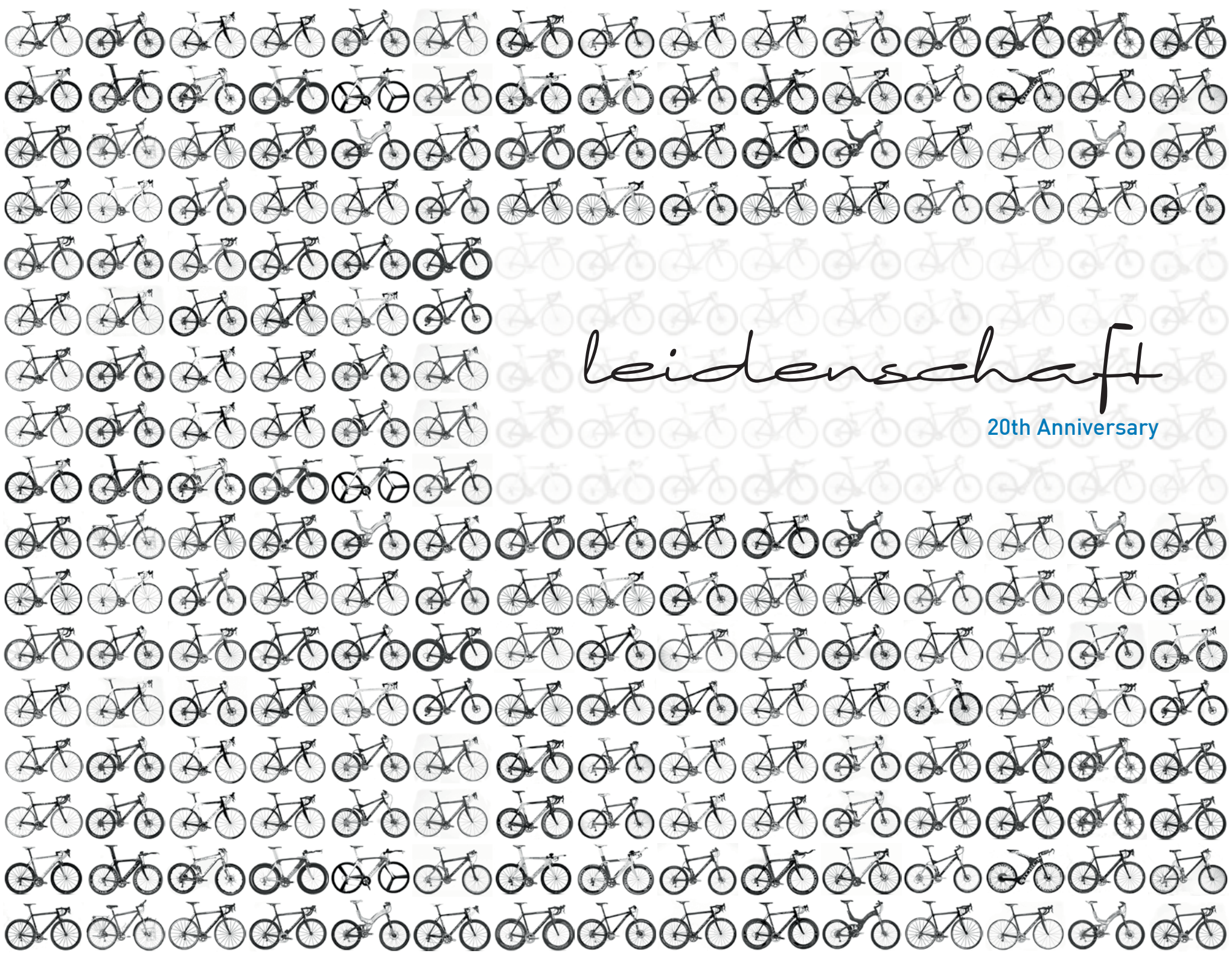

leidenschaft
20th Anniversary

SCHWALBE

SCHWALBE ONE

BECOME ONE WITH SPEED

JENS VOIGT

SCHWALBE ONE. *Neues Compound. Neue Konstruktion. Neuer Pannenschutz. Für jedes Laufradsystem: Faltreifen, Schlauchreifen, Tubeless. Der schnellste und zuverlässigste Wettkampfreifen, den wir je gebaut haben.*

SEBASTIAN LANG & ANDRÉ PFENNIG, TOUR TRANSALP 2014

| PHOTO-MARATHON-PHOTOS.COM

PHOTO: BEN WIESENFARTH

EDITORIAL

20 Jahre voller Leidenschaft, in denen wir die innovativsten Bike-Produkte der Welt entwickelt haben!
In unserem Team entstehen mit Hingabe und Begeisterung seit 1995 Produkte, die auch im vergangenen Jahr diverse Testsiege und Designauszeichnungen erringen konnten. Das Feedback unserer Kunden und das unserer „Storck-Heroes" sind dabei für uns essentiell. Sie wissen, was Profis dem Material abverlangen und wie sich ein Rad anfühlen muss auf dem eine Alpenüberquerung, trotz hauptberuflicher Schreibtischarbeit, oder ein Jedermann- Etappenrennen bewältigt werden kann und sie können uns exakt sagen, wie Radbekleidung beschaffen sein sollte, in der man sich bei jedem Wetter wohlfühlt und die dazu noch jede Menge Funktion bietet.
Komfort, Aerodynamik, Alltagstauglichkeit und technische Spitzenwerte, all diese Attribute finden sich immer wieder in den Texten der Werbeindustrie. Wir finden Sie im Härtetest des RAAM, in der täglichen Trainings- und Wettkampfbeanspruchung des Pewag Triathlon Teams, den Testfahrten unserer Kunden in Südtirol und selbst beim Fitnesstraining eines MotoGP Profis. Die Erkenntnisse aus diesen ganz unterschiedlichen Einsatzbereichen und unsere Innovationskraft sind Basis der Produktentwicklungen und erlauben uns, das Thema Fahrrad ganz neu zu betrachten. Rethink – das gilt für Rennräder und Mountainbike genauso wie für Trekkingräder und E-Bikes, in besonderem Maße auch für Radbekleidung. Diese Passion, der Wille, unsere Produkte immer besser zu machen, trägt uns nun ins zwanzigste Jahr unseres Bestehens.
Das sind auch zwanzig Jahre für die wir uns bedanken möchten. Lassen Sie sich auch weiterhin von unserer Leidenschaft anstecken und motivieren.

MARKUS STORCK
GESCHÄFTSFÜHRER | MANAGING DIRECTOR

20 years full of passion in which we've been developing the world's most innovative bike products!
Since 1995 our team, with dedication and enthusiasm, has been creating products that again clinched various test wins and design awards last year. The feedback from our customers and our 'Storck Heroes' is essential for our success. They know what demands pros make on the hardware and what a bike should feel like that a rider holding down an office job can use to cross the Alps, or to contest an 'everyman' stage race, plus they can tell us exactly what properties bike gear should have that makes the wearer feel comfortable in any kind of weather while enjoying the value added by an array of functional features.
Comfort, aerodynamics, suitability for everyday use and top technical ratings: all of these attributes can continually be found in advertising copy. We find them in the RAAM endurance test, in the daily training and competitive challenges tackled by the Pewag Triathlon Team, the test rides of our customers in South Tyrol, and even in the fitness training of a MotoGP pro. The findings we gain from this wide range of fields and uses, plus our innovation prowess, provide the basis for our product developments and allow us to look at 'the bike' from completely new angles, over and over. 'Rethink' – this is what we do with road bikes and mountain bikes, as well as with trekking bikes and E-bikes, and – in a particular way – with bike gear, too. Our passion and commitment to continually improving our products are now driving us into the 20th year of our company's existence.
We'd like to take the opportunity to thank you for these 20 years. Stay with us and let us continue to infect and motivate you with our passion.

LEIDENSCHAFT

4 **EDITORIAL**

8 **HANDCRAFTED PERFECTION**
Highlights aus drei Jahrzehnten beweisen die Innovationskraft von Storck
Highlights from three decades demonstrating Storck's innovation power

20 **20 JAHRE STORCK STORY | THE 20-YEAR STORCK STORY**
Ein Fan blickt zurück
A fan looks back

26 **WER STEHT, VERLIERT | IF YOU STOP, YOU LOSE**
Stefan Schlegel beim RAAM 2014
Stefan Schlegel in RAAM 2014

34 **LINDENHOF RELOADED**
Hobby-Fahrer und Ex-Profis im gemeinsamen Rennradcamp
Cycling enthusiasts and former pros in a joint training camp

40 **RETHINK**
Vorsprung durch Visionen
A leading edge through visions

48 **EINE STUNDE VOLLGAS | ONE HOUR FLAT OUT**
Hanka Kupfernagel & T.I.X.

48 **DESIGN – FUNKTION UND FORM | DESIGN – FUNCTION AND FORM**
...mehr als schöne Verpackung
...more than pretty packaging

60 **REDDING POWER MIT STORCK | REDDING POWER WITH STORCK**
Ein MotoGP-Fahrer macht sich fit
A MotoGP rider is limbering up

66 **DIE LEIDENSCHAFT DES ÄGYD PENGG | THE PASSION OF ÄGYD PENGG**
Wer hinter dem pewag racing t eam steckt
The man behind the Pewag Racing Team

70 **STRAPAZEN IM TRAUMLAND | EXERTION IN THE LAND OF DREAMS**
Ein Rückblick auf Andreas Beselers unglaubliche Reise
A flashback to Andreas Beseler's incredible trip

76 **DIE ENTSCHEIDENDEN ZWEI MILLIMETER | THE CRUCIAL TWO MILLIMETERS**
Was B&W tut, um Räder zu schützen
What B&W does to protect bicycles

80 **EMOTIONS**
Leidenschaft und Emotionen in den Bildern von Antonio Bachini
Passion and emotions captured in Antonio Bachini's pictures

BICYCLES

86 BICYCLES
88 ROAD BIKES
90 AERO 2 IS
91 AERO 2 BASIC G2
92 AERFAST G1
94 AERNARIO PLATINUM
96 AERNARIO DISC G1
97 AERNARIO G1
98 AERNARIO BASIC
100 SCENERO DISC
101 SCENERO G2
102 VISIONER CSL
104 VISIONER C G2
105 VISIONER G1
106 T.I.X.
109 MOUNTAIN BIKES
110 ADRENIC G1
112 REBEL SEVEN G1
113 REBEL NINE G3
114 BANDIT NINE G1
116 ZERO2SEVEN
117 ZERO2NINE
118 HYBRID | E-BIKES
120 MULTIROAD CARBON
121 ZERO2EIGHT
122 RADDAR MULTIROAD CARBON
123 RADDAR ZERO2EIGHT

PARTS

124 PARTS

GEAR

134 STORCK CYCLING GEAR COLLECTION
154 IMPRESSUM

INHALT CONTENTS

HANDCRAFTED PERFECTION

Kein deutsches Unternehmen hat die Fahrradbranche in der jüngeren Vergangenheit so vorangebracht wie Storck. Ein Blick auf die Highlights der letzten drei Jahrzehnte zeigt, wie weit voraus Storck Bicycle bei der Konzeption neuer Produkte und der Nutzung neuer Materialien und Technologien schon immer gewesen ist.

No other German company has advanced the bicycle industry in the more recent past as Storck has. A look at the highlights from the last three decades shows how far ahead Storck Bicycle has always been in terms of conceptualizing new products and using new materials.

Text: Caspar Gebel / Mario Kuban
Photo: Storck

1986

1990

1992

1993

1995

Anfang der 80er Nachdem bereits 1977 pulverbeschichete Highend-Storck-Rennräder bei der Firma Technobull nach den Vorgaben von Markus Storck gebaut werden, beginnt Markus Storck Anfang der 80er-Jahre mit dem **Import der US-Marken** Cannondale und Trek im elterlichen Laden in Frankfurt am Main. Damit bringt Storck völlig neue Marken und Technologien auf den deutschen Markt.

1988 erfolgt die **Gründung der Firma Bike-tech**. Auf der Radmesse IFMA in Köln werden die ersten Fahrräder der neuen Marke vorgestellt.

1990 Der Verkauf von Bike-tech MTB-Parts in Deutschland beginnt; darunter ein Brake-Booster und die superleichten „Power Arms"-Kurbeln aus Aluminium. Markus Storck initiiert die erste Eurobike in Friedrichshafen.

1991 Bereits 1991 testet Bike-tech das erste eigene Downhill-Bike.

1992 Bike-tech entwickelt das erste Fully mit Viergelenk-Technologie. Storck beginnt mit der Entwicklung der "Power Arms"-Kurbeln aus Carbon – ein früher Meilenstein der Firmengeschichte.

1993 Die **"Power Arms"-Carbonkurbeln** kommen auf den Markt. Mit 280 Gramm können sie als **leichteste Kurbeln der Welt** gelten. Mit dem Double-Shock wird außerdem Storcks erstes Fully vorgestellt.

1994 Markus Storck startet die Entwicklung einer Vorderradnabe aus Carbon. Ein mit 13 Gramm superleichter Brake-Booster aus Carbon wird auf den Markt gebracht.

1995 Markus Storck nimmt seine Marken Bike-tech und 2-Danger vom Markt und beendet den Vertrieb der Marke Klein. Im gleichen Jahr stellt er **erstmals Fahrräder mit dem Logo der neuen Marke Storck** vor. Höhepunkte der Kollektion sind die Rennräder Scenario Pro und Scenario sowie das Triathlon-Rad Legend. Für seine leichten und hochwertigen Alu-Räder, deren Rahmen in den USA gefertigt werden, kann Storck auf Anhieb 70 Händler gewinnen. Zu den Innovationen Storcks gehören das größere Stabilität bietende Steuersatzmaß von 1 1/8 Zoll bei Rennrädern sowie die Rennradgabel **Stiletto, mit 300 Gramm die leichteste, dabei auch die steifste Gabel der Welt.** Auf dem MTB-Segment sticht vor allem das innovative Fully Adrenalin hervor, dessen Hinterbaukinematik in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Hamburg-Harburg unter Dr. Eric Gross mit Hilfe eines Großraumrechners entwickelt wurde.

1996 Bei den Olympischen Spielen in Atlanta gewinnt Bart Brentjens auf einem Storck Rebel, versehen mit dem Dekor von American Eagle, die erste olympische Goldmedaille im Mountainbiking überhaupt. Der Rebel-Rahmen wird weiterentwickelt und mit dem neuen Pro-Headset-System und integriertem Steuerlager vorgestellt. Neben dem neuen Rennrad Scenario Comp wird Storcks erstes Alu-Trekkingrad vorgestellt, das Multiroad.

1997 Erstmals stellt sich Markus Storck einem internationalen Design-Wettbewerb. Mit dem **Fully Adrenalin** belegt er beim renommierten **"Red Dot Award"**, einer Auszeichnung für höchste Designqualität, auf Anhieb den ersten Platz. Die Präsentation der Studie eines Monocoque-Fullsuspension-Mountainbikes, genannt Stingray, dient als Vorstufe zur Entwicklung des legendären Organic. Mit dem Rennrad Vision und dem Mountainbike Bandit führt Markus Storck zwei günstige Modelle ein.

1998 Markus Storcks Fahrräder werden immer stärker von der Welt des Designs wahrgenommen. **Das London Design Museum stellt das Fully Adrenalin aus; die "Power Arms"-Kurbeln werden im National Design Museum in New York präsentiert. Im bundesdeutschen Design-Ranking jenes Jahres belegen Storck-Produkte den ersten Platz.** Im gleichen Jahr werden die "Power Arms"-Carbonkurbeln in drei Produkt- und Preissegmenten angeboten. Zum ersten Mal bietet Storck Kompletträder an, die auf der Homepage des Unternehmens konfiguriert werden können. Auf der Eurobike präsentiert Markus Storck mit dem Scenario Pro ein Rennrad, das mit einem Gewicht von unter 6,5 Kilo den Rekord in seiner Klasse aufstellt. Auch der Prototyp des Carbon-Fullys Organic wird erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt.

1999 Markus Storck bringt die Rennradgabel **Stiletto Light** auf den Markt – mit einem Gewicht von gerade mal 280 Gramm ist sie **die leichteste Gabel der Welt,** dabei Testsiegerin beim Radmagazin "Tour". Neu ist auch das Reiserad World Traveller. Das marktreife **Organic wird auf Anhieb Testsieger** im "MountainBIKE"-Magazin. Im bundesdeutschen Design-Ranking belegt Storck wieder den ersten Platz unter den Herstellern, in der Tabelle der Kategorie "Freizeit, Sport und Spiel" rangiert er ebenfalls auf Platz eins.

2000 Das Organic wird von der Fachpresse zum Mountainbike des Jahres gewählt. Das Gewicht des Mountainbikes "Adrenalin" wird weiter optimiert – Rahmen und Dämpfer wiegen nun deutlich unter 2.500 Gramm. Als neues Einsteiger-Rennrad wird das Scenario Race eingeführt. Nach dem erfolgreichen Dreh eines Werbespots zum Organic kann Markus Storck ProSieben als Sponsor seines Teams gewinnen.

2001 Das Storck-Firmenlogo mit dem unverkennbaren Yin-Yang-Symbol und dem integrierten Storck-S wird eingeführt. Inspiriert dazu wird Markus Storck durch seine häufigen Asienreisen. **Das neue Organic Light wiegt le diglich 2.200 Gramm (Rahmen plus Dämpfer) und hält damit bis heute den STW-Rekord** des Mountainbike-Magazins "Bike". Das Alu-Hardtail Rebel Race wird eingeführt. Sein gebogenes Unterrohr ermöglicht den Einbau von Federgabeln mit einem Federweg von 100 mm. Das Fully Adrenalin bekommt einen neuen Hinterbau für Reifen bis 2.35 Zoll. Mit dem neuen Rennradrahmen Scenario Light, der weniger als 1.200 Gramm wiegt, stellt Markus Storck seinen bis dahin leichtesten Rahmen vor. Ein Meilenstein für das Unternehmen ist der **Gewinn des "3i Innovation Challenge"** im englischen Solihull. Beim Wettbewerb des Beteiligungsunternehmens " 3i Germany" kann sich Markus Storck gegen 422 Konkurrenten durchsetzen und gewinnt ein Preisgeld von 500.000 Britischen Pfund.

2002 Auf der Eurobike wird das in Monocoque-Bauweise gefertigte Adrenalin Carbon präsentiert. **Mit dem Rennrad Scenario Light stellt Storck einen neuen Gewichtsweltrekord auf: 4,9 Kilo mit herkömmlichen Serienteilen.** Als Edelmodell in limitierter Auflage kommt das Scenario Evo auf den Markt. In der Sonderausstellung "Patente Fahrradpatente" im Deutschen Patent- und Markenamt München wird das Storck Organic gezeigt.

2003 Adrenalin und Rebel Race werden für den Einsatz von Enduro-Federgabeln bis 130 mm optimiert. Neu ist auch die ISIS-kompatible Kurbel Power Arms Pro MTB. Storck stellt seine Carbon-Rennradrahmen **Scenario C 0.9 und 1.1** vor. **Das 0.9 unterbietet mit 985 Gramm auf Anhieb die als unüberwindbar geltende Ein-Kilo-Marke.**

Mit über 1.500 weltweit verkauften Rahmen erweist sich das 1.1 als absoluter Verkaufsschlager. Das **Adrenalin Carbon** wird auf der Eurobike mit dem **iF Award** ausgezeichnet. Das Trekkingrad Multiroad wird mit einer neuen Geometrie, Scheibenbremsaufnahme und "Smoothweld"-Schweißnähten aufgewertet.

2004 Auf der Eurobike stellt Markus Storck ein auf 4,2 Kilo reduziertes Rennrad auf Basis des Scenario C 0.9 vor, dazu das mit 7,2 Kilo superleichte

1995

1996

1997

1999

2002

2004 Auf der Eurobike stellt Markus Storck ein auf 4,2 Kilo reduziertes Rennrad auf Basis des Scenario C 0.9 vor, dazu das mit 7,2 Kilo superleichte Carbon-Hardtail Rebel Carbon. Für anspruchsvolle Rennradfahrer führt Storck das Scenario CD1.0 mit Ausfallenden aus Carbon ein. Eine patentierte Verstärkung im Steuerrohr sorgt für eine höhere Lenkkopfsteifigkeit. Der **Rahmen des Scenario 1.1 sowie der Lenker Storck Ergo werden für ihr Design mit dem iF Gold Award prämiert.** Die Stiletto Aero, eine aerodynamisch optimierte, sehr steife und dabei formschöne Vollcarbongabel, wird auf der Eurobike präsentiert. Sie wiegt gerade 360 Gramm und ist eine passende Ergänzung zu den Rennradrahmen Scenario CD0.9, CD1.0 und C1.1.

2005 Auf der Eurobike 2005 präsentiert Storck sein Alltags- und Trekkingrad Multitask. Für die Adrenalin-Baureihe wird ein Carbon-Hinterbau eingeführt, der auch zum Nachrüsten an älteren Modellen geeignet ist. Das preisgünstige Scenario C1.2 wird in neuen Farbvarianten angeboten. Mit dem Ergo-Bar präsentiert Storck zudem einen Carbon-Rennlenker. **Beim "iF Design"-Wettbewerb 2005 erhält Storck für das Scenario CD1.0 und das Rebel Carbon den begehrten iF Gold Award.**

2006 Das Rennrad Scenario CD0.9 unterschreitet mit Serienkomponenten ein Gewicht von fünf Kilo. Das neu eingeführte aerodynamische Straßenrad Aero wird von Profi-Triathleten wie Michael Göhner (Vize-Europameister 2007) und Meike Krebs (Vierte der Europameisterschaften 2008) gefahren. Das Mountainbike Adrenalin Carbon wird nun auch komplett mit Carbon-Wippe und -Hinterbau angeboten. Das Gewicht sinkt dadurch deutlich unter die 11-Kilo-Grenze. Auf der Eurobike 2006 wird das Adrenalin LT mit einem auf 125 mm verlängerten Federweg präsentiert. Ab 2006 werden hochwertige Sattelstützen, Lenker und Vorbauten wieder mit dem Storck-Logo gebrandet. **Für das Multitask Komfort, das Adrenalin Carbon mit Carbon-Hinterbau und das Scenario CD1.0 10th Anniversary wird Storck mit dem iF Award ausgezeichnet.**

2007 Durch das neuartige Produktionsverfahren **VVC (Vacuum Void Controlled)** gelingt es Storck, den Harzanteil bei den hochwertigen Carbonrahmen um ein Drittel zu reduzieren. Die fünf damit gefertigten Rahmenmodelle werden steifer, leichter und dabei haltbarer sowie komfortabler. Das **Fascenario 0.7 gewinnt den mit 41 Kandidaten größten Test, den das Radmagazin "Tour" bis dato durchgeführt hat,** auf ganzer Linie: beste Note, leichtestes Rahmen-Gabel-Set sowie bestes Gewichts-Steifigkeits-Verhältnis. Das Rebelion 1.0 liefert die besten Werte im Hardtail-Segment, die das Magazin "MountainBIKE" jemals gemessen hat (1.079 Gramm Gewicht, bestes STW-Verhältnis und verhältnismäßig sehr gute Komfortwerte). Die neuen "Power Arms SL"-Kurbeln werden noch leichter und steifer konstruiert. Aus einer Zusammenarbeit mit dem Laufradhersteller Zipp entstehen die speziell für Storck gefertigten Zipp-69-Laufräder. Ebenfalls exklusiv für Storck fertigt Syntace Komponenten mit blau eloxierten Titanschrauben. Das **Scenario CD0.9 und das Aero werden mit einem iF Design Award prämiert, ebenfalls die Rennradgabel Stiletto Light UMS.** Die auf der Eurobike 2007 vorgestellten Power Arms SL fürs MTB verfügen über eine durchgehende integrierte Achse für hohe Steifigkeit und problemlose Montage.

2008 Auf der Basis der Modelle Fascenario 0.7 und Fascenario 0.8 wird das Fuselage-Paket (Lenker, Vorbau, Steuersatz und Kurbelgarnitur ohne Kettenblätter) Fascenario 0.7 IS entwickelt. Alles zusammen wiegt lediglich 1.550 Gramm. Die MTB-Rahmen Rebelion 1.0 und 1.1 werden nun im VVC-Verfahren hergestellt. Dies garantiert extrem hohe Steifigkeitswerte bei gleichzeitig spürbar verbessertem Komfort. Auf den Spuren des bewährten Scenario CD1.0 bewegt sich das neue Absolutist 0.9, das mit dem auf 1 1/4 Zoll auslaufenden Steuerrohr sowie Oversized-Kettenstreben eine neue Form erhält. Markus Storck wird für das **Fascenario 0.7 mit dem iF Gold Award ausgezeichnet. Einen iF Design Award erhalten die Ergo Bar Ends, das Rebelion 1.1 und das Fascenario 0.8. Das Fascenario 0.7 IS erhält zudem den vom Magazin "Tour" vergebenen "Meilenstein" für das innovativste Bike-Produkt.** Im Juli 2008 wird in Seoul/Korea der weltweit erste Storck-Store eröffnet. Hier wird das vollständige Sortiment des Unternehmens auf einer Fläche von über 200 Quadratmetern präsentiert. Mit diesem Schritt verwirklicht Markus Storck ein in seiner Branche völlig neues Vertriebskonzept. Bereits im November 2008 wird der nächste Storck-Store eröffnet, diesmal in Leipzig/Halle. In Idstein erfolgt der Spatenstich für das neue Storck-Firmengebäude.

2009 Als Nachfolgemodell des Absolutist 0.9 wird das Absolutist 1.0 mit unidirektionaler Carbonfaser vorgestellt. Das Fenomalist greift die technischen Features der Fascenario- und Absolutist-Modelle auf, darunter UD-Faser und hohe Steifigkeitswerte. Mit dem Aero 2 wird das Aero-Konzept konsequent weiterentwickelt. Es hat integrierte Bremsen, eine Sitzwinkelverstellung und einen justierbaren Abstand zwischen Laufrad und Rahmen, dazu die Fokussierung auf Di2-Technik. Ab der Saison 2009 sind die neuen Power Arms SL auch für den MTB-Bereich erhältlich. Das Rebelion 1.3, ein Hardtail-Carbonrahmen in UD-Faser, ergänzt das Angebot im MTB-Bereich. Die Partnerschaft mit Syntace wird ausgebaut. **Im Test der „Tour" im März 2009 gewinnt Storck zum dritten Mal in Folge die Konstrukteurswertung**. Im Februar zieht die Firma in die neuen Geschäftsräume in Idstein um. Im März wird ein weiterer Storck-Store im Erdgeschoss der neuen Zentrale eröffnet. 2009 unterzieht Markus Storck seine Marke einem kompletten Relaunch. Der Firmenschriftzug wird modernisiert, Dekor und optische Gestaltung der Räder in einem neuen Gesamtkonzept überarbeitet. Ab 2009 werden über die bekannte Schweizer Uhrenmarke IWC speziell für IWC gestaltete Rennräder der Marke Storck angeboten.

