# ZUGEFÜHRUNGEN UND ZITRUSFRÜCHTE 1

—

INSELBESUCH BEI
FALKENJAGD, PARAPERA & CO.

**TEXT** & **FOTO** NILS HOFMEISTER

**Falkenjagd, Rennstahl. Das klingt sehr hart. Sehr deutsch. Es ist der erste Advent. Ich schaue aus dem Fenster. Draußen ziehen Granatäpfel, Pomelos und die heiligen drei Könige auf lebensgroßen Plastikkamelen vorbei. Ich schaue in den Himmel. Blau. Ich schaue auf Andreas. Verwaschenes Campa-T-Shirt, kurze Hose. Nicht sehr deutsch für Dezember. „Letzte Woche war es wärmer", meint er entschuldigend und hält vor einem gelben Haus mit Blick auf ein blaues Meer. Der Schlüssel steckt von außen. Willkommen auf Zypern.**

Zypern ist seit 2021 die Heimat von Andreas, seiner Frau Astrid und den Marken Falkenjagd, Parapera und Rennstahl. Zusammen sind sie 1bike4life. Ein Bike fürs Leben, fürs Erleben. Und fürs Suchen und Finden – am Ende vielleicht sogar zu sich selbst. Schon als mich Andreas vom Flughafen abholt, ahne ich, dass es für Andreas um mehr geht als um die Wandstärken konifizierter Rohre. Andreas hat eine Botschaft. Welche, weiß ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht so genau. Vielleicht weiß er es auch noch nicht so genau.

*Andreas, Astrid und die Kinder – 1bike4life ist ein Familienunternehmen.*

Wer bei so viel Sinnsuche im Intro einen titanrunkenen Materialfetischisten wittert, der mit Boutique-Bikes die Welt retten will, dem treiben ein paar Superlative schnell den Utopismus aus den Waden. 1bike4life verkauft mehr als 4.000 Fahrräder pro Jahr. Falkenjagd ist der größte Titanrahmenhersteller Europas, Vorreiter im 3D-Titandruck und Inhaber unzähliger Patente. Kein anderes Unternehmen besitzt eine vergleichbare Fertigungstiefe im Titan-Komponentenbau. Dazu kommt mit Parapera noch eine auf Performance getrimmte Carbon-Brand mit eigenen Laufrädern und Anbauteilen sowie natürlich die unzerstörbaren Rennstahl-Weltumradlungsbikes.

Andreas hat 1bike4life zu einem Big Player gemacht. Ein Player, der ganz vorne mitspielt – aber nach eigenen Regeln. Wir finden das spannend genug für einen Hausbesuch. Und in diesem Fall ist das Haus wirklich ein Haus.

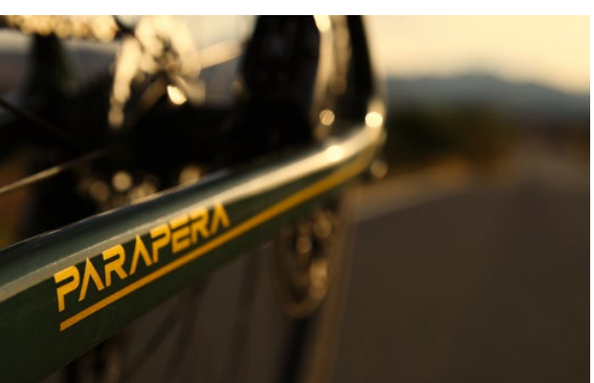
## WENIG SHOW, VIEL RAUM – WILLKOMMEN AUF ZYPERN

—

Normalerweise beginnen solche Besuche in einem Showroom. An den Wänden hängen dann Teamtrikots, auf Podesten stehen die neuesten Superbikes, und Wandtattoos in Markenfarben fordern uns auf, besonders bold, brave oder sonstwie unique zu sein. Hier gibt es keine Glaubenssätze, keine Markenfarben, keine Podeste, keinen Showroom. Dafür gibt es das Meer, die Berge und die Pomelos. Es gibt das Haus, von dem man ohne zu treten bis ins Meer rollen kann. Es gibt Andreas und seine Frau Astrid. Und es gibt Überzeugungen. Eine davon ist, dass es keinen Showdown braucht.

Was einer Inszenierung am nächsten kommt, ist das Bikerack vor dem Haus. An dem Rack hängen ca. zehn Fahrräder. Carbon, Titan, Gravel, Road, MTB. Die Campa-Super-Record-Dichte ist hoch. Ich überschlage grob und komme auf ca. 70.000 Euro. Recht staubige 70.000 Euro. Die Bikes werden gefahren. Und wenn sie nicht gefahren werden, hängen sie da. Und wenn jemand sie klauen will? Könnte er sie klauen. Will aber keiner.

Wir werden in den nächsten Tagen viel über Fahrräder reden und darüber, was ein Fahrrad können muss und sein kann. Über Kraftflüsse im Rahmen, Belastungsspitzen und Belastungen. Wir werden über den Umzug der Firma nach Zypern sprechen, über Zugführungen und über Zitronen. Und darüber, wie es weitergehen könnte – und natürlich, wie es angefangen hat.



