

Hase in Gold : Fahrrad Papalagi 953, Butch Gaudys fortfahrende Verbesserung

Autor(en): **Ernst, Meret**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **22 (2009)**

Heft 12

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123923>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

HOCHPARTERRE 12/2009

36/37 // DESIGN

HASE IN GOLD...





...FORMSCHÖN UND SATTELFEST Hartnäckig entwickelt Butch Gaudy seinen Klassiker weiter. Im Reisefahrrad Papalagi 953 stecken zwanzig Jahre Designwissen und handwerkliche Sorgfalt am Detail.

Text: Meret Ernst, Fotos: Reto Andreoli

«Steel is real», sagt Butch Gaudy, lacht und streicht mit der Hand über den edlen Rahmen des Papalagi 953, eines Reisefahrrads für lange Fahrten quer durch die Welt. Butch Gaudy, der Amerika-Schweizer, steht im Fahrradladen Visionen in Bern. Räder für Stadt und Strasse, Mountainbikes, Kinderräder, ein paar Fixies und Elektrobikes füllen das Lokal, das zugleich Werkstatt und Szenetreff ist. Ab und zu schiebt jemand sein Bike rein, um es an der Pumpe, die gleich neben der Tür steht, frisch aufzupumpen.

Mittendrin steht das Reiserad mit seiner langen Geschichte. Ein besonderes Stück. Man muss nicht wie Butch Gaudy sein ganzes Leben dem Fahrrad widmen um festzustellen: Ein gut proportionierter Rahmen, perfekt geschweisst, jede Verbindung stimmt. Er ist unlackiert, denn der verwendete korrosionsbeständige Stahl braucht keine schützende Lackschicht. Die Beschriftung ist zurückhaltend auf dem Sitzrohr angebracht. Komponenten wie der Ledersattel, Bremsen, Licht und Schaltung sind mit Bedacht ausgewählt. Und erstaunlich leicht ist es, hebt man das Rad hoch. Es bringt weniger als 12 Kilogramm auf die Waage, komplett ausgerüstet.

«Kostensparende Aluminiumlegierungen haben den hochwertigen Stahl im Rahmenbau zurückgedrängt», fährt Butch Gaudy fort, «Alu ist steif, Stahl federt. Ein Qualitätsunterschied, der für mich enorm wichtig ist.» Bereits 1981 baute er Mountainbikes mit gemufften Rahmen von Saracen, gelötet mit 501-Reynolds-Stahlrohren. Doch sie waren zu schwerfällig im voralpinen Gelände und Gaudy machte sich mit Martin Schütz und Peter Schild daran, einen leichteren Alurahmen mit einem gefederten Stahlhinterbau zu kombinieren. So begann die Faszination, die er immer noch lebt.

1983 gründete er mit Stefan Bracher und Hans Dätwyler die Firma MTB Cycletech, 1989 stiess Markus «Bone» Zuber dazu, bis heute Weggefährte und Verkaufsleiter. Gaudy entwickelte fortan eigene Bikes: solche mit Alurahmen für Sportler sowie Stadt- und Reiseräder mit Stahlrahmen für den Alltag. Ab 1985 importierte er Rahmen des amerikanischen Alu-Gurus Gary Klein und startete mit dem Alleinimport der Marke Specialized den Mountainbike-Boom in der Schweiz.

DÜNN STATT DICK Für Mountainbikes macht Alu Sinn und heute lassen sich mit Alulegierungen dünnwandigere und trotzdem stabile Rohre herstellen. Doch der schlanke Stahlrahmen bleibt das Gegenteil eines aufgeplusterten Alurahmens. Aluminium mag zwar ein niedrigeres spezifisches Gewicht haben, doch weil das Material nicht dieselbe Zug- und Streckfestigkeit hat wie Stahl, braucht es grössere Rohrdurchmesser, um die nötige Festigkeit zu erhalten. Was optisch ins Gewicht fällt. Vergleichbare Stahlrohre dagegen sind dünner und wirken graziler.

