

Was macht man, wenn man am eigenen Geburtstag von seinem Mann und der Familie einen Arbeitsoverall und ein Paar abgetragene Laufschuhe in die Hand gedrückt bekommt? Mir zumindest schwirren tausend Gedanken durch den Kopf. Zuerst tippe ich auf ein Paintball-Event, dann auf einen dieser legendären Crossläufe durch Schlamm und Matsch. Weil mich aber alles Hin- und Herdenken nicht zur Lösung bringt, beschließe ich, mich überraschen zu lassen, ziehe den Overall und die abgewetzten Schuhe an, steige ins Auto, und schon geht es los, kreuz und quer durch Berlin.

Eine Stunde später stehe ich auf einer alten, stillgelegten Bahnanlage in Berlin-Friedrichshain und direkt vor einem Haus, das man in der ersten Minute der klassischen Besetterszene in der Hauptstadt zuordnen würde. Dann jedoch lüftet sich endlich das Geheimnis, und ich muss sagen, diese Überraschung ist mehr als gelungen. Hinter den Türen befindet sich die Werkstatt von Ozon Cyclery. Ich blicke auf verschiedenste Fahrradrahmen – allesamt aus Bambus und in unterschiedlichsten Fertigungsverfahren. Daneben liegt jede Menge Werkzeug, und an einer Wand entlang aufgereiht hängt eine Vielzahl von Bambusrohren.

Nun realisiere ich, ein Traum geht in Erfüllung. Zum Thema „Rahmenbau mit Bambusrohren“ habe ich schon viel recherchiert, Berichte gesehen und auch Kontakt zu Dan und Stefan aufgenommen, die in dieser kleinen Selfmade-Manufaktur mit ihrem ganzen Wissen und Können aktiv sind. Jetzt aber stehe ich selbst bei den beiden in der Werkstatt.



Hinter dieser schrulligen Hausfassade befindet sich Berlins einzige Bambusrahmenbau-Werkstatt Ozon Cyclery. Ein fast schon mystischer Ort des Handwerks

11 HANDWERKLICH BEGABT? ICH EHER NICHT!

Der Tag ist gekommen, an dem ich damit beginne, mir meinen eigenen Fahrradrahmen aus Bambus zu bauen. Ich, die von Rahmenbau einfach mal so gar keine Ahnung hat und bis zum heutigen Tag die Fähigkeit ‚handwerklich begabt‘ nicht in die eigene Personenbeschreibung aufnehmen würde.

Kann das wirklich etwas werden? Habe ich das Geschick, mir einen solchen Rahmen selbst zu bauen? Eines ist mir zumindest wichtig: Wenn ich mit diesem Projekt beginne, möchte ich von A bis Z jeden

Arbeitsschritt selbst umsetzen. Oftmals liegt es ja in der Natur der Männer, dass sie beim Thema Handwerk die Pole-Position verteidigen wollen. Diese Sorge ist aber umsonst, wie sich an den Wochenenden, die ich in der Werkstatt verbringe, bald herausstellt.

Der Bau meines Rahmens beginnt mit einem Blick auf die Wand, wo sich die Bambusrohre aufreihen. Ich begutachtete die hellen und dunklen Varianten, die mit und ohne Maserungen. Welches Rohr soll ich wählen? Meine Entscheidung fällt auf

den Karamell-Bambus. Die Stangen sind gleichmäßig eben in hellem Brauntönen gehalten und besitzen keine weitere farbige Maserung. Aufgrund meiner bereits bestehenden Vorstellungen zu den Verbindungsteilen und Komponenten eine optimale Entscheidung, da der Bambus aufgrund seiner Schlichkeit jede Menge Freiraum für den weiteren Aufbau des Fahrrads bietet.

Für Dan und Stefan ist es keine Überraschung, dass ich meinen Geburtstag bei ihnen in der Werk-

Jeder Arbeitsschritt am Rahmen erfordert hohe Konzentration. Bei der Verwendung von Epoxidharz ist das Tragen einer Schutzbrille Pflicht



Und es hat BAM gemacht!

