

Quelle: IBC Internet Bike Community

[Allgemein](#), [Magazin](#), [Menschen](#) — 23. Februar 2012 10:33

Rahmendesign aus Leidenschaft: Fanes-Konstrukteur Stefan Stark im IBC-Interview

Von [Hannes](#)

Bei ihm ist kann man tatsächlich von Leidenschaft sprechen: Angefangen als Aushilfe im Bikeshop, Praktikum bei Fusion, dann zu Votec, Alutech ([inkl. Fanes-Entwicklung zusammen mit den IBC-Usern](#)), Caribou und Kona: Die Liste seiner Auftraggeber ist mittlerweile recht lang und dieses Vertrauen zahlt Stefan Stark mit seiner Firma "STS Bike Design" in Form von funktionellen Rahmenkonstruktionen zurück. Was er aktuell macht, welche Meinungen er von den neuesten Entwicklungen hat und was bei einer Rahmenkonstruktion besonders wichtig ist, erfahrt ihr im IBC-Interview.



Wie alt bist du?

Körperlich 30, was das geistige Alter betrifft behauptet meine Freundin etwas anderes.

Wo kommst du her?

Geboren in Koblenz, aufgewachsen in Stromberg (da wo jetzt die coolen Trails in der Mache sind) und jetzt wohne ich im Westerwälder Hinterland.

Seit wann fährst du Mountainbike?

Die ersten Bikes habe ich schon vor über 20 Jahren kaputt gemacht...da waren es aber eher noch die guten BMX vom Quelle-Versand (Eltern: „Was teures machst Du doch eh nur kaputt...“). Mit 13 habe ich alle Ersparnisse zusammengekratzt und mein erstes richtiges Mountainbike gekauft...damit fährt heute noch mein Bruder.

Auf was für Bikes bist du privat unterwegs?

Unterwegs leider viel zu wenig...aber die Sammlung ist ganz okay: Alutech Fanes Enduro, Votec V.FR, ein Votec V.XC mit Rohloff, ein Citybike mit Schutzblech und Licht und so und dann noch ein feines All Mountain, das ich für Caribou Pro Frames aus Taiwan entworfen habe. Mein altes Heiz-Hardtail (das war auf manchem DH-Rennen unterwegs) baue ich demnächst wieder auf...dazu ein paar Obstacles in die Scheune und hoffentlich wächst die Wampe diesen Winter nicht weiter ;-)

Wie bist du zu deinem jetzigen Beruf gekommen?

Allgemeine Fahrradverrücktheit...so richtig ist der Stein dann bei Fahrrad Rith aus Stromberg ins Rollen gekommen. Ein kleiner Familienbetrieb, dort habe ich neben Schule und Studium gearbeitet. Absolut tolle Menschen und sehr auf Qualität und Service bedacht...das hört sich

jetzt wie Werbung an, aber so eine coole Arbeitseinstellung habe ich seitdem leider nicht mehr gesehen. An dieser Stelle ein ganz großes Dankeschön an Elisabeth und Herbert, ohne die der Weg bestimmt ganz woanders hin gegangen wäre!

Danach ging es über ein Praktikum bei Fusion immer weiter. Dort habe ich mit Bodo Probst gearbeitet und dessen Kontakte haben mich mit neuen Aufträgen versorgt. Die nächste Station war Votec, dort konnte ich endlich mal eine ganze Produktlinie mitgestalten und erste Asien-Kontakte sammeln. Dort habe ich auch wieder sehr coole Menschen kennen gelernt und über Caribou Pro Frames viele neue Kontakte geknüpft. Danach war der Schritt in die Selbstständigkeit fast eine Pflichtübung. Alles in allem sind es die Leute in der Bikebranche, die mich fasziniert haben. Nicht alle, aber ein Haufen große, kleine Kinder die irgendwie ihre Leidenschaft leben, das macht schon Spaß. Denkt nur mal an die lustigen Eurobike-Parties...



Was fasziniert dich am Thema Rahmendesign?