Aluminium macht die Rahmen weder zwingend leichter noch korrosionsbeständiger, wie oft gehörte Verkaufsargumente lauten. Und so gilt Gaudys Liebe nach wie vor dem Stahl. «Stahl ist solid, stark und stabil. Ein Rahmen aus Stahl ist komfortabel zu fahren und einfach zu reparieren.»

Deshalb freuen ihn die «Fixies», um die sich eine Szene gebildet hat. Einst als Sportgerät für die Bahn entwickelt, sind diese Starrgangvelos auf der Strasse anzutreffen. Sie werden per Rückwärtstritt gebremst und verzichten auf alles, was nicht nötig ist – entschlackter kann Fahrradfahren nicht sein. Und schöner sieht kein Rad aus: Der Rohrsatz und die Geometrie der Rahmendreiecke bestimmen das Bild, sonst nichts.

VOLL ROHR Auf die Rohre, aus denen der Rahmen zusammengesweisst wird, kommt es an. Sie definieren die Eigenschaften des Rads. Werden die Rohre konifiziert hergestellt, ist das Rohr genau an der Stelle dicker, wo das aus statischen Gründen nötig ist, und elastisch, wo es das sein muss. Die Durchmesser können im Querschnitt verändert werden, sodass das Rohr am einen Ende oval, am anderen Ende rund ist. Hersteller wie die Firma Reynolds, die 1897 ein Patent auf dieses Verfahren erhielt, stellen heute auch endverstärkte oder spiralig verstärkte Rohre her. Und geben so dem Designer neue Möglichkeiten in die Hand.

Neben der Geometrie des Rohrs rückt die Legierung in den Vordergrund. Im Rahmenbau üblich sind Chrom-Molybdän-Legierungen, die Chromoly-Legierungen, wie sie Reynolds mit der Qualität 853 anbietet.

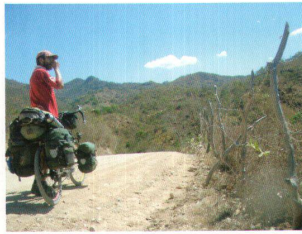
Stahlrahmen aus Edelstahl, also korrosionsbeständigem Stahl, sind dagegen im Fahrradbau selten. 2005 brachte Reynolds in Zusammenarbeit mit dem amerikanischen Raumfahrtspezialisten Carpenter Specialty Alloys eine neue Legierung heraus: Reynolds 953 zeichnet sich durch einen besonders geringen Anteil an Kohlenstoff aus und erhält seine Festigkeit über andere metallische Zusätze wie Nickel, Kobalt, Molybdän oder Titan.

Werkstattechef Markus Zurbuchen, besser bekannt als Tschönu, tritt hinzu und bestätigt: «Über die Jahre mussten wir uns metallurgische Kenntnisse aneignen.» 953, fährt er fort, sei ein martensit-aushärtender Stahl. Er weist eine besonders harte Kristallstruktur auf, die durch kontrollierte Kälte- und Hitzeschocks erzielt wird. Auch deshalb übertreffe die Zugfestigkeit der 953-Legierung Titan um das Doppelte und sei doch so leicht wie eine Aluminiumlegierung. «Mit dem 953 haben wir Rohrmaterial, das es so noch nie gab: Es ist stärker und leichter, als es je denkbar war, und es rostet nicht – vergleichbar mit Titan», fasst Gaudy zusammen.

