

Electrolyte fertigt zwölf Rennräder pro Jahr, eines davon hat Inhaber Sebastian Wegerle für sich selbst gebaut – und sich einen Traum erfüllt.

TRAUMBIKE FÜR DIE DÜSTEREN RENNADTAGE

Michael König

Sicher, ab und an habe auch ich echte Freude daran, mein Rad zu putzen, im Winter ist das aber nicht der Fall. Die Putz-Frequenz ist mir bei Regen und Schnee einfach zu hoch“, deutet der Mitinhaber von Electrolyte Sebastian Wegerle den Funken an, der zur winterlichen Erleuchtung führte. Neben einem praktisch wartungsfreien, wollte Electrolyte ein hochfunktionelles und trotzdem reduziertes Rennrad für den Winter bauen, das möglichst frei von Korrosion ist. Gib dem Salz keine Chance blitzt es mir durch den Kopf, als Sebastian bei der Basis beginnt und das Rahmenmaterial Titan als beste Lösung ins Feld führt und sofort mit einem Vorurteil aufräumt: „Anstatt Gewicht zu reduzieren, haben wir dem Titanrahmen 1,5 Kilogramm spendiert, wir sind mit dem Supercrosser von Electrolyte auch superstabil!“

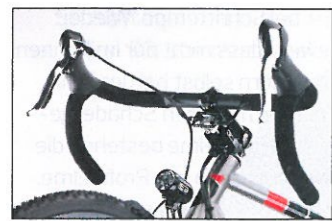
Ästhetik als Bedingung für Funktion!?

Klar, ein leichtes Trainingsrad zu bauen, ist wie die Vorbereitung mit dem Wettkampf zu verwechseln. Und trotzdem hat für die Rennradverrückten Inhaber Wegerle und (Matthias) Blümel bei ihrem Wintertraum Ästhetik eine entscheidende Rolle gespielt. Oder Moment, kann Ästhetik nicht sogar eine Bedingung für perfekte Funktion sein? „Damit wir wartungsfrei bleiben, müssen wir reduzieren. Das schlanke Schutzblech hat nur zwei Aufnahmen, die Kabelführung für das Licht läuft im Inneren des Schutzblechs

Der Supercrosser von Sebastian Wegerle kostet 6600 Euro.



Wintermärchen



– und kommt bei einem eventuellen Nachfolger direkt in eine der Gabelscheiden. Wir setzen auf eine Nabenschaltung und ersetzen die Kette durch einen Riemenantrieb. Beides bedingt den Einsatz von nur einem Kettenblatt und erspart uns den Umwerfer. Gut, die Keramikoberfläche der Felgenflanken hätten wir uns sparen können, aber die passen einfach besser in den optischen Gesamtauftritt und den technischen Highendansatz.“

Der Highendansatz erreicht beim Supercrosser Mount Everest-Niveau: Die Stütze und der Vorbau stammen aus der Schwarzwälder Manufaktur Tune, der Lenker vom Experten Syntace aus Bayern. Eine Alfine 11-fach sprintet durch die Ritzel wie Usain Bolt über Tartan, ist dabei so sanft wie das berühmte Messer in der weichen Butter und trotzdem so präzise wie – Sie ahnen es – ein Schweizer Uhrwerk. Für Bauscheinwerfererlebnis–

Der Doppelmoppel von Trickstuff ist ein Mechanik-Hydraulik-Konverter, der mechanische Bremsschalthebel und hydraulische Scheibenbremsen kombinierbar macht. Für Licht sorgt ein Nabendynamo bzw. eine E3 von Supernova.



„AUF CARBON HABEN WIR KOMPLETT VERZICHTET!“

se sorgt die kleine E3 von Supernova – inklusive einer ordnungsgemäßen Zulassung für die deutsche Straßenverkehrsordnung!

Ein Geständnis am Ende

Heijajei, die haben tatsächlich nirgends gespart und trotzdem grummelt es in meinem Magen, irgendetwas will nicht stimmen. Das perfekte Bild scheint eine Fälschung zu sein, allein ich finde den Fehler nicht. Sebastian findet derweil meine suchenden Augen und ahnt was mir fehlen könnte: „Auf Carbon haben wir komplett verzichtet. Zum einen bin ich einfach ein Fan von Titan & Co, zum anderen haut es mich im Winter doch ab und an mal auf den Asphalt. Eine sorgenfreie Weiterfahrt möchte ich aber garantiert haben. Also, egal wo am Rad, es kommt kein Carbon zum Einsatz.“ Also doch, ein Original, meine Carbon-Konditionierung hat mir ein Schnippchen geschlagen.

Am Ende dann doch ein Geständnis, weil er weiß, dass die Frage kommen muss. Die Hebel kommen nicht von Campagnolo, nicht von Sram, zwar aus Asien, aber nicht von Shimano: „Ich habe echt lange gesucht, bis ich jemand gefunden habe, der in der Lage ist eine Kompatibilität zwischen einem gängigen Schalt-/Bremshe-

bel-System und einer Nabenschaltung zu schaffen. In Asien gibt es einen, der sich die Mühe macht und Einzelstücke herstellt. Leider nur für Hebel von Microshift. Auf der anderen Seite bin ich aber irgendwie stolz, dass ich den überhaupt gefunden habe“, erklärt sich der bekennende Sram-Fan Wegerle. Und in letztem Fall geht es mir mit Electrolyte wie dir, denke ich, während Sebastian den Supercrosser aus unserem Fotostudio ins Freie schiebt, wo gerade die ersten Regentropfen vom Himmel fallen.



Eine saubere Sache: ein Kettenblatt, über das ein wartungsfreier „Belt“ läuft.