Es ist die Kombination von Technik und Design. Bei einem Mountainbike kann man alle technischen Details sehen. Es ist eine große Herausforderung einem technischen Gebilde eine ästhetische Optik zu verpassen, ohne dass die Funktion leidet. Bei einem Auto wird heutzutage einfach ein Plastikdeckel auf den Motor gepackt, das finde ich langweilig (wobei ich großen Respekt vor einer derartig komplexen Entwicklung wie einem modernen Auto habe). Schön finde ich auch, dass man einen Rahmen komplett in Eigenarbeit entwerfen kann, das ist erfüllender als nur eine Schraube im Getriebe zu sein.

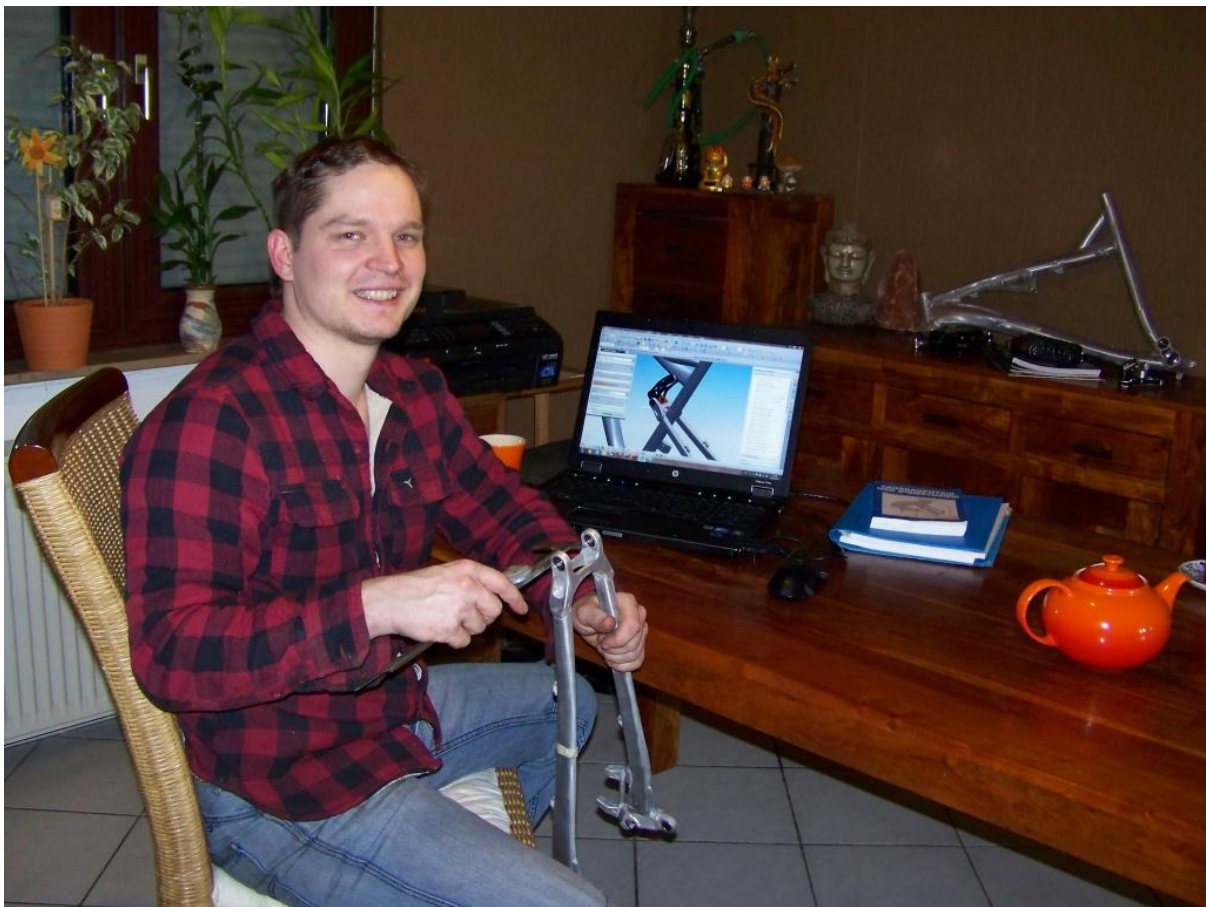
Aber das Rahmendesign & die Konstruktion ist nur ein Teil der Faszination. Wenn man auf einmal für Projekthandling, Kommunikation, Beratung und Betreuung der Kunden & Zulieferer verantwortlich ist, dann kann das auch sehr spannend sein!

