



Liebe FahrradliebhaberInnen,

dies ist bereits der 9. Katalog von Wiesmann Custom Bikes. Einige mögen sich wundern, wieso ich auch für den 9. Modelljahrgang keinen 4-Farben-Hochglanzprospekt drucken liess. Aber es liegt mir mehr daran, das Geld in die Weiterentwicklung der Produkte als in ein besseres Marketing zu investieren.

Wiesmann Custom Bikes sind dezent und unauffällig, aber sie haben es in sich. Die grösste europäische Mountainbike-Zeitschrift „bike“ urteilte im Test vom August 2000 über das Topmodell Koxinga IV: „Sensationell: Der Rahmen von Florian Wiesmann liefert den besten jemals von „bike“ gemessenen STW-Wert“ (STW bedeutet Stiffness-to-Weight, Verhältnis von Steifigkeit zu Gewicht). Darauf bin ich unheimlich stolz, und es bestätigt meine Philosophie: keine Kompromisse. Wiesmann Custom Bikes sind für Menschen, die den Hang zum Perfektionismus nachempfinden und höchste Qualität und Handwerkskunst schätzen können. Ob sich dann jemand nach ihrem Fahrrad umdreht, ist Nebensache.

Material und Verarbeitung

Ich baue alle meine Rahmen aus Stahl. Dass Stahl in gewissen Kreisen als antiquiert gilt, ist hauptsächlich eine Modeerscheinung. Denn auch die Rahmenrohre aus Stahl werden ständig weiterentwickelt.

Der einzige Nachteil von Stahl ist sein hohes spezifisches Gewicht; deshalb muss eine Konstruktion aus Stahl viel ausgeklügelter sein als etwa aus Aluminium. Überflüssiges Material kann sich ein Stahlrahmen nicht leisten, darum ist der Stahlleichtbau aufwendiger.

Die Vorteile von Stahl machen den Nachteil aber mehr als wett. Nebst der Tatsache, dass Stahl besser zu schweissen und zu löten ist als andere Materialien, hat Stahl:

- eine höhere Zugfestigkeit
- einen höheren E-Modul (mehr Steifigkeit)
- eine höhere Bruchdehnung
- eine höhere Dauerfestigkeit

als alle anderen im Rahmenbau verwendbaren Materialien.

Meine Rahmen sind vorwiegend muffenlos verlötet (fillet brazed). Diese Verarbeitungstechnik sorgt für optimalen Kraftfluss und sieht unheimlich elegant aus.



Palnatoki Messenger

Ursprünglich als Kundenauftrag für die Radkurier-Europameisterschaften gebaut, hat mich das Messenger-Bike fasziniert, so dass es jetzt offiziell als eigenständiges Modell erhältlich ist. Ein stabiler und steifer Stahlrahmen, Scheibenbremsaufnahme und Anlötteile für Schutzbleche machen das Palnatoki Messenger zum Idealbike für den harten (Kurier-)Alltag.



Palnatoki FS3

Bereits 1995 gab es bei Wiesmann das erste vollgefederte Rennrad. Seither wurde auch dieses Rad ständig weiterentwickelt. Die III. Generation des gefederten Palnatoki ist in enger Anlehnung an Koxinga IV gebaut, um Steifigkeit und geringes Gewicht optimal zu vereinen. Je nach Abstimmung sind bis zu 40mm Federweg möglich. Damit können Geniesser ihren Aktionsradius deutlich erweitern, aber auch eingefleischte Rennradfahrer werden erhöhten Komfort und Sicherheit zu schätzen wissen.



Palnatoki I, Palnatoki II, Palnatoki EOM

Palnatoki I

ist ein modernes Rennrad mit einem stabilen und komfortablen Stahlrahmen aus mehrfach konifiziertem Dedacciai COM 12.5 Rohr. Selbstverständlich nach Mass gefertigt, entweder Fillet Brazed oder in einer günstigeren Version TIG-geschweisst.

Palnatoki II

wird im Unterschied zum Palnatoki I aus dem teureren und leichteren Dedacciai SAT 14.5 Rohr gefertigt. Damit wird der Rahmen in einer mittleren Größe nur noch 1600 Gramm leicht.

Palnatoki EOM

Wer den Aufwand nicht scheut, kann mit dem Top-Rohr EOM von Dedacciai Rennradrahmen bauen, die weniger als 1400 Gramm wiegen. Allerdings hat die Verarbeitung dieses extrem dünnwandigen Rohres seinen Preis...