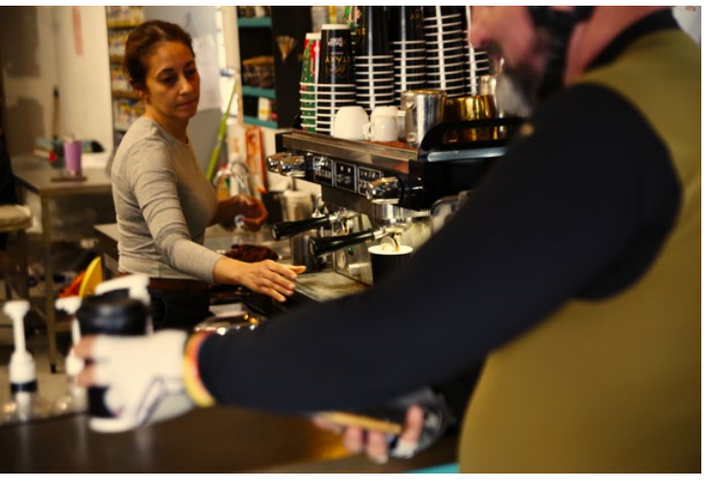
**GF: Die meisten Menschen, die mit Fahrrädern arbeiten, haben eine emotionale Verbindung zum Bike. Wann hast du zum ersten Mal gemerkt: Fahrrad ist für mich mehr als Fortbewegung?**

*Andreas:* Meine ersten Urlaube ohne Eltern habe ich mit dem Rad gemacht. Mit 15 oder 16 einfach losfahren – von der Haustür weg, Richtung Gardasee, Ostsee, egal. Ostern: am ersten Ferientag los, am letzten zurück. Man wusste nie genau, wie weit man kommt, was passiert, wann man zurück ist. Aber genau das war der Punkt. Dieses Unterwegssein, dieses Vertrauen darauf, dass sich alles ergibt. Das Fahrrad war für mich immer ein Symbol für Freiheit.

**GF: Was war zuerst da: die Freude am Erleben oder das technische Interesse?**

*Andreas:* Ich konnte mich in dem Gesamtthema Fahrrad von Anfang an komplett verlieren. Das hatte schon etwas Obsessives. Ich habe mich in der Schule teilweise kaum konzentrieren können, weil ich im Kopf Spezifikationen und Konfigurationen durchgegangen bin. Ich habe einmal als Hausarbeit eine komplette Marktübersicht erstellt – mit sämtlichen damals erhältlichen Modellen für alle Einsatzzwecke.

**„WENN ES DAS RAD NICHT GIBT,**
DANN MUSS ICH ES SELBST BAUEN.“



**GF: Gab es ein Rad, das bei dir etwas verändert hat?**

*Andreas:* Ich hatte damals ein Cannondale. Das war nicht mein erstes Rad, eher mein fünftes. Aber es war das erste, mit dem ich wirklich lange Strecken gefahren bin. Und irgendwo da hat sich das festgesetzt: dieses Gefühl, dass ein Fahrrad nicht nur Mittel zum Zweck ist, sondern ein Begleiter.

**GF: War dieser Begleiter schon aus Titan?**

*Andreas:* Nein, noch nicht. Aber die Faszination war schon da. Titan war für mich schon immer der Olymp. Unerreichbar. Faszinierend. Titan kennt keine Ermüdung wie Aluminium und keine UV-Problematik wie Carbon. Das ist einzigartig. Titan ist kein Trendmaterial, sondern ein Dauerwerkstoff. Ein Titanrahmen war etwas, das man nicht einfach kaufen konnte – zumindest nicht für jemanden wie mich. Irgend-

wann hatte ich dann ein Rocky Mountain Tibolt, eines der ersten Titanräder. Und ich habe es verkauft, weil ich Geld brauchte. Das war rückblickend ein fataler Fehler.

**GF: Weil du es heute teuer verkaufen könntest oder weil du damals etwas Besonderes verloren hast?**

*Andreas:* Als es eingestellt wurde, gab es nichts Vergleichbares mehr. Die Geometrie, die Zugführung – alles war genau so, wie ich es für richtig hielt. Die Züge liefen ohne Richtungswechsel, elegant, funktional. Und als ich es verkauft hatte, habe ich gemerkt: Ich komme nicht mehr an das heran, was ich eigentlich suche. Das war im Grunde der Moment, in dem klar war: Wenn es das Rad nicht gibt, dann muss ich es selbst bauen.

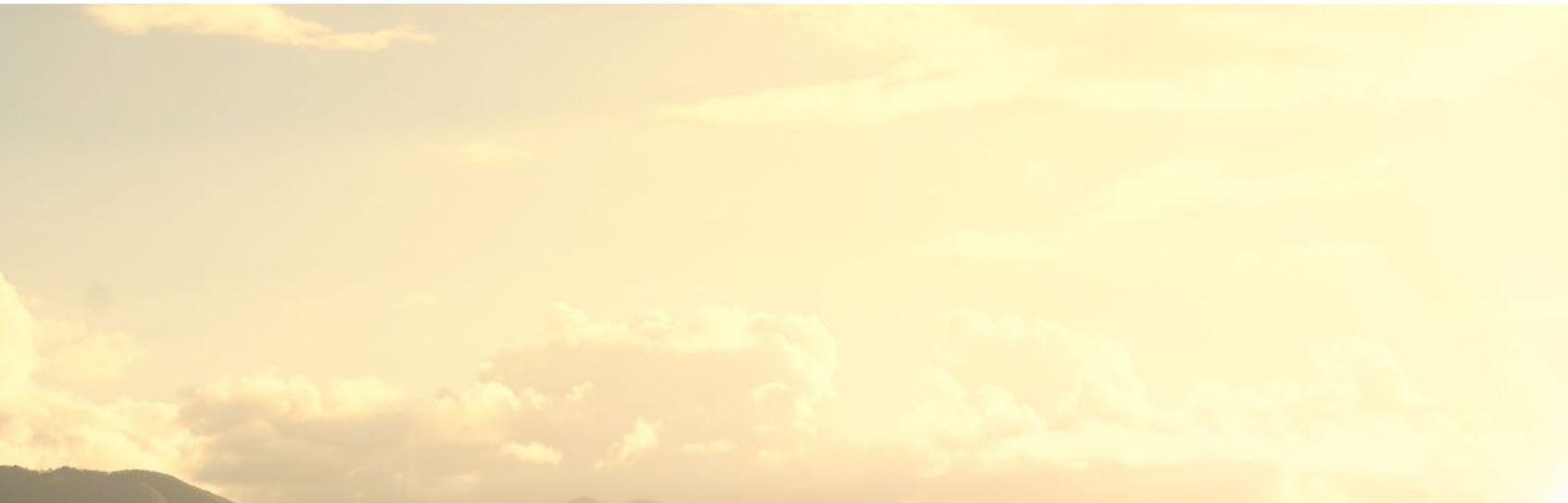
**GF: Du hast dann angefangen, Titan-MTB-Rahmen zu entwickeln und in kleinen Stückzahlen schweißen zu lassen. Aber erst mal nur für Freunde und Bekannte. Hattest du von Anfang an das Gefühl, dass daraus mehr werden könnte?**