Du hast schon mit vielen Firmen zusammengearbeitet. Wirst du von den Firmen für ein bestimmtes Konzept angeworben oder wie funktioniert das?

Das ist mal so, mal so... Der erste Schritt ist normalerweise erstmal, das Thema einzugrenzen. Was für eine Art Bike? Was hat die Marke für einen „Charakter“? Was für Bikes gab es vorher von diesem Hersteller? Neues Design oder eine Weiterentwicklung? Wie sieht der Zeitrahmen aus? Was für ein Budget steht zur Verfügung? Wenn diese Fragen geklärt sind, dann kristallisiert sich die Richtung schon heraus. Und wenn es um etwas komplett Neues geht, bewerbe ich natürlich eines meiner Rahmenkonzepte.

Wie gehst du einen neuen Rahmen an? Von der Geometrie? Von der Optik? Vom Hinterbaudesign?

Geometrie und Fahrwerk stehen ganz oben. Das Design muss sich daran anpassen! Da gibts keine Kompromisse!



Stefan und sein mobiles Büro

Evolution oder Revolution?

Wie in der Natur...das meiste ist Evolution, aber ab und zu gibt es auch mal eine Mutation, die einen Evolutionsprung hervorruft... oder einen Krüppel.

Wie fährst Du selbst Fahrrad? Verlässt Du dich mehr auf dein eigenes Fahrgefühl oder auf das von Teamfahrern?

Das Feedback von den Pro-Fahrern und Testern ist schon wichtig, insbesondere wenn es um CC-Geschichten oder so was geht. Als alter Downhiller habe ich da ganz andere Ansprüche an ein Bike. Da muss man schon bereit sein zielgerichtet zu arbeiten und auf andere hören.

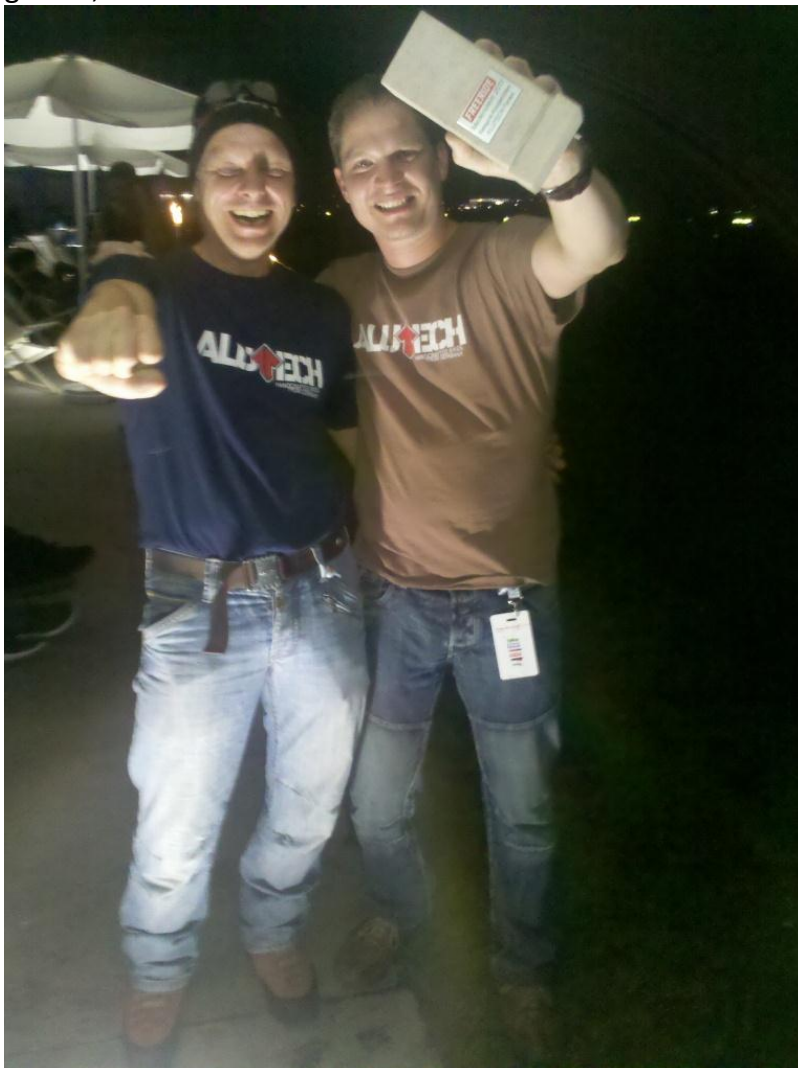
Letztendlich muss das Bike dem Kunden gefallen und der kann durchaus einen anderen Geschmack haben. DAS perfekte Bike gibt es nicht, dafür sind die individuellen Ansprüche zu unterschiedlich.