2010 Das **Fascenario 0.6** kombiniert die konstruktiven Höchstwerte des Fascenario 0.7 IS und die technischen Highlights des Aero; es bietet in Gabel und Hinterbau integrierte Carbonbremsen. Alle Züge sind komplett innenverlegt, der Rahmen ist auf eine optimale Montage der elektronischen Shimano-Di2-Schaltung ausgelegt. Auf Basis des Absolutist 0.9 wird das neue Absolutist weiterentwickelt, das an Lenkkopf und Tretlager bis zu 20 % steifer ist. Das neue **Scenero** bietet im unteren Preisbereich gute Aerodynamik. Das **Fenomalist Di2** ist ein extrem steifes Carbon-Racebike, das konstruktiv auf die Verwendung der elektronischen Di2-Schaltung von Shimano ausgerichtet ist – innenverlegte Leitungen und ein unauffällig platzierter Akku. **Das Adrenalin 1.7** gleicht nur in den Geometriedaten des Hauptrahmens seinem Vorgänger, dem Adrenalin Carbon. Dank VVC-Technologie ist das 1.7 dabei steifer, leichter und komfortabler. Dazu kommen ein Monocoque-Hinterbau mit der neuartigen "Flex Bridge" in der Kettenstrebe sowie eine neu gestaltete Carbon-Wippe. Mit dem Multiroad Carbon stellt Storck erstmals ein Trekkingrad mit Carbonrahmen und -gabel vor. Es bildet auch die Basis für Storcks erstes Elektrorad, das **Raddar**. Storck Bicycle unterstützt das Tri Team Abu Dhabi um den Weltklasse-Triathleten Faris Al-Sultan. Damit präsentieren Spitzentriathleten die Modelle Fenomalist und Aero2 in internationalen Wettkämpfen. Storcks **Aero2 wird mit einem iF Design Product Award in Gold ausgezeichnet.**

2011 Die Modelle Fenomalist und Rebelion erhalten neben proportionalen Rohren für den Hauptrahmen auch proportionale Sitzstreben für mehr Komfort. Auf der Eurobike 2011 wird mit dem Rebel Nine Storcks erster Twentyniner vorgestellt. Weitere, für elektronische Schaltungen kompatible Rahmen wie das Scentron und das leichte Alu-Modell Visioner kommen auf den Markt. Auf der Eurobike präsentiert Storck eine Studie des E-Bike-Zukunftsprojekts Voltist. Das MTB-Modell Rebel Six wird als Nachfolger der Erfolgsmodelle Rebel Carbon und Rebelion 1.3 vorgestellt. Gemeinsam mit Ralph Berner

2002 2003 2004 2005 2006

gründet Markus Storck das Storck MTB Team. Teamrad wird das Hardtail Rebelion 1.3. **Das Fascenario 0.7 wird Testsieger im weltweit größten Rahmentest des Rennradmagazins "Tour". Das Scenero wird "Bike of the Year" im britischen Magazin "Cycling Plus". Fascenario 0.6 und Multiroad Carbon werden mit dem iF Product Design Award ausgezeichnet. Das E-Bike Raddar Multiroad Carbon gewinnt den Test der Zeitschrift "Elektrorad".**

2012 Das Fascenario 0.6 gewinnt den weltweit umfangreichsten Rahmentest des "Tour"-Magazins, zusätzlich wird es mit dem Eurobike Design Award ausgezeichnet. Das Rennradmodell Scentron wird mehrmals Testsieger in der Klasse der Ultegra-Di2-Räder. Auf der Eurobike 2012 wird eine komplett überarbeitete Modellpalette vorgestellt. Alle Rennradrahmen sind nun sowohl auf mechanische wie elektronische Schaltungen ausgelegt und mit PressFit-Tretlager versehen. Kabel- und Zugführungen sind komplett integriert. Mit dem **"Sectional Aerodynamic Shaping"** führt Storck einen neuen konstruktiven Standard ein, der erstmals am neuen Aernario eingesetzt wird. Das Rebel Seven ist Storcks erstes 650B-MTB (27,5 Zoll). Auf der Basis des erfolgreichen Carbon-Twentyniners Rebel Nine wird die Aluminium-Variante Zero2Nine entwickelt, die auf der Eurobike 2012 vorgestellt wird. Auf der Eurobike 2012 wird die von Storck Bicycle entwickelte Bekleidungslinie **Storck Cycling Gear** vorgestellt. Das **Organic Light wird in die Pinakothek der Moderne in München aufgenommen**. Das von Storck Bicycle unterstützte **Tri Team Abu Dhabi um Faris Al-Sultan erreicht sieben erste Plätze und fast 20 Podiumsplatzierungen.** Al-Sultan wird außerdem Fünfter der Ironman-WM. Storck Bicycle engagiert sich mit dem Storck Cycling Team erstmals in der Jedermann-Szene. Das Team nutzt das Modell Scentron. Weitere Storck-Markenstores werden in Singapur und Taiwan eröffnet.

2013 Das **Aernario Platinum wird Testsieger im Magazin "Tour" 2/2013 und als bestes Rahmenset aller Zeiten gefeiert.** Das Rahmenset bekommt die vorher nie erreichte Wertung 1,1. **Faris Al-Sultan gewinnt auf seinem Aero2 IS den Ironman Lanzarote**. Es ist bereits sein vierter Ironman-Sieg seit 2009 auf einem Aero2. Auf der Eurobike wird das Aernario Basic vorgestellt. Mit einer anderen Gabel und einer neuen Lackierung ist es etwas günstiger als das Aernario G1. Ebenfalls auf der Basis des Aernario G1 wird das Aernario Disc vorgestellt, das erste Rennrad von Storck mit Scheibenbremsen. Ebenfalls neu die Alu-Variante Zero2Seven im 650B-Segment. Die Storck Cycling Gear wird um weitere Teile wie Regenjacke, Winterbekleidung und MTB-Bekleidung erweitert. Die Produkte Aernario G1, Storck Cycling Gear und der Rennlenker RBC180 werden mit einem iF Product Design Award prämiert. Mit 31 Auszeichnungen in 16 Wettbewerben seit 1999, darunter sechs iF Gold Awards, ist Storck Bicycle eines der erfolgreichsten Unternehmen des Designwettbewerbs.

2014 Das **Aernario Signature** wird **Testsieger im Magazin „Tour" 02/2014**. Das **Aernario G1** gewinnt den **German Design Award 2014** und das **Aernario Platinum** erringt den **iF Gold Award** für das beste Produkt Design. Stefan Schlegel wird auf Aernario G1 und Aero2 großartiger Fünfter des RAAM 2014. Storck Bicycle wird Materialsponsor des Pewag Racing Teams um Faris Al Sultan. Das **Aernario Disc** wird **Testsieger im Magazin „Tour" 06/2014.** Mit dem T.I.X. (This Is Cross) stellt Storck Bicycle erstmals einen Crossrenner vor. Das **Airfast**, ein ganz besonders aerodymasisches Rennrad, wird vorgestellt. Auch das **Scenero** ist nun mit Scheibenbremsen erhältlich. Die Palette der Carbon Rennräder wird mit dem leichten **Visioner CSL** Rahmenset erweitert. Und mit dem Zero2Eight wird das Trekkingrad Segment modernisiert. Die schon beim Organic erfolgreiche virtuelle Viergelenktechnik kommt auch beim neuen Storck Fully Adrenic zum Einsatz. ///

1980 After powder-coated high-end Storck road bikes were built by Technobull according to Markus Storck's specifications as early as in 1977, Markus Storck starts **importing the US brands Cannondale and Trek** in his parents' store in Frankfurt on the Main in the early 80s, thus bringing completely new brands and technologies to the German market.

1988 The **formation of the Bike-tech company** follows. The first bicycles of the new brand are showcased at the IFMA bike trade fair in Cologne.

1990 sees the launch of Bike-tech MTB parts in Germany, including a brake booster and the super-light 'Power Arms' aluminum cranks. Markus Storck initiates the first Eurobike event in Friedrichshafen.

1991 Bike-tech tests its first proprietary downhill bike as early as in 1991.

1992 Bike-tech develops the **first 'fully' featuring four-link technology**. Storck starts developing the 'Power Arms' carbon cranks – setting an early mile-stone in the company's history.

1993 The **'Power Arms' carbon cranks** hit the market. Tipping the scales at 280 grams, they can be regarded as the world's lightest cranks. Furthermore, the Double-Shock marks the launch of Storck's first 'fully.'

1994 Markus Storck launches the development of a carbon front wheel hub. A superlight carbon brake booster that weighs only 13 grams is launched on the market.

1995 Markus Storck takes his Bike-tech and 2-Danger brands from the market and stops marketing the Klein brand. In the same year, he launches his **first bikes bearing the logo of the new Storck brand**. The Scenario Pro and Scenario road bikes plus the Legend triathlon bikes are highlights of the collection. Storck manages to immediately secure 70 dealers for his light, high-grade aluminum bikes, the frames of which are manufactured in the United States. Storck's innovations include the 1 1/8" headset size for road bikes that delivers greater stability plus the Stiletto road bike fork which, with a weight of 300 grams, is both the world's lightest and stiffest fork. The product that most prominently stands out in the MTB segment is the innovative Adrenalin 'fully.' Its rear triangle kinematics were developed in collaboration with the Technical University Hamburg-Harburg under Dr. Eric Gross using a mainframe computer.

1996 At the Olympic Games in Atlanta, Bart Brentjens on a Storck Rebel, emblazoned with graphics depicting an American Eagle, wins the first ever Olympic gold medal in mountain biking. The Rebel frame is subjected to further development and launched with the new Pro Headset system and integrated bearing. In addition to the new Scenario Comp road bike, Storck's first aluminum trekking bike, the Multiroad, is launched.

1997 Markus Storck participates in his first ever international design competition and immediately wins the first-place award of the renowned **'Red Dot Award,'** an accolade for top design quality, **for the Adrenalin 'fully.'** The presentation of the concept of a monocoque full-suspension mountain bike called Stingray serves as the preliminary step toward the development of the legendary Organic. Markus Storck launches the Vision road bike and the Bandit mountain bike as two lower-priced models.

1998 Markus Storck's bicycles increasingly catch the attention of the design world. **The London Design Museum exhibits the Adrenalin 'fully;' the 'Power Arms' cranks are showcased at the National Design Museum in New York. In the German design ranking of that year, Storck products take first place**.

2006

2007

2008

2009

2010

In the same year, the 'Power Arms' carbon cranks are offered in three product and price segments. For the first time, Storck offers complete bicycles that can be configured on the company's homepage. At Eurobike, Markus Storck presents Scenario Pro, a road bike that, by tipping the scales below 6.5 kilos, sets the record in its class. The prototype of the Organic carbon 'fully' is presented to the public for the first time as well.

1999 Markus Storck launches the **Stiletto Light** road bike fork on the market – with a weight of merely 280 grams it is **the world's lightest fork and the test winner** of the 'Tour' bike magazine. New as well is the World Traveller cruising bike. **Organic,** which is ready for market, **immediately becomes the test winner** of the 'MountainBIKE' magazine. In the German design ranking, Storck again takes first place among the manufacturers and in the table of the 'Leisure, Sport and Game' category, he ranks in first place as well.

2000 Organic is voted mountain bike of the year by the trade press. The weight of the 'Adrenalin' mountain bike is further optimized – the frame and dampers now weigh clearly less than 2,500 grams. As a new entry-level road bike, the Scenario Race is launched. Following the successful shoot of an Organic commercial, Markus Storck secures TV channel ProSieben as a sponsor for his team.

2001 The Storck company logo featuring the unmistakable Yin-Yang symbol and the integrated Storck S is introduced. His frequent trips to Asia have inspired Markus Storck in the creation of the logo. **The new Organic Light weighs just 2,200 grams (frame plus dampers) and thus has been holding the stiffness-to-weight ratio record** of the mountain bike magazine 'Bike' to this day. The aluminum hardtail Rebel Race is launched. Its curved down tube allows the installation of spring forks with 100 mm of suspension travel. The Adrenalin fully receives a new rear triangle for tires up to 2.35". Markus Storck introduces his lightest frame to date, the new Scenario Light road bike frame, weighing less than 1,200 grams. The win of the **'3i Innovation Challenge'** in Solihull in the UK marks a milestone achievement for the company. In the competition of the private equity company '3i Germany,' Markus Storck prevails against 422 competitors and wins 500,000 British pounds in prize money.

2002 At Eurobike, the Adrenalin Carbon, which features a monocoque design, is unveiled. **With the new Scenario Light road bike Storck sets a new world weight record: 4.9 kilograms with conventional series production parts.** The Scenario Evo is launched on the market as a top-end model in a limited edition. The Storck Organic is showcased as part of the 'Ingenious Bicycle Patents' special exhibition at the German Patent and Trade Mark Office in Munich.

2003 Adrenalin and Rebel Race are optimized for use of Enduro spring forks up to 130 mm. New as well is the ISIS-compatible Power Arms Pro MTB crank. Storck presents its **Scenario C0.9 and 1.1** carbon road bike frame. **With a weight of 985 grams the 0.9 immediately stays below the one-kilo mark that has been considered unbeatable**. With over 1,500 frames sold worldwide the 1.1 proves to be an absolute top-seller. The Adrenalin Carbon is recognized with the iF Award at Eurobike. The Multiroad trekking bike is upgraded with a new geometry, disc brake bracket and 'smooth weld' welding seams.

2004 At Eurobike, Markus Storck unveils a road bike based on the Scenario C0.9 that has been reduced to 4.2 kilos, plus the super-light 7.2-kilo carbon hardtail Rebel Carbon. For particularly discerning road bikers, Storck introduces the Scenario CD1.0 with carbon fork ends. A patented reinforcement in the head tube provides higher stiffness. **The design of the Scenario 1.1 frame and the Storck Ergo handlebars are recognized with the iF Gold Award**. The Stiletto Aero, an aerodynamically optimized, very stiff and beautifully shaped full-carbon fork, is presented at Eurobike. It weighs a mere 360 grams and perfectly complements the Scenario CD0.9, CD1.0 and C1.1 road bike frames.

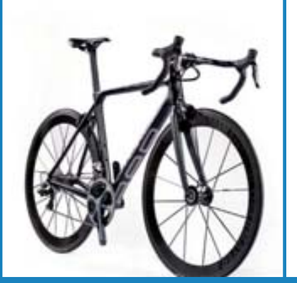
2005 At Eurobike 2005, Storck presents its Multitask universal and trekking bike. For the Adrenalin range, a carbon rear triangle is introduced which is also suitable for retrofitting older models. The favorably priced Scenario C1.2 is now available in new color variants. In addition, Storck presents the ErgoBar carbon road bike handlebars. **In the 2005 'iF Design' competition,' Storck wins the coveted IF Gold Award for the Scenario CD1.0 and the Rebel Carbon**.

2006 The Scenario CD 0.9 road bike fitted with series production components weighs less than five kilos. The newly launched aerodynamic Aero road bike is ridden by professional triathletes like Michael Göhner (2007 European Championship runner-up) and Meike Krebs (fourth in the 2008 European Championships). The Adrenalin Carbon mountain bike is now available completely fitted with a carbon rocker and rear triangle. The weight thus clearly drops below the eleven-kilo mark. At Eurobike 2006, the Adrenalin LT is presented with suspension travel that has been increased to 125 mm. As of 2006, high-end saddle supports, handlebars and stems are branded again with the Storck logo. **For the Multitask Komfort, the Adrenalin Carbon with carbon rear triangle and the Scenario CD1.0 10th Anniversary, Storck is recognized with the iF Award**

.

2007 Due to innovative **VVC (Vacuum Void Controlled)** production technology Storck manages to reduce the resin content of the high-grade carbon frames by a third. The five frame models produced this way become stiffer, lighter as well as more durable and comfortable. **The Fascenario 0.7, in a field of 41 candidates that to date makes the test the largest one ever to have been performed by the bike magazine 'Tour,' wins across the board:** best mark, lightest frame-fork set plus the best weight-to-stiffness ratio. The Rebelion 1.0 delivers the best values in the hardtail segments ever to have been measured by the 'MountainBIKE' magazine (1,079 grams of weight, best stiffness-to-weight radio and – relatively – very good comfort ratings). The new 'Power Arms SL' cranks are designed for even lighter weight and higher stiffness. A collaboration with wheel manufacturer Zipp results in the Zipp 69 wheels specifically being produced for Storck. Exclusively for Storck as well, Syntace manufactures titanium screws anodized in blue. **The Scenario CD0.9 and the Aero are recognized with an iF Design Award, as is the Stiletto Light UMS road bike fork**. The Power Arms SL for the MTB presented at 2007 Eurobike have a continuously integrated axle for high stiffness and easy installation

2008 Based on the Fascenario 0.7 and Fascenario 0.8 models, the Fascenario 0.7 IS fuselage package (handlebars, stem unit, headset and crankset without chain blades) is developed. The whole package weighs merely 1,550 grams. The Rebelion 1.0 and 1.1 MTB frames are now produced using VVC technology. This guarantees extremely high stiffness combined with notably improved comfort. Following in the tracks of the time-tested Scenario CD1.0 is the new Absolutist 0.9, which receives a new form with the head tube coasting to 1 □" plus oversized chain stays. Markus Storck is recognized with the **iF Gold Award for the Fascenario 0.7. iF Design Awards go to the Ergo Bar Ends, the Rebelion 1.1 and the Fascenario 0.8. Additionally, the Fascenario 0.7 IS receives the 'Milestone' award for the most innovative bike product by 'Tour' magazine**. In July 2008, the first Storck Store worldwide is opened in Seoul/Korea, where the entire product range of the company is presented in an area of more than 200 square meters. By taking this step, Markus Storck turns into reality a marketing and sales concept that is totally novel. in his sector. As early as in November 2008, the next Storck Store is opened,



2010 2011 2012 2013 2014

this time in Leipzig/Halle. The groundbreaking ceremony for the new Storck company headquarters in Idstein follows

2009 As the successor model to the Absolutist 0.9, the Absolutist 1.0 with unidirectional (UD) carbon fiber is introduced. The Fenomalist picks up the technical features of the Fascenario and Absolutist models, including the UD fiber and high stiffness values. The Aero concept is rigorously developed further in the Aero 2. It has integrated brakes, a seat angle adjustment, an adjustable gap between the wheel and frame plus it is focused on Di2 technology. As of the 2009 season, the Power Arms SL are available for the MTB sector as well. The Rebelion 1.3, a hardtail carbon frame featuring UD fiber, complements the MTB range. The partnership with Syntace is expanded. **In the test by 'Tour' in March 2009, Storck wins the constructors' classification for the third time in succession**. In February, the company moves into its new facilities in Idstein. In March, another Storck Store is opened on the ground floor of the new headquarters. In 2009, Markus Storck subjects his brand to a complete relaunch. The logo is modernized, the décor and visual design of the bikes revised as part of an overall concept. Starting in 2009, road bikes of the Storck brand featuring a customized IWC design are offered via the renowned Swiss watch brand IWC.

2010 The **Fascenario 0.6** combines the top levels of the Fascenario 0.7 IS in terms of engineering design and the technical highlights of the Aero; it features carbon brakes integrated in the fork and rear triangle. All the cables are completely installed on the inside; the frame is designed for optimum installation of the electronic Shimano Di2 gearshift. Based on the Absolutist 0.9, the new Absolutist is developed further, with up to 20 % higher stiffness of the head and bearing. The new Scenero offers good aerodynamics in the lower price range. The **Fenomalist Di2** is an extremely stiff carbon race bike with engineering design geared to the use of the electronic Di2 gearshift by Shimano – interior lines and an inconspicuously located battery. The **Adrenalin 1.7** is only identical to its predecessor, the Adrenalin Carbon, in terms of its geometry data. Thanks to VVC technology, the 1.7 is stiffer, lighter, and more comfortable. In addition, it features a monocoque rear triangle with the innovative 'Flex Bridge' in the chain stay plus a redesigned carbon rocker. The Multiroad Carbon is a trekking bike with a carbon frame and fork presented by Storck for the first time. It also provides the basis for Storck's first electric bike, the **Raddar.** Storck Bicycle supports the Tri Team Abu Dhabi around world-class triathlete Faris Al-Sultan. This means that top-caliber triathletes are representing the Fenomalist and Aero2 models in international competitions. Storck's Aero2 is recognized with an iF Design Product Award in gold.

2011 The Fenomalist and Rebelion models, in addition to proportional tubes for the main frame, receive proportional seat stays for higher comfort. At Eurobike 2011, Storck's first twentyniner, the Rebel Nine, is unveiled. Additional frames, which are compatible with electronic gearshifts, such as the Scentron and the light-weight aluminum model Visioner, are launched on the market. At Eurobike, Storck presents a concept of the forward-thinking Voltist E-bike project. The Rebel Six MTB model is introduced as the successor of the successful Rebel Carbon and Rebelion 1.3 models. Together with Ralph Berner, Markus Storck forms the Storck MTB Team, with the Rebelion 1.3 hardtail being used as the team bike. **The Fascenario 0.7 becomes the test winner in the world's major frame test of the 'Tour' road bike magazine. The Scenero is voted 'Bike of the Year' by the British 'Cycling Plus' magazine. Fascenario 0.6 and Multiroad Carbon receive the iF Product Design Award. The Raddar Multiroad Carbon E-bike wins the test of the magazine 'Elektrorad.'**

2012 The Fascenario 0.6 wins the world's most extensive frame test by 'Tour' magazine and additionally receives the Eurobike Design Award. The road bike model **Scentron becomes a multiple test winner** in the class of Ultegra Di2 bikes. At Eurobike 2012, a completely revamped model range is presented. All the road bike frames are now designed for mechanical as well as electronic gearshifts and equipped with PressFit bearings. Cable guides are now completely integrated. With **'Sectional Aerodynamic Shaping',** Storck introduces a new engineering design standard that is used on the new Aernario for the first time. The Rebel Seven is Storck's first 650B-MTB (27.5"). Based on the successful carbon twentyniner Rebel Nine, the aluminum version Zero2Nine is developed and presented at Eurobike 2012. At Eurobike 2012, the **Storck Cycling Gear** clothing line developed by Storck Bicycle is unveiled. The **Organic Light is included in the exhibition of the 'Pinakothek der Moderne' in Munich.** The **Tri Team Abu Dhabi around Faris Al-Sultan supported by Storck Bicycle clinches seven first places and almost 20 podium results.** Furthermore, Al-Sultan takes fifth place in the Ironman World Championship. With the Storck Cycling Team, Storck Bicycle takes up its first commitment in the 'Jedermann' amateur biking scene. The team uses the Scentron model. Further Storck brand stores are opened in Singapore and Taiwan.

2013 The **Aernario Platinum is the test winner of 'Tour' 2/2013 magazine and celebrated as the best frame set of all time**. The frame set is awarded a rating of 1.1 which has never been achieved before. **Faris Al-Sultan wins the Lanzarote Ironman on his Aero2 IS, marking an amazing fourth Ironman win he has clinched on an Aero2 since 2009**. At Eurobike, the Aernario Basic is unveiled. Featuring a different fork and new paint, its price is slightly lower than that of the Aernario G1. Also based on the Aernario G1, the Aernario Disc is unveiled, the first road bike by Storck featuring disc brakes. The aluminum version Zero2Seven is new, too, in the 650B segment. Storck Cycling Gear is extended by items such as a rain jacket, winter clothing, and MTB clothing. **The Aernario G1, Storck Cycling Gear and road bike handlebar RBC180 products are recognized with an iF Product Design Award. With 31 awards won in 16 competitions since 1999, including six iF Gold Awards, Storck Bicycle is one of the most successful companies of the design competition**.

2014 The **Aernario Signature** becomes the test **winner in the 'Tour' magazine 02/2014**. The **Aernario G1** wins the **2014 German Design Award** and the **Aernario Platinum** clinches the **iF Gold Award** for the best product design. Stefan Schlegel on Aernario G1 and Aero2 takes an outstanding fifth place in RAAM 2014. Storck Bicycle becomes a material sponsor of the pewag racing team spearheaded by Faris Al-Sultan. The **Aernario Disc** becomes the **test winner in the 'Tour' magazine 06/2014.** The T.I.X. (This Is Cross) is Storck Bicycle's first-ever cross racer. The **Airfast**, a particularly aerodynamic road bike, is launched. The **Scenero** is now available with disc brakes as well. The range of carbon road bikes is extended by the light-weight **Visioner CSL** frame set. And the Zero2Eight modernizes the trekking bike segment. The virtual four-bar linkage technology that has been a success in the Organic is now also being used in the new Storck fully Adrenic. ///

20 Jahre **STORCK** *Story*

EIN FAN BLICKT ZURÜCK

Text: Axel Becker
Photo: Storck / Ben Wiesenfarth / Thomas Hahn

Axel Becker, Jahrgang 1965, ist Bereichsleiter in einem deutschen Finanzdienstleistungsunternehmen und Fachjournalist. Seine Leidenschaft für das Radfahren und das Interesse für Technik, Innovation und Design ließen ihn vor mehreren Jahren mit Markus Storck zusammentreffen. Axel Becker publizierte bisher 17 Bücher und ca. 50 Fachaufsätze zu den Themenbereichen „Risikomanagement, Bankenaufsicht und Revision". 2009 erfüllte er sich mit dem Buchprojekt „Die Markus Storck Story" einen Traum und schrieb die Firmengeschichte der Marke Storck, verbunden mit sehr persönlichen Stories aus dem Leben des Firmengründers Markus Storck nieder. Das 20-jährige Firmenjubiläum der Marke Storck war für ihn Anlass, über die Hintergründe des Erfolges der Storck-Bikes nachzudenken.

Markus Storck und Didi Thurau, Autogrammstunde im elterlichen Laden

Markus Storck mit Großvater bei Eschborner Radrennen

Das elterliche Radgeschäft in Frankfurt-Rödelheim

DAS ENDE ALS ANFANG

Der Kick-off der Marke Storck begann, als eine andere legendäre Geschichte ein Ende fand. Markus Storck beendete 1995 nicht ganz freiwillig den in 1986 aufgenommenen Europa-Vertrieb der Kult-Marke „Klein". Die Firma Trek, die Klein zuvor übernommen hatte, kündigte den langjährigen Vertriebsvertrag mit Markus. Wer Markus Storck kennt, weiß, dass er ein Meister der Krisenbewältigung ist. Denn mit dem „Klein-Ende" wurde der Grundstein für eine nachhaltige Erfolgsgeschichte gelegt. Mit den besten Mitarbeitern von Klein baute Markus die ersten „Storcks" made in USA, die heute schon Kult-Status haben. Kenner erkennen die Bikes an der Stanzung „Kinesis USA" am Unterrohr. Die Stückzahlen waren gering; die Verarbeitungsqualität und das Material der Bikes weit überdurchschnittlich. Kürzlich blätterte ich in Bike-Zeitschriften der 90er-Jahre. Die Storck-Bikes waren schon damals überdurchschnittlich klassifiziert und bei Kennern allererste Wahl. Die Bikes sind heute gesuchte Raritäten, sogenannte „Young Timer" unter den Kult-Bikes. Die ersten „Storcks" hatten also die „Klein-Gene" im Blut. Aber seitdem wurde eine Vielzahl von innovativen Bikes entwickelt, so dass der Beitrag wahrscheinlich den Rahmen sprengen würde, wenn diese alle dargestellt würden.

