

Profitest

Falkenjagd Aristos RS

Versöhnung in der Abfahrt

Den ersten Titanrahmen seiner Karriere fuhr Marcel Wüst gerade mal 30 Kilometer, dann wusste er, dass das weiche Gerät mit seinen Abfahrtskünsten überfordert war – und eine gewisse Skepsis gegenüber Titan blieb. 15 Jahre später schaffte es das Produkt einer Münchener Titanschmiede, den Kölner wieder vollständig mit dem Material zu versöhnen.

Text Marcel Wüst | **Fotografie** Marco Felgenhauer







Wenn ich genau überlege, habe ich in meiner Karriere als Radtester, die vor immerhin zehn Jahren bei der ProCycling begann, weniger Titanräder gefahren, wie ich Finger an einer Hand habe.

Die Edelmetall-Räder waren immer tolle Teile – das VanNicholas, mit dem alles anfing, dann zwei Seven-Räder und nicht zu vergessen den auf Maß gebauten Serotta Ottrott, der gar eine Reise nach London zum Vermessen nötig machte.

Dass es nicht mehr dieser schönen und exklusiven Rennmaschinen waren, wundert mich schon ein bisschen; die Erklärung ist aber, dass ich meist Räder fahren darf, die auch im Profi-Peloton unterwegs sind. Und dort kommt es viel mehr auf reine Gewichts- und Steifigkeitswerte an.

Anfang der neunziger Jahre machte man da allerdings noch Kompromisse. Bei meiner Teilnahme an der US-Rennserie Superweek im mittleren Westen staunten wir nicht schlecht über das Material der Amerikaner. Das Team Litespeed kam auf Titanrennern daher, wäh-

▲ **Schlanke Rohre, metallischer Glanz – Titanräder sind wirklich unübersehbar edel.**

rend wir uns noch auf Reynolds-531-Stahlrahmen abmühten ...

Auch später noch kamen Titanrahmen zum Einsatz. So hatte 1998 jeder Fahrer im Festina-Team auch einen Litespeed-Rahmen zur Verfügung, der allerdings zur Tarnung mit Peugeot gebrandet war, unserem damaligen Ausstatter. Meinen fuhr ich im Trainingslager, als wir uns die Etappen des Giro anschauten, genau 30 Kilometer – 15 bergauf und 15 bergab, in denen ich jedes Vertrauen in die Maschine verlor. Der Rahmen war viel zu weich in der Frontpartie und im Vergleich zum Alu-Rahmen aus Altec-Rohren, den wir sonst fuhren, auch mit einer elend trägen Geometrie geschlagen.

Im Gegensatz zum heute allgegenwärtigen Carbon sind Titanrahmen mit ganz

eigenen Vorzügen ausgestattet, und viele davon vereinte das von mir getestete Falkenjagd Aristos RS. Neben der zeitlosen und quasi ewig beständigen Optik hatte dieses Rad eine extrem gute Performance zu bieten. Nicht von ungefähr ist das von mir gefahrene Falkenjagd mit der Zusatzbezeichnung RS ausgestattet, kurz für, na klar, Rennsport ...

Vieles an diesem Titanbike fasziniert, und es sind eben nicht nur die klasse Optik, die hervorragende Verarbeitung und der Wahnsinnskomfort, den man auf solch einem Renner im wahrsten Sinne des Wortes erfährt. Das gesamte Konzept schafft das fast Unmögliche: ein leichtes, wendiges und vor allem sehr stabiles Geschoss zu bauen, das sich im Steuerrohr wie im Tretlagerbereich fast anfühlt wie ein Carbonrahmen. Das im Tretlagerbereich verarbeitete Titan ist nochmals eine Spur härter und die Tatsache, dass alles aus dem Vollen gedreht wurde, schafft zusammen mit dem querovalen Unterrohr perfekte Voraussetzungen, um der Einleitung von Torsionskräften in den

NICHT VON UNGEFÄHR IST DAS VON MIR GEFAHRENE FALKENJAGD MIT DER ZUSATZBEZEICHNUNG RS AUSGESTATTET, KURZ FÜR RENNSPORT ...



◀ Auch im Detail zeigt sich das Aristos vollendet.



Rahmen einen Riegel vorzuschieben. Der Wert von 110 Newton für einen Millimeter Auslenkung stellt quasi die Benchmark im Titanrahmenbau dar.