*Andreas:* Nein. Ich wollte einfach die Fahrräder bauen, die ich selbst fahren wollte. Das ist bis heute meine Motivation. Ich baue Räder so, wie ich sie für mich bauen würde – oder für Astrid oder für meine Kinder. Und wenn jemand genau so ein Rad kaufen möchte, freue ich mich.

**GF: 2000 hast du dann zusammen mit Astrid 1bike4life gegründet – gab es da ein Vorbild, bei dem du dachtest: Der oder die macht es richtig?**

*Andreas:* Neulich musste ich wieder an eine Geschichte denken. Ich war vielleicht 17 oder 18 und hatte ein Interview mit Tom Ritchey gelesen. Damals habe ich gedacht: Scheiße, der hat es geschafft. Er hat die ersten Rahmen selbst gelötet, ist dann nach Kalifornien gegangen – gutes Wetter, schwimmen, mountainbiken. Er entwickelt die Räder, lässt sie von Leuten bauen, die das richtig gut können, und lebt dabei genau das Leben, das er sich vorstellt.

Erst vor Kurzem ist mir dieser Gedanke wieder gekommen. Und da habe ich gemerkt: Eigentlich bin ich heute genau da, wo ich damals hinwollte. Ich kann einer Sache nachgehen, die mich erfüllt und mir Spaß macht – Fahrräder zu philosophieren, zu denken, zu entwickeln, zu hinterfragen. Und manchmal dabei vielleicht auch ein bisschen wahnsinnig zu werden.



Was Andreas als Wahnsinn beschreibt, entpuppt sich bei näherem Hinsehen als eine äußerst produktive Form davon. Denn jedes der Bikes, das hier titanmatt im Schatten des Olivenbaums vor dem Haus schimmert, stammt aus Andreas' Feder. Und jedes macht laut Andreas Sinn.

Das Ergebnis dieser konstruktiven Konsequenz – oder eben des produktiven Wahnsinns – ist eine monströse Modellvielfalt. Allein im Falkenjagd-Portfolio warten über 30 Modelle darauf, zum individuellen Titan-Traumbike konfiguriert zu werden. Fast alles, was einen Dropbar-Lenker trägt, hört dabei zunächst auf den Namen Aristos. Erst für Eingeweihte erschließen sich die kryptischen Kürzel T, S, SL, GT, GTR, RS oder RSR. Sie markieren keine Ausstattungsstufen, sondern stehen für eigenständige Fahrräder: mit auf den jeweiligen Einsatzzweck abgestimmten Wandstärken, Konifizierungen und Rohrquerschnitten. Und wer nach ein paar Stunden Aristos-Modellstudium glaubt, beim Titan-Stammtisch im Rohrsatz-Bingo bestehen zu können, sei gewarnt: Das gesamte Spiel beginnt mit dem Hardtail-MTB Hoplit noch mal von vorn.

Auch bei der Carbon-Schwestermarke Parapera hat Andreas auf dem Weg zum Perfect Match einige linguistische Serpentinen eingebaut. Atmos, Anemos, Aeras ... dann die Kürzel und dann noch alles zum Quadrat. Ein Proseminar in griechischer Mythologie, viel Muße und ein Gläschen Retsina können helfen, den Knoten im Kopf zu zerschlagen – oder ein Besuch im 1bike4life Testcenter in München. Denn wenn es nach Andreas geht, sollen potenzielle Kunden die Bikes anfassen, fahren und verstehen, bevor sie eine Entscheidung für ein Fahrrad treffen, das seinen Besitzer im Idealfall sehr lange begleitet.

Für jeden Produktmanager oder Produktionsplaner wäre dieses Mammut-Portfolio trotzdem ein ökonomischer Alptraum: sich gegenseitig kannibalisierende Modelle, in Kleinserien gebundenes Kapital, kaum Skaleneffekte ... Wie gut, dass es keinen Produktmanager und Produktionsplaner gibt. Bzw. dass Andreas alles in Personalunion ist und der Fahrradbauer Andreas den Produktionsplaner Andreas regelmäßig überstimmt. „Ich habe mir die Unabhängigkeit erarbeitet, die Räder zu bauen, die ich für sinnvoll halte."

Und der Produktmanager Andreas? Der hat bei Falkenjagd ohnehin wenig zu sagen. Marketing? „Nicht so wichtig." Sponsoring? „Wozu?" Messeauftritte? „Da fühle ich mich ja wie ein Affe im Käfig", sagt Fahrradbauer-Andreas, fischt mit einem Kescher eine hochgiftige Levanteotter aus dem Hibiskus und trägt sie behutsam in den angrenzenden Orangenhain.