Bestätigt Du subjektive Fahreindrücke am Computer oder umgekehrt?

Am Rechner lässt sich schon viel machen, meine 3D-CAD-Modelle enthalten jede Schraube und jedes Lager bis hin zu den einzelnen Kugeln, obwohl das eigentlich nicht unbedingt nötig ist. Die gesamte Kinematik wird natürlich auch mit Hilfe der CAD-Software optimiert. Aber nichtsdestotrotz geht nichts über „echtes“ Testen. Das Fahrgefühl lässt sich mit keiner Software simulieren...hmm...die von der NASA haben vielleicht die passenden Rechner für sowas. Letztendlich kommt der Feinschliff immer nach den ersten Mustern. Auch jedes Modelljahr bekommt natürlich ein paar Upgrades...schließlich entwickeln sich immer neue Ideen oder das Budget reicht nicht, um alles von Beginn an umzusetzen.

Dein Ansatz zu Getriebebikes?

Getriebebikes sind geil...bin ja eh nicht so der Gewichtsfetischist. Wichtig ist, dass das Getriebe zentral untergebracht ist. Eine Rohloff im Hinterrad eines Downhillers halte ich für wenig sinnvoll. Bei Hardtails ist das was anderes. Pinion könnte ein Meilenstein bei den Getrieben werden. Habe die Jungs auf der Eurobike endlich persönlich kennen gelernt und glaube, dass die echt was draus machen können.



Den FREERIDE-Meilenstein für das Faner gewonnen: Alutech-Chef Jürgen Schlender und Stefan Stark

Wie sehen Mountainbike-Rahmen in 10 Jahren aus?

In der Zukunft wird die Systemintegration immer wichtiger. Die Elektronik wird auch in irgendeiner Form dazu gehören, die technischen „Spielereien“ werden einfach verdammt viele neue Ideen möglich machen. Es wird wahrscheinlich darauf hinaus laufen, dass Bikes eher aus einem Guss bestehen und man nicht mehr so viele Komponenten austauschen kann. Specialized hat z.B. einen Haufen eigenen Kram bei der Fahrwerkstechnik (auch wenn das nicht alles aus eigenem Hause stammt). Bei einem Auto kann man ja auch nicht ohne weiteres Motor, Getriebe und Innenausstattung austauschen.

Allerdings wird dieser Trend auch starke Auswirkungen auf die Vielfalt des Marktes haben. Die kleinen Hersteller haben teilweise nicht das Budget ein Bike soweit zu optimieren und alle Systeme perfekt zu integrieren. Die Aufgaben werden komplexer, das könnte einigen den Kopf kosten. Auch hier lohnt sich ein Blick auf die Automobilindustrie: Es gibt zwar nach wie vor viele Marken, aber in Wirklichkeit stecken nur eine Handvoll Konzerne dahinter. Jetzt schon fangen einige der Großen im Bikebusiness an, den anderen mit mehr oder minder streitbaren Patenten das Leben schwer zu machen (der Interessierte möge z.B. nach „Canyon gegen Cervelo“ googeln). Patente sind eine super Sache, wenn sie im Sinne des Erfindungsgeistes angewendet werden, dienen heutzutage aber auch oft als „Werkzeug“. Je professioneller die Branche wird, desto professioneller werden halt auch die Mittel mit denen gekämpft wird.