Viel interessanter ist die Frage nach dem kontinuierlichen Erfolgsrezept der Marke Storck. Was steckt hinter der 20-jährigen Erfolgsgeschichte?

Markus Storck als 13-jähriger im Elsass

ERFOLGSFAKTOR UNTERNEHMERPERSÖNLICHKEIT

Ich habe kaum ein Unternehmen kennengelernt, das so stark durch die Unternehmerpersönlichkeit selbst geprägt ist. Markus Storck lebt für Bikes, denkt an Bikes, arbeitet inmitten von Bikes, entwickelt ständig neue Ideen, die der Grundstein für Innovationen und Verbesserungen sind. Ob es neue Materialentwicklungen, Qualitätsverbesserungen im Herstellungsverfahren oder richtungsweisende Designs sind: Jedes Mal, wenn wir uns treffen, sagt er „Schau mal ..." und öffnet sein Smartphone. Ich lasse mich von seiner Begeisterung anstecken und schaue mir seine neuen Ideen an. Von klein auf hat ihn das Thema „Rad" geprägt. Denn schon als Junge half er im elterlichen Radgeschäft aus. Seitdem dreht sich in seinem Leben alles um Bikes. Markus ist aber auch Perfektionist. Er will stets das Optimum. Das spiegelt sich auch in den Storck-Produkten wider. High-End, keine Kompromisse. Er ist offen für neue Entwicklungen und Trends. Verbunden mit dem nötigen Mut eines Unternehmers entstehen so außergewöhnliche und beachtliche Dinge. Die Testberichte in den Fachzeitschriften bestätigen die Nachhaltigkeit dieses Erfolges. Vor 10 Jahren gab es fast schon die mathematische Gleichung „Steif, leicht = Storck". Heute sind noch die Aerodynamik und der Komfort hinzugekommen. Dass moderne Storck-Bikes hochwertige „High-Tech-Produkte" sind, ist der eindeutigen Handschrift von Markus zu verdanken. Aber hinter jeder erfolgreichen Unternehmerpersönlichkeit steht auch eine starke Frau. Helena Storck unterstützt ihren Mann: rund um die Uhr, überall, weltweit, immerzu. Ein klarer Erfolgsfaktor – zweifellos.

Die ersten Storck-Kinesis-Rahmen aus Portland Oregon

AUSSERGEWÖHNLICHE MITARBEITER UND KUNDEN

Über die Jahre der Verbundenheit zu Markus und Helena Storck habe ich auch einige der tollen Mitarbeiter und Storck-Kunden kennengelernt. Die Mitarbeiter haben alle eine Leidenschaft für das Bike. Ob die Top-Mannschaft im Storck-Store, in der Werkstatt, im Vertrieb und im Marketing. Alle arbeiten mit vollem Einsatz und Begeisterung für das Unternehmen. Hier zeigt sich: Markus hat auch ein gutes Gespür für Persönlichkeiten.
Nicht zu vergessen die außergewöhnlichen Kunden, die ich bei meinen Besuchen im Store oder auch auf Jahresveranstaltungen kennengelernt habe. Vor Kurzem erhielt ich einen Anruf von einer ehemaligen Kollegin, einem Vorstandsmitglied einer Düsseldorfer Bank. Sie erzählte mir mit Stolz, dass sie einen jugendlichen Radfahrer sponserte und er sich ein Rad aussuchen durfte. Der Junge wünschte sich ein „Storck", kein anderes Bike sollte es sein. Ein kurzer Anruf der Kollegin bei Markus Storck und der Wunsch des Jungen ging in Erfüllung. So werden Träume wahr, und so sind es eben auch diese vielen außergewöhnlichen Menschen, die sich für das Produkt Storck interessieren, ob Hobbyfahrer, engagierter Amateur, Profi oder Sammler. Jeder Einzelne schätzt sein „Storck".
Letztlich gibt es noch viele weitere Erfolgsfaktoren wie „Vertriebsformen, Kontakte zur Wissenschaft, zu technischen Hochschulen, Materialentwicklungen, Marktanalysen etc. Ich sitze nun in meinem „Fahrradzimmer", ein Glas Champagner in der Hand. Das Storck-Bike steht poliert in Hochglanz vor mir, Happy Birthday lieber Markus und Helena, liebe Mitarbeiter, liebe Kunden und Zulieferer, Prost an alle Storck-Fans rund um den Globus. Auf die nächsten 20 Jahre Storck! Ich bin gespannt, wie die Erfolgsstory weitergeht und welche Überraschungen das Unternehmen für uns leidenschaftliche Biker bereithält.

A FAN LOOKS BACK
Axel Becker, born in 1965, is a unit manager working for a German financial services company and a trade journalist. He met Markus Storck several years ago due to his passion for bikes and interest in technology, innovation, and design. Axel Becker has published 17 books to date and some 50 papers on topics relating to risk management, banking supervision, and auditing. In 2009, he fulfilled a dream with the 'Markus Storck Story' book project in which he captured the history of the Storck brand, combined with very personal stories from the life of the company's founder, Markus Storck. The 20th anniversary of the Storck brand inspired him to reflect on the reasons behind the success of the Storck bikes.

AN ENDING THAT MARKS A BEGINNING

The launch of the Storck brand began when another legendary story came to an end. In 1995, Markus Storck – not totally on his own volition – ended his European distributorship of the 'Klein' cult brand, which he had started in 1986. Trek, the company that had previously acquired Klein, terminated the long-standing distributor agreement with Markus. Those who know Markus Storck know that he's a master of crisis management, as the 'end of Klein' laid the foundation for an ongoing success story. With Klein's best employees, Markus built the first 'Storcks' made in USA, which have since acquired cult status. Bike connoisseurs recognize them by the 'Kinesis USA' logo embossed on the down tube. The bikes were produced in small quantities, with build quality and materials far surpassing those of most other bikes.
I recently leafed through some bike magazines from the 90s. Even back then the Storck bikes received above-average ratings and were the top choice among connoisseurs. Today, the bikes are coveted rarities, so-called 'young classics' among cult bikes. So the first Storcks had 'Klein genes' running in their veins. But since then a large number of innovative bikes have been developed, and describing them all would go beyond the scope of this article.

A much more intriguing subject to explore at this juncture is the continuous success formula of the 'Storck' brand. What's behind this 20-year success story?

Markus Storck als Chef der 1988 gegründeten Bike-tech Trading GmbH

Das neue, 2009 bezogene Firmengebäude

Organic-Rahmen, der erste Vollcarbon-MTB-Rahmen

Storck Testlabor, EFBe Prüfstand

Markus Storck mit Aernario Platinum

PERSONALITY TRAITS AS A FACTOR OF SUCCESS

I've rarely seen a company that has been shaped as much by the personality of its founder and owner as Storck has. Markus Storck lives for bikes, works amidst bikes, and constantly develops new ideas that lay the groundwork for innovations and improvements – be they developments of new materials, quality improvements in the manufacturing process, or trendsetting designs. Every time we meet, he says, "Let me show you this..." and opens the cover of his smartphone. I let his enthusiasm infect me and look at his new ideas. Bikes have been shaping his life from his early childhood days, as he used to help out in his parents' bike store even as a young boy. His whole life has been revolving around bikes ever since. But Markus is also a perfectionist, always striving for the optimum. The Storck products reflect this as well: high-end, no compromises. He's receptive to new developments and trends. Combined with the requisite courage of an entrepreneur, this leads to the creation of exceptional and remarkable things. The test reports in bike magazines confirm the sustainability of this success. 10 years ago, 'Stiff, light = Storck' was practically a mathematical equation. Today, aerodynamics and comfort have been added to the formula. That modern Storck bikes are high-grade 'high-tech' products can be ascribed to Markus' unique signature. But every successful entrepreneur is backed by a strong spouse. Helena Storck supports her husband: around the clock, around the world, day in day out. Clearly, this is another success factor – there's no doubt about it.

Aernario Platinum & Firmenneubau

Titelbild der von Axel Becker geschriebenen Markus Storck Story

EXCEPTIONAL EMPLOYEES AND CUSTOMERS

During the years of my association with Markus and Helena Storck I've also come to know some of the fantastic employees and Storck customers. The whole team shares a passion for bikes. Be it the top-flight squad in the Storck Store, the workshop, in sales or in marketing, everybody works for the company with full commitment and enthusiasm. It goes to show that Markus also has a knack for picking people.
And then, of course, there are the company's exceptional customers I got to meet during my visits to the store or at annual events. I recently received a call from a former colleague, a board member of a bank in Düsseldorf. She was proud to tell me that she'd started to sponsor a young biker and that she was going to let him pick a bike. The boy wanted a "Storck", nothing else. A quick call to Markus Storck by my colleague and the boy's wish was fulfilled. "This is how dreams come true," so here's where the many exceptional people come in with their interest in the Storck product, be they biking enthusiasts, serious amateurs, pros, or collectors. They all value their "Storck".
At the end of the day, there are many other success factors that could be mentioned, such as distribution channels, relations with researchers and technical universities, material developments, market analyses, etc. As I write this, I'm sitting in my 'bicycle room,' a glass of champagne in my hand. My Storck bike, polished to a high gloss, is standing in front of me: "Happy anniversary to you, Markus and Helena, to the team, customers, and suppliers. Cheers to all Storck fans around the globe. Here's to the next 20 years of Storck. I'm excited to see how the success story continues and what surprises the company still has in store for us passionate bikers."

STORCK

WER STEHT, VERLIERT

Race Across America 2014: Stefan Schlegel fuhr zum zweiten Mal das härteste Rennen der Welt.

Race Across America 2014: Stefan Schlegel competed in the hardest race worldwide for the second time.

Text: Stefan Schlegel / Mario Kuban
Photo: Alexander Scheuber / Adrian Müller

STORCK

Stefan Schlegel fuhr im Juni 2014 zum zweiten Mal das RAAM. Knapp 5.000 km quer durch die USA in weniger als 9 Tagen. Nach einem überraschend guten zehnten Platz im Jahr 2012 finishte er dieses Mal als Fünfter.
Von außen betrachtet, sieht man in der Regel nur den Einzelnen, der eine außergewöhnliche sportliche Leistung erbringt. Dahinter steckt aber ebenso eine Höchstleistung an Organisation, Teamwork und sportlicher Vorbereitung. Uns hat interessiert, was Stefan antreibt, was ihn motiviert und was ihm hilft, ein solch riesiges Unterfangen zu einem erfolgreichen Ende zu bringen. Wir sprachen mit Stefan Schlegel vor seinem Start:

STORCK: Stefan, wenn man über das RAAM nachdenkt, fallen einem normalerweise unendliche Qualen ein und Tausende von Trainingskilometern, die vielleicht auch nicht immer nur Spaß machen. Du bist immer wieder Wind und Wetter ausgesetzt und das stundenlang, Du verzichtest auch beim Training auf Schlaf und ernährst Dich diszipliniert. Das alles mündet in die eine Frage: Warum tust Du das?
Stefan: Ich fahre das RAAM aus mehreren Gründen. Zum einen, weil ich davon überzeugt bin, dass ich ein besseres Ergebnis als bei meiner ersten Teilnahme im Jahr 2012 erreichen kann. Zum anderen fahre ich das RAAM für all die Menschen, die aufgegeben haben, an ihre Träume und Wünsche zu glauben und für diese zu kämpfen. Ich bin davon überzeugt, dass jeder Mensch alles erreichen kann, was er will, wenn er es nur wirklich will und dafür bereit ist, das zu investieren, was nötig ist.

Ich entdecke immer wieder, dass es viel mehr Menschen gibt, die aufgeben, als solche, die scheitern! Scheitern ist keine Niederlage, sondern der Versuch, das Projekt oder die Dinge so gut man kann durchzuführen. Aufgeben bedeutet jedoch, bei dem nächsten größeren Hindernis, was den Erfolg des Vorhabens erschwert, abzubrechen! Wenn ich jedoch an mich selbst und meinen Traum glaube, dann bin ich in der Lage, alles zu erreichen! Es ist lediglich eine Frage, wie viel Kraft, Zeit und Leidenschaft ich dafür aufbringe!

STORCK: So ist doch bereits die Vorbereitungsphase im eigentlichen Sinne die größtmögliche Überwindung aller Hindernisse. Was ist die wesentliche Herausforderung für Dich, der Weg, die Vorbereitungen bis zum Start, oder das Ziel in Annapolis?

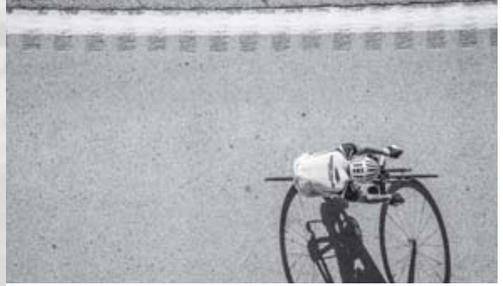
Stefan: Das ist schwer zu sagen. Zum einen ist es sicherlich die immense organisatorische Arbeit, die ein solches Mammut-Projekt mit sich bringt. Ich musste Partner finden, die an mich und die Sache glauben und mich mit finanziellen Mitteln, Equipment oder Dienstleistungen unterstützen, denn ohne diese Hilfe wäre es unmöglich für mich, auch nur an der Startlinie zu stehen.
Ein passendes Team muss gefunden und geformt werden. D. h. in meinem Fall 12 Personen, die sich ehrenamtlich mit Herzblut und voller Überzeugung für den Erfolg einsetzen. Allein diese beiden Punkte erforderten sehr viel Kraft und auch klare Vorstellungen, was ich will oder nicht. Ich würde behaupten, dass die meiste Arbeit und Motivation im Vorfeld des RAAM benötigt wird, denn für einen Wettkampf muss ich mich nie motivieren, da bin ich immer heiß drauf. Aber im Winter bei null Grad sich im Dunkeln aufs Fahrrad zu setzen oder abends um 20 Uhr nach der Arbeit noch einmal für fünf Stunden im Wohnzimmer auf der Rolle zu fahren – da braucht man ein klares Bild seines Ziels bzw. muss auch davon überzeugt sein!
Im Rennen selbst ist sicherlich die größte Herausforderung, neun Tage mit maximal einer Stunde Schlaf pro Tag auszukommen und die restlichen 23 Stunden schnellstmöglich in die Pedale zu treten, obwohl der Geist nach Schlaf schreit und mit allen Mitteln darum kämpft. Dieser „Überlebenskampf" geht dann so weit, dass ich teilweise Halluzinationen, also Wahnvorstellungen habe, oder einfach teilweise komplett orientierungslos bin und gar nicht mehr weiß, wo ich bin und was ich gerade mache. Zu dem Müdigkeitsproblem, also dem Geist, kommt ganz automatisch

auch der rebellierende Körper hinzu. Täglich knapp 600 km im Sattel zu sitzen, da meldet sich definitiv irgendwann das Hinterteil und fragt nach einer alternativen Beschäftigung. Vor zwei Jahren hatte ich mir dieses so wund gesessen, dass ich nach wenigen Tagen auf dem rohen Fleisch weiterfahren musste, was unbeschreibliche Höllenschmerzen waren.
Diese und einige weitere Punkte machen das Race Across America zu einer einzigen Herausforderung mit unterschiedlichen Facetten und daher auch so spannend.

STORCK: Dabei trägst Du auch die Verantwortung gegenüber Deinem 12-köpfigen Team. Wie schwer wiegt das?
Stefan: Oh … Ja, diese wiegt schwer auf meinen Schultern. Jeder Einzelne hat sich mit ganzer Leidenschaft eingebracht und das seit vielen Monaten, teilweise seit 1,5 Jahren. Wie schon gesagt, ich fahre nicht ein Singlerennen wie ein Triathlon, d. h., wenn ich meine Leistung nicht bringen kann, wie ich sie mir vorgestellt habe, dann muss ich das nur mir gegenüber verantworten oder rechtfertigen. In meinem aktuellen Fall ist es aber so, dass ich meine Leistung dann einem ganzen Team gegenüber „rechtfertigen" muss. Und das wiegt schwer, denn alle haben volles Vertrauen in meine Person und meine Leistung und glauben an den gemeinsamen Erfolg. Fakt ist, ich bin der Radfahrer in diesem Rennen, wenn ich nicht weiterfahre, dann steht der ganze „Zug" – und wer steht, verliert!
STORCK: Macht Dir das Angst?
Stefan: Ich glaube, dass die Angst sicherlich bei jedem Sportler immer im Kopf mit dabei ist – was ich auch gut und wichtig finde. Die vorhandene Angst hilft mir, mich intensiv auf das zu konzentrieren, was ich ausübe und dieses so gut ich kann. Sie ist ein natürlicher Begleiter von mir, jedoch blockiert oder bremst sie mich nicht. Sie sorgt dafür, dass ich mehrfach über die verschiedensten Dinge in diesem Projekt nachdenke, mir entsprechende Lösungen dafür überlege und so lange daran arbeite, bis ich davon überzeugt bin, dass es passt. Sie hilft mir, vorsichtig zu sein und nicht übermütig zu werden.
STORCK: Welche Motivation übt die größte Kraft aus? Der Wille, ein Scheitern zu verhindern oder der Wunsch, eine Top-Platzierung bei einem der härtesten Rennen der Welt zu erringen?
Stefan: Das ist ganz klar der Wille zum Sieg! Ich bin davon überzeugt, gemeinsam mit meinem Team etwas Außergewöhnliches zu schaffen und dadurch so viele Menschen wie möglich zu motivieren, ihre eigenen Komfortzonen zu verlassen und ihr Leben

5.000 km
IN 10 TAGEN

„ZEHN TAGE MIT MAXIMAL EINER STUNDE SCHLAF PRO TAG!"



so zu leben, wie es sie glücklich macht. Zu dem vorhandenen starken Willen kommt auch die spürbare Energie des ganzen Teams. Das ist eine sehr große Motivation. Denn dadurch fahre ich das Rennen nicht für mich allein, sondern für jeden Einzelnen, der mich dabei unterstützt. Das ist die Motivation, die es mir ermöglicht, beim Rennen an meine körperlichen und geistigen Grenzen gehen zu können, und wenn ich dort angelangt bin, dann werde ich diese noch erheblich verschieben können und müssen, um erfolgreich sein zu können. Preisgeld ist definitiv keine Motivation für mich, denn selbst der Sieger erhält keinen Cent!

STORCK: Gibt es den einen Gedanken, der Dir in den schwächsten Momenten hilft, weiterzumachen?
Stefan: Gute Frage, es gibt mehrere Gedanken und Emotionen, die mich vorantreiben bzw. ermutigen, mein Bestes zu geben. Zum einen ist es die Vorstellung, wie es sich anfühlt, das Ziel zu erreichen und zum anderen ist es dieser starke Wille, an die eigenen Grenzen zu gehen und diese zu verschieben. Wenn man so ein Rennen bestreiten will, dann muss man sich im Klaren darüber sein, was es bedeutet, ein RAAM-Finisher zu werden. Attribute wie: Leiden, Qualen, Schlafentzug, Teamwork, Hitze, Kälte und teilweise unbeschreibliche seelische und körperliche Schmerzen. Um sich in diesem Rennen selbst zu behaupten, muss man sich über den Sinn und das Ziel bewusst sein, sonst kommt man nie im Ziel an!
STORCK: Was kommt danach? Viele Sportler stehen nach großen Erfolgen vor einer ebenso großen Leere, oder aber finden Geschmack am Erfolg. Denkt man während des gesamten Projektes überhaupt an ein Danach?
Stefan: Ich denke noch nicht an das, was danach kommt. Ich war jetzt so sehr in diesem Projekt, mit all meiner Liebe und Leidenschaft, da ist vorerst kein Platz für das „Danach". Ich werde aber sicherlich dem Langstreckenradfahren treu bleiben, denn es erfüllt mich mit großer Freude. ///

In June 2014, Stefan Schlegel contested RAAM for the second time: about 3,000 miles coast-to-coast across the USA in less than nine days. After surprisingly achieving a strong tenth place in 2012, he finished in fifth place this year.
An outside observer typically sees only an individual delivering an exceptional sporting performance. But the rider's performance is backed by an equally amazing organizational effort, teamwork, and preparation for the race. We wanted to find out what drives Stefan, what motivates him, and what helps him bring such a huge project to a successful conclusion. STORCK Passion interviewed Stefan Schlegel before his start.

“TEN DAYS WITH ONE HOUR OF SLEEP MAX. PER DAY!“

STORCK: Stefan, RAAM is typically associated with grueling exertion in the race and thousands of training miles that may not be sheer fun either. You’re frequently exposed to the elements for hours on end. You sacrifice sleep even while training and stick to a disciplined diet. All this boils down to the question of ‘why are you doing this’?

Stefan: I compete in RAAM for several reasons. For one, I’m convinced that I can achieve a better result than on my first run in 2012. I also contest RAAM for all the people who’ve given up on their dreams and wishes, and I battle for them. I’m convinced that anyone can achieve anything they want, if they’re bound and determined, and willing to make the necessary investment.

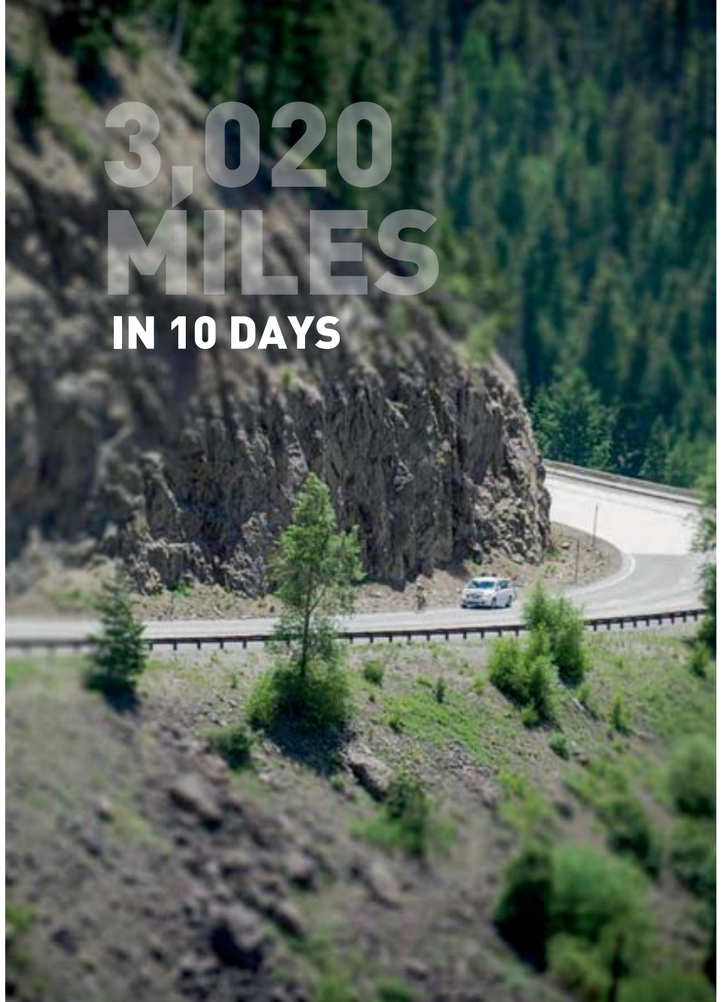
I keep noticing that there are a lot more people who give up than people who actually fail! Failure doesn’t mean defeat, but trying to carry out a project or any other thing as best you can. Giving up means stopping as soon as a major obstacle appears that makes it more difficult to achieve success. But if I believe in myself and my dream, I can achieve anything. The only question is how much energy, time, and passion I’m going to muster up.

STORCK: Even the preparation stage essentially means that you have to overcome a whole host of major obstacles. What’s the greatest challenge to you – the road to the start and preparation for the race or the finish in Annapolis?

Stefan: That’s hard to say. The huge organizational effort that a project of mammoth proportions like this one entails is part and parcel of the challenge. I had to find partners who believe in me and the cause, and who support me with funding, equipment, or services, because without such help I wouldn’t even be able to get to the start line.

The right team has to be found and formed. In my case, it consists of twelve volunteers who are fully committed to our success. These two aspects alone have been consuming a lot of energy and required a clear idea of what I wanted and didn’t want. I’d say that the preparation for RAAM takes the lion’s share of the work and motivation because I never have to motivate myself for a race. I’m always fired up for that. But getting on your road bike in winter, in the dark at freezing temperatures, or spending five hours on your exercise bike in your living room after coming home from work at 8 in the evening – that means you need a clear picture of your goal and the conviction that you want to go for it!

In the race itself, having to cope with getting a maximum of one hour of sleep per day and pedaling as fast as you can for the other 23, while your mind is just screaming for sleep and fighting to



get it in any possible way, is arguably the biggest challenge. This ‘fight for survival’ may even cause me to hallucinate now and then or to forget where I am and what I’m doing. The mental fatigue is automatically aggravated by the body rebelling against the strain. When you’re in the saddle almost 600 kilometers or 400 miles per day, your rear end will definitely let you know at some point that it’s ready for a change of pace. Two years ago, my butt was so sore that I had to continue riding on raw flesh after a few days while suffering incredible, excruciating pains.

These, plus a few other aspects, make the Race Across America an all-out challenge with different facets – and that’s why it’s so exciting.

STORCK: Now you’re also responsible to your twelve-member team. How heavy is this load?

Stefan: That’s definitely a heavy load on my shoulders. Every single member of the team has been committed to this project with all their passion for many months, and some of them for a year and a half. As I said before, I’m not contesting a single race like a triathlon because that would mean: if I can’t deliver the performance I was planning on I’ll only be accountable to myself. But in this case, I’m accountable to a whole team. And that’s a serious commitment because they all have confidence in me and in my performance, and believe in our joint success. The fact of the matter is that I’m the one riding the bike in this race and if I stop, the whole ‘train’ stops – and if you stop, you lose!

STORCK: Does that scare you?

Stefan: I think that any athlete feels a certain amount of fear – and I even think that’s positive and important. My fear helps me concentrate intensely on what I’m doing and to do it as best I can. Fear is a natural companion for me but it doesn’t inhibit or slow me down. It makes me think through different aspects of this project, ponder various solutions, and work on them until I’m convinced that everything fits. It helps me stay on guard and not push my luck.

STORCK: What’s the most powerful motivation for you? The determination not to fail or the desire to achieve a top spot in one of the world’s toughest races?

Stefan: It’s clearly the will to win! I’m convinced that I’m performing an exceptional feat together with my team and that, as a result, I’ll be motivating a large number of people to leave their comfort zones and to live their lives in a way that will make them happy. This strong will is intensified by the energy that can be felt on the whole team. This is very motivating because I’m not just

riding for myself but for everybody who supports me in this challenge. This is the motivation that makes it possible for me to go to my physical and mental limits in the race. Once I've reached them I'll be able – and have to – push them quite a bit more in order to be successful.
Prize money is definitely no motivation for me because even the winner doesn't get a single cent!