Thurot I

Ein Stahlhardtail, wie wir es von den Urvätern der Mountainbike-Bewegung kennen. Aber mit moderner Geometrie und hochwertigem Dedacciai COM 12.5 Rohr wird das Thurot I extrem robust und dennoch nicht übergewichtig.

Thurot II

Dank der thermischen Vergütung des Deda SAT-Rohrs ist das Thurot II mit allen Vorteilen eines Stahlrahmens wie Fahrkomfort und Langlebigkeit gesegnet und dabei noch leichter als fast alle Alurahmen. Ein echtes Custom Bike, aufwendig verlötet und verschliffen für einen optimalen Kraftfluss und schönste Optik.



Koxinga T, Koxinga C, Koxinga IV

Im Koxinga T stecken sieben Jahre Entwicklungsgeschichte des Cross Country Fullys. Als ich vor sieben Jahren die ersten XC-Rennen mit einem vollgefederten Bike bestritt, war ich noch ein Exot. Heutzutage sind bei einem Marathonrennen bereits die Hälfte aller Bikes

vollgefedert. Aber das Koxinga ist auch heute noch das einzige Fully, welches alle Vorteile eines Hardtails mit allen Vorteilen eines Fullys kombinieren kann: 2 Flaschenhalter im Rahmen, einfaches Schültern des Bikes, voll versenkbare Sattelstütze, Option auf die Montage eines Gepäckträgers oder Schutzbleches und eine Kettenlinie und Tretlagerbreite wie beim Hardtail. Dazu ist es für ein Fully äusserst wartungsarm und pflegeleicht durch ein einziges, hochwertiges und dreifach (!) abgedichtetes Lager. Und last but not least hat das Koxinga eine zeitlos-elegante Optik, die den Laien nicht einmal merken lässt, dass das Koxinga ein vollgefedertes Rad ist.

Das **Koxinga T** wird in den Grössen S, M, L und als eines der wenigen Fullys auch in XL TIG-geschweisst. **Koxinga C** hingegen ist die Custom-Made Version mit Rahmengrösse nach Mass, wunderschön verschliffenen Fillet-Brazed Rahmendreieck und noch etwas leichteren Hinterbaustreben.

Koxinga IV ist nach wie vor das Topmodell und gleichzeitig die Referenz unter den Highend-Bikes. Nur wenige Rahmen sind überhaupt noch leichter, und kein anderes Produkt vereinigt so viel Steifigkeit mit so wenig Gewicht. Am Verarbeitungsfinish wird so lange gearbeitet, als müsste jedes einzelne Koxinga IV in die Mountain-Bike Hall of Fame.



Ronja

Ronja ist ein echtes Frauen-MTB. Dass Frauen andere Rahmengenometrien brauchen, da sie auch andere Körperproportionen haben, ist mittlerweile bekannt. Bei Ronja geht die Spezifizierung für die Bedürfnisse der Frau aber noch einen Schritt weiter: Auch der Rohrsatz wurde auf die anderen Belastungen zugeschnitten, zum Vorteil der Frau: Ihre materialschonendere Fahrweise und das geringere Körpergewicht erlauben ein extrem niedriges Rahmengewicht. Ronja wiegt nur 2100 Gramm ohne Dämpfer. Kein anderes Frauenfully ist leichter, und welches andere gibt es schon in Wunschfarbe?

Auch beim Ronja-Komponentenkit stimmt alles: Vorbaulänge und -höhe, Lenkerbreite sowie Kurbellänge und Sattel sind angepasst.

Koxinga LT / Koxinga CLT / Koxinga XLT

Freeriden heisst, auch da nicht abzusteigen, wo andere gar nicht mehr ans Biken denken. Dazu braucht man zwar keinen Freerider, aber mit ihm macht es einfach mehr Spass. Durch seine raffinierte Konstruktion ist die Long-Travel-Version (LT) nur wenig schwerer als das normale Koxinga.



Beim **Koxinga LT** werden die 3 Hauptrohre TIG-geschweisst. Es ist auch in Custom-Grössen erhältlich. Das **CLT** ist die Fillet Brazed Version und verfügt über einen leichteren Rohrsatz. Damit wird aus dem Koxinga CLT ein Freerider, der leichter als die meisten Cross Country Rennbikes ist. Für Hardcore-Freerider gibt es das **XLT**: optisch wie das LT, aber mit extraviel Federweg.