Ich stehe dieser potentiellen Entwicklung zwiespältig gegenüber: Einerseits finde ich die technische Weiterentwicklung sehr erstrebenswert...ich freue mich schon auf die Bikes in 10 Jahren. Auf der anderen Seite fürchte ich um die „Seele“ vieler Marken, die konzernartige Strukturen ausbilden oder Marken die verloren gehen.

Welche Komponenten-Schnittstellen werden sich auf Dauer durchsetzen? Integration, Pressfit...?

Wie schon gesagt werden die Bikes in Zukunft spezifischer...viele Hersteller werden ihre eigenen Systeme entwickeln und einsetzen. Kurzfristig läuft natürlich eher das, was die Bike-Bravos anpreisen ;-)

Wie stellt man sicher, dass die Fertigung auch umsetzt, was in der Konstruktion angedacht ist?

Gar nicht so einfach, dafür braucht's gute Leute mit viel Erfahrung und natürlich regelmäßige Kontrolle. Manchmal sehen die Muster perfekt aus und die Serie hat nur noch wenig damit zu tun. Bin noch ziemlich am lernen...durch die Zusammenarbeit mit Alutech habe ich da viel Neues gelernt. Der Jürgen ist schon ein Perfektionist mit viel Produktionserfahrung.

Wie wichtig ist Rahmensteifigkeit? Welche Bereiche des Rahmens wirken sich wie auf das Fahrgefühl aus, wenn sie steif / nicht steif sind?

Gabel und Frontrahmen wirken sich natürlich auf die Lenkpräzision aus. Der Hinterbau eher auf die Antriebseffizienz. Beim Hardtail ist die Hinterbausteifigkeit natürlich auch ein Komfort-Faktor. Wichtig ist, in welche Richtung die Steifigkeit hoch ist...zuviel kann auch schaden. Einige Rennradhersteller bieten für Hobbyfahrer ja mittlerweile auch „weichere“ Rahmen an, die die Bodenunebenheiten wenigstens ein wenig abfedern. Ich selbst fahre mittlerweile eine vergleichsweise weiche Upside-Down-Gabel in meinem Freerider...ich finde

es geil wie die Gabel sich ihren Weg sucht und die Schläge aus meinen Handgelenken hält. Das ist aber Geschmackssache.



Auch bei Kona hat Stefan seine Finger mit im Spiel – hier beim Kona Satori Prototypen

Welche Konzepte im Rahmen- oder Komponentenbereich der letzten Jahre hältst du für gelungen?

Ich liebe Viergelenker in all ihren Bauformen, Tapered Steerer ist auch was Feines, die Spacer an den Avid-Scheibenbremsen sind wirklich sinnvoll. Ich könnte noch viel mehr aufzählen. Oft sind es Kleinigkeiten, die ein Produkt ausmachen. Was mich total überrascht hat sind die Teleskop-Sattelstützen...die möchte ich nicht mehr missen.

Wenn du einen Wunsch frei hättest – welchen Rahmen der letzten Jahre oder Jahrzehnte würdest du dir aufbauen und warum?

Bin da nicht sehr nostalgisch...vielleicht den abgefahrenen Yeti-DH-Rahmen mit den Linearlagern. Das ist mal was anderes. Ansonsten würde ich lieber endlich mal das traurige Gerippe von meinem Chevy-Van fertig aufbauen...

In Zukunft werden wir auf MTB-News noch öfter von dir hören. Ohne zuviel zu verraten: Auf was können sich die Leser freuen?

Demnächst kommt eine richtig große und coole Geschichte, bei der die Community eine wichtige Rolle spielt, sozusagen was interaktives. Da werden wir mindestens ein halbes Jahr Spaß dran haben. Spätestens Mitte März nach der Taipei Messe soll es los gehen!

Danke für das Interview!