**GF: Viele Marken sind sehr laut, sehr plakativ, sehr aggressiv. Eure Kommunikation wirkt fast ein wenig sperrig. Absicht?**

*Andreas:* Ja. Wir sind bewusst nicht verkäuferisch. Unsere Website ist textlastig. Sie fordert Zeit. Es gibt kein „Jetzt-kaufen"-Geschrei. Wer sich damit beschäftigt, entscheidet sich bewusst. Und genau das passt auch zu unseren Rädern: Sie sind keine kurzfristigen Konsumprodukte, sondern Ausdruck von Freiheit, Haltung und Zeitlosigkeit.

**GF: Was zeichnet für dich einen guten Rahmen aus?**

*Andreas:* Die Funktionalität des Machbaren. Ein guter Rahmen ist in der Lage, Kräfte über den gesamten Rahmen aufzunehmen, zu verteilen und zu absorbieren. Er hat möglichst wenige Stressspitzen, fühlt sich dadurch dämpfender an, bietet mehr Compliance und ist am Ende auch dauerhaltbarer. Genau das ist es, was viele an Stahl- oder Titanrahmen so schätzen, wenn sie sagen: „Der Rahmen lebt." Gemeint ist damit, dass er nachgeben kann, wenn es nötig ist, und steif ist, wenn er steif sein muss – zum Beispiel beim Antrieb.

**GF: Ich habe mal nachgezählt. Über alle Marken hinweg habt ihr ca. 80 Modelle und Varianten im Programm. Wenn du nur drei davon behalten dürftest, welche wären es?**

*Andreas:* Beim MTB ist es aktuell für mich ganz klar das Hoplit RS. Auch wenn Hardtail-MTBs gerade am Markt einen schweren Stand haben, bin ich absolut überzeugt von dem Konzept und glaube, dass es da ein Comeback geben wird. Beim Rennrad muss ich sagen, dass mir das Parapera Atmos Masterpiece schon sehr viel Spaß macht – als performanceorientierter Racer. Und persönlich war für mich das erste Falkenjagd Aristos RS Titanrennrad ein Meilenstein.

**„SOLCHE RÄDER ENTSTEHEN NICHT STRATEGISCH,** SONDERN EHER AUS DER INNEREN FRAGE HERAUS: WAS WÄRE TECHNISCH MÖGLICH?"

**GF: Gerade Titan hatte ja immer etwas Exklusives, fast Elitäres. Du hast es selbst als**

**den Olymp beschrieben. Mit dem Aristos GT habt ihr zumindest preislich den Olymp verlassen. Wie baut man ein erschwingliches Titanrad?**

*Andreas:* Für Falkenjagd war vor dem Aristos GT schon das Aristos CX extrem prägend. Das CX war mit eines der ersten echten Gravelräder – und es war ein sehr aufwendig gemachtes Gravelrad: konische Rohre, dreifach konifiziert, Ständeraufnahme, Titangabel. Ein tolles Rad. Aber es lag preislich eben auch jenseits der 6.000 Euro.

Mit dem Aristos GT sind wir bewusst ins Massengeschäft gegangen. Carbon-Gabel statt Titan, ein einfacherer Rohrsatz – nicht dreifach, sondern zweifach konifiziert. Keine aufwendig konisch verformten Rohre mehr, sondern Rohre gleichen Durchmessers mit gezielten Querverformungen. Weniger komplexe CNC-Bauteile. Das Ergebnis: rund 30 Prozent günstiger, ohne dass das Rad an Wertigkeit verloren hätte. Dazu kommen Synergien und Skaleneffekte.

**GF: Am anderen Ende des Preisspektrums stehen dann Räder wie das Parapera Anemos² Ti Masterpiece mit Titanmuffen oder das komplett 3D-gedruckte Falkenjagd Omega.**

*Andreas:* Solche Räder entstehen nicht strategisch, sondern eher aus der inneren Frage heraus: Was wäre technisch möglich? Das sind Technologieträger. Da sind Stückzahlen für uns und für mich persönlich auch gar nicht relevant.

Der neueste Technologieträger begrüßt mich entspannt an den Fernseher gelehnt, im Wohnzimmer der Familie Kirschner. Ein neuer Aristos-Rennradrahmen, der 3D-gedruckte Übergänge mit klassischen Rahmenbau-Tugenden kombiniert. Elegant konifizierte Rohre, eine formschöne Sattelstützenklemmung, puristisch fließende Formen. Abgerundet durch eine geschmiedete Titankurbel, eine Titangabel und einen Titanvorbau, der alle Leitungen unsichtbar in den Rahmen führt.

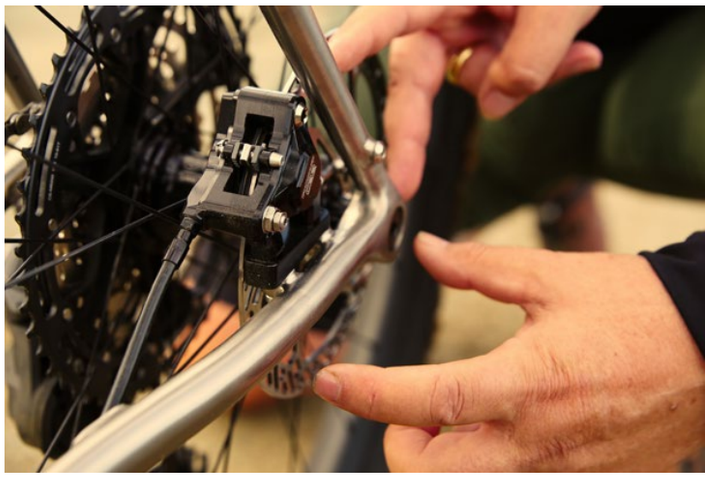
***„Schade, dass ich keine Fotos machen darf", sage ich.***