STORCK: Is there a key thought that keeps you going in your weakest moments?

Stefan: That's a good question. There are a number of thoughts and emotions that drive me or encourage me to give my best. One is imagining what it feels like to reach the finish and another one is this strong will to push myself beyond my limits. If you decide to contest a race like this you need to be clear about what it means to become a RAAM finisher: attributes such as suffering, grueling exertion, sleep deprivation, teamwork, heat and cold, as well as enduring some incredible physical and mental pains. You need to be perfectly clear about why you're doing this and what your aim is to stand your ground in this race or you'll never make it to the finish.

STORCK: What'll be next? After achieving a major success, many athletes either find themselves in a big vacuum or acquire a taste for success. Have you been giving any thought yet to what might be next?

Stefan: I have no idea what'll be next. I've been so immersed in this project, with all my love and passion, that there hasn't been any room for a 'next' project so far. But I'm sure that I'll continue in endurance cycling because I truly enjoy it.

Stefan erreichte am 21.06.2014 um 6:44 Uhr (Ortszeit) nach einer Gesamtfahrzeit von 10 Tagen, 14 Stunden und 32 Minuten als Fünfter das Ziel in Annapolis, MD. Er hatte neben der körperlichen Extrembelastung u. a. zwei Stürze, ein Sturmtief und ein schweres mentales Tief zu überstehen. Das selbst gesteckte Ziel, den bisherigen deutschen RAAM Rekord von 9 Tagen und 20 Stunden zu verbessern, erreichte er zwar nicht, doch dass er Annapolis nach all den Widrigkeiten mit einer Top-Fünf-Platzierung erreichen konnte, ist der eigentliche Erfolg. Hinter Stefan stand ein Team von 21 Menschen, die sich engagiert und hingebungsvoll, größtenteils in ihrer Freizeit, für dieses Projekt einsetzten. Im Ziel hatte das Team dafür gesorgt, dass Stefan nach fast 11 Tagen Flüssignahrung erstmals wieder etwas Handfestes bekam.

On June 21, 2014, at 6.44 a.m. (local time), after a total riding time of 10 days, 14 hours, and 32 minutes, Stefan reached the finish in Annapolis, MD, in fifth place. In addition to the extreme physical strain, he had to cope with calamities such as two falls, a storm front, and a severe mental low. While he didn't achieve his aim of improving the previous German RAAM record of 9 days and 20 hours, the fact that he arrived in Annapolis in fifth place following all the adversity he suffered, marked the true success of this endeavor. Stefan was backed by a team of 21 people who supported this project – by and large in their free time – with great commitment and dedication. When Stefan reached the finish, the team made sure he got his first solid food to eat after having been on a liquid diet for 11 days.

LINDENHOF RELOADED

Beim Season Opener im Vinschgau werden alte Idole zu Kameraden. Hobbyfahrer und Exprofis eint die Liebe zum Radsport, die daraus entstehende Verbundenheit sorgt dafür, dass man sich auf Augenhöhe begegnet. Und dennoch sind die alten Rennhasen als Tippgeber und Vorbilder gefragt.

Text: Caspar Gebel
Photo: Lindenhof | Markus Storck

Erfolg macht unabhängig – und damit meinen wir nicht einmal die materielle Seite. Wer auf seinem Feld etwas vollbracht hat, geht auch mit dem Erfolg anderer entspannter um, kann respektieren, was jemand anderer erreicht hat, ohne sich dabei unterlegen zu fühlen. So mag es dem Chefarzt und Hobbymusiker gehen, der auf den gefeierten Virtuosen trifft – oder dem Freizeitradsportler, der plötzlich Lenker an Lenker mit Leuten unterwegs ist, für die das Radfahren einmal ein Beruf war – einer, in dem sie sehr erfolgreich waren.

Wer Anfang April im Lindenhof zu Gast ist, kann gar nicht anders, als sich solchen Begegnungen auszusetzen, ist der Storck Season Opener im Vinschgau doch ein Tummelplatz für Leute, die in diesem Metier einmal ganz oben waren. Nehmen wir Thomas Ziegler: Der 33-Jährige, inzwischen Vertriebsleiter Deutschland bei Storck Bicycle, war bis 2007 Profi beim Team T-Mobile.

Und jener schlanke Mittvierziger, zu dem der oben erwähnte Posten des Chefarztes ganz gut passen würde, ist kein anderer als Alex Zülle, zweifacher Sieger der Spanien-Rundfahrt, Sieger der Tour de Suisse und zweimaliger Zweitplatzierter der Tour de France. Ein ebenfalls illustrer Landsmann von Zülle ist auch mit von der Partie: Oscar Camenzind, der 1998 im niederländischen Valkenburg durch Regen und Kälte zum Weltmeistertitel fuhr.

Kann man also mit solchen Männern Lenker an Lenker durch Südtirol fahren? Man kann – wenn man locker bleibt und sich keine Illusionen macht, wenn's hart auf hart kommt. „Die Rennhärte geht nicht verloren, und die unterscheidet ehemalige Profis von Hobbyfahrern", erklärt Thomas Ziegler. „Wo jemand kurz 800 Watt aufs Pedal bringen kann, können wir ein paar Sekunden 1.500 Watt treten." Auf langen Strecken ein zügiges Tempo anschlagen, das können auch Hobbysportler, weiß Ziegler – was

„WO JEMAND KURZ 800 WATT AUFS PEDAL BRINGEN KANN, KÖNNEN WIR EIN PAAR SEKUNDEN 1.500 WATT TRETEN."

der Grund dafür ist, dass er nicht gänzlich unvorbereitet angereist ist. Beim Saisonauftakt im Lindenhof werden eine Woche lang täglich immerhin 100 bis 160 Kilometer gefahren, und das auf bergigem Terrain.

Keine Frage, das Niveau ist hoch, und kaum einer der rund 80 Gäste kommt unvorbereitet. Stressen lassen muss man sich aber auch nicht: „Wir fahren in vier Leistungsgruppen, um wirklich allen Teilnehmern gerecht zu werden", so Ziegler. Jede Gruppe wird von einem ortskundigen Guide geführt, und ein Exprofi ist immer dabei, wobei die ehemaligen Berufsfahrer durch die Gruppen wechseln.

„In den schnellen Gruppen ist das Niveau schon recht hoch, da müssen auch wir ab und zu mal leiden", lobt Ziegler die Teilnehmer des Events. Sich auch mal abzutasten, spielerisch die Kräfte zu messen, so etwas gehört halt zur Rennrad-Ausfahrt dazu. Und dass es auch hier geschieht, verdeutlicht: Beim Storck Season Opener fährt man auf Augenhöhe, ohne Hierarchien. Gäste und Begleiter eint die Freude am Rennradfahren; die Erfolge der Vergangenheit treten da in den Hintergrund. Nun ja – eine Ausnahme gibt es vielleicht: „Als Jan Ullrich dazu kam, hat man schon gemerkt, dass dem einzigen deutschen Toursieger sehr viel Respekt entgegengebracht wird", so Ziegler. „Aber Ulle ist halt super offen, geht aktiv auf die Leute zu und sorgt dafür, dass sich alle schnell wohl mit ihm fühlen."

Eine größere Rolle als wichtige Siege spielt die Erfahrung, die Männer wie Ziegler, Zülle und Camenzind mitbringen. „In den langsameren Gruppen geht es auch viel darum, Tipps zu geben", erklärt der ehemalige T-Mobile-Fahrer. „Und das wird auch sehr gerne angenommen." Den einen oder anderen müsse man durchaus mal bremsen, erzählt Ziegler – dass Freizeitsportler zu intensiv trainieren, ist nichts Neues. Doch manchmal ist es genau andersherum: „Viele Gäste haben Verbesserungsbedarf in Sachen Fahrtechnik und Radbeherrschung", so Ziegler. Vor allem bergab zeige sich das – wo die Profis noch plaudernd Schulter an Schulter führen oder sich die Windjacke überstreiften, griffe mancher Hobbyfahrer schon in die Bremsen. Gerade im Hinblick auf den steigenden Frauenanteil im Lindenhof wird da schon mal auf dem Hotelparkplatz ein spontanes Techniktraining abgehalten. „Eine Besucherin war in der Abfahrt sehr vorsichtig, hat sich klar unterschätzt", so Ziegler. „Mit ein paar Tipps zum

“WHERE SOMEBODY ELSE MIGHT BE ABLE TO BRIEFLY PUT 800 WATTS ON THE PEDAL WE CAN DO 1,500 FOR A FEW SECONDS.“

Anbremsen und zur Linienwahl ist sie am nächsten Tag schon merklich sicherer gefahren."

Kameradschaft und Anleitung – dass das Rezept aufgeht, zeigt die wachsende Zahl der Wiederbucher beim Storck Season Opener im Hotel Lindenhof: Rund 80 Prozent der Teilnehmer waren schon im Vorjahr dabei. Neben dem Frauenanteil steigt übrigens auch die Zahl der Fahrer, die eine Storck-Rennmaschine mitbringen. 20 Testräder der gehobenen Kategorie haben Thomas Ziegler und seine Kollegen vom hessischen Radhersteller dabei; dazu kommen etliche edle Lightweight-Laufradsätze, die Jörg Ludewig, auch ein ehemaliger T-Mobile-Fahrer, zum Testen dabei hat. Dass so mancher Gast bei seinem zweiten Besuch im Lindenhof sein eigenes „Storck" aus dem Auto holt, lässt auf zweierlei schließen: zum einen, dass er im Vorjahr gut auf Storck gefahren ist, zum anderen aber, dass auch eine emotionale Verbundenheit mit dem Material und den Menschen entstanden ist. Und das ist ein gutes Vorzeichen für eine lange Freundschaft – auch wenn sie nur ein Mal im Jahr erneuert wird, hier im Lindenhof. ///

At the season opener in the Vinschgau Valley, old idols become new buddies. Enthusiasts and ex-pros are united in their love for biking. This creates a spirit of fellowship in which they meet on an equal footing. Yet the seasoned campaigners are on the spot to provide tips and to serve as role models.

Success is addictive – and we're not even talking about the material side of it here. Anybody who's achieved something in a particular field tends to be more relaxed when it comes to dealing with the success of others and can usually respect someone else's fortes without feeling humbled by them. Examples to illustrate the point may be a hospital's physician-in-chief who plays a musical instrument as a hobby meeting a famous virtuoso – or a biking enthusiast who's suddenly riding alongside people who used to be – very successful – professional racers.

If you're a guest at the Lindenhof in early April, you'll inevitably have such encounters, as the Storck Season Opener in the Vinschgau Valley is a meeting place for people who used to rank in top spots of bike racing. Let's take Thomas Ziegler, for example. The 33-year-old who's now working as sales manager Germany at Storck Bicycle was a pro with Team T-Mobile until 2007.

And the slim guy in his mid-forties who could easily pass for the aforementioned physician-in-chief is none other than Alex Zülle, a two-time winner of the Tour of Spain, winner of the Tour de Suisse and two-time runner-up in the Tour de France. Another illustrious compatriot of Zülle's is on location as well: Oscar Camenzind, who in 1998 clinched the world champion's title in a wet and cold race at Valkenburg in the Netherlands.

So can you ride through South Tyrol alongside guys like these? Yes, you can – provided you stay cool and have no illusions when the going gets tough. "A racer never loses his toughness and this is what makes the difference between former pros and recreational riders," explains Thomas Ziegler. "Where somebody else might be able to briefly put 800 watts on the pedal we can do 1,500 for a few seconds." Ziegler knows that even amateurs can ride at a fast pace on long stretches, which is why he didn't arrive totally unprepared. At the Lindenhof season opener, the riders cover no less than 100 to 160 kilometers every day, on hilly terrain.

The level is high, no doubt about it, and almost no one among the roughly 80 guests arrived without preparation. But there's no reason to feel stressed either. "We're riding in four performance groups to make sure we can actually cater for the abilities of all the participants," says Ziegler. Each group is led by a guide who's familiar with the area, plus there's always an ex-pro riding with each group, with the former professionals taking turns with the groups.

"In the fast groups, the level is pretty high, which means that even we find ourselves suffering now and then," Ziegler says, praising the participants of the event. Gauging each other's abilities, competing in a playful way, is part of any road bike tour. And that it's part of this one, too, shows that the participants in the Storck Season Opener ride on an equal footing, without any hierarchies. Guests and 'official companions' share a zest for road biking, which makes past successes take a backstage role. Okay – there may be one exception. "When Jan Ullrich joined the event it was obvious that the former Tour winner was met with great reverence," says Ziegler. "But 'Ulle' is a really personable guy, who actively approaches people and makes sure that everybody immediately feels comfortable with him."

The experience which men like Ziegler, Zülle, and Camenzind have under their belts is far more important than impressive victories.

"In the slower groups, giving tips is a key aspect," explains the former T-Mobile rider. "And the participants are very receptive to them. Now and then we have to tell somebody to ease up a bit," says Ziegler. That recreational athletes tend to overextend themselves in training is nothing new. But sometimes it's exactly the other way around. "Many of the guests need to improve their riding technique and bike control," Ziegler explains. Especially on downhill stretches – where the pros would continue to ride side by side while chatting with each other or casually slipping into a windbreaker – a recreational rider might start to use the brakes. Particularly in view of the increasing number of women participating in the Lindenhof event, technique issues that have been observed may spark an impromptu training session being held in the hotel's parking lot. "One of the visitors was very cautious riding downhill because she clearly underrated herself," says Ziegler. "After receiving a few tips on braking and how to choose a line she rode with much greater confidence the next day."

Companionship and instruction – the growing number of repeat bookings for the Storck Season Opener at the Hotel Lindenhof proves that this concept pans out. About 80 percent of the participants had attended last year's event. Besides the increasing percentage of women, the number of riders arriving at the Lindenhof with a Storck racing machine is growing as well. While Thomas Ziegler and his colleagues brought 20 high-end test bikes made by Storck to the event, Jörg Ludewig, another T-Mobile rider, added an array of exquisite light-weight wheel sets to the line-up for testing. Two conclusions might be drawn from the fact that a number of guests would take their own 'Storck' out of their cars upon arriving at the Lindenhof on their second visit: a positive experience of riding a 'Storck' the year before and the creation of an emotional bond between the hardware and the people. And that bodes well for a long-lasting friendship – even though it's renewed just once a year – here at the Lindenhof. ///

RETHINK

VORSPRUNG DURCH VISIONEN

Wer jetzt erst einsteigt, kennt's nicht anders. Doch wer schon seit 20 Jahren auf dem Rennrad oder dem Mountainbike sitzt, weiß, was sich in dieser Zeit alles getan hat. Andererseits: Wer seit 20 Jahren Storck fährt, konnte viele Innovationen bereits sehr früh genießen ...

Rethink – a leading edge through visions

Those just getting started don't know the difference. But those who've been riding a road or mountain bike for 20 years can appreciate the changes these bikes have seen over the past two decades. On the other hand: those who've been riding a Storck for 20 years got to enjoy a lot of these innovations much earlier than others...

Text: Caspar Gebel

Photo: Thomas Hahn / Ben Wiesenfarth / Storck

Das Rennrad, das der Autor vor 20 Jahren fuhr, war schon ein dicker Brocken: Ein niederländischer Stahlrahmen aus „Columbus SP"-Rohren, Campagnolo-Record-Komponenten, dazu ein Radsatz mit Campa-Kastenfelgen und schwere Time-Pedale – all das ergab ein Gesamtgewicht um 10,5 Kilo. Nicht, dass man sich zu jener Zeit viel darum geschert hätte. Die Räder der Profis waren kaum leichter, Carbonrahmen galten als unbezahlbare Exoten. Die Komponenten waren seit den 80er-Jahren ohnehin tendenziell schwerer geworden: So packte Campagnolo beim Wechsel vom Super-Record- zum C-Record-Kurbelsatz mal eben 100 Gramm mehr Aluminium drauf.

Nun muss man mal ganz selbstkritisch sagen: Wären damals alle Rennradfahrer dem Gewicht gegenüber so gleichgültig gewesen wie der Autor, würden wir wohl heute noch Zehn-Kilo-Renner fahren. Doch bereits Anfang der 1990er gab es Tüftler mit Weitblick, die das Potenzial neuer Werkstoffe erkannten und erahnten, zu welch großem Markt sich das Rennradfahren entwickeln würde. Einer davon war Markus Storck.

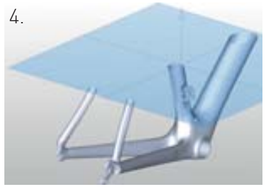
Schon als Jugendlicher hatte der 1964 geborene Storck damit begonnen, nach eigenen Vorgaben hochwertige Stahlrahmen fertigen zu lassen. Er setzte früher als andere die Pulverbeschichtung bei Alu-Rahmen ein, was sich erst viel später auf breiter Front durchsetzte. „Damals gab es nur wenige Pulverbeschichtungsbetriebe", erinnert sich Markus Storck. „Dann konnten die Rahmenschriftzüge auch nur auf den Pulverlack geklebt werden. Also haben wir Folien entwickelt, die mit dem Pulverlack bei fast 200 Grad verschmolzen sind. Das war der Durchbruch für die Pulverbeschichtung: Langlebigkeit und unter dem Klarpulver geschützte Schriftzüge."
Der frühe Kontakt zu innovativen US-Marken wie Trek und Cannondale schärfte Storcks Sinn für neue Technologien. Der durchschnittliche Rennradfahrer dagegen berauschte sich zu jener Zeit an den kleinen Aufklebern auf den grazilen Stahlrahmen, die über den verbauten Rohrsatz Auskunft gaben – doch ob da nun „SL" oder „Aelle" draufstand, war fürs Fahrverhalten und fürs Gewicht weitgehend egal. In der Wendezeit beschäftigte sich Storck mit superleichten Aluminium-Parts für Mountainbikes

1.

2.

3.

4.



und experimentierte mit der damals noch weitgehend unbekannten Vollfederung. Einen ersten Vorgeschmack auf kommende Technologien gab dann 1993 der „Power Arms"-Carbonkurbelsatz aus Carbon, der gerade mal 280 Gramm wog. Zum Vergleich: Die C-Record-Alukurbeln von Campagnolo am Rennrad des Autors wogen mit Kettenblättern und Kurbelschrauben 700 Gramm. „Unsere Alu-Powerarms waren im Gewicht schon weit ausgereizt", sagt Markus Storck mehr als 20 Jahre später. „Ich habe dann auf der Eurobike Thomas Mertin von THM kennengelernt und anschließend das Projekt Carbon-Powerarms mit ihm gestartet. Das Lastenheft war mit dem Zielgewicht schon ziemlich sportlich, doch wir haben es geschafft, durch neue patentierte Technologien die Kurbeln serienreif zu machen."

Bis zum ersten Carbonrahmen der Marke Storck sollten noch ein paar Jahre vergehen. Bereits 1995 jedoch präsentierte der Hesse mit seiner jungen Marke eine Gabel aus dem Faserwerkstoff, die ihresgleichen suchte – es war die erste Vollcarbongabel mit 1 1/8 Zoll Steuersatzmaß – und bis heute in Sachen Gewicht ganz vorne mitspielen kann. 300 Gramm wog die Stiletto, etwa die Hälfte des Gewichts der damals weit verbreiteten Alu-Gabeln mit Stahlschaft. Und raten Sie mal, wer eine solche an sein Rad montiert hatte ...

Mitte der 90er waren Mountainbikes bereits eine große Sache, doch immer noch fuhren viele Offroader auf Starrbikes herum. Markus Storck hatte freilich schon mehrere Jahre Erfahrung mit gefederten Hinterbausystemen – bereits 1992 hatte er sein erstes Fully vorgestellt, damals noch unter seiner Marke 2-Danger. „Es gab auch damals schon einige Fullys am Markt, das 2-Danger war aber eines der ersten Viergelenksysteme. Die meisten Hersteller haben damals nur Eingelenker angeboten. Es war uns aber von vornherein klar, dass es bei einem Fully verschiedene Antriebseinflüsse gibt – Anfahrnicken, Bremsnicken und Pedalrückschlag – und dass man diese nur mit Mehrgelenksystemen eliminieren konnte."

Bereits dieses Rad war mit einem Ahead-Vorbau ausgestattet, wie er heute Standard ist. Storcks erstes Rennrad, das Alu-Modell Scenario, war zu Anfang noch mit einem klassischen Schaftvorbau versehen – ein Zeichen dafür, wie langsam sich die Rennrad-Szene an neue Technologien annäherte. Markus Storck dagegen dachte bereits voraus und stattete seine folgenden Rennmaschinen mit 1 1/8 Zoll messenden Steuersätzen aus. Das Scenario Pro verfügte bereits 1995 über einen Ahead-Vorbau dieser Bauart. Erst der vergrößerte Durchmesser brachte nämlich die Stabilität, die Storcks neue, superleichte Carbongabel erreichen sollte.

Als Storck 1997 seine Studie eines Vollcarbon-Fullys vorstellte, glaubten nicht wenige, dieses Bike würde nie zur Serienreife gelangen. Doch es dauerte nur zwei Jahre bis zur Marktreife – unter dem Namen „Organic" kam 1999 das erste vollgefederte Carbon-Mountainbike auf den Markt. „Wir begannen bereits 1996 mit dem Projekt Organic – aus meiner Sicht das innovativste Fully überhaupt", sagt Markus Storck. „Auch in diesem Fall war das Lastenheft sehr anspruchsvoll: sehr viel Federweg für ein CrossCountry-Fully und ein niedriges Gewicht, Scheibenbremsaufnahmen aus Carbon, innenverlegte Züge und Carbon-Ausfallenden, um nur einige Punkte zu nennen."
Das Fully war mit knapp zehn Kilo nicht nur superleicht, sondern begeisterte die Fachwelt auch von Anfang an mit einer ausgereiften virtuellen Viergelenksfederung, die sehr gute Federungseigenschaften bot. Kein Wunder, dass das Organic aus dem Stand Testsieger des Magazins „MountainBIKE" wurde und im Jahr 2000 von der Fachpresse zum Mountainbike des Jahres gewählt wurde. Wundersam ist dagegen, dass es fast zehn Jahre dauerte, bis die Konkurrenz nachzog – zunächst freilich mit Hardtail-Carbonrahmen.

Was Carbon-Rennräder angeht, war Markus Storck ausnahmsweise einmal nicht der Erste. Vor der Jahrtausendwende hatten sich nur ganz wenige Hersteller an die Thematik herangewagt; die Radprofis jener Zeit waren größtenteils noch auf Alu-Rahmen unterwegs. „Wir haben über Jahre das Material Aluminium im Rahmenbau verwendet und konnten durch diese Entwicklungen das Rahmengewicht auf unter 1.200 Gramm drücken. Herkömmliche Carbonrahmen waren zu diesem Zeitpunkt schwerer und schlechter in den Steifigkeitswerten", begründet Storck seine damalige Zurückhaltung.

Als die Firma Storck dann Ende 2003 ihre ersten Carbon-Rennrahmen vorstellte, tat sie das mit einem Paukenschlag: Der Scenario 0.9 wog 985 Gramm und war damit erheblich leichter als die arrivierte Konkurrenz. Wenn wir einen Werkstoff verwenden, muss er einen Vorteil gegenüber den bisherigen Materialien bringen. „Nur einen Carbonrahmen zu bauen, der dann schlechtere Gesamteigenschaften als ein Alu-Rahmen gehabt hätte, wäre nicht in Frage gekommen", stellt der innovative Fahrradbauer im Rückblick klar.

5.

6.

In den folgenden Jahren optimierte Storck die Fertigungsweisen; so konnten mit dem V.V.C.-Verfahren (vacuum void controlled) durch eine Reduzierung des Harzanteils im Verbundmaterial deutliche Gewichtseinsparungen erzielt werden. Als das Rennradmagazin „Tour" Anfang 2007 41 aktuelle Rennrahmen testete, stand Storck mit dem Fascenario 0.7 ganz oben auf dem Treppchen. Rahmen, Gabel und Steuerlager des neuen Modells wogen zusammen weniger als 1.200 Gramm, der nackte Rahmen knapp 850 Gramm – zu einer Zeit, da ein Rahmengewicht um 1.300 Gramm durchaus nicht ungewöhnlich war.

Doch das Gewicht war nur eine Baustelle, an der Storck arbeitete. Mit dem „Aero" stellte das Unternehmen 2006 ein Straßenrad vor, das die Lücke zwischen Zeitfahrmaschine und Rennrad schloss. Mit aerodynamisch optimierten Rohrformen wurde die innovative Rennmaschine schnell zum Liebling von Spitzen-Triathleten und deutete kommende Entwicklungen an, die mit der Vorstellung des „Aernario" einen vorläufigen Höhepunkt erreichen sollten.

Dass ein Fahrradrahmen mit einem Gewicht von 850 Gramm stabil und haltbar sein kann, hätte man sich vor 30 Jahren kaum vorstellen können. In jener Zeit hatten die Handwerker das Sagen, die Stahlrohre zusammenlöteten und sich dabei von ihrem Gefühl und ihrer Erfahrung leiten ließen. Doch die Zukunft im Radsport gehörte den Ingenieuren, denen mit Verfahren wie der CAD-Konstruktion ganz neue Möglichkeiten offenstanden. Der Werkstoff Carbon erlaubt es außerdem, wirklich belastungsgerecht zu konstruieren – etwas, das bei Storck durch verschiedene Prinzipien verwirklicht wird. ‚Proportional tubing' etwa bezeichnet eine Anpassung von Wandstärken und Durchmessern der Rohre an die Rahmenhöhe. So wird erreicht, dass große Rahmen möglichst steif sind, ohne zu schwer zu werden, und kleine möglichst leicht sind, ohne dass Stabilität und Komfort leiden. Mit ‚directional depending stiffness' wiederum wird die horizontale von der vertikalen Steifigkeit entkoppelt: Rohrquerschnitte und Faserbelegung sind so gewählt, dass der Rahmen sehr steif und stabil ist, dabei jedoch komfortablen ‚Flex' aufweist. Belastungsgerechte Belegungspläne finden sich freilich nicht nur bei den Rahmen von Storck, sondern auch bei den hauseigenen Komponenten. Eigenschaften wie Steifigkeit und Komfort können etwa bei Lenkern und Sattelstützen optimal kombiniert und punktgenau ausgespielt werden.

Eine weitere Dimension fügte die Aerodynamik hinzu, deren Bedeutung für die Zukunft des Rennrades Markus Storck, wie beschrieben, sehr früh erkannte. Mit dem ‚Sectional aerodynamic shaping' setzte sein 2012 vorgestelltes Modell „Aernario" neue Maßstäbe. Vom Magazin „Tour" 2013 zum „besten Rahmen aller Zeiten nach Tour-Standard" gekürt, begeistert der Aero-Renner nicht nur mit einem Rahmengewicht unter 800 Gramm, sondern auch durch die konsequent windschlüpfrige, am modernen Tragflächenbau orientierte Formgebung und die bis ins Detail gehende Systemintegration, der sogar die Sattelklemmung unterliegt. Ein großer Wurf, der jedoch auch nur „Work in Progress" ist – mit dem Aernario Disc, das auf Scheibenbremsen und stabilitätsfördernde Steckachsen setzt, ist die nächste Zündstufe längst auf den Straßen unterwegs.