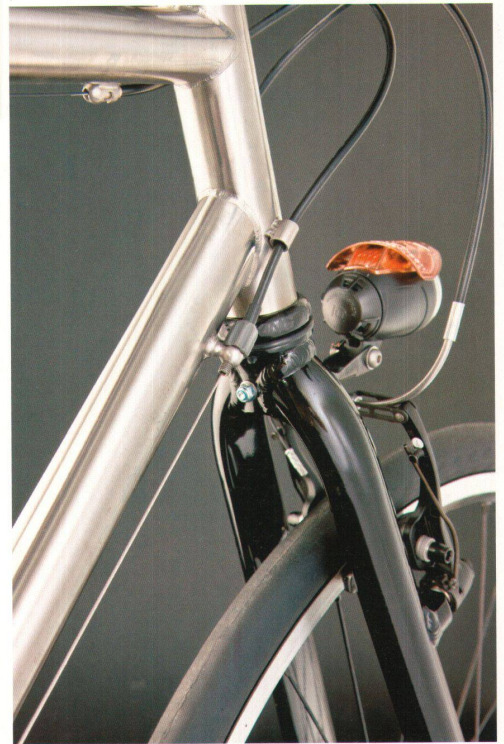
Aus solchem Material lassen sich Rahmen für die Ewigkeit bauen. Geht er trotzdem kaputt, lässt er sich wie herkömmlicher Stahl schweissen oder löten. Attraktiv für den Designer wird das Material aus einem weiteren Grund: Die Legierung ermöglicht dünne Rohrwände von nur 0,3 Millimeter, entsprechend leicht fallen die Rohre aus. In dieser Qualität wurden bis anhin nur Rennräder für Profis konfektioniert. MTB Cycletech entwickelte daraus mit der Firma Reynolds den weltweit ersten Rahmen für 26-Zoll-Räder. Eine aufwändige Entwicklung, die über zwei Jahre dauerte. Daraus entstand ein Rad für den Alltagsgebrauch. Wobei der Begriff Alltagsgebrauch zu kurz greift: Seine besondere Stärke spielt das Material für ein Rad aus, das als Reiserad wirklich harten Bedingungen unterworfen ist.

INGEWEIFTER ODER LAIE Mit dem 953-Rohrsatz hat Butch Gaudy den Papalagi neu erfunden. Papalagi? Wer das Wort richtig ausspricht, nämlich «Papalagi», der gehört dazu. Der Name bezieht sich auf einen Roman, der bereits 1920 erschien und ein bewegtes Nachleben hatte: Der deutsche Autor und Abenteurer Erich Scheurmann hatte nach dem Ersten Weltkrieg seine Zivilisationskritik in den Mund eines fiktiven Südseehauptlings gelegt. Bald vergessen, stieg das Buch in den Siebzigerjahren zur Bibel aller Aussteiger auf, erlebte mehrere Neuauflagen, bevor es als fiktiv entlarvt und die neokoloniale Haltung des Autors kritisiert wurde. Trotzdem hält Gaudy am Namen fest: «Papalagi heisst <Der Fremde, der es immer eilig hat> und dabei nichts mitbekommt: Das passte haarscharf in die Szene, die sich seit den Achtzigerjahren um das Fahrrad scharte.» >>

> Christian Stähli ist einer von vielen, die das Unterwegssein auf einem Papalagi leben. Zum Beispiel 2006 in El Salvador. Foto: Christian Stähli



✓ Fahrraddesign ist auch die Kunst, die passenden Komponenten mit dem perfekten Rahmen zu kombinieren.



^Stolz prangt das Label <Reynolds 953> für die verwendete Stahlqualität des Rahmens auf dem Sitzrohr.

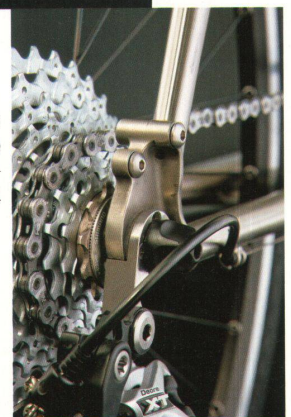


^Blick ins Innere: auf Tretlager und Umwerfer.



<Das Trekking-Modell des Ur-Papalagi von 1985.

>Die im CAD entwickelten Ausfallenden machen die Rahmenstruktur des Hinterbaus besonders rigid.