***„Wieso nicht?", fragt Andreas.***

***„Das Rad ist ja noch nicht offiziell vorgestellt."***

***„So ein Quatsch", sagt Andreas.***

***„Wenn es fertig ist, ist es fertig. Dann können wir es auch zeigen."***



# INSELBEGABUNG – SEIT 2021 ENTWICKELT 1BIKE4LIFE RAHMEN AUF ZYPERN

—

Produktion in Asien. Montage in Griechenland und München. Firmensitz auf Zypern. Trotz aller globalen Verbindungen ist 1bike4life irgendwie ein Familienunternehmen geblieben. Astrid übernimmt die Kommunikation, pflegt die Website, die drei ältesten Söhne kümmern sich um Vertrieb und IT und organisieren die Montage. Und Andreas? Der entwickelt Rahmen, koordiniert die Produktion, investiert in 3D-Druck-Verfahren, klärt die Finanzierung, verhandelt mit Zulieferern und handelt Verträge aus. In anderen Unternehmen gibt es dafür Abteilungen.

Während ich am Morgen versuche, die Campa-Schaltlogik zu decodieren, ploppt bei Andreas eine Mail auf. An einem älteren Kundenrad funktioniert ein Gang des Pinion-Getriebes nicht mehr. Sieben Jahre alt. Der Kunde hat Andreas direkt angeschrieben. Eingeholt vom Tagesgeschäft. Noch vor dem ersten Berg.

Kann man von einem Geschäftsführer, dessen Firma rund 4.000 Räder pro Jahr verkauft, erwarten, dass er sich persönlich um die Getriebeprobleme eines längst aus der Garantie gefallenen Bikes kümmert? Natürlich nicht. Aber wer Fahrräder so baut, wie er sie selbst fahren würde, fühlt sich auch von ihren Defekten persönlich angesprochen. Dinge einfach abperlen zu lassen, fällt Andreas schwer.

*Nach rechts geht's weiter zu Teil 2.*

# SONNENGEREIFTE ÜBERZEUGUNG 2

—

INSELBESUCH BEI
FALKENJAGD, PARAPERA & CO.

Als ich später vorschlage, die Belegung der Campa-Shifter so zu verändern, dass auch ich mit ihnen Schalterfolge feiern darf, ist Andreas sofort Feuer und Flamme. Wenn ich gewusst hätte, dass uns diese Euphorie fast das Abendessen kostet – Firmware-Updates hier, App-Aktualisierungen da –, hätte ich meine Gangwahl weiter dem Zufall überlassen.

Wenn es eine Aufgabe zu erledigen gibt, muss Andreas sie sofort erledigen. Sonst findet er keine Ruhe.

**GF: Warum ist gerade Titan als Werkstoff für dich so faszinierend, dass du ihm fast dein ganzes Fahrradbauerleben verschrieben hast?**
*Andreas:* Ein Titanrahmen hat auch nach 20 Jahren noch die gleichen Materialeigenschaften wie am ersten Tag. Und genau darin unterscheidet sich Titan fundamental von fast allen anderen Rahmenmaterialien. Titan hat eine extrem hohe Festigkeit und ist unempfindlich gegenüber äußeren Einflüssen – egal ob Temperatur, UV-Strahlung, Salz oder Feuchtigkeit. Ein 20 Jahre alter Titanrahmen ist konstruktiv gesehen genauso gut wie ein neuer. Es gibt keinen Punkt, an dem man sagen müsste: Der nähert sich jetzt seinem Lebensende.

**GF: Wenn man es auf die Konstruktion reduziert: Welche grundsätzlichen Optionen gibt es heute im Titanrahmenbau?**

*Andreas:* Im Prinzip gibt es drei Wege. Entweder man baut einen klassisch geschweißten Rahmen aus gezogenen Rohren. Oder man nutzt 3D-gedruckte Übergänge und kombiniert sie mit Rohren – so, wie wir es bei vielen Modellen machen. Die dritte Option, wie beim Omega, ist ein nahezu komplett 3D-gedruckter Rahmen.

## „EIN 20 JAHRE ALTER TITANRAHMEN IST KONSTRUKTIV GESEHEN GENAUSO GUT WIE EIN NEUER."

**GF: Und wo liegt konstruktiv der größte Vorteil des vollständigen 3D-Drucks?**
*Andreas:* Beim vollständig 3D-gedruckten Rahmen ist der Kraftfluss am saubersten. Man hat keine klassischen Übergänge mehr, an denen Belastungsspitzen entstehen. Die Kräfte können sich gleichmäßig über die gesamte Struktur verteilen, weil Geometrie, Wandstärken und Übergänge aus einem Guss optimiert werden. Das reduziert Stressspitzen auf ein Minimum – konstruktiv ist das die konsequenteste Lösung, wenn es um Kraftfluss geht.

*Zypern ist ein Traum zum Graveln. Ich musste Andreas aber versprechen, seine Hausrunde nicht zu verraten.*

Wer einmal mit Andreas in das Thema Rahmenbau eintaucht, muss damit rechnen, auch drei Kaffee später noch das Gefühl zu haben, ganz am Anfang eines sehr langen, sehr steilen Weges der Erkenntnis zu stehen. Krafteinleitungspunkte, Schweißverzug, Zug- und Druckbelastungen, Bremskippmomente – das eigene Zweirad wirkt plötzlich erstaunlich fragil.

Ich nehme mit: Ein Titanrahmen ist praktisch unzerstörbar. Außer wenn bei der Abdichtung mit Argon geschlampt wird und die Schweißnaht mit Sauerstoff in Kontakt kommt. Dann versprödet das Material.