„Am Anfang waren es Gewicht und Steifigkeit, dann kam der Komfort dazu und vor einigen Jahren noch die Aerodynamik. Und das alles in Kombination miteinander – keine leichte, aber eine sehr spannende Aufgabe …", sinniert Markus Storck. Vieles von dem, was er in den vergangenen 20, 25 Jahren in die Wege leitete, ist heute Standard. Wer erst seit Kurzem auf dem Rennrad oder Mountainbike sitzt, wird sich nicht lange mit der Frage aufhalten, wem die zahlreichen Impulse zu verdanken sind, die das Sportrad von heute zu dem machen, was es ist. Dieses Los teilt Storck mit den anderen großen Innovatoren der Branche. Welchen Vorsprung seine Räder auch heute noch haben, wird freilich jeder bezeugen können, der mal auf einem Fascenario auf der Straße oder einem Rebel Seven im Gelände Kilometer gesammelt hat. ///

The road bike the author was riding 20 years ago could definitely be called a heavy-weight: a Dutch steel frame consisting of 'Columbus SP' tubing, Campagnolo Record components, plus a wheel set with Campa box-type rims and heavy Time pedals – all of that tipping the scales at around 10.5 kilos. But who really cared back in those days when even the bikes of the pros were hardly lighter, and carbon frames considered exotic and unaffordable. Components had tended to pick up weight since the 80s anyway. Campagnolo, for instance, when switching from the Super-Record to C-Record crank sets, added 100 grams of aluminum without batting an eye.

7.

Now a bit of self-criticism is appropriate at this point. Had all road bike riders been as indifferent to weight as the author, we'd probably still be riding ten-kilo speed machines. But even back in the early 1990s, there were some farsighted creative minds that recognized the potential of new materials with a presentiment of the huge market that road biking would develop into. Markus Storck was one of them.

Even as a teenager Storck, who was born in 1964, had high-grade steel frames made to his specifications. Earlier than others he used powder coating for aluminum frames, a technique that was widely adopted only much later. "There weren't a lot of powder coating operations back in those days," Markus Storck recalls. "And then the frame logos could only be put on the powder coatings as stickers. So we developed films for fusing with the powder at nearly 200 degrees centigrade. That marked the breakthrough for powder coating: durability and logos protected underneath the clear powder."
Early contact with innovative U.S. brands like Trek and Cannondale sharpened Storck's sense for new technologies. In contrast, the average road bike rider was thrilled by the little stickers emblazoned on the slender steel frames that revealed the tube sets installed in them – but whether the sticker said 'SL' or 'Aelle' was essentially of no consequence for handling and weight.

In the days that marked a turning point, Storck focused on superlight aluminum parts for mountain bikes and experimented with full suspensions that were largely unknown at the time. In 1993, the 'Power Arms' carbon crank set that weighed a mere 280 grams provided an initial pre-taste of the technologies on the horizon. For comparison: the Campagnolo C-Record aluminum cranks on the author's road bike, with chain rings and crank bolts, weighed 700 grams. "Our aluminum Power Arms had pretty much exhausted the weight reduction potential at the time," says Markus Storck more than 20 years later. "But then I met Thomas Mertin from THM at Eurobike and subsequently launched the Carbon Power Arms project with him. The specifications including a target weight were pretty ambitious but we managed to get the cranks ready for production with new patented technologies."

A few more years were to pass before the first carbon frame of the Storck brand was launched. But as early as in 1995, Storck with his young brand presented a fork made of the fiber material that was unrivaled in its day – it was the first 1 1/8" full carbon fork – and continues to be in contention at the front of the field in terms of weight. The Stiletto weighed 300 grams, which was about half of the weight of the aluminum forks with a steel shaft that were wide-spread back then. And guess who had one of those installed on his bike…

In the mid-nineties, mountain bikes were already a big deal but a lot of off-roaders were still riding rigid bikes. Markus Storck, though, had several years of experience with rear suspension systems under his belt, having launched his first fully in 1992 under his (then) 2-Danger brand. "A few fullies were on the market even in those days but the 2-Danger was one of the first four-bar linkage systems. Most manufacturers at that time were only offering single-pivots. But even before we got started, we realized that there were various drivetrain influences – squatting, brake dive, and pedal kickback – and that they could only be eliminated by using multi-link systems."

Even this bike was already equipped with an ahead stem that is standard today. Storck's first road bike, the aluminum model Scenario, initially still featured a traditional shaft stem – which showed how hesitantly the road biking world was adopting new technologies. In contrast, Markus Storck was already thinking

ahead and started equipping his subsequent speed machines with 1 1/8-inch headsets. As early as in 1995, the Scenario Pro had an ahead stem of this type, as only the enlarged diameter provided the stability which Storck's new super-light carbon fork was supposed to achieve.

When Storck introduced his concept of a full-carbon fully in 1997, there were many who thought this bike would never achieve the level of a model that was fit for production. But it only took two years for it to be ready for market – and in 1999, the first full-suspension carbon mountain bike was introduced under the name of 'Organic'. "We launched the Organic project as early as in 1996 – the most innovative fully of all from my point of view," says Markus Storck. "In this case, the specifications were again highly challenging: a lot of suspension travel for a cross-country fully and low weight, carbon mounts for the disc brakes, interior cable routings, and carbon fork ends, to name just a few."
With a weight of a little less than ten kilos, this fully was not only super-light but also immediately thrilled the expert world with a sophisticated four-link suspension that delivered very good spring characteristics. So it was not surprising that the Organic, right out of the box, became the test winner in 'MountainBIKE' magazine and was voted 'mountain bike of the year' by the trade press in 2000. Surprisingly, it took the competition almost ten years to follow suit – albeit initially with hard-tail carbon frames.

When it comes to carbon road bikes, Markus Storck, for a change, was not the one to pioneer them. Before the turn of the millennium, only a very small number of manufacturers had been bold enough to tackle the challenge. Most of the professional bikers in those days were still riding aluminum frames. "We'd been using aluminum as the material for frame construction for years and managed to push the frame weight below 1,200 grams due to these developments. Conventional carbon frames at that time were heavier and inferior in terms of stiffness," says Storck, explaining his reservation about adopting carbon back then.
But when Storck launched its first carbon road bike frames at the end of 2003, the company caused a sensation: the Scenario 0.9 weighed 985 grams, which made it considerably lighter than the established competitor products. "We only use a material if it yields an advantage over previous ones. Just building a carbon frame that would have been worse than an aluminum frame in terms of its overall properties would have been out of the question," says the innovative bicycle constructor in retrospect. In the following years, Storck optimized the manufacturing techniques. Using the V.V.C. (Vacuum-Void-Control) process made it possible to achieve significant weight savings by reducing the resin content in the composite material. When the 'Tour' road bike magazine tested 41 current road bike frames at the beginning of 2007, Storck was on the top step of the podium with the Fascenario 0.7. The frame, fork, and head bracket combined weighed less than 1,200 grams and the bare frame a little less than 850 grams – at a time when frame weights around 1,300 grams were not unusual.

However weight was just one issue Storck was working on. With the 'Aero', the company launched a road bike in 2006 that closed the gap between time trial and road racing bikes. Featuring aerodynamically optimized tube shapes, the innovative speed machine soon became the favorite choice of top-flight triathletes and suggested the advent of developments that were to reach a temporary peak when the 'Aernario' was launched.

30 years ago, it was hardly conceivable that a bike frame with a weight of 850 grams could be stable and durable. Those were the days of craftsmen who'd join steel tubes by brazing, guided by their intuition and experience. But the future in bike racing belonged to the engineers, who were able to leverage completely new techniques such as CAD design. Furthermore, the use of carbon enables designs that are truly aligned to the loads they have to carry – a feat which Storck achieves by using various principles. 'Proportional tubing', for instance, is the name of a method used to adjust the wall thicknesses and diameters of the tubes to the frame height. This leads to large frames achieving optimal stiffness without heavy weight and small ones becoming as light as possible without sacrificing stability and comfort. 'Directional depending stiffness', on the other hand, isolates horizontal from vertical stiffness. Tube cross-sections and butting are selected in a way that results in a very stiff and stable frame combined with comfortable 'flex'. Load-conformant butting plans, though, are not only found in the Storck frames but also in the proprietary components. Properties such as stiffness and comfort, for instance with handlebars and seat posts, can be optimally combined and fine-tuned with pinpoint accuracy.

Aerodynamics adds a further dimension and, as said before, Markus Storck had recognized its importance for the future of road bikes at a very early stage. Featuring 'sectional aerodynamic shaping', his 'Aernario' model launched in 2012 set new standards. Voted 'best frame of all time according to Tour standard' by 'Tour' magazine in 2013, the aero speed machine not only thrills bike racers with a frame weight of less than 800 grams but also with its rigorously streamlined shape that takes its cue from airfoil engineering and its detailed system integration that goes as far as the seat clamp. The Aernario Disc – another great success and another one that merely marks 'work in progress' – relies on disc brakes and stability-promoting through axles and hit the ground running as the rocket's next stage.

"Initially, it was weight and stiffness. Then comfort was added, plus aerodynamics a few years ago. And all of this in combination – not an easy but a very intriguing task...," Markus Storck says, reflecting on the evolutions. Much of what he initiated in the past 20 or 25 years is standard today. Those who just recently started straddling a road or mountain bike probably won't spend a lot of thought wondering who provided the wealth of impulses that make today's performance bikes what they are. Storck shares this fate with many other great innovators of the industry. But anyone who's ever reeled off lots of miles riding a Fascenario on the road or a Rebel Seven off-road will be able to attest to the leading edge his bikes still have today. ///

1. Rebel Seven: directional depending stiffness
2. powerarms 1993: full carbon and just 280 g
3. proportional tubing: a matter of course for Storck frames
4. sectional aerodynamic shaping
5. Markus Storck at the 1998 Xterra World Championship: he knows how a bike has to respond in a race
6. Fascenario 0.7: manufactured with V.V.C. technology
7. 2003: carbon frame Scenario C 0.9 less than 1,000 g
8. 2006: Aero frame

EINE STUNDE VOLLGAS

Mit dem T.I.X. – kurz für „This is Cross“ stellt Storck ein Cyclocross-Rad vor, das die klassische Anmutung der Gattung mit modernster Technik verbindet. Hanka Kupfernagel, mehrfache nationale und Weltmeisterin im Gelände, hat ihr neues T.I.X. schon und erklärt, worauf es beim Querfeldeinrad ankommt.

Text: Caspar Gebel
Photo: Ben Wiesenfarth

Was macht einen guten Cyclocrosser aus? Die fünffache Cross-weltmeisterin Hanka Kupfernagel zögert nicht lange: „Damit es wettkampftauglich ist und Spaß macht, sollte ein gutes Crossrad schön wendig und leicht sein“, urteilt die Ausnahmeathletin, die den winterlichen Geländesport in den letzten Jahren wie kaum eine andere Fahrerin geprägt hat. Auch die Rahmensteifigkeit sei ein wichtiger Punkt: „Beim Crossrennen gibt es viele Kurven, da muss man gut rausbeschleunigen können.“

„Eine Stunde Vollgas“, so in etwa lässt sich ein typisches Querfeldeinrennen beschreiben. Gefahren wird auf zwei bis drei Kilometer langen Rundkursen, die mit künstlichen und natürlichen Hindernissen gespickt sind – Treppen, Steilhänge und Hürden, die die Fahrer vom Rad zwingen. Die Saison dauert von Anfang Oktober bis Ende Januar, womit ungünstige Witterungsbedingungen vorprogrammiert sind. Vor Nässe und Kälte darf ein Querfeldeinfahrer keine Angst haben, und selbst zugeschneite oder vereiste Kurse sind kein Grund, ein Rennen abzusagen.

Anfang des 20. Jahrhunderts als winterliches Konditionstraining für Straßenfahrer entstanden, wuchs der Querfeldeinsport mit der Zeit zu einer eigenständigen Disziplin heran. Eine Crossweltmeisterschaft wurde erst 1950 ausgetragen – für Männer. Hanka Kupfernagel, deren radsportliche Laufbahn auf der Straße begann, erinnert sich noch gut an ihre eigenen Anfänge im Gelände: „Mit zwölf habe ich angefangen, Radrennen zu fahren, und im Winter haben wir immer Crossläufe gemacht. Die ein Jahr älteren sind schon Cross gefahren, von daher war ich schon in der Szene drin, auch wenn wir erst einmal nur gelaufen sind. Wir haben aber im Winter direkt Crossreifen auf die Räder bekommen. In Thüringen hat es damals im November, Dezember noch richtig Schnee gehabt, und so sind wir dann mit Crossbereifung trainieren gefahren.“

Bis zu ihren ersten Renneinsätzen auf dem Crosser sollte es noch Jahre dauern: „Mein erstes Crossrennen bin ich so ’98 gefahren“, erinnert sich die amtierende Deutsche Meisterin, die diesen Titel in den letzten zehn Jahren mit wenigen Ausnahmen fest in der Hand hatte. Irgendwann mal in Herford oder in Frankfurt haben die Veranstalter auch mal ein Frauenrennen mit dabei gehabt.“ In jener Zeit waren Rennen für Frauen noch fast unbekannt, doch Hanka hatte vorgebaut: „Ich bin seit 1993 mit meinem Bruder Stefan im Cross-Zirkus unterwegs gewesen und habe auch mit den Jungs im Winter trainiert. Und es hat mich immer ein bisschen gewurmt, dass ich nur der Betreuer bei den Crossrennen war und selber nicht fahren durfte. Aber in den Jahren habe ich schon viel Cross-Erfahrung gesammelt.“

Als dann die ersten Frauenrennen kamen, war die Entwicklung rasant. „Die Starterzahlen wurden mit jedem Jahr größer“, sagt Kupfernagel, deren erstes internationales Rennen in Japan stattfand. Als im Jahr 2000 die erste Frauen-WM ausgetragen wurde, war das radsportliche Multitalent zur Stelle und sicherte sich ihren ersten von fünf Titeln.

Dass der Querfeldeinsport gerade für weibliche Rennfahrer interessant ist, hat mehrere Gründe. „Dadurch, dass bei den Weltcuprennen die Frauen vor den Männern starten, haben wir die volle Aufmerksamkeit“, erklärt Kupfernagel. Darüber hinaus haben die Preisgelder bei den Frauen inzwischen ein Niveau erreicht, das dem der Männer entspricht – etwas, wovon frau in anderen Radsportdisziplinen nur träumen kann.

Als Hanka Kupfernagel ihre ersten Medaillen auf dem Crossrad einfuhr, war Querfeldein noch ein reiner Wettkampfsport, doch seit einigen Jahren hat sich das geändert: Immer mehr Radsportler, gerade solche, die im Mittelgebirge und im Flachland leben, haben den Cyclocrosser als vielseitiges Trainingsgerät entdeckt. Gleichzeitig ist eine große Jedermann-Rennszene mit ganzen Rennserien entstanden, die teils an den Amateurrennsport anknüpfen und Wettbewerbe für Fahrer ohne Lizenz bieten. „Ein Crossrennen, egal in welcher Kategorie, stellt zwar einige Anforderungen ans Fahrkönnen, doch gerade in den Jedermann-Klassen braucht man keine extreme Grundlagenausdauer, um die 30 oder 35 Minuten Renndauer durchzustehen“, beschreibt Storck-Vertriebsmanager Thomas Ziegler, einst Radprofi bei T-Mobile, den Reiz der Hobby-Querfeldeinrennen.

Seit Crossräder wie das brandneue Storck T.I.X. („This Is Cross“) mit hydraulischen Scheibenbremsen ausgestattet sind, spricht noch etwas fürs Crossrad: „Mit dem Cyclocrosser hast du zwei Räder in einem“, erklärt Hanka Kupfernagel. „Du brauchst einen zweiten Laufradsatz oder sogar nur ein Paar Decken, um das Rad im Gelände und auf der Straße einsetzen zu können.“ Mit Cantilever-Bremsen und V-Brakes, wie sie noch vor zwei Jahren üblich waren, wäre das nicht wirklich möglich gewesen – deren Bremswirkung reichte höchstens für flache Strecken im Gelände, nicht aber für schnelle Abfahrten auf der Straße. Für Kupfernagel, die 2007 neben Titeln auf dem Crossrad und beim Einzelzeitfahren auch Deutsche Meisterin auf dem Mountainbike wurde,

sind Discbrakes natürlich nichts wirklich Neues, doch aufs Crossrad bezogen gibt sie zu: „Man muss sich fast ein bisschen dran gewöhnen." Das Storck T.I.X., auf dem sie in der kommenden Saison Wettkämpfe bestreiten wird, verzögert mit hydraulischen Shimano-Scheibenbremsen, geschaltet wird elektronisch (wobei auch herkömmliche Schaltsysteme verwendet werden können). Gerade im Cross, wo man ständig am Limit ist und sich voll auf die Strecke konzentrieren muss, ist es ein großer Vorteil, wenn Verzögerung und Gangwechsel fast wie von selbst funktionieren.

Die optimale Funktion der Scheibenbremsen gewährleisten Steckachsen, wie man sie vom Mountainbike kennt – nur so lassen sich Bremsscheibe und -sattel optimal zueinander ausrichten. Und noch andere Faktoren machen das Storck T.I.X. interessant: „Mit unserem Konstruktionsprinzip der ‚directional depending stiffness' erreichen wir eine hohe Steifigkeit, verbunden mit vertikaler Elastizität, also gutem Komfort", erklärt Storck-Entwicklungsingenieur Jens Buder. Auch die für einen Crosser ungewöhnliche Sloping-Form des Rahmens zielt auf ein Plus an Komfort ab, so Buder: „Die Stütze wird weiter ausgezogen und flext dadurch besser." Bei einem Rahmengewicht ab 940 Gramm muss der Crosser mit Straßenbereifung übrigens nicht schwerer sein als ein herkömmliches Rennrad – der von Hanka Kupfernagel angesprochenen Zweitverwendung auf der Straße steht also nichts im Wege.

„Crossen boomt und wird immer mehr akzeptiert", sagt Markus Storck zum ersten Querfeldeinrad seines Unternehmens. „Durch unseren technologischen Ansatz sind wir prädestiniert dafür, einen ‚State of the art'-Crosser zu entwickeln." Auch Kupfernagel sieht im Crosssport einen interessanten Wachstumsmarkt. „Immer mehr Leute entdecken die Leichtigkeit des Crossfahrens", freut sich die Ausnahmefahrerin, die in den unterschiedlichsten Disziplinen des Radsports erfolgreich ist. Darin ist sie vielleicht auch ein Vorbild für Sportler, die den Schritt zum Querfeldeinsport noch nicht gewagt haben: Mit dem Storck T.I.X. legt man sich nicht auf etwas fest, sondern erweitert seinen radsportlichen Horizont – ob man das Rad nun als Mountainbike-Ersatz fährt, als kombiniertes Offroad- und Straßenrad oder einfach als zusätzliche Option für den Winter. Wobei: Nichts spricht dagegen, auch bei schönem Wetter zu crossen. ///

With the T.I.X. – short for 'This is Cross' – Storck has introduced a cyclo-cross bike that combines the classic impression of its breed with state-of-the-art technology. Multiple cyclo-cross national and world champion Hanka Kupfernagel has already got her new T.I.X. and explains what matters in a cross bike.

What makes a good cyclo-cross machine? Five-time cross world champion Hanka Kupfernagel is quick to respond: "A good cross bike should be very agile and light to be fit for competition and fun to ride," says the exceptional athlete, who has been shaping winter cyclo-cross racing like hardly any other rider in recent years. Frame stiffness, she says, is another key aspect: "There are many corners in cross racing so you need good exit speed."

'One hour flat out' pretty much describes a typical cross race. The events are held on loop courses covering a 1.5 to 2-mile distance with plenty of artificial and natural obstacles – steps, steep slopes, and hurdles that force the riders to dismount. The season lasts from early October to late January, which means that adverse weather conditions are part and parcel of the competitions. Cross riders should have no fear of wetness and cold and even snow or ice-covered courses are no reason to cancel a race.

While cyclo-cross originated in the early 20th century as a form of fitness training for road bike riders during the winter, it subsequently became a discipline in its own right, but a cross world championship – for men – wasn't held until 1950. Hanka Kupfernagel, whose bike racing career was launched on the road, still remembers her own cross-country beginnings well. "I started in bike racing at the age of twelve and in winter we'd always do cross runs. Riders that were a year older were already riding cross, so I was in the middle of the action even though, initially, we'd just be on our feet. But in winter they'd put cross tires directly on our bikes. Back in those days, there was still a lot of snow in Thuringia in November and December, so we'd go to practice sessions riding on cross tires."

Years were to pass before her first races on a cross bike materialized. "I contested my first cross race around 1998," recalls the reigning German champion who, with just a few exceptions, has had a firm hold on the title in the past ten years. "At some point in time, in Herford or Frankfurt, the organizers included a women's race on the calendar. Races for women were almost unknown back then but Hanka was ready. "I'd been traveling as part of the cross circus with my brother Stefan since 1993 and also trained with the boys in winter. And it always irked me a bit that I was only a member of the supporting crew and not allowed to contest the races myself. But I was able to gather a lot of cross experience in those years."

The first races for women saw a terrific development. "The fields grew year after year," says Kupfernagel, whose first international race took place in Japan. When the first world championship for women was held in 2000, the biking multi-talent grabbed the opportunity and secured the first of her five titles.

There are several reasons why cross racing is particularly attractive to female bike racers. "We enjoy undivided attention because the women compete before the men in the world cup races," Kupfernagel explains. Plus, the prize money in the women's events has now reached a level that corresponds to that of the men – a benefit that women competing in other biking disciplines can only dream of.

When Hanka Kupfernagel clinched her first medals on a cross bike, cyclo-cross was strictly a competitive sport but this has changed in recent years as more and more bikers, particularly those living in flatlands or relatively low mountain ranges, have discovered cyclo-cross bikes as a versatile piece of training equipment. At the same time, a large 'everyman' scene featuring full-fledged racing series emerged, partially linked to amateur racing and offering competitions for non-licensed riders. "Any cross race, in any category, makes certain demands on riding skills but particularly the 'everyman' classes don't require riders to have extreme basic stamina to survive the 30 or 35-minute duration of the race," says Storck's sales manager Thomas Ziegler, who used to be a cycling pro with T-Mobile, describing the appeal of the hobby cross-country races.

There's an additional aspect that has been speaking for cross bikes ever since models like the brand new Storck T.I.X. ('This Is Cross') have been equipped with hydraulic disc brakes. "The cyclo-cross bike gives you two bikes rolled into one," explains Hanka Kupfernagel. "All you need is a second set of wheels or perhaps just another pair of tires to use the bike both off and on the road." This wouldn't have been possible with cantilever brakes and V-brakes that were still typically used two years ago – their braking effect being, at best, sufficient for flat off-road stretches but not for fast downhill runs on the road. For Kupfernagel, who in 2007 not only clinched cross and time trial titles but also became German mountain bike champion, disc brakes are obviously nothing really new, but when used on a cross bike she admits, "You almost have to get used to them a bit." The Storck T.I.X. that she'll be competing with in the coming season uses hydraulic Shimano disc brakes and an electronic gearshift (although conventional shifting systems can be fitted as well). Particularly in cross, where riders are constantly running at the limit and have to fully concentrate on the course, braking and gear changes that work almost on their own provide a major advantage.

Through-axles typically used on mountain bikes ensure optimum functionality of the disc brakes – a prerequisite for optimal alignment of the brake disc and the brake caliper. But there are other factors that make the Storck T.I.X. an intriguing bike. "With our 'directional depending stiffness' design principle, we achieve high stiffness combined with vertical elasticity, in other words high comfort," explains Storck's development engineer Jens Buder. The sloping shape of the frame that is unusual for a cross bike is geared to enhanced comfort as well," says Buder. "The seat post has been extended for better flexing." By the way, with a frame weight starting at 940 grams, the cross bike fitted with road tires doesn't have to be any heavier than a conventional road bike – which means that the bike is perfectly fit for alternative use on the road, as previously mentioned by Hanka Kupfernagel.

"Cross is booming and becoming increasingly accepted," says Markus Storck, commenting on his company's first cyclo-cross bike. "Due to our technological approach we're perfectly poised to develop a state-of-the-art cross bike." Kupfernagel views cross as an interesting growth market as well. "More and more people are discovering the ease of cross-riding," beams the exceptional cyclist who has been successful in a wide range of biking disciplines. In this respect, she may also be a role model for athletes who have not yet ventured into cyclo-cross sport. When opting for the Storck T.I.X., riders aren't forced to commit to a particular discipline but can expand their biking horizons – whether using the T.I.X. as a mountain bike substitute, a combined off-road and road bike, or simply as an additional option for winter riding. But who says that cyclo-crossing can't be enjoyed in fair weather conditions as well...? ///

FUNKTION UND FORM

Design ist mehr als eine schöne Verpackung, im Idealfall ist es untrennbar mit der Funktion eines Objekts verbunden. Wie beides beim Rennrad und beim Mountainbike in Einklang gebracht werden kann, macht Storck Bicycle seit Jahren vor. Damit ist das Unternehmen auch in der Welt von Design und Gestaltung zur festen Größe geworden. Das belegen auch die ca. 60 Auszeichnungen, und Nominierungen u. a. bei Red Dot Award, iF product design , Rat für Formgebung, Bundesdesignpreis und Eurobike Award, die die Fahrräder des innovativen Unternehmens seit 1997 erhalten haben.

Text: Caspar Gebel / Mario Kuban
Photo: Storck / shutterstock / Thomas Hahn / Ben Wiesenfarth

Dass beim Fahrrad praktische Erwägungen im Vordergrund stehen, ist klar. Aus der Bestimmung, seinem Nutzer die Fortbewegung zu ermöglichen, ergeben sich ganz bestimmte Anforderungen: Es muss genau definierte Fahreigenschaften aufweisen, soll stabil sein, aber auch zwecks Schonung von Mensch und Material eine gewisse Elastizität aufweisen. Ein Kriterium, das in den letzten Jahren immer wichtiger geworden ist, ist die Effizienz: Damit der Fahrer seine Kraft so gut wie möglich in Vortrieb umwandeln kann, sind Aspekte wie Gewicht und Aerodynamik in den Vordergrund getreten. Die genannten Faktoren stehen sich teilweise im Wege; so macht etwa die optimale Balance zwischen möglichst hoher Stabilität und möglichst geringem Gewicht Kompromisse nötig.

Wer ein Fahrrad beziehungsweise einen Fahrradrahmen konzipiert, muss also einiges beachten; erschwerend kommt hinzu, dass all dies auch ästhetischen Aspekten genügen muss – Stichwort Form und Optik. „Die funktionelle, also konstruktive Gestaltung bestimmt das Technische eines Produktes, doch bereits hier spielt die Formgebung eine ganz wesentliche Rolle, fließt also organisch in die Produktentwicklung ein", erklärt Mario Kuban, Marketingleiter von Storck.

