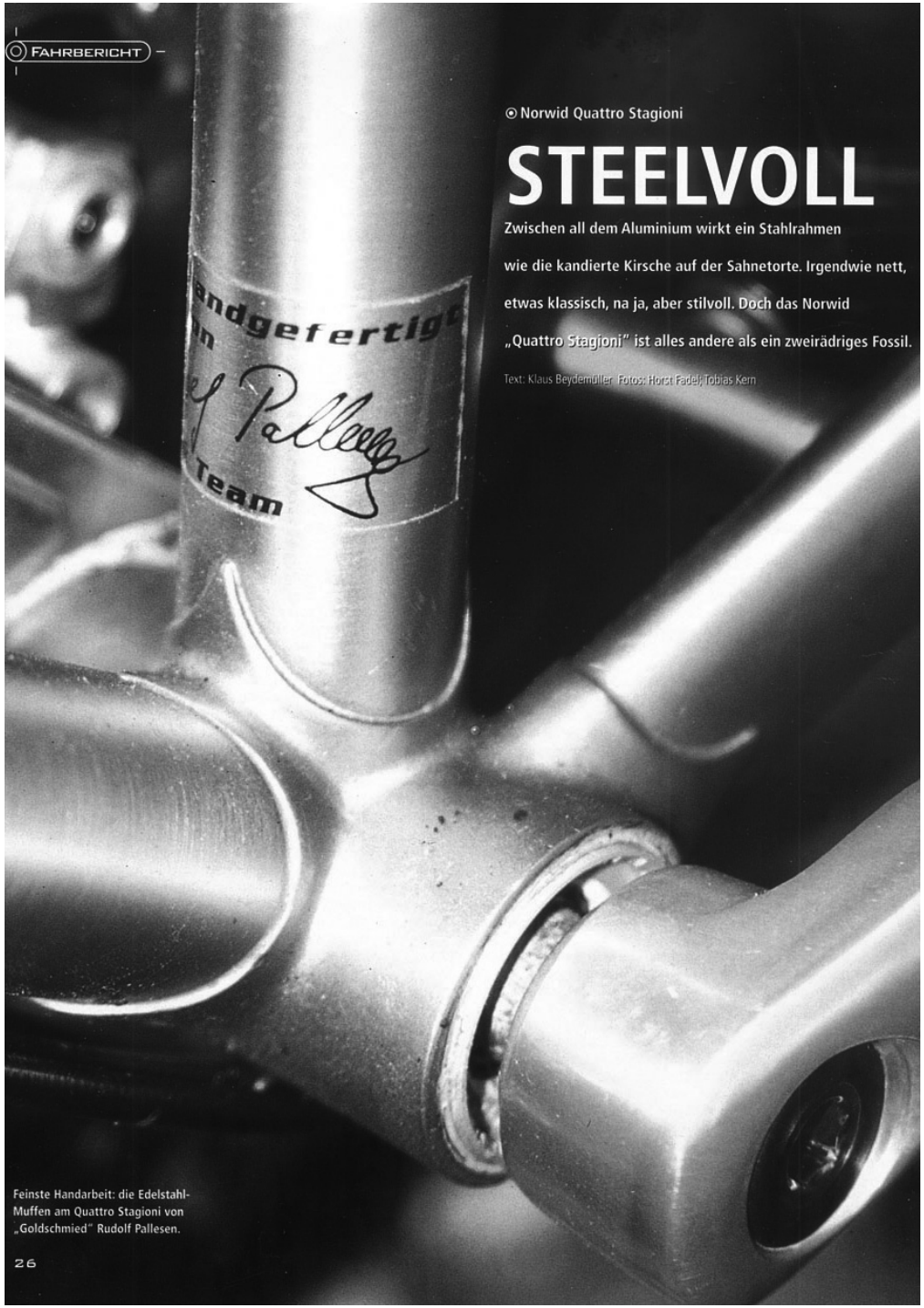
Norwid Quattro Stagioni

STEELVOLL

Zwischen all dem Aluminium wirkt ein Stahlrahmen wie die kandierte Kirsche auf der Sahnetorte. Irgendwie nett, etwas klassisch, na ja, aber stilvoll. Doch das Norwid „Quattro Stagioni" ist alles andere als ein zweirädriges Fossil.

Text: Klaus Beydemüller Fotos: Horst Fadel, Tobias Kern



Feinste Handarbeit: die Edelstahl-Muffen am Quattro Stagioni von „Goldschmied" Rudolf Pallesen.

Oh, du schöner Weeesterwald, über deine Höhen pfeift der Wind so kalt …! und momentan schenkt Petrus auch noch mit der großen Gießkanne aus" Da kommt die überdachte Bushaltestelle gerade recht, zu der sich auch ein älterer Herr geflüchtet hat. Nach einem kurzen Austausch über das „Sauwetter" kommt der Rentner gleich zur Sache: „So'n Rad hatte ich früher auch mal." Er sei damit über Jahre von Atzelgift zur Arbeit nach Altenkirchen gefahren. 15 Kilometer hin, 15 Kilogmeter zurück, jeden Tag. „Was kostet so'n Ding denn heute?" „Drei große Scheine", antworte ich salopp. Als Herr Konz, so der Name des Herrn – sein Gesicht wieder unter Kontrolle hat, entfährt es ihm ungläubig: „3.000 Mark?!" „Nee, Euro…" Wie dem Westerwäldler Original geht's vielen, denn effektvolle Auftritte sind nicht die Stärke des Norwid. Im Gegenteil, optisch erinnert das „Quattro Stagioni" tatsächlich an das gute alte Herrenrad, was hier aber wirklich nicht despektierlich gemeint ist. Denn wo bekommt man heutzutage noch einen traditionell gefertigten Stahlrohrrahmen? Der hier wurde in Neuendorf zum Trekkingbike, weil dort noch eine der wenigen Edelschmieden sitzt, die auch im Jahr 2002 noch „muffen" und „löten" – die Norwid Fahrradbau GmbH.