Außerdem lerne ich, dass die belastungskritischsten Zonen ausgerechnet dort liegen, wo verschiedene Kräfte zusammenkommen: an der antriebsabgewandten Kettenstrebe direkt vor der Scheibenbremsaufnahme sowie an der Unterseite des Unterrohrs am Übergang zum Steuerrohr. Und dass es zu den besser gehüteten Geheimnissen des Rahmenbaus gehört, in welcher Reihenfolge diese Rohre über-haupt verschweißt werden.

Des Weiteren erfahre ich, dass sich manche Rahmenbauer das Leben leichter machen, indem sie für unterschiedliche Rahmengrößen dasselbe hintere Rahmendreieck verwenden und Konifizierungen nicht konsequent an die jeweilige Größe anpassen.

Vor allem aber nehme ich mit, dass Andreas in seinem Kopf einen riesigen imaginären Rahmenbaukasten mit sich trägt: aus Rohren, Rohrformen, Geometrien, Übergängen und 3D-gedruckten Elementen. Einen Erfahrungsschatz, aus dem zuverlässig neue Kreationen entspringen.

**GF: Ist Rahmenbau eine Kunst?**

*Andreas:* Einen schönen Rahmen mit integrierten Zügen um eine elektronische Funkschaltung herum zu konzipieren, das ist keine Kunst. Aber was schon eine Kunst ist: einen komplett integrierten Rahmen so zu designen, dass die mechanischen Züge kaum sichtbar durchlaufen und mit vernünftigem Kraftaufwand bedienbar bleiben.

**GF: Was begrenzt die Lebensdauer eines Fahrrads?**

*Andreas:* In den seltensten Fällen ist es der Rahmen, der reißt. Das eigentliche Problem ist: Standards verändern sich. Komponenten verschwinden, größere Reifenfreiheit, UDH-Aufnahmen. Das Alte wird ersetzt. Dann wird ein gutes Rad nicht ersetzt, weil es kaputt ist, sondern weil es nicht mehr „mitgehen" kann.

**GF: Wie lange fahren eure Kunden die Räder?**

*Andreas:* Sehr lange. Ich schaue ab und zu bei eBay. Da tauchen unsere Räder eigentlich nie auf. Leasingräder werden fast immer übernommen. Die meisten Räder überleben ihre Käufer.

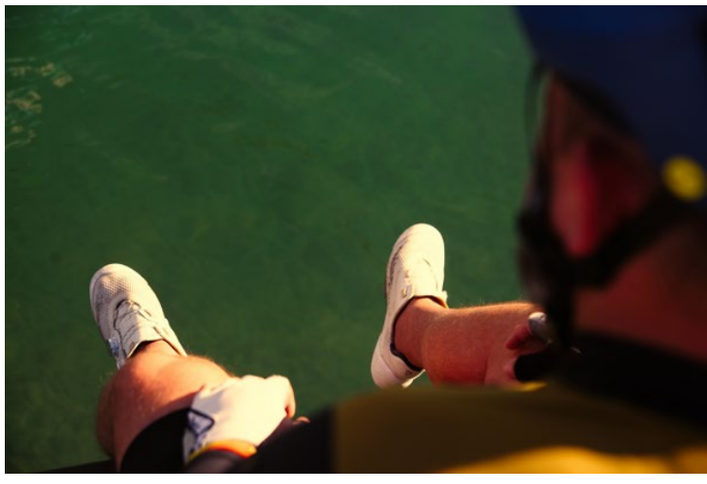
Ein älterer Kunde kam einmal zu uns und wollte unbedingt noch ein Titanrennrad. Man merkte, er war krank. Er sagte: „Besser jetzt als nie." Wir haben den Bau vorgezogen, das Rad in sechs Wochen fertiggestellt. Er war unglaublich dankbar. Dann habe ich lange nichts mehr gehört.

Ein Jahr später kam sein Sohn mit dem Rad in den Laden. Der Vater war gestorben. Das Rad war für den Sohn ein Vermächtnis. Er ist durch dieses Rad zum Radfahren gekommen.

## „DIE MEISTEN TITAN-RÄDER ÜBERLEBEN IHRE KÄUFER."

**GF: Verändert sich dein Blick auf ein Fahrrad über die Zeit, in der du es besitzt?**
*Andreas:* Absolut. Wenn man ein Rad zehn, fünfzehn Jahre fährt und selbst älter wird, sieht man es anders. Dann geht es nicht mehr nur um Gewicht oder Optik. Ein Fahrrad wird mehr und mehr zu einem Begleiter – für Touren, Reisen, als Lastenesel. Das Rad wächst mit den gemeinsamen Erlebnissen.

**GF: Was würdest du dir aus konstruktiver Sicht in Zukunft wünschen?**
*Andreas:* Tatsächlich, dass es ein Stück mehr zurückgeht, in Richtung mechanischer Schaltungen. Nicht weil ich technikfeind bin oder weil elektronische Schaltungen nicht wunderbar funktionieren, sondern weil es mich als Rahmenbauer fordern würde. Bei den Radien der Züge, gerade im Steuerrohr- und Lenkerbereich. Das wäre ein Stück weit vergleichbar mit der Uhrenindustrie. Auf der einen Seite haben wir schnelllebige Quarz- oder Digitaluhren, auf der anderen Seite Automatikuhren, die mit ihrer Mechanik begeistern. Ein Fahrrad ist etwas Mechanisches und fasziniert durch seine Mechanik. Zusammen mit einer mechanischen Schaltung wird es zu einem Werk.



*Blau, Grün, Gold – die Farben der Insel.*

Wir rollen auf der Küstenstraße nach Osten. Andreas hat ein Ziel vor Augen. Er verrät mir nicht, welches. Kurze Pause an einer kleinen Bucht. Carbonsohlen knirschen über groben Schotter. Beine baumeln über türkisblauem Wasser. Andreas hat mir einen

Helm geliehen. Der Kleber hat sich gelöst. Die Schale wirft Blasen. Nicht wichtig. Ich schiele auf Andreas' Füße. Keine Socken? „Socken, das geht für mich gar nicht. Da fühl ich mich total eingeengt."