Funktion und Form sind also nicht voneinander zu trennen, wobei das Diktum „Form follows function" nicht überbetont werden sollte: Die Funktion ist ja ohne die Form nicht zu denken, und oft ist es die Form, etwa in Gestalt eines Prototypen, anhand derer die Funktion beziehungsweise das Funktionieren erst überprüft werden kann.

Was passiert, wenn sich die Form von der Funktion löst, sieht man etwa an den amerikanischen Autos der 1950er-Jahre: In einer Zeit technologischen Stillstands führte eine Überbetonung der optischen Gestaltung zu bizarren Formen. En vogue waren Heckflossen und Rückleuchten, die aussahen wie Raketendüsen – völlig sinnfrei, aber mit hohem Wiedererkennungswert. Eine in Ansätzen vergleichbare Entwicklung lässt sich bei den Rennradrahmen der 1980er-Jahre beobachten: Bis auf ganz wenige Ausnahmen bestanden sie aus Stahlrohren und waren bezüglich Gewicht und Steifigkeit weitgehend identisch. Kein Wunder, dass die Hersteller bestrebt waren, sich durch auffällige Lackierungen und die gut sichtbare Platzierung des (im Idealfall berühmten) Firmennamens von der Masse abzusetzen.

Auffallend im Sinne von „marktschreierisch" sind die Räder mit dem Storck-Logo gewiss nicht. Auffällig ist freilich, wie sich konstruktive Merkmale auf die sichtbare Gestalt auswirken. Ein gutes Beispiel ist das "Proportional tubing", bei dem sich Rohrdurchmesser und -wandstärken an der Rahmengröße orientieren. Auf diese Weise lassen sich die relevanten Eigenschaften wie Steifigkeit, Gewicht und vertikale Elastizität (sprich Komfort) optimal ans Fahrergewicht anpassen – ein kleinerer Pilot wiegt ja in der Regel deutlich weniger als ein groß gewachsener.

„Unsere Maxime, Form und Funktion als Einheit zu betrachten, hat uns zu völlig neuen Konstruktionsansätzen, wie dem "Sectional aerodynamic shaping" oder der "Directional depending stiffness" geführt. Das heißt, es sind Rahmen entstanden, die elegant und funktionell die geforderten Eigenschaften wie Aerodynamik, Steifigkeit und Komfort in den Rohrformen widerspiegeln", beschreibt Mario Kuban weitere Konstruktionsprinzipien von Storck. „Design und Funktion sind untrennbar miteinander verbunden", sagt er, ohne dabei jedoch verhehlen zu wollen, dass gerade dies auch Herausforderung sein kann. „Der Übergang vom Rahmen zur Gabel ist so ein Fall. Hier trifft ein bewegliches auf ein feststehendes Teil. Das ist eine sehr interessante Konstellation, da Rahmen und Gabel formschlüssig zueinander konstruiert werden und die Grafik damit auch spielen und arbeiten könnte."

Bei „Grafik" denkt man gerade bei Fahrrädern nur allzu oft allein an die Farbgestaltung. Kein Wunder, denn oft genug findet sich unter den Logos und dem Lack des Anbieters standardisierte Massenware ohne den Anspruch einer eigenständigen Konstruktion. Doch der Lack kann mehr sein als ein schmückendes Kleid, so Kuban: „Letzten Endes ist das grafische Design des Endprodukts, beispielsweise die Lackierung eines Fahrradrahmens, im Idealfall die Weiterführung des gestalterischen Gedankens und unterstreicht sowohl die funktionellen Eigenschaften als auch die Formgebung." So kann die Farbgebung bestimmte Formen unterstreichen, oder sie übernimmt selbst eine bestimmte Funktion. „Von unseren Händlern erhalten wir ein direktes Feedback, was sich in der Praxis bewährt und was nicht", berichtet der Storck-Marketingleiter.

Sportliche Fahrräder werden überwiegend nach funktionellen Aspekten bewertet. Die Fachmagazine wiegen, messen und testen, stellen Ranglisten auf und küren Testsieger. Dabei geht es um

Charakteristika wie das Verhältnis von Steifigkeit und Gewicht, aber auch um eher subjektiv wahrgenommene Faktoren wie das Fahrverhalten, das von kundigen Fahrern bewertet wird. Optische und gestalterische Merkmale stellen eher einen Randaspekt dar – und das ist auch gut so, denn Technikjournalisten sind nicht unbedingt Design-Experten.

Für Markus Storck ist die Synthese aus Funktion und Gestaltung allerdings schon immer wichtig gewesen. Er ist ein Freund klarer Linien, einer Ästhetik, die ihren Reiz nicht aus dem Schmückenden, sondern aus dem Sinnvollen bezieht. Und er war schon früh bestrebt, sich und seine Produkte auch in dieser Hinsicht dem Wettbewerb zu stellen, sprich bei Designwettbewerben einzureichen.

Diese funktionieren freilich anders als Vergleichstests eines Magazins: Jedes eingereichte Produkt wird individuell bewertet; eine Auszeichnung ergibt sich nicht aus dem Vergleich mit Konkurrenzprodukten, sondern erfolgt ausschließlich aufgrund seiner individuellen Qualitäten. „Speziell im Bereich technischer Sportartikel ist eine hohe Funktionalität aufs Engste mit anspruchsvollem Design verknüpft", erklärt Andrej Kupetz, Hauptgeschäftsführer des Rates für Formgebung/German Design Council. Auf dessen „German Design Award" kann man sich übrigens nicht bewerben – ein Netzwerk von Unternehmern, Designspezialisten und anderen Fachleuten macht Vorschläge, und der Rat für Formgebung entscheidet , welches Produkt für den Wettbewerb zugelassen werden kann. Der Titel „Winner" des German Design Award – nach insgesamt zehn Nominierungen für Storck-Produkte in diesem Wettbewerb – ist nur eine von mehr als 60 Auszeichnungen, die Storck in den vergangenen zwei Jahrzehnten erhalten hat.

Markus Storck wagte den Schritt in die Welt des Designs bereits 1997: Beim „Red Dot Award" konnte er mit dem Fully „Adrenalin" einen ersten Platz belegen. Mit den „Power Arms"-Carbonkurbeln war ein Jahr später eine weitere Auszeichnung fällig; einen dritten „Red Dot" erhielt Storck 1999 für das vollgefederte Carbon-MTB „Organic". Im selben Jahr gab es den ersten iF product design award, ebenfalls für die Power Arms. Inzwischen blickt Storck Bicycle auf 34 Auszeichnungen in 17 iF product design Wettbewerben zurück. Sieben Mal wurde der iF gold award, die höchste Ehrung der International Forum Design GmbH, an ein Storck-Produkt vergeben.

Apropos Organic. Seine Gestaltung ist so eigenständig und ungewöhnlich, dass man fast meinen möchte, hier sei die Form gegenüber der Funktion in den Vordergrund getreten. Das Vollcarbon-Fully, damals das erste seiner Art, stellte eine völlige Abkehr vom Diamantrahmen dar, der bis heute auch beim Werkstoff Carbon das Maß aller Dinge ist. Eine Design-Spielerei war es jedoch keineswegs: 1999 wurde es auf Anhieb Testsieger im „MountainBIKE"-Magazin, 2000 wählte es die Fachpresse zum Mountainbike des Jahres. Ein Nachtest der Zeitschrift „Bike" im März 2013 ergab folgendes Fazit: „Superleicht und immer noch überraschend gut fahrbar. Das Organic war seiner Zeit voraus."

Wenn gutes Design die optimale Verbindung von Form und Funktion darstellt, ist das Organic nur ein sehr ausgefallenes Beispiel für die Kompetenz von Storck in beiden Bereichen. Einen dritten Aspekt freilich darf man auch nicht unterschätzen: Ein Produkt, bei dem Form und Funktion eine harmonische Einheit bilden, wird nicht kurzzeitigen Moden unterworfen sein. Das ist auch aus Sicht des Marketings von großer Bedeutung, erklärt Mario Kuban: „Es ist für ein Unternehmen, und gerade für ein kleines mittelständisches, sehr wichtig, die Chance zu nutzen, sich über Design und Grafik zu definieren und zu profilieren. Insofern sind Unverkennbarkeit und ein klares Profil unserer Produkte essentiell für Storck Bicycle."

Dieses klare Profil hat sich nicht nur in der Radsportwelt, sondern auch in der Sphäre des Designs längst herumgesprochen. „Wir beobachten das Unternehmen Storck schon lange und sind beeindruckt von der erfolgreichen Entwicklung der Marke", sagt Andrej Kupetz vom Rat für Formgebung. „Nicht umsonst werden Fahrräder und Komponenten von Storck immer wieder für den German Design Award nominiert und, wie zuletzt 2014, von der Expertenjury ausgezeichnet."

Nach wie vor stehen bei Storck Bicycle praktische Erwägungen im Vordergrund – gutes, aus der Funktion geborenes Design wird eine weitere Konstante des Unternehmens bleiben. ///

FUNCTION AND FORM

Styling is more than pretty packaging. Ideally, it is inherently linked to the function of an object. Storck Bicycle has been demonstrating for years how function and form can be made to harmonize in road bikes and mountain bikes. As a result, the company has become a staple in the world of design and styling as well. Some 60 accolades and nominations, which the bikes of the innovative company have received in competitions such as the Red Dot Award, iF product design, German Design Council, German Design Award, and Eurobike Award since 1997 attest to this.

Obviously, practical considerations are at the fore when it comes to designing a bicycle. Its purpose of providing the user with a form of personal transportation results in specific requirements. A bike has to exhibit clearly defined handling characteristics and should be stable while having a certain elasticity to reduce the load on the rider and hardware. Efficiency is a criterion that has become increasingly important in recent years. Aspects such as aerodynamics and weight have prominently emerged to ensure that cyclists can optimally convert their energy into propulsion. These factors sometimes conflict with each other. For instance, achieving an optimum balance between maximum stability and minimized weight requires some compromises.

Consequently, there is an array of factors to be considered in the concept design of a bike or bike frame. The need to include esthetic aspects – in other words form and visual appeal – adds a further challenge. "A product's functional – meaning its engineering – design determines its technical quality. But styling plays a major role even in the engineering stage and is therefore organically fed into the product development cycle," says Mario Kuban, head of marketing at Storck.

So, function and form are inherently linked, although the dictum of 'form follows function' should not be overemphasized as function without form is inconceivable. As a matter of fact, form, as expressed in a prototype for example, is often the prerequisite for testing functionality in the first place.

American cars from the 1950s are an example of what happens when form is separated from function. At a time when technology was in a state of stagnation, an excessive emphasis of styling led to bizarre shapes. Tailfins and taillights that looked like the engine sections of space rockets – serving no useful purpose except delivering high recognition value – were en vogue. Elements of a comparable development can be found in bike frames from the 1980s. With just a few exceptions, they consisted of steel tubing and were largely identical in terms of weight and stiffness. Therefore, it is hardly surprising that manufacturers were striving to stand out from the crowd with bold paint jobs and readily visible displays of their (ideally famous) brand logos.

Bikes bearing the Storck logo are certainly not conspicuous in a 'blatant' way, albeit the way in which their engineering design features affect their styling does catch the eye. "Proportional tubing," in which tube diameters and wall thicknesses are aligned to frame size, is a good example. It allows the relevant properties such as stiffness, weight and vertical elasticity (meaning comfort) to be optimally adjusted to the rider's weight as a shorter cyclist typically weighs considerably less than a tall one.
"Our maxim of looking at form and function as a unit has guided us to using completely new design approaches such as 'sectional aerodynamic shaping' or 'directional depending stiffness.' This has resulted in the creation of frames that elegantly and functionally reflect the required properties like aerodynamics, stiffness, and comfort in the tube shapes," says Mario Kuban, describing other examples of Storck's design principles. "Styling and function are inherently linked," he adds, without denying the fact that precisely this link can pose a particular challenge. "The transition from the frame to the fork is a case in point. This is where a mobile part

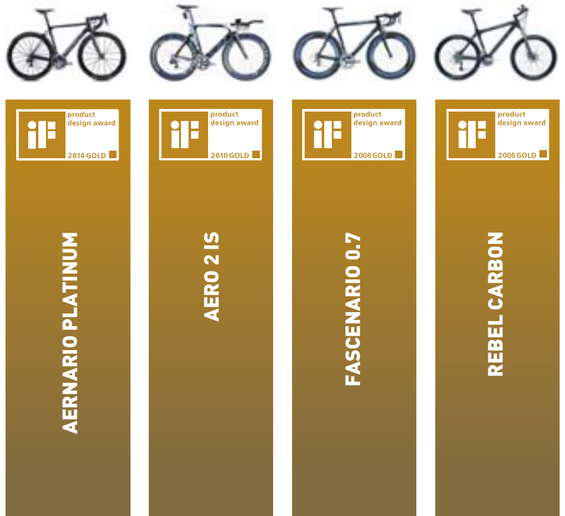
joins a static component. It's a really intriguing constellation as the frame and fork are designed as interlocking elements, and graphic design could play and work with this aspect as well."

Especially in the case of bikes, 'graphics' often conjures up the idea that styling mainly implies the use of color. This is not surprising as standardized mass-produced bikes that do not feature any unique engineering can frequently be found underneath the manufacturers' logos and paint jobs. "But paint can be more than mere decoration," says Kuban, "Ultimately – and ideally – the graphic design of the final product, such as the paint job of the bike frame, reflects a continuum of the design philosophy behind it and emphasizes both the functional features of the bike and its styling." The choice of color can accentuate certain forms or assume a specific function itself. "We receive direct feedback from our dealers on what works in the field and what doesn't," relates Storck's head of marketing.

Sporty bikes are primarily rated according to functional aspects. Bike magazines weigh, measure, and test them, establish rankings, and select the test winners. Criteria include weight-to-stiffness ratios as well as factors such as handling that tend to be more subjectively perceived and are assessed by seasoned riders. Visual and styling aspects tend to play a marginal role – which is appropriate as technology journalists are not necessarily experts in styling.

For Markus Storck, though, the synthesis of function and styling has always been important. He favors clean lines, an esthetic appeal that is not derived from mere decoration but from tangible purpose. Even in the brand's early days, he was striving to pit himself and his products against rivals in the realm of styling by participating in design award competitions.

Such competitions, however, differ from the comparison tests run by consumer and trade magazines. Each product entry is individually assessed and an award does not result from a comparison with competitor products but is strictly based on the merit of the entry's unique qualities. "Particularly in the field of technical sports articles, there is an extremely close link between high functionality and sophisticated styling," says Andrej Kupetz, CEO of the German Design Council that presents the 'German Design Award'. This accolade, by the way, cannot be pursued by a company



entering its own products in the competition. Instead, a network of entrepreneurs, design specialists, and other experts submits proposals and the Design Council decides which product can be admitted to the event. The 'winner' of the German Design Award title – following a total of ten nominations of Storck products in this particular competition – is just one of approx. 60 prizes Storck has received in the past two decades. Markus Storck ventured into the world of design back in 1997 and took a first place-award in the 'Red Dot Award' competition with the 'Adrenalin' fully. A year later, another award followed for the 'Power Arms' carbon cranks, and in 1999 Storck received a third 'Red Dot' for the 'Organic' full-suspension carbon MTB. The same year saw Storck winning its first iF product design award, another accolade for the Power Arms. Today, Storck Bicycle can look back on garnering 34 prizes in 17 iF product design competitions. The iF gold award, the highest recognition by International Forum Design GmbH, has been presented to a Storck product an amazing seven times.

Speaking of Organic – its design is so unique and unusual that it almost suggests that form got the upper hand over function in this case. The full-carbon fully, the first of its kind at the time, marked a complete departure from the diamond frame, which has continued to be the measure of all things for carbon bikes to this day. But it was by no means a design gimmick. In 1999, the Storck Organic immediately became the test winner in 'MountainBIKE' magazine and in 2000, the trade press selected it as the mountain bike of the year. A subsequent test by 'Bike' magazine in March 2013 was summed up follows: "Super-light and still surprisingly good to handle. The Organic was ahead of its time."

If good design is defined as the optimal combination of form and function, the Organic is only a very unusual example of Storck's expertise in both areas. But there is a third aspect that should not be underrated. A product in which form and function harmonize will not be subject to short-lived fads. "This is also a key aspect from the perspective of marketing," explains Mario Kuban: "For a company, particularly an SME, it's very important to use the opportunity to define itself and hone its profile through styling and graphics. As far as this goes, distinctiveness and a clear profile are essentials for Storck Bicycle."

Word of this clear profile has not only gotten around in the biking world but also in the realm of design. "We've been observing Storck for a long time and are impressed by the brand's successful development," says Andrej Kupetz from the German Design Council. "Storck bicycles and components are nominated for the German Design Award time and again and, as most recently was the case again in 2014, selected by the expert judges for a good reason.

Practical considerations have been and will continue to be at the fore with Storck Bicycle – and good styling derived from function will remain a constant of the company. ///

REDDING-POWER MIT STORCK

Motorradfahren ist kein Sport? Fehlanzeige! Die Zeiten, in denen die Fahrer der Motorrad-Weltmeisterschaft nach einem Grand Prix Bier tranken und rauchten sind, genau wie in der Formel 1, vorbei. Heute zählen die Rennfahrer zu den größten Fitness-Junkies im Sport überhaupt – denn sonst wären 230-PS-Raketen mit nur 160 Kilogramm und Spitzengeschwindigkeiten von knapp unter 350 km/h nicht zu bändigen.

REDDING POWER WITH STORCK

Motorcycle racing doesn't fit the mold of a 'real' sport? Dead wrong! The days when MotoGP World Championship racers would have a beer and a smoke after a Grand Prix are long gone, just like in Formula One. Today, they're some of the biggest fitness junkies to be found among athletes – otherwise they wouldn't be able to control the 230-hp rockets that weigh just 160 kilograms and reach speeds of near-218 mph.

Text: Toni Börner
Photo: Redding Racing AG

Einer, der zu den erfolgversprechendsten Talenten und Ausnahmekönnern zählt, ist der Brite Scott Redding. Gerade einmal 21 Jahre jung, mischt er bereits auf der ganz großen Bühne der MotoGP-Klasse mit. „Als ich vier oder fünf Jahre alt war, hat mir mein Vater ein Mini-Motocross-Motorrad gekauft und wir waren bei uns auf allen möglichen Strecken unterwegs“, erinnert sich der heutige Honda-Pilot, der zugeben muss, dass ihm das zunächst gar nicht so gefiel. „Ich habe nicht lange gebraucht, um zu merken, dass MotoCross nichts für mich ist.“ Er wechselte auf Pocket-Bikes und Asphalt. „Dort waren wir schneller, aber ich hatte nicht mehr so viel Angst.“

Heute denkt der mit 1,85 Metern relativ große MotoGP-Pilot ganz anders über Geschwindigkeiten. „Du denkst nur über den Speed nach, wenn du nicht genug davon hast“, lacht er. „Wenn das Motorrad schnell ist, zählt für dich nur die Rundenzeit.“

Motorradrennfahrer haben weitaus höhere Sicherheitsstandards bei ihrer Kleidung als Downhiller oder Rennradfahrer. Den Vergleich von 300+ km/h auf seiner MotoGP Honda RCV1000R mit seinem Fahrrad sieht Redding wie folgt: „Ich bin schon bei 240 km/h mit dem Motorrad gestürzt und weiß, dass mein Leder und mein Helm mich gut schützen. Auf dem Fahrrad hast du da nicht viel. Darum sind 60 km/h Berg runter genau so schnell, auch wenn du mehr gewohnt bist.“

Redding, der letztes Jahr mit drei Grand-Prix-Siegen Moto2-Vizeweltmeister (Prototypen-Chassis mit Honda 600-ccm-Standard-Motoren, ca. 125 PS) wurde, ist ein Fitnessfanatiker und schwingt sich immer wieder auf seine „Push-Bikes“, wie der Brite seine Storck-Räder Aernario und Rebel Nine nennt. „Fahrradfahren ist in meinem Fitness-Regime ein wichtiger Faktor“, sagt er. Doch nicht nur in körperlicher Hinsicht. „Dabei kann ich all den Druck abbauen, den ich als MotoGP-Fahrer habe. Wenn du auf dem Fahrrad sitzt, hast du kein Telefon dabei, keine E-Mails und keiner jagt dich, um dich etwas zu fragen. Nur du, dein Fahrrad und die Kumpels, mit denen du fährst. Das ist ideal, um nach einem Rennwochenende runterzukommen.“

Der GO&FUN Honda Gresini MotoGP-Fahrer sitzt dabei „so oft ich kann“ auf dem Fahrrad, über das Jahr „kommen ziemlich viele Kilometer zusammen“. Der Kämpfer in ihm kommt auch durch, wenn er sein Zweirad selbst antreiben muss. „Ich habe schon ein paar Fahrradrennen bestritten, aber auf keinem hohen Level. Ich bin vor ein paar Jahren im Winter einige Cyclocross-Rennen gefahren. Das hat Spaß gemacht, war im Winter aber auch sehr kalt und nass. Aber das werde ich irgendwann definitiv noch einmal machen.“

2008 stieg Redding in die Motorrad-Weltmeisterschaft auf. Der Brite fuhr für das Blusens Aprilia Junior Team in der kleinsten Grand-Prix-Klasse bis 125 ccm. Mit Rang fünf ließ er bei seiner allerersten GP-Teilnahme gleich einige Münder offen stehen. Acht Rennen später trug er sich in die Geschichtsbücher ein: Im Alter von 15 Jahren und 170 Tagen wurde er zum jüngsten Grand-Prix-Sieger aller Zeiten. Und das auch noch beim Heim-Rennen im Donington Park in der Nähe von Derby. „Das ist einfach unglaublich“, sagte der Teenager damals nach dem Rennen. „Ich habe noch nie auf dem Podest gestanden und habe jetzt gleich gewonnen – und dann auch noch meinen Heim-Grand-Prix. Das ist einfach unbeschreiblich.“ Redding hatte damals einen Rückstand von fast zwei Sekunden auf Andrea Iannone zugefahren, den Italiener unter Druck gesetzt und in einen Fehler getrieben. Dieser Iannone ist heute noch in der MotoGP sein Gegner. Ein gewisser Marc Márquez kam am 22. Juni 2008 sechs Sekunden hinter Redding ins Ziel. Márquez ist heute der amtierende MotoGP-Weltmeister und hat 2014 von den ersten neun Rennen alle gewonnen.

Redding und Márquez sind Markenkollegen. Beide fahren Hondas, allerdings mit unterschiedlichen Spezifikationen. Während der Spanier auf einer reinrassigen Werksmaschine sitzt, die von den Ingenieuren der Entwicklungsabteilung des größten Motorradherstellers der Welt ständig betreut und weiterentwickelt wird, sitzt der Brite auf einer Open-Maschine. Auch seine Honda RCV1000R hat 1.000 Kubikzentimeter, ist aber eine abgespeckte Kundenvariante des Werksmaterials. „Die Leistung dieses Motorrades wird oft mit dem verglichen, welches Marc Márquez fährt“, erzählt Livio Suppo, der Chef der Honda-Rennsport-Abteilung. „Ich denke, wenn du einen jungen Fahrer hast, der sein Potenzial zeigen will, kann er das auf diesem Motorrad machen. Scott macht als Rookie [Fahrer im ersten Jahr in einer Rennklasse, Anm. d. Red.] einen guten Job. Sicher braucht er Zeit, um sich an die MotoGP zu gewöhnen, aber das ist normal.“ Redding ging nach dem Deutschland-Grand-Prix und 9 von 18 gefahrenen Rennen als bester Honda-Open-Pilot in die Sommerpause. Mission erfolgreich.

Eines noch: Bei knapp 240 PS steht auch das Honda-Kundenmotorrad den Werksmaschinen nicht viel nach. Doch die heutige MotoGP-Klasse ist um einiges komplexer und es geht vorrangig darum, die Leistung auch auf die Straße und durch die Kurven zu bringen. Und der Pilot muss dazu vor allem eines: fit sein. „Ich bin mir nicht sicher, ob ein aktiver Fahrradfahrer wirklich etwas von einem Motorradrennfahrer lernen kann“, sinniert Redding. „Aber eine Gemeinsamkeit gibt es ganz gewiss: Du musst für beides fit sein und dich voll ins Training reinhängen.“

Um in seinem jeweiligen Sport besser zu werden – sei es mit Pedalen oder mit Motor – hat Redding nur einen Tipp: „Fahren! Egal, ob MotoGP-Motorrad, MotoCross-Motorrad oder Fahrrad. Du verbesserst jedes Mal deine Handling-Skills.“ ///

One of the most promising talents with exceptional abilities is the Briton Scott Redding. Just 21 years old, he's been causing a stir on the grand stage of the MotoGP class. "When I was four or five, my father bought me a mini motocross bike and we'd be running on all kinds of courses back home," recalls today's Honda racer who'll admit that he wasn't really fond of this at first. "It didn't take me long to realize that MotoCross wasn't for me." He switched to pocket bikes and tarmac. "Although we were faster there, I was less afraid."

Today the MotoGP racer, who with a height of 1.85 meters is relatively tall, feels totally different about speed. "You only think about it when you haven't got enough of it," he says, laughing. "When you've got a fast motorcycle the only thing you care about is lap time."

Motorcycle racers have much higher safety standards for their gear than downhillers or road race bicycle riders. This is how Redding compares the 187 + mph on his MotoGP Honda RCV1000R with the

speed on his bicycle: "I've crashed with my motorcycle at 149 mph before, knowing that my leather and helmet give me good protection. But there's not much to protect you on a bicycle. That's why downhilling at 38 mph is just as fast, even if you're used to higher speeds."

Redding, who after clinching three Grand Prix victories finished the Moto2 championship (prototype chassis with Honda 600 cc standard engines, approx. 125 hp) as the runner-up last year, is a fitness fanatic and keeps straddling his 'push bikes,' as the Briton has nicknamed his Storck Aernario and Rebel Nine. "Cycling is an important factor in my fitness regime," he says. But not just from a physical point of view. "I can get rid of all the pressure I've got as a MotoGP rider. When you're sitting on a bicycle you've got no phone with you, no e-mails and no-one chasing you to ask you questions. It's just you and your bike, plus the buddies you're riding with. That's an ideal way to unwind after a race weekend."

The GO&FUN Honda Gresini MotoGP rider gets on his bicycle "as often as I can" and "clocking up quite a few miles over the year." His fighting spirit emerges even when riding a bike that's powered strictly by the exertion of his own physical energy. "I've contested a couple of bicycle races, but not on any high levels. A few years ago, I competed in a few winter cyclo-cross races. That was great fun but it was also very cold and wet at that time of year. But I'm definitely going to do that again one day."