» Das Urmotiv entwarf er 1984, ein Jahr später ging er mit der Trekking-Version auf Reisen, quer durch Amerika, von Alaska bis Mexiko. Ursprünglich nannte er es «Apache Touring». Beide Begriffe – der Indianer und der Südseehäuptling – rufen seither Bilder auf, die seriöse Fahrrädler ansprechen. Also jene, die davon träumen, mit nichts als einem Rad fremde Kontinente zu durchqueren. Dazu braucht es ein Gerät, das einer Lebenshaltung Ausdruck gibt. Und sie rein praktisch gesehen auch erst ermöglicht.

STETE OPTIMIERUNG Seither tüftelte Butch Gaudy am Papalagi, bezog die Erfahrungen der Weltreisenden mit ein, die das Rad monatelangen Hätetests unterzogen. Hatte das erste Papalagi noch einen handgelöteten, gemufften Rahmen aus 531-Reynolds-Stahlrohr, war die nächste Generation aus dem nicht mehr erhältlichen «Samurai-Stahl» Tange Prestige gebaut. In den Neunzigern lieferte die italienische Firma Andrea Cinelli das Rohrmaterial. 2001 begann Gaudy, einen eigenen kompletten Rohrsatz zu zeichnen. Unterstützung fand er bei Keith Noronha, dem neuen Besitzer der Firma Reynolds Tubing, den er während einer Taxifahrt in Taiwan kennengelernt hatte. Die 853-Stahlrohre sind innen dreifach konifiziert und aussen endseitig quer-ovalisiert, nahtlos gezogen und kalt gehärtet – viel Aufwand für den Fahrkomfort, der auch bei 50 Kilogramm Zuladung stimmen muss. 2005, zum zwanzigsten Jubiläum, kam der Papalagi 853 heraus. Solche Verbesserungen flossen auch in den Edelstahlrahmen 953, für den die Rohre neu gezeichnet werden mussten. Beibehalten hat Gaudy die Rahmengenometrie, die er in drei Grössen anbietet, und die 26-Zoll-Räder, wie sie für Mountainbikes verwendet werden. Sind die Rohre schon aufwändig, so scheiterte das Projekt beinahe an den neuen Ausfallenden, die das Hinterrad festhalten. Dank der dreidimensionalen Gussteile müssen die Streben nicht mehr gequetscht werden. Dadurch wird die Hinterbau-Rahmenstruktur viel rigider. «Diese Teile haben wir zusammen mit Martin Schütz und Tribecraft komplett auf dem CAD gezeichnet und getestet. Ohne sie wäre das 953 nicht möglich gewesen», blickt Gaudy zurück. Vergleicht man die beiden Räder 853 und 953, so steht fest: Effizienz und Ergonomie sind gleichauf und lange lebt auch der 853-Rahmen. Wieso also der ganze Aufwand? «Nun bauen wir einen Rahmen, der nicht nur eine halbe, sondern eine ganze Ewigkeit hält», bringt er das Unternehmen auf den Punkt. Der Papalagi 953 bedient eine exklusive Klientel, die auf das Auto, nicht aber auf ein Statussymbol verzichten will, in dem über zwanzig Jahre Designwissen und handwerkliche Sorgfalt steckt.

RICHTIGE GEOMETRIE Fahrraddesigner bewegen sich in einem engen Korsett. Umso grösser die Designleistung, ein Rad mit Bestand zu entwickeln wie den Papalagi. Denn der Rahmen ist zugleich eine Schnittstelle, an die die Komponenten angepasst werden müssen. Der Hersteller Shimano beherrscht den Markt zu neunzig Prozent, kann Normen setzen und durchsetzen. So definiert Shimano die Position der Vorderbremse vor der Gabel, obwohl sie für eine bessere Kraftübertragung besser hinter der Gabel angeordnet wäre.

Die Rahmengenometrie ist auch abhängig von der Tiefe des Ritzelpakets. Neben dem Wissen, welche Geometrie welche Bedürfnisse am besten bedient, muss der Designer «komponieren» können: Ein gutes Rad glänzt durch Detailpflege, mit der alle Teile aufeinander abgestimmt sind. Trotz solcher Einschränkungen arbeitet Gaudy an der Perfektionierung des Rads. Hat er mit dem 953 sein Traumvelo gebaut? «Nein, das sähe bestimmt anders aus. Weil es keine Konzessionen an marktgängige Komponenten machen müsste», sagt der Designer, der sich einem einzigen Projekt verschrieben hat: dem Fahrrad.