Die variablen Rohrquerschnitte sind allgegenwärtig, alle Rohre sind mehrfach konifiziert. So fährt sich das Falkenjagd leichtfüßig und macht auch auf schnellen Abfahrten durch die gute Fahrstabilität viel Freude. Oftmals sind die Geometrien der Titanrenner ja auf Komfort und Geradeauslauf ausgelegt, quasi als Randonneur-Gerät. Das RS dagegen wird hohen Ansprüchen an Wendigkeit und Agilität voll gerecht und auch auf die Sitzposition hat man mit der sportlichen Geometrie einigen Einfluss ausgeübt. Das Oberrohr ist tendenziell länger, das Steuerrohr für eine sportliche Überhöhung eher kürzer – also das genaue Gegenteil von einem komfortablen Langstreckenrad. Das mit neun Grad leicht geslopte Oberrohr nimmt zudem Einfluss auf die Optik und führt dazu, dass das Rad auch im Radständer vor der Eisdele sportlich-schnell aussieht.

Bei der Ausstattung wurde (natürlich) auch nicht gespart. Die Super Record von Campagnolo ist für viele die schönste Rennradschaltung auf dem Markt – wobei auch ihre Funktionalität überragend ist. Die Hebel liegen angenehm in der Hand, die Skeleton-Bremsen funktionieren bestens und die Schaltvorgänge laufen so geschmeidig ab wie an keinem anderen Rad. Die Faszination der italienischen Teile liegt dabei auch im Material: viel leichtes Carbon, dazu Titan-Kleinteile, die natürlich perfekt zum Aristos passen. 🔴



▲ Eine Steuerkopfplakette gehört zum zeitlosen Look dazu.



▲ Falkenjagd spendiert direkt noch eine Stütze und einen Vorbau aus Titan.

◀ Variable Rohrquerschnitte – so ein abgeflachtes Oberrohr, macht den Rahmen stabil.



▶ Ein minimalistisches Ausfallende, an dem kein Lack abplatzen kann – so etwas bietet nur ein Rahmen aus Metall.

Technische Daten

- ▶ **RAHMEN** Falkenjagd Titanium
- ▶ **GABEL** Alpha GS 40 Full Carbon F
- ▶ **KOMPONENTEN** Campagnolo Super Record
- ▶ **LAUFRÄDER** Campagnolo Shamal Ultra, 16/21 Speichen
- ▶ **BEREIFUNG** Continental GP 4000
- ▶ **STEUERSATZ** Ritchey WCS
- ▶ **VORBAU** Falkenjagd Titan
- ▶ **LENKER** Syntace Racelite Alu
- ▶ **SATTELSTÜTZE** Falkenjagd, Titan gebürstet
- ▶ **SATTEL** Selle Italia SLR Titan
- ▶ **GEWICHT** ca. 7,5 kg
- ▶ **PREIS** 5.298 €
- ▶ **KONTAKT** www.falkenjagd-bikes.com



▲ Details wie der ins Material polierte Schriftzug stellen den Reiz des Materials heraus.

Die Topographie des Tannheimer Tals, wo ich am Rande des Radmarathons einige Testkilometer mit dem Falkenjagd abspulte, ist ja wie geschaffen für knackige Touren mit vielen Höhenmetern. Daher war ich recht dankbar für die Kompaktkurbel und den 28er Rettungsring am Elf-fach-Paket. Übrigens fuhr ich Tage später beim Marathon zwar mein eignes Rad, aber die gleiche Übersetzung – das Hahntennjoch lässt grüßen!

Sobald man auf dem Falkenjagd aus dem Sattel geht, hat man ein gutes Gefühl. Die Pedalkraft kommt sofort auf der Straße an, und die Shamal-Laufräder sind treue Begleiter auf jedem Terrain – wobei ausstattungs-technisch hier noch Luft nach oben in Richtung Leichtbau wäre. Gut gefallen konnte mir auch die Alpha-Carbongabel, die mit ihren breiten Schultern perfekt auf das groß dimensionierte Steuerrohr abgestimmt war. Sie war endlos steif, und ob das Komfortgefühl, dass ich auch an der Lenkeinheit spürte, nur Suggestion war oder wirklich dem geschmeidigen Rahmen geschuldet, mag ich mit Sicherheit gar nicht sagen – auf jeden Fall war es grandios, wie das Rad auch größere Unebenheiten schluckte.