Andreas erzählt, dass Astrid und er im Sommer oft mit der Enkeltochter hierher kommen. Unter den Felsen gibt es Schatten. An der Strandbar Inselgeschichten. „Astrid kann hier sehr gut abschalten", sagt Andreas. Und er selbst? „Wenn wir hier sind und das Telefon klingelt, merke ich, dass es in mir arbeitet – dieses Gefühl, ich könnte etwas verpassen oder es könnte wichtig sein. Ich habe oft das Gefühl, ständig mit dem Finger in der Steckdose zu stecken. Und es fällt mir schwer, diesen Finger wieder rauszuziehen."

*Die Suche nach innerer Ruhe zieht sich durch Andreas' Leben. Es gibt Orte, an denen er ihr sehr nah dran ist.*

Wir fahren weiter. Vorbei an grünen (Andreas sagt Zypern-grünen) Zitrusplantagen, blauen (Andreas sagt Zypern-blauen) Buchten und braunen (Andreas sagt goldenen) Hängen. Vom Rand grüßen Apostel in Mauernischen. Ein kleiner Anstieg, scharf links, und wir stehen vor einer Kirche. Drinnen noch mehr Apostel. Andreas zeigt schmunzelnd auf eine Figur mit wirren Haaren und struppigem Bart. „Von den Aposteln ist der Andreas immer der ungepflegteste."

Draußen erwacht der Fotograf in mir zum Leben. Ich richte Pedale aus, inszeniere Titan-Schweißnähte vor Sandsteinmauern und hadere mit der hochstehenden Mittagssonne. Andreas sitzt in selbiger, schaut mir eine Zeit lang zu und sagt:

**„MACH DICH MAL FREI VON DEM GEDANKEN,**
DASS WIR HIER IRGENDWAS VERKAUFEN MÜSSEN."

Ich setze mich. Eine alte Frau bringt uns Mandarinen.

**GF: Wie wichtig ist dir Anerkennung?**

*Andreas:* Mir ist es schon wichtig, dass Menschen den Mehrwert in einem Fahrrad erkennen, die Gedanken, die ich da reingesteckt habe. Dass sie das Rad begreifen

mit seinen spezifischen Eigenschaften. Aber ich richte meine Entscheidungen nicht am Mehrheitsgeschmack aus. Ob jemand ein Bike tatsächlich kauft, ist mir nicht so wichtig, weil ich das nicht beeinflussen kann. Aber wenn er es kauft, ist es mir wichtig, dass er zufrieden ist. Die Enttäuschung über ein bei uns gekauftes Rad ist ein Stück weit meine Achillesferse.

**GF: Und wenn jemand enttäuscht ist, dass es die Anodisierung nur in Gold, Grün und Blau und nicht in Lila gibt?**

*Andreas:* Die Farben kommen aus der Natur. Das Gold siehst du hier in der Landschaft, wenn im Herbst das Gras trocknet. Das Grün ist ein sehr spezielles, kein modisches Grün. Das Blau kommt vom Meer. Diese Farben sind nicht harmonisch im klassischen Farbkreis, sondern organisch gewachsen. Es sind die Farben von Zypern. Und genau das macht sie glaubwürdig – auch wenn sie nicht jedem gefallen. Und wenn du einen lila anodisierten Rahmen haben willst, musst du ihn woanders kaufen.

**„WENN ICH VON ETWAS NICHT ÜBERZEUGT BIN,**
DANN PASSIERT ES NICHT."

**GF: Die Markennamen, der Laden in München, die Montage – viele verorten euch als Unternehmen und dich als Unternehmer in Deutschland. Jetzt sitzen wir hier auf Zypern, mit einem Rad in Zypernfarben. Was gibt dir Zypern, was dir Deutschland nicht mehr gegeben hat?**

*Andreas:* Ich hatte irgendwann das Gefühl, zu dicht dran zu sein. Die Firma hat mich zu sehr vereinnahmt. Struktur, Ordnung, Prozesse, Montage, Organisation. Da fehlt mir die Möglichkeit, kreativ zu sein. Aus Deutschland wegzugehen war für mich wie einen nassen, schweren Mantel abzulegen. Hier habe ich mehr Distanz und kann mich auf das konzentrieren, was ich machen möchte.

**GF: Fällt es dir leicht, Kontrolle abzugeben, Verantwortung zu teilen?**

*Andreas:* Ich glaube, in mir sind da ein Stück weit zwei Welten. Auf der einen Seite dieses sehr strukturierte, organisatorische, stark fokussierte Denken – Ausdauer, Disziplin, Dinge vorantreiben. Ich will das gar nicht „deutsch" nennen, aber es ist schon diese sehr zielorientierte Haltung. Auf der anderen Seite gibt es aber auch eine sehr

andere Prägung, die von meiner griechischen Mutter kommt: dieser Lebensstil, das Leben und leben lassen, auch mal fünf gerade sein lassen. Dieses Vertrauen, dass sich die Gleichung des Lebens am Ende schon irgendwie ausgeht.

**GF: Und geht sie?**

*Andreas:* Ich hoffe. Ich hoffe. Du kannst nicht jeden Tag eine Gewinn-und-Verlust-Rechnung machen und einen Bilanzstrich ziehen – weder im Leben noch als Unternehmen. Am Ende entscheidet sich vieles erst rückblickend. Es gibt da dieses griechische Sprichwort, das sinngemäß sagt: Hinten kackt die Ente. Für mich heißt das, ich gehe Dinge stärker aus dem Gefühl heraus an. Astrid ist da in vielen Punkten rationaler – und genau darin ergänzen wir uns sehr gut.