Wie testet man ein solches Rad? Unterwegs. Gaudy erzählt mit Stolz von den Karten, die er aus allen Ländern erhält. Wobei es heute eher E-Mails seien. Etwa von Christian Stähli. Das Gefühl vom Unterwegssein, wird Stähli am Telefon erzählen, könne man nur mit dem Fahrrad erleben – eine Erkenntnis, die aus seinen Bildern spricht. Und da wird einsichtig, dass es für eine solche Tour de force ein besonderes Rad braucht.

KOMMENTAR DER JURY

Soll man in einem Wettbewerb, der die besten Projekte eines Jahres auswählt, einen Entwurf prämiieren, der in seinen wesentlichen Aspekten über zwanzig Jahre alt ist? Ja, man kann und man soll, befand die Jury: Denn mit dem Papalagi 953 wird nicht nur ein überzeugendes Konzept prämiert, das aufgrund einer neuen Materialisierung überarbeitet wurde – mit den entsprechenden funktionalen Vorteilen. Ausgezeichnet wird mit dem Papalagi 953 auch eine Haltung, die für Qualität im Design wesentlich ist: Es ist dies Hartnäckigkeit, die Arbeit am Detail, die feste und getestete Überzeugung, dass selbst perfekte Entwürfe stets noch verbesserungswürdig sind. Als Generalist, der sich seit vielen Jahren dem Fahrrad verschrieben hat, holt sich Butch Gaudy das Fachwissen von Ingenieuren und Materialspezialisten, um seine Vision, was ein gutes Rad sei, umzusetzen. Mit einer solchen Designhaltung wirkt der Designer weit über die Szene der Biker hinaus. Mit dem Goldenen Hasen wird gleichermassen das Know-how und die Leidenschaft von Butch Gaudy geehrt, als auch die funktionale und formale Nachhaltigkeit des Papalagi-Entwurfs, der für sich Klassiker-Status beanspruchen darf.

BUTCH GAUDY (58)

Butch Gaudy ist 1951 in New York geboren, als Berner. Die Schulen besuchte er in Graubünden, es folgten eine Automechanikerlehre, ausgedehnte Reisen in Nord- und Südamerika, eine Autogarage, die er in Guatemala aufbaute, und ein Biker-Motel mit Harley-Davidson-Verleih in California. Ende der Siebzigerjahre entdeckte er in Nordkalifornien erstmals Velos mit vielen Gängen und grobstolligen Breitreifen. Als er nach der Rückkehr in die Schweiz diese Räder anfangs den Velohändlern zeigte, erntete er grosse Skepsis. Butch Gaudy liess sich nicht entmutigen und suchte andere Vertriebskanäle. Dies war der Ursprung von MTB Cycletech: Bis die etablierten Hersteller den Braten gerochen hatten, hatte er sich längst seinen Teil des Bike-Kuchens gesichert. Und diesen verteidigt er seither, indem er seine Räder von Jahr zu Jahr verfeinert. Er lebt und arbeitet in Bern, Zürich, Grindelwald und San Francisco.

REISERAD PAPALAGI 953

- » Design: Butch Gaudy
- » Rahmen: 953-Reynolds-Stahlrahmen, unlackiert
- » Grössen: S, M, L
- » Schaltung/Tretlager: Shimano XT, 9-fach
- » Bremsanlage: Avid Single Digit 7 V-brake
- » Felgen/Naben/Reifen: DTSwiss 26"/Shimano/Schwalbe
- » Preis: CHF 7900.–

MEHR IM NETZ

Einen gefilmten Hätetest für Stahlrahmen und ein Veloglossar

» www.hochparterre.ch/links



^ Butch Gaudy mit seinem neuen Modell Jalopy.