Die mit 406 mm ziemlich kurzen Kettenstreben trugen ihren Teil zum sportlich-agilen Fahrverhalten bei, das Tretlagergehäuse des Aristos RS wurde im Vergleich zu anderen Falkenjagd-Rahmen etwas abgesenkt. Das wirkte sich jedoch ganz und gar nicht negativ auf schnelle Kurven aus. Ich hatte das Gefühl, genauso früh wieder durchtreten zu können wie auf meinem Rad, zumindest hatte ich keinen Asphaltkontakt mit meinen Pedalen. Dass der Gesamtschwerpunkt minimal sinkt, und somit zumindest physikalisch und rechnerisch höhere Kurvengeschwindigkeiten und eine bessere Aerodynamik erreicht werden müssten, könnte man vielleicht nachmessen, gefühlt habe ich jedenfalls nichts.

◀ Bügel-Eisen: Die dämpfenden Eigenschaften, die Titan (und Stahl) zugeschrieben werden, waren auch am Falkenjagd spürbar.



Sehr wohl allerdings fühlte und genoss ich die ergonomische Form des Syntace-Lenkers, wobei der Blickfang am Cockpit sicher der Falkenjagd-Titanvorbau war, der perfekt ins Gesamtbild passte. Ein sehr edles Teil, das den Lenker sicher und schön klemmt. Ebenfalls rundum gelungen waren die filigrane Sattelklemme sowie die Sattelstütze aus gebürstetem Titan. Sehr elegant, das Ganze, und eben auch praktisch gelöst. Das Gleiche gilt für die Doppelklemmung mit Carbonschlitten, auf der mein Selle Italia SLR bombenfest montiert war. Dass der Sattel ein Titangestell hatte, versteht sich ja fast von selbst.

Das Schöne an diesem Rad bei einer zweiten ausgiebigen Tour durch die Bergwelt rund um die Salzburger Seenlandschaft war die angenehme Ruhe, die alles auszustrahlen schien. Die Laufräder surrten geduldig vor sich hin, in gut asphaltierten Kurven quietschten die Conti-Rei-

▲Kraftvoll bergauf, sicher bergab: Stabilitätsdefizite ließ das Aristos RS in keiner Situation erkennen.

fen ein wenig, und nur Vogelgezwitscher und ganz selten ein Auto unterbrach die absolute Stille, die ansonsten um mich herum herrschte. Ich hatte das Gefühl, man fährt auf einem Titanrad bewusster, gediegener, so wie in einer Staatskarosse, ohne wirklich zu wissen, warum.

Dass man mit dem RS – wir erinnern uns, das bedeutet Rennsport – aber auch mega-sportlich unterwegs sein kann, das zeigte sich dann in der Abfahrt von der Postalm, die mit bis zu 15 Prozent extrem steil und auch eng ist. Hier passte alles: von der Art, wie die Campa-Bremsen auf den Alu-Flanken der Felgen zupackten und verzögerten, bis zu diesem ganz besonderen Gefühl, mit viel Schräglage durch gut einzusehende Kurven zu heizen. Das Handling war klasse und auch spät angebremsste Kurven packte die Titan/Carbon-Kombi aus Rahmen und Gabel mühelos. Alles, was ein Rad braucht,

schien das Falkenjagd RS für mich parat zu haben, und es stellt sich wirklich die Frage, warum man nicht mehr von diesen tollen Gefährten auf unseren Straßen sieht. Mich jedenfalls konnte diese Rennmaschine restlos davon überzeugen, dass es in dem Bereich, in dem sich 99,99 Prozent aller Radsportler bewegen, fast unmöglich ist, ein solches Rad an seine Grenzen zu bringen. Neben dem Alleinstellungsmerkmal (einige Custom-Carbonschmied mal ausgenommen), echte Handarbeit zu besitzen und zu fahren, ist die Zeitlosigkeit einer solchen Maschine ohne Lack und Beschichtung unerreichbar. Fast möchte ich sagen, dass in den Fuhrpark jedes Rennrad-Afficionados ein Titanrad gehört. Und wenn es sich dann so konsequent sportlich fährt wie mein Falkenjagd RS, dann steht auch von meiner Seite einer langanhaltenden Beziehung nichts im Wege. 🇩