2008 saw Redding being promoted to the MotoGP world championship. The Briton was riding for the Blusens Aprilia Junior team in the smallest Grand Prix category for 125 cc motorcycles. Taking fifth place in his first ever GP race caused a few jaws to drop. Eight races later, he went down in history on becoming the youngest ever Grand Prix winner at the age of 15 years and 170 days – and in his home race at Donington Park near Derby of all venues. "It is unbelievable. I've never had a podium before and to win at my home Grand Prix is an incredible feeling," the teenager said after the race. Redding had closed a near-two-second gap to Andrea Iannone and pressured the Italian into making a mistake. Iannone is still his rival in MotoGP today. A racer named Marc Márquez took the checkered flag on June 22, 2008 six seconds behind Redding. Today, Márquez is the reigning MotoGP champion and in 2014 has won each of the first nine races.

Redding and Márquez both ride for Honda, albeit with different specifications. While the Spaniard is sitting on a 'pedigree' works machine, with constant support and further development provided by the engineers from the development team of the world's biggest motorcycle manufacturer, the Briton is riding an Open class bike. His Honda RCV1000R also has a 1,000-cc engine but is a pared-down customer version of the works bike. "The performance of this motorcycle is often compared with the one Marc Márquez rides," says Livio Suppo, head of Honda's racing department. "I think when you've got a young rider who is determined to show his potential he can do it on this bike. As a rookie, Scott is doing a good job. Obviously, he still needs a bit of time to get used to MotoGP, but that's normal." Following the German Grand Prix and 9 out of 18 races, Redding is entering the summer break as the best Honda Open racer. Mission accomplished.

By the way: with a power output of 240 hp the Honda customer bike compares well with the works bike. But today's MotoGP class has become a lot more complex and putting the power on the track and through the corners is crucial. To do so, the racer's physical fitness is of paramount importance. "I'm not sure if an active cyclist can really learn anything from a motorcycle racer," says Redding. "But there's no doubt about one thing they have in common. You've got to be fit for either of these disciplines and train really hard."

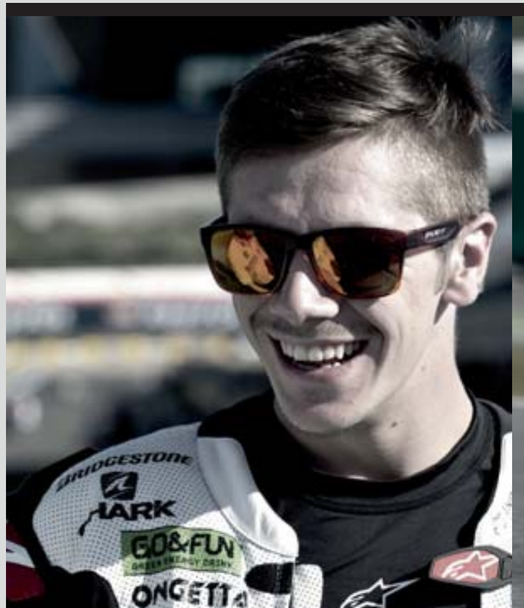
Redding has a single piece of advice for improving in either sport – using pedals or engines: "Ride! Be it a MotoGP motorcycle, a MotoCross motorcycle or a bicycle, you'll be improving your handling skills every time!"

When riding a bike in normal road traffic, the four-time Grand Prix champion exclusively uses a bicycle. "I don't even have a license for riding more than a scooter," he says, laughing. "On track, we take each corner at the limit. We brake as late as possible, lean as far as we can and start pulling the throttle again while leaning. So close to the limit, there's no room for mistakes and it's the only way to be competitive. You can't ride like that on the road."

But on the track you must. On Wednesday and Thursday before a GP weekend, which is normally held on Friday, Saturday and Sunday, the MotoGP rookie does some laps on his bicycle. "That's not only good training but you can also look at the track to see if and how it has changed since the year before. Plus, there's no traffic."///

STORCK

"CYCLING IS AN IMPORTANT FACTOR IN MY FITNESS REGIME."



DIE LEIDENSCHAFT DES ÄGYD PENGG

Mit seinem hochkarätigen pewag racing team mischt Ägyd Pengg nun bereits in der zweiten Saison erfolgreich die internationale Triathlonszene auf. Pünktlich zum Start des Ironman Austria trafen wir den CEO des Industriekettenherstellers Pewag in der Klagenfurter Niederlassung zu einer ersten Zwischenbilanz.

Text: Nina Beer
Photo: Pewag, Ingo Kutsche

Wer zum Empfang gelangen will, muss zunächst an einer mannshohen Raubkatze vorbei, die dem Besucher mit aufgerissenem Maul eindrucksvoll die Reißzähne präsentiert. Die Skulptur, gänzlich aus Ketten gefertigt, demonstriert Stärke. Mit dem Anspruch, die stärksten Ketten der Welt zu bauen, hat sich das Familienunternehmen die Führung im Weltmarkt erkämpft. Dabei kann man auf eine jahrhundertelange Tradition zurückblicken, die erste urkundliche Erwähnung stammt gar aus dem Jahr 1479. Doch nun will man mehr: „Strong is not enough. Endurance matters." Mit diesem Slogan betrat Ägyd Pengg bei der Präsentation seines pewag racing teams am heimischen Wörthersee im April 2013 die Sportbühne. Mittlerweile zählt das Team sieben Profi-Athleten. Mit der Verpflichtung von Faris Al-Sultan gelang kurz nach der Teamgründung der Überraschungscoup. Pengg kann heute mit zwei Stars der Szene aufwarten und in der jungen Teamgeschichte bereits zahlreiche Top-Platzierungen verbuchen. Hinzu kommen rund 31 Elite-Athleten aus ganz Österreich, die als Agegrouper in verschiedenen Ausdauerdisziplinen antreten, schwerpunktmäßig im Triathlon.

Pengg selbst ist privat im Segelsport aktiv und besitzt zudem eine Pferdezucht. Woher kam die Entscheidung zum Sponsoring im Ausdauersport?

„Das war eigentlich fast zufällig, obwohl es logisch ist", klärt Pengg auf. In seinem Büro herrscht die Atmosphäre des Repräsentativen, der Blick hinaus führt auf die weitläufige Dachterrasse. Eine perfekte Kulisse für Geschäftliches, doch Pengg wechselt gerne ins Private: „Ich habe ein Schwimmtraining gemacht, bei Rene Vallant. Der ist Sportchef bei uns." Pengg erzählt, dass er aufgrund eines Knieleidens auf der Suche nach einem gelenkschonenden Gesundheitssport war und kurzerhand Rat bei seinem Mitarbeiter fand. Beim Techniktraining ging Vallant, studierter Sportwissenschaftler und heute selbst Profi im Team, nicht gerade zimperlich mit seinem Chef um. „Er band mir die Füße mit Gummibändern zusammen, da bleibt dir keine Wahl. Entweder du schwimmst oder du gehst unter", erinnert sich Pengg schmunzelnd. „Damals haben wir über den Triathlon gesprochen und mir ist klar geworden, dass zur Marke Pewag deutliche Parallelen bestehen. Insbesondere deshalb, weil die Ausdauer für uns in unserem Markenversprechen ein ganz großes Thema ist. Die hundertprozentige Zuverlässigkeit und Zähigkeit. Das passt sehr gut, das spürt man auch." Hier sieht Pengg auch Berührungspunkte zu seinen Erfahrungen als Geschäftsmann. „Ausdauernde Leute sind in jeder Verhandlung ausdauernder, sie sind am Ende des Tages erfolgreicher. Wenn jemand ausdauernd ist, dann ist er es wirklich. Auch im Kopf."

Bis zur Teamgründung vergingen nur wenige Monate. „Das ging viel schneller, als ich schwimmen gelernt habe!", lacht Pengg. Die Gründung des pewag racing teams ist dabei auch ein Geschenk an seine Mitarbeiter, die in den Genuss exklusiver Trainings mit den Profis kommen. „Der Spirit ist, dass es tatsächlich ein Team ist. Wir führen das Team nicht erst im Wettkampf zusammen. Hier wird den Mitgliedern in der Summe ein soziales System angeboten. Dass sie neben Faris im Wasser schwimmen, das motiviert noch einmal mehr." Von Anfang an setzte man auf die Fahrradtechnik von Storck, Pengg fährt privat ein Aernario. „Heute kann ich sagen, warum das gute Räder sind: Wenn ich bergab 70 km/h fahre, fühle ich mich damit sicher. Und ich hatte immer Angst beim Abwärtsfahren. Die Ausrede, dass es im Rennen wegen des Rades nicht funktioniert hat, die haben wir gestrichen!", resümiert er mit einem Augenzwinkern.

Nach dem Gespräch eilt Pengg zum nächsten Termin, tags darauf wird er als Radfahrer seinen ersten Triathlon absolvieren. Beim Starten der Limousine setzt er zum Anzug ganz selbstverständlich die knallbunte Radbrille auf. Das Bild spricht Bände: Pengg, den Geschäftsmann, hat längst das Ausdauerfieber gepackt. Aussicht auf Heilung? Unwahrscheinlich.

THE PASSION OF ÄGYD PENGG

With his high-caliber pewag racing team, Ägyd Pengg has now successfully been stirring up the international triathlon scene in the second season. Right in time for the Ironman Austria kick-off, we met with the CEO of the industrial chain manufacturer Pewag at the company's Klagenfurt headquarters for an initial assessment.

Before arriving at the reception desk, visitors have to pass by a head-high big cat with its jaws wide open, impressively showing

its fangs. The sculpture, completely crafted from chains, demonstrates strength. The company has captured the lead in the world market with its claim of building the world's strongest chains. Looking back on a tradition that spans several centuries, it was first mentioned in a document dating back to 1479. But now the aims are even higher: 'Strong is not enough. Endurance matters.' This was the slogan used by Ägyd Pengg on entering the sports stage and presenting his pewag racing team at Austria's Lake Wörthersee in April 2013. Since then, the team has grown to seven professional athletes. On signing Faris Al-Sultan shortly after the team was formed, a surprise coup was landed. Today, Pengg's squad boasts two stars of the endurance scene and has already scored a number of top spots in the outfit's young history. In addition, there are around 31 elite athletes from all over Austria, who, as age groupers, compete in various endurance disciplines, primarily in triathlon.

Pengg himself is active in sailing and also owns a stud farm. So, what prompted the decision to start a sponsoring commitment in endurance sports?

"It was almost by coincidence, although it's perfectly logical," Pengg tells us. His office exudes prestige, with a view of a spacious roof terrace. A perfect setting for business, but Pengg likes to switch to personal topics. "I did a swimming training program with Rene Vallant. He's our sports director." Pengg relates that, due to a knee problem, he was looking for a health-promoting sport that was easy on the joints and found his employee to be the right source of the advice he was seeking. Vallant, who has a degree in sports science and is now a pro on the team himself, was pretty rough on his boss. "He tied my feet together with rubber tapes, so you've got no choice. You either swim or drown," Pengg recalls with a smile. "We were talking about triathlon at the time and I realized that there are some distinct parallels to the Pewag brand – especially because endurance is a major topic in our brand promise: one-hundred-percent reliability and tenacity. That's a very good fit, and you can feel that, too." This is where Pengg also sees touch points relating to his experiences as a businessman. "People with endurance have more staying power in any negotiation. At the end of the day they're more successful. A person who's got the power of endurance has got it in every respect – physically and mentally."

„ENTWEDER DU SCHWIMMST ODER DU GEHST UNTER“

Faris Al Sultan, leader of the Pewag Racing Team

Only a few months passed before the team was formed. "It happened a lot faster than I learned to swim!" Pengg says, laughing. The formation of the racing team is also a gift to his employees who get to enjoy exclusive training sessions with the pros. "The spirit is that it's truly a team. We're not just bringing the squad together in the competition. All in all, we offer the members a social system. That they're swimming in the water side by side with Faris gives them additional motivation." The project relied on Storck bike technology from day one. Pengg personally rides an Aernario. "Today, I can tell why these are good bikes. When I run downhill at 70 km/h, I feel safe. And I always used to be afraid of running downhill. The excuse that a race didn't go well because of a bike has been scrubbed!" he says with a twinkle in his eye. After the interview, Pengg rushes off to his next appointment. The next day, he'll be doing his first triathlon as a biker. When he starts his car, he nonchalantly puts on a pair of brightly colored bike goggles contrasting his business suit. The picture speaks volumes: Pengg, the businessman, has long been infected by the endurance bug. Any chance he'll be cured? Not really. ///

„YOU EITHER SWIM OR DROWN“

STORCK

STRAPAZEN IM TRAUMLAND

Seine Kanada-Aufenthalte gaben Andreas Beseler vor Jahren Kraft und Lebensmut zurück – und den Glauben an seine Leistungsfähigkeit. Die hat er im vergangenen Sommer mit einer unglaublichen Radreise quer durch die Rocky Mountains bewiesen. Ein Rückblick.

Text: Caspar Gebel
Photo: Andreas Beseler / Storck

Gut, vielleicht war nichts anderes zu erwarten – aber überrascht und beeindruckt sind wir dennoch. Als Andreas Beseler im Frühjahr 2013 seinen Plan verkündete, rund 3.800 Kilometer mit dem Rennrad durch Kanada fahren zu wollen, stand erst einmal nur eines fest: Wenn „Besi" sich etwas in den Kopf gesetzt hat, setzt er es auch in die Tat um. Der Mittvierziger, der seit über 20 Jahren die Multiple Sklerose durch Radfahren in Schach hält, ist ja nicht gerade als Traumtänzer bekannt. Aber auch ein Realist – einer, der dem Schicksal Auge in Auge gegenübergestanden hat und weiß, dass jeder Sieg nur ein Sieg auf Zeit ist –, auch ein Realist darf träumen. Und den Traum, zusammen mit seinem Freund Armin durch das Land zu reisen, das ihm vor vielen Jahren Lebensmut und Selbstvertrauen zurückgab, hat sich Beseler nun erfüllt. Sportliche Höchstleistung oder Campingtour? Die Reise von Besi und Armin ist beides, und beides in extremer Form.

Wenn man in knapp vier Wochen über 3.800 Kilometer Rennrad fährt, ist ein Vergleich mit der Tour de France nicht abwegig, zumal am Ende der Strecke um die 38.000 Höhenmeter auf Beselers Tacho standen. Vor allem aber legte der chronisch Kranke diese Strecke mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 34 km/h zurück – und bei dieser Zahl stockt einem dann wirklich der Atem. Wie ist das nur möglich?
Vielleicht ist der springende Punkt, dass Andreas Beseler mindestens ebenso sehr Gemütsmensch wie Leistungssportler ist – einer, der sich eine unvorstellbar schwere Radtour vornimmt, es sich aber nicht nehmen lässt, jeden Abend auf dem Campingplatz am Lagerfeuer zu sitzen. Der sich von keinem Zeitlimit stressen lässt und sich auch mal ein paar Tage Auszeit nimmt, um Freunde zu besuchen, fischen zu gehen und die grandiose Natur Kanadas zu genießen.

Doch nicht zuletzt ist Andreas Beseler ein Getriebener der MS. Was manchem auf den ersten Blick wie ein Abenteuerurlaub oder ein Selbsterfahrungstrip vorkommen mag, ist Teil seines unermüdlichen Kampfes gegen die tückische Krankheit, die ihn immer wieder vor die Wahl „Rad oder Rollstuhl" stellt. Deswegen ist Beselers bevorzugter Stil das kraftvolle Treten großer Gänge – indem er seine Muskulatur richtig fordert, beugt er dem Spasmus vor, jener krampfartigen Erhöhung der Muskelspannung, die bis zur Bewegungsunfähigkeit führen kann.

Zugegeben – das optimale Radsportziel ist Kanada nicht gerade. Beseler startet seine Tour in Whitehorse, der Hauptstadt des kanadischen Territoriums Yukon. Mit knapp 27.000 Einwohnern ist der Ort nach hiesigen Maßstäben eine Kleinstadt; im gesamten Territorium, dessen Fläche größer ist als die von Deutschland, Dänemark, Holland und Belgien zusammen, leben gerade mal 34.000 Menschen. Logisch, dass ein so dünn besiedeltes Land nicht gerade ein dichtes Verkehrsnetz aufweist, und so ist Besi vorwiegend auf breiten, teils zweispurigen Straßen unterwegs, die er sich auch mal mit riesenhaften Holztransportern teilen muss. Schnurgerade Schneisen durch den Nadelwald, die sich über endlose Kilometer hinziehen, sind keine Seltenheit; oft genug geht es dann auch noch kaum wahrnehmbar bergauf – eine tückische Kombination, die Beseler trotz aller Erfahrung hin und wieder dazu verleitet, zu überziehen. Gerade in der Anfangsphase der Tour kommen immer wieder starke Winde dazu, die Temperaturen liegen teils nur bei knapp fünf Grad. Und als ob das nicht genug wäre, gehen immer wieder eisige Regengüsse nieder. Das Gegenstück sind brütend heiße Tage mit Temperaturen um 40 Grad. Dass das Asphaltband gelegentlich abreißt und einer Schotterstraße weicht, darf einen auch nicht überraschen.

Über 200 Kilometer lang sind die Tagesetappen, die Beseler unter diesen Bedingungen zurücklegt, und dabei ist er teilweise völlig auf sich gestellt: Mal fährt Begleiter Armin mit dem Wohnmobil zum Campingplatz vor, mal startet er nach seinem Radfahrer und wird dann von einer Vollsperrung des Highways zu einem Umweg von 100 Kilometern gezwungen.

Dass es durchaus seine Tücken hat, als einsamer Rennradfahrer auf kanadischen Straßen unterwegs zu sein, muss Beseler auch erleben. Einmal kommt ihm ein Auto, das ihn gerade eben überholt hat, plötzlich wieder entgegen: Ein Stück weiter liege ein toter Elch auf der Fahrbahn, über den sich gerade ein Grizzlybär hermachen würde. Der Autofahrer bietet dem Radler an, ihn zu begleiten, und schirmt ihn an der „Unfallstelle" ab. Auch den einen oder anderen Schwarzbären sichten Besi & Co. – zu gefährlichen Situationen kommt es jedoch glücklicherweise nicht.

Erschwert wird die vierwöchige Reise auch durch Krankheiten: Die Begleitcrew wird von der Grippe geplagt, dann bekommt Andreas Beseler Probleme mit dem Knie – ausgerechnet, als es in die Rocky Mountains hineingeht. An alpin anmutenden Anstiegen kann der Athlet nicht mehr aus dem Sattel gehen, was angesichts seines kraftbetonten Fahrstils ein echtes Problem darstellt. Es geht auf über 2.000 Meter Meereshöhe, wobei sich Beseler mit teils zweistelligen Steigungsprozenten herumschlagen muss; lange Geraden anstatt europäischer Serpentinenstrecken zehren an der Moral. Doch mit letzterer ist Besi bekanntlich reichlich gesegnet …

Gegen Ende der Reise ändert sich die Landschaft. Beseler fährt in westlicher Richtung aus den Rocky Mountains heraus, durchquert eine hügelige Graslandschaft, bevor auf den letzten Etappen nach Vancouver die Coast Mountains anstehen. Von extra aus Deutschland angereisten Freunden begleitet, muss der Marathonfahrer ein letztes Mal Steigungen bis knapp an die 20-Prozent-Marke bezwingen, bevor die Gruppe im strömenden Regen Kanadas drittgrößte Stadt erreicht.
Nach 3.835 Kilometern und 112 Stunden, 26 Minuten im Sattel hat Andreas Beseler seine Mammuttour durch Kanada zu einem guten Ende gebracht – wie erwähnt mit einem 34er-Schnitt und unter Bedingungen, die s icher so manchen Radprofi in Streiklaune bringen würden.

Besi ist ein ungemein starker Mann, doch beim Stadtbummel durch Vancouver zeigt sich einmal mehr, mit was für einem Gegner er Tag für Tag zu kämpfen hat. Beim Gehen zeigt die Multiple Sklerose wieder ihr Gesicht; Beseler ist angestrengt, stützt sich auf seinen Gehstock. Er wird seine Krankheit weiterhin in Schach halten, wird weiter Rad fahren. Denn zu leben heißt für Andreas Beseler, in Bewegung zu bleiben – auf dem Rennrad, Stunde um Stunde, Kilometer um Kilometer. ///

EXERTION IN THE LAND OF DREAMS

Years ago, the time he'd spent in Canada gave Andreas Beseler a new lease on life – including a renewed faith in his own capacities. He proved them on an incredible bike tour across the Rocky Mountains. Here's a flashback to an amazing feat.

It might have been a sure bet to begin with – but now that it's been done, we're still surprised and impressed. When in spring of 2013 Andreas Beseler announced his plan of riding a road bike about 2,163 miles through Canada, the only thing we could be sure of at the time was that when 'Besi' set his mind on something he'd definitely follow through with it. The man in his mid-forties, who's been keeping multiple sclerosis in check for over 20 years by riding his bike, doesn't exactly fit the mold of a dreamer. But even a realist – somebody who's looked fate in the eye and knows that any victory is only on borrowed time – can have dreams. And now Beseler made his dream of traveling through the country that gave him a new lease on life years ago together with his friend Armin come true.

An amazing athletic feat or a camping trip? Besi's and Armin's tour was both, and both in an extreme form. When you ride a road bike across a more than 2,163 miles distance in a little less than four weeks, a comparison with the Tour de France is not far-fetched, especially since Beseler's speedo showed around 38,000 meters of elevation gain at the end of the tour. What's more, the man who suffers from a chronic illness covered this distance at an average speed of 21 mph – now that does take your breath away. How in the world did he do it?

Maybe the fact that Andreas Beseler is at least as much a sentimentalist as a serious athlete explains it: someone who tackles an incredibly grueling bike tour but insists on sitting around a camp fire every night. Someone who won't let any time limit stress him and who'll take a few days out to visit friends, go fishing, and enjoy Canada's breathtaking natural beauty.

Last but not least, though, Andreas Beseler is a man haunted by MS. While at first glance a tour like this may look like a trip of someone who seeks adventure or is in search of himself, it is, in reality, part of Andreas Beseler's untiring battle against the malicious disease that keeps confronting him with the choice of 'bike or wheelchair'. That's why Beseler's preferred style is to forcefully pedal big gears. By straining his muscles to the max he prevents spasms, the cramps that increase muscle tension in a way that may even lead to immobility.

Let's face it – Canada isn't exactly the perfect destination for a bike tour. Beseler starts his tour in Whitehorse, the capital of the country's Yukon Territory. With a population of about 27,000, Whitehorse is a small town by our standards. A mere 34,000 people live in the whole territory, which covers an area larger than that of Germany, Denmark, Holland, and Belgium combined. Obviously, such a sparsely populated region doesn't have an extensive road system, so Besi mainly travels on wide roads, some of which have two lanes that he occasionally has to share with huge logging trucks. Perfectly straight aisles through softwood forests for miles and miles are not uncommon, and often enough there are slight, almost imperceptible inclines – a treacherous combination that now and then deludes Beseler into overexerting himself, despite all his experience. Especially at the beginning of the tour, he also has to cope with heavy winds and temperatures of barely five degrees centigrade at times. And if that weren't enough, ice cold rain showers alternate with days of sweltering heat when temperatures are in the forties. That the tarmac band occasionally breaks to give way to a gravel road shouldn't come as a surprise either. The daily stages which Beseler covers in these conditions are more than 125 miles long and sometimes he's completely on his own while traveling them. His companion Armin may have driven the motorhome to the camp grounds in advance or have started behind 'his biker' and then be forced to take a 100-kilometer detour because of a roadblock. That it can be treacherous to travel on Canadian roads as a lone biker is another thing Beseler comes to find out. One day he sees a car that has just passed him heading back in the oncoming lane. There was a moose lying on the road not far from there that a grizzly bear was just tearing up, says the driver, offering the biker to accompany him and then shields him at the 'scene of the accident.' Besi & company also spot a few black bears – but, fortunately, can stay out of harm's way.

Illness troubles the travelers on their four-week trip as well. The crew accompanying him catches the flu and then Andreas Beseler starts having problems with his knees – just when he's about to enter the Rocky Mountains. The athlete is no longer able to raise himself from the saddle on inclines of Alpine dimensions, which poses a real problem considering his forceful riding style. The route takes him up to an elevation of more than 2,000 meters above sea level and Beseler at times has to cope with gradients in the double-digit percentage range. Long straights instead of European serpentine roads can erode morale, but, as we know, morale is something that's never in short supply with Besi...

The scenery changes toward the end of the trip. Beseler exits the Rocky Mountains in a westerly direction and traverses grasslands with rolling hills before the Coast Mountains are coming up on the final stages toward Vancouver. Accompanied by friends who have traveled from Germany to join him, the endurance rider has to defeat gradients of nearly 20 percent once more before the group arrives in Canada's third-biggest city in pouring rain.

After 2,382 miles, 112 hours and 26 minutes in the saddle, Andreas Beseler has happily finished his huge tour of Canada – at an average speed of 21 mph as said before – and in conditions that would arguably tempt a number of biking pros to give up. Besi is an incredibly strong man but while strolling through Vancouver the opponent he's battling against day in day out manifests itself. While he's walking, multiple sclerosis shows its face again. Beseler is strained, supporting himself with his walking cane. But he'll continue to keep his disease in check, will continue to ride his bike, because for Andreas Beseler, living means staying in motion – on his road bike, hour by hour, mile by mile. ///

"WHEEL INSTEAD OF WHEELCHAIR"

Die Tour, die sich Andreas Beseler für den Sommer 2014 vornahm, wirkte im Vergleich zur Kanada-Reise wie eine Spazierfahrt: Bei „Besi & Friends" ging es in zwölf Etappen von Jügesheim (der Heimat von Beselers Radsportverein, dem R. V. Germania 1911 e. V.) ins spanische Barcelona – 1.742 Kilometer, die allerdings mit über 22.000 Höhenmetern gewürzt waren. Die Fahrt in den Süden war eine ziemlich gesellige Angelegenheit – Beseler hatte einen festen Stab von Mitradlern um sich geschart, dazu kamen Fahrerinnen und Fahrer, die nur auf einzelnen Etappen mit von der Partie waren. Alles wie immer für einen guten Zweck: Das „Cent-o-Kilometer" tickte auch auf der Fahrt nach Barcelona wieder; Unterstützer konnten für jeden gefahrenen Kilometer einen Cent oder mehr spenden. Beselers Kanada-Projekt brachte auf diese Weise rund 26.250 Euro ein, die der Nathalie-Todenhöfer-Stiftung zugutekamen – Geld, das an MS Erkrankten das Leben etwas leichter machen wird.

Compared to the Canadian trip, the tour which Andreas Beseler had planned for the summer of 2014 seemed like a walk in the park: 'Besi & Friends' covered twelve stages from Jügesheim, Germany, (the home of Beseler's biking club R.V. Germania 1911 e.V.) to Barcelona, Spain – 1.083 miles, albeit spiced with more than 22,000 meters of elevation gain. The trip to the south was a pretty gregarious affair – Beseler had assembled a core group of bikers that were joined by other riders on individual stages of the tour. And, as always, they rode for a charitable cause: The 'cent-o-kilometer' was ticking again on the trip to Barcelona, as supporters were encouraged to donate a cent or more for each kilometer covered. The proceeds of Beseler's Canada project amounted to about 26,250 euros. The money went to the Nathalie Todenhöfer Foundation where it will help make life a bit easier for people suffering from MS.