Globetrotter

Fahrkomfort auch für diejenigen, die noch länger als Marathonfahrer im Sattel sitzen; das war der Gedanke bei der Entwicklung des Globetrotter-Tourenrades. Der optimale Fahrkomfort ergibt sich nur, wenn das Gepäck ebenfalls zur gefederten Masse zählt, also der Gepäckträger am Hauptrahmen befestigt ist. Dieser Wunsch ist technisch nur recht aufwendig zu realisieren. Es lohnt sich aber, wenn die Strassen schlecht sind und der Sitzkomfort besonders gross sein soll.



Das Steuerrohr-Emblem

Alle neuen Wismann Custom Bikes haben auf dem Steuerrohr ein in Edelstahl gelasertes Wismann-Emblem aufgelötet. Das Emblem wird nach dem Pulverbeschichten freigeschliffen und poliert. Dieses aufwendige Verfahren unterstreicht die Exklusivität von Wismann Custom Bikes.



Starrgabeln

Beinahe ausgestorben, aber dennoch sinnvoll: Die Starrgabel ist leicht, schön und wartungsfrei. Custommade für jeden Einsatzbereich, ist sie auch mit Scheibenbremsadapter erhältlich.

Sonderausstattungen:

Touren-/Trekkingbikes

Alle Wiesmann Custom Bikes können auch als Reiserad-Version mit einer entsprechend angepassten Rahmengeometrie gebaut werden.

Anlötteile

Es besteht bei allen Modellen die Möglichkeit, zusätzliche Anlötteile zu bestellen, z.B. für Gepäckträger, Schutzbleche, eine dritte Trinkflasche oder Bremssockel für die Magura Firmtech-Bremse.



IDA-Ausfallenden

Angeschraubte Aluminium-Ausfallenden mit Scheibenbremsaufnahme reduzieren das Gewicht um ca. 80 Gramm. Ausserdem kann ein durch einen Sturz verbogenes Schaltauge einfach ausgetauscht werden.

Quadra-Stays

Die Rechteckigen Kettenstreben erhöhen die Hinterbauteifigkeit ohne zusätzliches Mehrgewicht



Lenkeranschlag:

Der Lenkeranschlag, ein kleines Anlötteil am Steuerrohr und ein entsprechendes Gegenstück am Gabelschaft, verhindert, dass der Lenker mehr als 90 Grad zu jeder Seite abkippen kann und damit bei einem Sturz durch den Lenker Beulen ins Oberrohr gedrückt werden.



Rahmenschriftzug in Edelstahl

Anstelle der Aufkleber gibt es dezente Logos aus Edelstahl, die direkt auf den Rahmen gelötet werden. Dies ist zwar sehr aufwendig, aber unheimlich elegant und wertbeständig; sozusagen ein Echtheitszertifikat.

Spezialbeschichtung

„Verallisieren“ ist ein Spezialverfahren, welches die Oberfläche härter als Titanium und absolut korrosionsbeständig macht. Der Nachteil ist allerdings ein erhöhtes Gewicht, je nach Rahmen ca. 100g. Das Aussehen kommt dem eines Titaniumrahmens nahe.

Rohloff-Ausfallenden

Für die Rohloff-Speedhub gibt es spezielle Ausfallenden, die Kettenspanner und Drehmomentstütze überflüssig machen.

RSP (Rohloff-Specific-Pivot)

Bei Fullies mit Rohloff-Speedhub kann man den Drehpunkt so optimieren, so dass es gar keine Antriebsbeeinflüsse mehr gibt. Allerdings ist dieser Drehpunkt nicht mehr kettenschaltungs-kompatibel.

Abnehmbarer Hinterbau

Bei Wiesmann-Fullies ist der Hinterbau fest mit dem Hauptrahmen verbunden. Das macht den Rahmen leicht und steif. Wer aber den Hinterbau in einer anderen Farbe möchte, kann das nur mit abnehmbarem Hinterbau, diese Version bringt ca. 40 Gramm Mehrgewicht.

Ausführlichere und weiterführende Infos gibt es über die Internet-Seite „www.wiesmann-bikes.de“. Da sind nicht nur sämtliche Optionen aufgelistet, sondern eine Menge Hintergrundinformation und Detailansichten. Vor allem aber kann auf der Website die Entstehung der Wiesmann-Bikes mitverfolgt werden.

Florian Wiesmann
Custom Bikes
Karlsruher Strasse 38
79108 Freiburg
Germany
Tel +49 / 761 / 50 71 88
Fax +49 / 761 / 50 71 89
fw@wiesmann-bikes.de

www.wiesmann-bikes.de