**GF: Hattest du das Gefühl, dass ihr euch als Marke rechtfertigen musstet, als ihr als Familie nach Zypern gegangen seid?**

*Andreas:* Ich glaube nicht, dass Glaubwürdigkeit an einem Ort hängt. Sie hängt an Menschen und an Haltung. Für mich war das Thema Zypern ehrlich gesagt erledigt, als ich gesagt habe: Meine Mutter ist Griechin, ich habe hier Familie, ich mag die Insel. Punkt. Mehr Erklärung braucht es nicht.

## **„VERSPRICH MIR,** DASS DU NICHT SCHREIBST, **WO WIR SIND.“**

**GF: Ist diese Haltung auch Teil der Marke?**

*Andreas:* Ja, absolut. Wir sind ein sehr personenzentriertes Unternehmen. Wenn ich von etwas nicht überzeugt bin, dann passiert es nicht – egal, ob es sich verkaufen lässt oder nicht. Diese Klarheit spüren die Kunden. Sie wissen: Wenn ich sage, das ist gut, dann fahre ich das selbst auch so. Das ist für mich Glaubwürdigkeit. Und letztlich bin ich davon überzeugt, dass das Leben Veränderung ist. Bewegung. Und nichts kann das besser begleiten, als das Fahrrad.

Nächster Tag. Nächste Kirche. Ich habe das Gefühl, dass Andreas mich sehr bewusst zu Orten führt, die für ihn eine besondere Bedeutung haben. Diesmal sind wir in die Berge gefahren. Weg vom zypernblauen Meer. Dafür wieder Orangenhaine, ein ausgetrockneter Stausee, ein Chamäleon, das wackelig unseren Weg kreuzt.

Ich muss Andreas versprechen, nicht zu schreiben, wo wir genau sind. Das hier ist sein Rückzugsort. Er sucht die Stille. Er braucht die Stille. Meine halb ernst gemeinten Überlegungen, hier ein Gravelrennen vom Meer bis zum Olymp zu organisieren, lösen stummes Entsetzen aus.

In der Kirche zündet Andreas Kerzen an. Während der ersten Monate auf Zypern war er fast jeden Tag hier. Meistens abends. Die Entscheidung, die rückblickend so folgerichtig erscheint, war damals von Zweifeln begleitet. Es hat viel Kraft gekostet, diese erste Zeit auf Zypern durchzustehen.

**GF: Wenn man dich von außen betrachtet, wirkt dein Leben extrem umtriebig. Gleichzeitig sprichst du viel von Ruhe. Wie passt das zusammen?**
*Andreas:* Ich glaube, wir verwechseln sehr oft äußere Bewegung mit innerer Unruhe. Für mich ist es genau umgekehrt: Ich brauche Ruhe, um überhaupt handlungsfähig zu sein. Nur wenn es still wird, kann ich nachdenken, Entscheidungen treffen, Prioritäten setzen. Ohne diese Ruhe würde ich mich selbst verlieren.

**„ICH WÜRDE GERNE WIEDER EINFACH NUR FAHRRAD FAHREN,**
OHNE SOFORT AN DIE FIRMA ZU DENKEN."

**GF: Ist diese Ruhe ein Zustand, den du aktiv suchst?**
*Andreas:* Ja – aber nicht im Sinne von Stillstand. Es ist eher ein Zustand innerer Ordnung. Wenn nichts mehr drängt, nichts offen bleibt, dann entsteht im Kopf eine Freiheit, die unglaublich produktiv ist.

**GF: Spielt das Fahrrad dabei für dich eine besondere Rolle?**
*Andreas:* Ja. Radfahren ist für mich ein Werkzeug, um genau diesen Zustand herzustellen. Es ist keine Flucht, sondern eine Form von Konzentration.

Zum Abschluss lädt Andreas mich noch auf ein Bier ein. Die Fahrräder lehnen an der rauen Wand des Kiosks. Ich blicke auf die Schaltpaddles der 12-fach Campagnolo Super Record Wireless. Belächelt. Verschmäht. Verurteilt. Mit ihrer eigenwilligen Ergonomie und Schaltlogik haben sie mich zwei Tage lang koordinativ auf Trab gehalten. Am dritten Tag haben sich meine Synapsen neu vernetzt. Jetzt freue ich mich über eine leichte, reibungslos funktionierende, ästhetisch gelungene Gruppe.

Andreas scheint die Dramaturgie meiner persönlichen Campa-Odyssee antizipiert zu haben. Voreilige Urteile und schnelllebige Trends sind nicht seins. Dinge müssen sich entwickeln. Dafür braucht es die richtige Mischung aus Hingabe und Distanz, Beharrlichkeit und Beweglichkeit, Überzeugung und Zweifel. Beim Rahmenbau, auf dem Rad, im Leben. Dazu gehört auch, sich selbst und den eingeschlagenen Weg zu hinterfragen – und sich von Dingen zu lösen, um wieder Neues zu schaffen.

**GF: Funktioniert Radfahren heute noch genauso wie vor 35 Jahren, als du einfach Richtung Gardasee losgefahren bist? Gibt es dir noch dieses Gefühl von Freiheit?**
*Andreas:* Nicht mehr. Ich würde gerne wieder einfach nur Fahrrad fahren, ohne sofort an die Firma zu denken. Radfahren, um den Kopf frei zu bekommen, funktioniert für mich nicht mehr. Da ist mir etwas verloren gegangen. Und genau das möchte ich mir zurückholen.

**GF: Was würdest du machen, wenn es die Firma nicht gäbe? Außer Radfahren.**
*Andreas:* Tauchen, segeln und Zitronen züchten.