IN EINEM KLEINEN BERLINER UNTERNEHMEN KANN MAN SICH SEINEN EIGENEN UND EINZIGARTIGEN **BAMBUSRAHMEN SELBST BAUEN**. DOCH WELCHES HANDWERKLICHE GESCHICK BENÖTIGT MAN DAFÜR? BIKE BILD HAT EINEN ACHT TAGE DAUERNDEN WORKSHOP BESUCHT



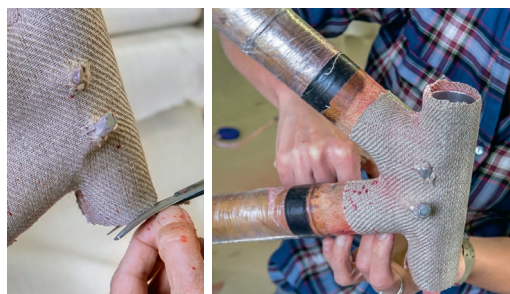
SERVICE Rahmenbau Bambus-Fahrrad



FOTOS: ALEX HOFNER (10)

1. Bis eben war es noch ein Bambusrohr. Nach dem Maßsägen sind es Rahmenteile

2. In der Rahmenbau-
lehre setzt man
alle Teile nach der
gewünschten
Geometrie zusam-
men. Anschlie-
ßend werden die Ver-
bindungen mit
Epoxidharz grob ver-
spachtelt, bevor
der Formschliff beginnt



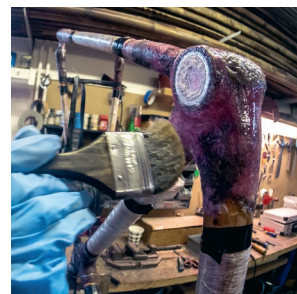
3. Dem Formschliff folgt das Zuschneiden von Flachs- und Carbonmatten, die in wechselnden Lagen zur Stabilität des Rahmens um die Verbindungsteile geklebt werden



4. Flachs und Carbon werden mit Epoxid getränkt, bis sie sich komplett damit vollgesogen haben. Danach folgt das Einpacken mit zugeschnittenen Fahrradschläuchen



5. Nach der Trocknungszeit werden die Verbindungen ausgepackt und die benötigten Öffnungen freigelegt



6. Um die Flachs-
gewebestruktur
unsichtbar werden
zu lassen, wird
alles mit Harz überge-
spachtelt. Für
die gewünschte Optik
werden anschließend
die Teile geschliffen



7. Danach muss der Rahmen komplett entfettet und abgeklebt werden



8. Mit der Wunsch-
farbe werden
alle Verbindungs-
teile in Szene
gesetzt. Dabei
wird das Sprayer-
talent in einem auf
die Probe gestellt



9. Die eigene Arbeit ist vollbracht, und der Rahmen ist der ganze
Stolz. Es folgt nur noch die Endlackierung

statt verbringe. Die beiden haben bereits vorab alle notwendigen Vorabinformationen zu Geometrie und welche Art Fahrrad ich mir bauen möchte von meinem Mann erfahren. Somit gibt es kaum noch offene Fragen, und schon zersägte ich mein eben erst ausgewähltes Bambusrohr in die benötigten Einzelteile und passe diese entsprechend meinen Maßen in die Rahmenlehre ein, die für die Genauigkeit der Geometrie verantwortlich ist.

Das Einpassen der Bambusteile in die Rahmenlehre ist eine ernst zu nehmende Pflichtkur. Automatisch laufe ich zur Höchstform in Sachen Konzentration auf, ist mir doch bewusst, dass mich der kleinste Fehler auf das Spielfeld Neustart zurückwerfen würde. Noch in der Rahmenlehre werden alle Stangen und Verbindungsteile von mir verklebt und müssen über Nacht aushärten. Großes Glück verspüre ich, als ich am nächsten Morgen meinen eigens zusammengesetzten Rahmen vor mir erblicke, auch wenn noch drei weitere Wochenenden vor mir liegen, bis der Bau fertiggestellt sein wird.

Jeder Tag ist eine Herausforderung

Der Edelrahmenbau-Workshop, so wie meine Familie ihn für mich organisiert hat, bietet mir einen Zeitraum von insgesamt acht Tagen, an denen ich mir einen Rahmen mit ganz individuellen Wünschen und Ideen aufbauen darf. Und jeder Arbeits-

tag bringt neue Herausforderungen mit sich. So warten nach dem Aushärten des Klebers Verbindungsteile darauf, dass ich sie von den Spachtelspitzen befreie und modelliere.