HANDARBEIT!
Präzisionsarbeit. Davon zeugt ein dezent auf dem Sitzrohr platzierter Aufkleber. „100 Prozent handgefertigt von Rudolf Pallesen und Team", steht hier zu lesen. Und der Meister und seine Schüler verstehen ihr Handwerk, das ist leicht zu entdecken. Verarbeitung und Finish lassen die Herzen von echten Bike-Freaks rotieren wie die Pedale von Tour-Sieger Lance Armstrong.
Ein zweiter Sticker gibt Auskunft über das verwendete Rohrmaterial: Noblex Edelstahl. Soll heißen, auch ohne schützende Lackschicht null Chance für Rost, und das bis in alle Ewigkeit. Darauf hat Herr Konz damals nie geachtet. Gab's nicht, wurde nicht nachgefragt, sagt er. Räder waren Stangenware – wie auch deren Geometrie. Dass die der Kunde selbst bestimmen kann, so wie beim matt silbern schimmernden Norwid-Fachwerk – „dat war nich möglich"!
Gut, daß optischer Klassizismus nicht technisches Mittelalter bedeutet. Und so präsentiert sich auch die Ausstattung des Norwid als fein gewählt. Das Hinterrad ziert Rohloffs Speedhub-Nabenschaltung, vorne produziert Schmidts Nabendynamo Spannung für die Lichanlage. Dafür, daß die Bauteile gezielt zum Stillstand kommen, sorgen hydraulische Felgenbremsen aus dem Hause Magura.

TOP-AUSSTATTUNG
In Sachen Zuverlässigkeit sind die Komponenten das Maß der Dinge, belasten das Konto aber alleine schon mit knapp 1.200 Euro. Fakten, die den üppigen Gesamtpreis schon mal relativieren, Herrn Konz aber noch nicht vollends überzeugen. „Fährt man denn mit dem Ding darum schneller?", runzelt er kritisch die Stirn.
Schneller nicht unbedingt, aber besser. Den Rahmen bringt so schnell nichts aus der Ruhe. Auch mit voll bepackten Satteltaschen läuft das Norwid wie auf Schienen. Nackt lädt der Stahlesel sogar zu forschen Ausritten auf Landstraßen ein. Und in der Stadt kratzt man spielerisch leicht die Kurven. Lediglich an extrem steilen Rampen gibt sich der Edelstahlrahmen im Tretlagerbereich nicht ganz so steif wie hochwertige Alu-Pendants.

Packen auch am Ende der Weltreise noch kräftig und dosierbar zu: HS 33.

Die Endlos-Stromquelle für unterwegs: der Nabendynamo von SON.

Komfort und Ästhetik: die Airwings-Sattelstütze und der gemuffte Rahmen.

Eine Schwäche, die gleichermaßen eine Stärke ist, denn die Eigendämpfung der Rohre kommt dem Fahrkomfort zugute. In Kombination mit Federgabel, gefederter Sattelstütze und kommodem Gelsattel werden die Bandscheiben selbst auf rauhem Westerwälder Kopfsteinpflaster nicht über Gebühr gestreßt. Inzwischen lacht der Himmel über Hachenburg wieder, und mich zieht es weiter – wer weiß, wie lange das Regenloch hält. Doch Herr Konz schüttelt noch immer unzufrieden den Kopf: „Gibt es wirklich Leute, die so ein Rad kaufen?" Gibt es …! „Und was machen die dann damit?" So spontan liegt mir auf der Zunge: „Rad fahren, was sonst?" Doch ganz unberechtigt ist die Frage nicht.
Tja, wer legt über 3.000 Euro für ein Quattro Stagioni an" Liebhaber, die klassische Rahmenbaukunst honorieren. Bike-Enthusiasten, die auf Unikate stehen. Oder Puristen, die ein Trekkingbike für das gesamte Tourenspektrum wünschen und mit dem sie auch im Alltag gut unterwegs sind.
Und wenn ich es mir recht überlege, lieber Herr Konz, manchmal ist es ganz gut, wenn man dem Radl nicht gleich den Wert ansieht. Denn: Führe Langfinger nicht in Versuchung…

NORWID QUATTRO STAGIONI ROHLOFF

Rahmenmaterial:	P & P Noblex Edelstahl	Beleuchtung:	Lumotec Halogen (Front), B & M Toplight Plus (Rück), Schmidts Naben-Dynamo
Lenk-/Sitzwinkel:	71°/72°		
Radstand:	1.093 mm		
Federweg vo./hi.*:	40/40 mm	Gewicht/Größe:	15,5 Kilo/56 cm
Gabel/Hinterbau:	RST 802	Preis:	3.099,- €
Sattelstütze:	Airwings	Info:	0 41 21/2 46 58
Reifen:	Continental Top Touring 2000 (28 Zoll)		
Schaltung:	Rohloff Speedhub Nabe (14 Gang)		
Bremsen:	Magura HS 33 hydraulische Felgenbremse		
Details:	Variabler Vorbau, Gepäckträger, Rahmen nach Maß		

Alltagstauglichkeit:
Sportlichkeit:
Gelände:
Touren:
Komfort:

* gefederte Sattelstütze

Klassische Züge par excellence: das Norwid Quattro Stagioni mit Rohloff-Schaltung