestens 10.000 Euro kosten.

promise eingehen. Ich baue Rahmen, Gabel, Vorbau oder Lenker selbst. Damit habe ich die Hauptkomponenten unter meiner Kontrolle und es sieht nie aus wie aus dem Baukasten.“

Außerdem ist Pleikies bekennender Allwetter-Biker. Deshalb sind Licht und Schutzbleche wichtig, selbst wenn es nicht immer gut aussieht: „Ich versuche das wegzudesignen oder extra zum Thema zu machen. Zum Beispiel mit beigefarbenen Reifen oder Holzschutzblechen.“

Für ein Fahrrad braucht er bis zu vier Wochen. Expandieren mit Hilfe von Angestellten will er aber nicht. „Ich muss hier nicht zwingend sitzen und mit Leuten diskutieren“, sagt der ehemalige Architekt, der früher in einem Großraumbüro mit 50 Kollegen am Zeichentisch saß. Das war nicht sein Ding. Dabei könnte er sich eine Zusammenarbeit mit anderen Rahmenbauern durchaus vorstellen. Sofern alle etwas anders gelagerte Interessen besäßen. „Ich bin gern mit Menschen zusammen, aber ich habe auch kein Problem damit, hier den ganzen Tag allein zu stehen.“

Könnte es eines Tages auch einen Prototyp von Wheeldan geben? „Das müsste das Nonplusultra sein, 10.000 Euro kosten und alle Features besitzen, die ich gut finde. Wer will, kriegt das dann auf den Leib geschneidert. Aber bei den Komponenten lasse ich nicht mit mir verhandeln. Schließlich wäre es die eierlegende Wollmilchsau von Wheeldan.“



Schweißarbeit mit Gabel: Vor der Herausforderung hat Perfektionist Pleikies noch immer großen Respekt.