Dieser Formschliff bedeutet aber erst den Anfang vom Ende der noch folgenden Maßnahmen zur Stabilitätssteigerung des Rahmens. Ich schneide eine Vielzahl an Matten aus Flachs und Carbon, umwickle damit die Verbindungsteile und tränke sie mit Epoxidharz, bis sie sich ganz und gar damit vollgesogen haben. Dem folgt das Einpacken der bearbeiteten Teile in Klarsichtfolie, Saugpapier und extra zugeschnittene Fahrradschläuche. Nachdem sich das Epoxidharz mit den Matten um die Verbindungsteile erhärtet hat, beginne ich damit, alles wieder zügig auszupacken, denn schon warten das Tretlager, das Steuerrohr und die Ausfallenden darauf, von mir freigesetzt und gefräst zu werden.

Mehr und mehr entdecke ich den Handwerker in mir, und auch die Künstlerin kommt nicht zu kurz. Meine Schaffenskraft wächst und wächst. Dennoch nehme ich auch die Momente wahr, in denen ich infrage stelle, mein Projekt je zum Abschluss zu bringen. Es gibt so viele Feinheiten und Details zu beachten, die mir bis dato völlig unklar waren. Und dennoch, an meinem letzten Werkstattwochenende zeichnet sich das Produktionsende ab. Mit meinem vorab geordneten Lack-Spray in Honigbraun fahre

ich nach Berlin-Friedrichshain zur Ozon Cyclery. Der Sprayer-Szene in der Hauptstadt gehöre ich zwar nicht an, dennoch darf ich auch auf diesem Gebiet mein kreatives Können als krönenden Abschluss unter Beweis stellen und alle Verbindungsteile meinem farblichen Wunsch anpassen.

Bis zu diesem Arbeitsschritt verläuft der gesamte Entstehungsprozess des Rahmens durch meine eigenen Hände. Dan und Stefan stehen mir dabei jederzeit mit Rat und Tat zur Seite, sie sind die perfekten Lehrmeister. Nur den letzten Arbeitsschritt, das Überlackieren des Rahmens, welches den nötigen Schutz bei Wind und Wetter bieten soll, übernimmt Dan persönlich.

Und es hat „Bam“ gemacht

Acht Tage verbringe ich in der Werkstatt. Drehe und wende meinen Rahmen, spachtel, schleife und schneide. Weit mehr als die von Klaus Lage besungenen tausendmal berühre ich mein Custom-made-Bike. Und längst hat es bei mir „Bam“ gemacht, als ich den fertigen Bambusrahmen in den Händen halte. Lange Zeit zum Bewundern habe ich indes nicht. Der Termin mit der Fahrradwerkstatt, die den Aufbau des Fahrrads vornehmen soll und die dafür notwendigen Komponenten bereits geordert hat, drängt. Kaum bin ich dort, gehen die Jungs in Radladen mit viel Herzblut und großem Engage-

ment an die Arbeit, bei der sie noch weitere tolle Ideen für den Aufbau entwickeln.

Pünktlich zur geplanten Norwegen-Tour, und damit der ersten richtigen Bewährungsprobe des Rahmens, darf ich mein fertiges Bambus-Bike in Empfang nehmen. Und ganz egal ob bei der Tour durch Norwegen, während einer Dolomiten-Überquerung oder bei anderen mittlerweile schon gefahrenen Touren, mein Bambus-Fahrrad ist seither ein sicherer und zuverlässiger Begleiter auf meinen Radreisen.

Das mag daran liegen, dass Bambus sehr zäh ist und die Fasern im Querschnitt so angeordnet sind, dass sie eine hohe Festigkeit gegen Bruch, Schlag oder Verbiegen gewährleisten. Die Kombination aus diesen Bambusstangen und der Verbindung derselben mit natürlichen Faserverbundwerkstoffen ergibt einen sehr widerstandsfähigen Rahmen und damit auch ein stabiles Velo.

Egal ob Mann oder Frau, egal ob handwerklich begabt oder nicht, für den Bau eines eigenen Bambusrahmens für sein Fahrrad muss man nur Folgendes mitbringen: persönlichen Einsatz und Schaffenskraft. Der Rest entsteht während des gesamten Workshops ganz von alleine durch einen und in einem selbst. Wer es nicht glaubt – einfach mal selbst ausprobieren. Sie werden staunen, wenn es plötzlich „Bam“ macht.

Nadine Pahling

WORKSHOPS BAMBUS- RAHMEN

Ozon Cyclery

Kaskelsstr. 55
10317 Berlin

Kontakt:
Daniel Vogel-Essex
ozoncyclery@gmail.com

Rahmenbauworkshop „Schnellbau-Version“

Dauer: 3 Tage
Kosten: 450 €
inkl. Material

Rahmenbauworkshop „Edelbau-Version“

Dauer: 8 Tage
Kosten: 800 €
inkl. Material