DIE ENTSCHEIDENDEN
ZWEI MILLIMETER

B&W International bietet uneingeschränkte Mobilität und Sicherheit für den Transport von Fahrrädern

Text: B&W Int.
Photo: B&W Int. / livewelt

Wenn Bestes bestens geschützt werden soll, ist B&W International seit 25 Jahren ein kompetenter Ansprechpartner. Durchdachte Koffer- und Taschenlösungen von höchster Qualität, Funktionalität und Ästhetik – dafür schätzen uns unsere Kunden. Als weltweiter Spezialanbieter entwickeln wir unsere innovativen Produkte am Standort im münsterländischen Ibbenbüren.

Traditionell stellen wir Werkzeugkoffer her, die für den professionellen Anwender in jeder Umgebung optimalen Schutz und maximalen Komfort bieten. Daneben entwickeln und vertreiben wir noch luft- und wasserdichte Schutzkoffer, unsere outdoor.-cases. Als eines der ersten Unternehmen brachten wir bereits vor zwölf Jahren einen hochwertigen Fahrradkoffer auf den Markt, der den sicheren Transport von Zweirädern ermöglichte. Für die Industrie und den Radsportler bieten wir damit ein einzigartiges Know-how, das über Jahre an den Anforderungen unserer Kunden gewachsen ist – und weiter begeistert wächst. Zur Erweiterung unseres Wissens und der Qualität unserer Produktpalette suchen wir deswegen stets neue Herausforderungen.

Werkzeugkoffer von B&W sind für extremste Belastungen ausgelegt

Bei der Weiterentwicklung unseres Fahrradkoffers suchten wir einen passenden Partner. Hier führte kein Weg an Storck Bicycle vorbei. Die einzigartige Kompetenz der Idsteiner Radmanufaktur ist unbestritten. Guter Kontakt bestand bereits aufgrund früherer Projekte. Dirk Uhlenbrock, Geschäftsführer von B&W International, konnte Markus Storck sofort für ein gemeinsames Projekt gewinnen. Der Geschäftsführer und Inhaber war von Beginn an Feuer und Flamme für das Projektziel, einen innovativen Fahrradkoffer von besonderer Leichtigkeit und extremer Stabilität zu entwickeln.

Zusammen wurde das Projekt vorangetrieben. Die gemeinsame Liebe zur eigenen Arbeit, der hohe Qualitätsanspruch, der Innovationsdrang und modernste Standards in der Fertigung sind die Grundlage der fruchtbaren Zusammenarbeit.

Für Fahrräder, an deren Qualität kompromisslose Ansprüche gestellt werden, möchten wir Schutz von gleicher Güte garantieren. Gerade der Transport stellt eine Gefahr für Räder dar. Die Abwägung, ob Ihr wertvolles Storck-Rad mit in den Urlaub fährt - oder ob es nicht besser in der heimischen Garage aufgehoben ist, soll Sie nicht weiter sorgen. Mobilität ist ein Garant für Freiheit. Unsere Kunden sollen ein Höchstmaß an Mobilität bei bestem Transportschutz erfahren. Exakt das erfüllt der neue Fahrradkoffer von B&W International.

Ganz in der Nähe unseres Stammsitzes sind wir beim Hersteller des „curv"-Materials fündig geworden. Die Eigenschaften des Werkstoffs in Bezug auf Stabilität und Festigkeit übertrafen selbst unsere Erwartungen. Allein bei dem Gewicht der Koffer konnten wir ein Drittel einsparen. Der Robustheit tut dies keinen Abbruch. Bei Raumtemperatur ist der Koffer mit „curv"-Material ein Dutzend Mal schlagzäher als ein Koffer aus herkömmlicher Herstellung.

Polizei und Sicherheitspersonal vertrauen „curv" ihr Leben an. Nur zwei Millimeter des Materials reichen aus, um effektiv vor Messerattacken geschützt zu sein. Auch im Transport setzt sich das federleichte „curv"-Material durch. „Samsonite" setzt es bereits sehr erfolgreich bei Reisekoffern ein. Die Vorzüge der Produktion mit dem „curv"-Material sind enorm. Die extreme Steifigkeit macht den Koffer besonders robust. Die Verarbeitung ist für uns eine spezielle Herausforderung.

Das Material zieht sich immer wieder in die ursprüngliche Gestalt zurück. Ist das „curv"- Material einmal in Form gebracht, bleibt es dieser treu. Unser Koffer bringt ein Gewicht von nur 12 Kilogramm auf die Waage. Damit kann er mühelos mit einem

Storck Fahrrad und einer Vielzahl von Zubehör bepackt werden, ohne dass das zulässige Gesamtgewicht bei Flugreisen überschritten wird. Diverse Taschen im Koffer wahren die Ordnung, gleichzeitig wird das Rad gepolstert. Durch die komplett abnehmbare Deckelschale wird das Packen wesentlich bequemer. Ein großes Augenmerk richteten wir auf den Komfort. Die Ziehgriffe sind verstellbar. Je zwei Rollen hinten und vorne, zwei davon frei drehbar, ermöglichen das problemlose Manövrieren des Koffers. Diese Technik erlaubt ferner das Ziehen des Koffers auf lediglich zwei Rädern. ///

THE CRUCIAL TWO MILLIMETERS

B&W International offers unlimited mobility and safety for transporting bikes

For 25 years, B&W International has been a trusted partner when it comes to providing the best protection for the best things to be protected.

Clever case and bag solutions of supreme quality, functionality, and esthetic appeal – this is what our customers value us for. As a worldwide specialty manufacturer and distributor we develop our innovative products at our headquarters in Ibbenbüren, Germany.

We traditionally produce tool cases providing optimum protection and maximum convenience to professional users in any environment. In addition, we develop and sell airtight and waterproof protection cases, our outdoor.cases. Twelve years ago, we were one of the first companies to launch a high-grade bike case on the market for safe transportation of bicycles. Consequently, the know-how we offer to industry and bikers is unique. It has steadily grown over the years in line with our customers' requirements – and continues to enjoy vigorous growth. Therefore, we constantly seek new challenges to extend our knowledge and enhance the quality of our product range.

For the further development of our bike case, we were looking for an appropriate partner. Storck Bicycle was an obvious choice, as the unique expertise of the bike factory in Idstein is undisputed. Earlier projects had established good rapport between our companies, so Dirk Uhlenbrock, B&W International's managing

Das Know-how der extrem robusten Werkzeugkoffer von B&W fließt auch in die Entwicklung der Radkoffer ein.

director, was immediately able to sell the idea of a joint project on Markus Storck. Storck's CEO and owner was thrilled right from the beginning about the aim of developing an innovative bike case combining very light weight and extreme stability.

They teamed up to drive the project, with the shared love for their work, high quality standards, a creative urge for innovation, and state-of-the-art manufacturing providing the basis of fruitful collaboration.

For bikes of uncompromising quality, we want to ensure protection of equal quality. Transporting the bikes exposes them to a special risk. We don't want you to get caught in a bind of having to choose between taking your valuable Storck bike with you on vacation or leaving it in your garage at home where it's safe. Mobility means freedom, so we want our customers to enjoy maximum mobility as well as optimum transport protection. And this is exactly what the new bike case from B&W International provides.

In search for a material we hit pay dirt with the manufacturer of 'curv,' not far from our company headquarters. The stability and strength of this material surpassed our expectations. We were able to save a third just with the weight of the cases, without sacrificing their ruggedness. At room temperature, the case made out of 'curv' is twelve times more impact-resistant than a conventional case.

Law enforcement officers and security guards entrust their lives to 'curv.' Just two millimeters of the material are enough to provide effective protection against stabbing attacks. In the travel sector, the light-weight 'curv' material is making headway as well. 'Samsonite' is already using it for suitcases with great success. Manufacturing our cases from the 'curv' material yields huge benefits, as the material's extreme stiffness makes them particularly rugged. However, processing the material poses a special challenge.

'Curve' keeps returning to its original form but once the material has been molded it will retain its shape. Our case tips the scales at only 12 kilograms. This means it can be easily packed with a Storck bicycle and an array of accessories without exceeding the permissible total weight for air travel. Various pockets inside the case keep the contents neat and tidy, while cushioning the bike.

The case is much easier to pack now because the lid shell can be completely detached. We placed a major focus on convenience. The pull handles are adjustable. The case comes with two wheels each at the front and back, two of which are rotatable, for easy maneuvering. This technology allows the case to be pulled on just two wheels, which puts an end to the challenge of coping with the intricacies of floors at airports and train stations.
The B&W case is the perfect companion for any minor or major adventure. Our promise to our customers is boundless mobility even across borders. We produce the white protection case exclusively for Storck. The combined excellence of Storck Bicycle and B&W International has made this remarkable product innovation possible. ///

Emotions...

Photo: Antonio Bachini

Storck UK did a photo shoot with Antonio Bachini in Great Britain.
These pictures will also be used for the new Storck Bicycle homepage:
www.storckworld.com

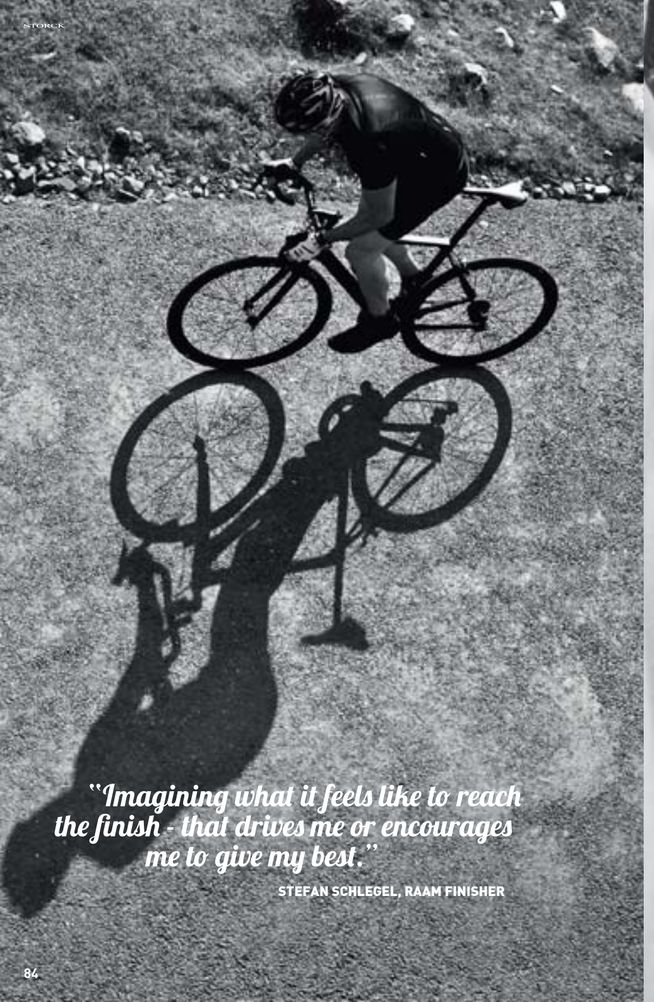
STORCK

STORCK
"When I unpack a new bike
I'm as pleased as Punch even
after all these years."
FARIS AL SULTAN

"We've been observing Storck for a long
time and are impressed by the brand's
successful development."
ANDREJ KUPETZ, GERMAN DESIGN COUNCIL

STORCK

"Move, try something
and don't give up..."
ANDREAS BESELER, BIKE-INSTEAD-WHEELCHAIR



"Imagining what it feels like to reach the finish - that drives me or encourages me to give my best."

STEFAN SCHLEGEL, RAAM FINISHER

"A person who's got the power of endurance has got it in every respect - physically and mentally." ÄGYD PENGG, PEWAG

ROAD

AERO 2 IS G2
Triathlon | Time Trail > Carbon

AERO 2 BASIC G2
Triathlon | Time Trail > Carbon

AERFAST
Road > Carbon

AERNARIO PLATINUM
Road > Carbon

AERNARIO DISC G1
Road > Carbon

AERNARIO G1
Road > Carbon

AERNARIO BASIC
Road > Carbon

SCENERO DISC
Road > Carbon

SCENERO G2 BLACK
Road > Carbon

SCENERO G2 WHITE
Road > Carbon

VISIONER CSL G2
Road > Carbon

VISIONER C G2
Road > Carbon

VISIONER G1
Road > Aluminium

MTB´S

T.I.X.
Cross > Carbon

ADRENIC G1
MTB > Carbon

REBEL SEVEN G1
MTB > Carbon

REBEL NINE G3
MTB > Carbon

BANDIT NINE G1
MTB > Carbon

ZERO2SEVEN
MTB > Aluminium

ZERO2NINE
MTB > Aluminium

HYBRID | E-BIKES

MULTIROAD CARBON
Hybrid > Carbon

ZERO2EIGHT G1
Hybrid > Aluminium

RADDAR MULTIROAD CARBON
Pedelec > Carbon

RADDAR ZERO2EIGHT
Pedelec > Aluminium

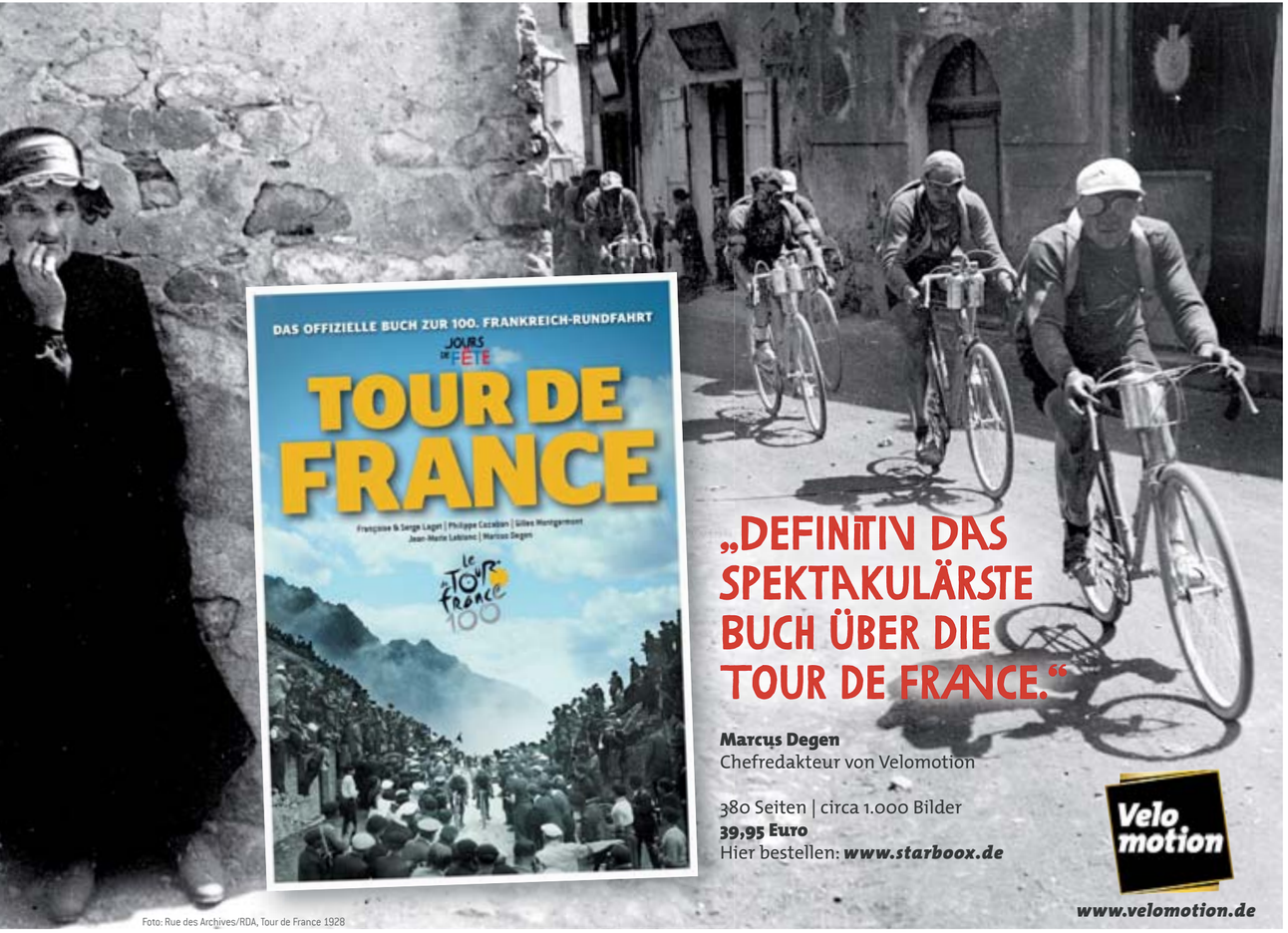


Foto: Rue des Archives/RDA, Tour de France 1928

ROAD BIKES 2015

AERO 2 IS G2

KOMPROMISSLOS UND SUPERLEICHT

AERO 2 IS G2 Die kompromisslose und superleichte Aero-Maschine von Spitzen-Triathlet Faris Al-Sultan. Minimaler Luftwiderstand durch integrierte Carbonbremsen und formschlüssig integrierte Lenker-Vorbau-Einheit. Konsequent aerodynamische Rohrkonstruktion. Sitzwinkelverstellung und Storck-Zeitjäger-Aerolenker. Für elektronische und mechanische Schaltsysteme vorgesehen, integrierter Akku möglich. Höchste STW-Werte für optimale Kraftübertragung.

UNCOMPROMISING AND SUPER LIGHT
The uncompromising and super-light aero machine of top triathlete Faris Al-Sultan. Minimized aerodynamic drag due to integrated carbon brakes and a positively integrated stem unit. Tube construction rigorously designed for aerodynamic performance. Seat angle adjustment and Storck Zeitjäger aero bars. Prepared for electronic and mechanical shifting systems, integrated battery possible. Top stiffness-to-weight ratios for optimum power transmission.

AERO 2 BASIC G2 Aerodynamik und Steifigkeit-Gewichts-Verhältnis auf höchstem Niveau. Günstige Alternative zum Aero2 IS durch den Einsatz einer Gabel für Standardbremsen und freie Lenkeroption. Identische Rahmenkonstruktion wie das Top-Modell mit Aero-Rohren, eng eingepassten Laufrädern zur Minimierung von Luftverwirbelungen sowie großem Verstellbereich des Sattels. Optimiert für elektronische und mechanische Schaltsysteme.

Aerodynamics and stiffness-to-weight ratio at the highest level. Lower-priced alternative to Aero2 IS due to use of a fork for standard brakes and free handlebar option. Frame construction identical to the top-end model with aero tubes, tightly fitted wheels to minimize air turbulence plus large seat adjustment range. Optimized for electronic and mechanical shifting systems.

AERO 2 IS G2
FRAME SET: AERO 2 INCLUDING FORK THM SCAPULA „F" WITH INTEGRATED FRONT AND REAR BRAKE SYSTEM, ZEITJÄGER TIME TRIAL HANDLEBAR • 75 OR 90 MM STEM, INCL. 2 COMFORT PADS, SPACER SETS, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/8" • MATERIAL CFR/UD • INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING / SHIFTING • INTEGRATED BATTERY • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • PRESSFIT DIAMETER 41 X 86,5 MM • INTEGRATED STEM SYSTEM • SEAT POST / PROPRIETARY AERO SHAPE • ADJUSTABLE SEAT TUBE ANGLE (73° - 80°) • ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEMS • SYSTEM WEIGHT 2.590 G

AERO 2 BASIC G2

AERO 2 BASIC G2
FRAME SET: AERO 2 INCLUDING FORK STILETTO RACE LIGHT, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/8" • MATERIAL CFR / UD • INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING / SHIFTING • INTEGRATED BATTERY • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • PRESSFIT DIAMETER 41 X 86,5 MM • SEAT POST / PROPRIETARY AERO SHAPE • ADJUSTABLE SEAT TUBE ANGLE (73° - 80°) • ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEMS • SYSTEM WEIGHT 2.690 G

AERFAST G1

FORTSCHRITT ERFAHREN

AERFAST G1

FRAME SET INCLUDING AERFAST FORK, INTEGRATED HEADSET 1 1/8"-1 1/4" • MATERIAL CFR/DU • CFR BOTTOM BRACKET SHELL • CFR HEADSET BEARING SEATS • ADJUSTABLE TO TIRE DIMENSION • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • SECTIONAL AERODYNAMIC DESIGN • INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING • INTEGRATED REAR BRAKE @ SHIMANO STANDARD • BB STANDARD: PRESSFIT DIAMETER 41 X 86.5 MM • INTEGRATED POST CLAMP • SEAT POST DIAMETER 31.6 MM • ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM • WEIGHT (FRAME) FROM 950 G

AERFAST G1 Storck hat die Frage, ob es mit einem Rennrad noch schneller, noch aerodynamischer, noch perfekter geht, mit einem Begriff beantwortet: Aerfast. Das Rahmenset ist durch die eigens konstruierte Aerfast Gabel und eine Vielzahl durchdachter Rahmenfeatures optimal auf Aerodynamik ausgelegt. Der Hinterbau bietet die Möglichkeit, den Abstand des Hinterrades zum Sitzrohr je nach Reifentyp entsprechend zu justieren. Die Hinterradbremse wurde gleich integriert, aerodynamisch günstig hinter dem Tretlager, und die Rohre sind konsequent im „sectional aerodynamic shaping"-Standard entwickelt worden. Fortschritt erfahren: Aerfast!

RIDING PROGRESS

Can a road bike deliver even higher speed, better aerodynamics, and greater perfection? Storck has captured the answer in a single word: Aerfast. The frame set featuring the purpose-designed Aerfast fork and a wide range of well thought-out frame features has been designed for optimum aerodynamics. The rear triangle allows the gap between the rear wheel and the seat tube to be adjusted according to the type of tires fitted. The rear wheel brake has been integrated in an aerodynamically favorable position behind the bottom bracket, and the tubes have been developed according to the rigorous 'sectional aerodynamic shaping' standard. Riding progress: Aerfast!

AERNARIO PLATINUM Der Gewinner des iF Gold Awards in Bestform: Unser Top-Rahmen mit „sectional aerodynamic shaping" hat seine Qualitäten in vielfachen Tests erfolgreich bewiesen. „Bester Rahmen aller Zeiten nach Tour-Standard"* lautete das Fazit der strengen Tester des Tour Magazins bereits 2013. Neben kaum zu toppenden STW-Werten überzeugt das Aernario mit rasiermesserscharfer Lenkung, hohem Komfort und sehr guter Aerodynamik durch die speziellen Rohrformen sowie Details wie eine elegant integrierte Sattelklemmung. „An die Ausgewogenheit des „Storck" und seine Kombination aus exzellentem Komfort, satter Straßenlage und gutem Handling kommen die anderen Renner nicht heran", schreibt „Tour" – ein Urteil, das Gewicht hat.

BEST FRAME OF ALL TIME

The winner of the iF Gold Award in prime shape: our top-end frame with 'sectional aerodynamic shaping' has successfully demonstrated its fortes in numerous tests. 'Best frame of all time according to the Tour standard'* sums up the assessment by the exacting testers of Tour magazine back in 2013. Aside from hard-to-surpass stiffness-to-weight ratios, the Aernario Platinum convinces with razor-sharp steering, high comfort, and very good aerodynamics due to the special tube shapes, plus details such as an elegantly integrated seat clamp. "The balanced properties of the Storck and its combination of excellent comfort, superb road-holding, and good handling are not approached by the other racers," writes 'Tour' – a judgment that carries weight.

AERNARIO PLATINUM

BESTER RAHMEN ALLER ZEITEN

AERNARIO PLATINUM

AERNARIO PLATINUM G1 FRAME SET INCLUDING FORK STILETTO 280, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" • MATERIAL CFR / UD - OPTIMIZED • CFR BOTTOM BRACKET SECTION • CFR HEADSET SECTION • CFR DROP OUTS • PROPORTIONAL TUBING / DT / TT / SS •SLOPING TOP TUBE GEOMETRY • INTERNAL CABLE ROUTING / BRAKING / SHIFTING • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER• BB STANDARD: PRESSFIT 86,5 MM •INTEGRATED SEAT POST COLLAR • SEAT POST SIZE 31,6 MM • ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM • FORK STILETTO 280, WEIGHT FROM 280 G • WEIGHT (FRAME) FROM 790 G • PROPORTIONAL TUBING DT / SS

AERNARIO DISC G1

UNGEBREMSTE EVOLUTION

AERNARIO DISC G1 Evolution der Rennrad-Technik: Storcks grandioses Erfolgsmodell mit Scheibenbremsen. Hydraulische wie mechanische Discs können montiert werden; Überhitzungsprobleme und das unbefriedigende Nassbremsverhalten vieler Felgen sind damit vom Tisch. Um die neueste Technologie der Komponentenhersteller ans Rennrad zu bringen, waren zahlreiche konstruktive Veränderungen nötig: Der Hinterbau des Aernario Disc G1 ist belastungsgerecht verstärkt, hinten kommt eine 10-mm-Steckachse zum Einsatz. Die Gabel, ebenfalls mit Steckachse, ist eine völlige Neukonstruktion, die trotz geringen Gewichts den Belastungen der Scheibenbremse gerecht wird. Auch die Gabel ist nach dem „Sectional aerodynamic shaping" konstruiert.

UNRESTRAINED EVOLUTION

Evolution of road bike technology: Storck's brilliant success model with disc brakes. Hydraulic as well as mechanical discs can be installed; overheating issues and the unsatisfactory wet-braking performance of many wheel rims are thus a thing of the past. Numerous design changes were required to put the latest technology of the component manufacturers on the road bike: the rear triangle of the Aernario Disc G1 has load-conformant reinforcement, a 10-mm thru axle is used at the rear. The fork, also with a thru axle, is of an all-new design, which, despite its low weight, is fit for handling the loads of the disc brake. The design of the fork is based on 'sectional aerodynamic shaping' as well.

AERNARIO G1

PRAEMIERTE INNOVATION

AERNARIO G1 Gewinner des German Design Award 2014. Belastungsgerecht und gewichtsoptimiert konstruiert durch „Sectional aerodynamic shaping" und „Proportional tubing", auch bei den Sitzstreben, dabei sehr aerodynamisch. Dynamische Formen aufgrund von Details wie innenliegende Züge/Kabel sowie die integrierte Sattelklemmung, die durch Verkürzung des Sitzrohrbereichs ein Plus an Komfort bringt. PressFit-Innenlager.

AWARD WINNING INNOVATION

Winner of the 2014 German Design Award. Load-conformant and weight-optimized design due to 'sectional aerodynamic shaping' and 'proportional tubing,' also for the seat stays, and very good aerodynamics. Dynamic shapes due to details such as interior cables and an integrated seat clamp that enhances comfort by shortening the seat tube section. PressFit bottom bracket.

AERNARIO DISC G1

FRAME SET INCLUDING FORK STILETTO DISC (WEIGHT FROM 400 G), INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" • MATERIALCFR / UD - OPTIMIZED • CFR BOTTOM BRACKET SECTION • CFR HEADSET SECTION • CFR DROP OUTS • 135 MM / 10 MM / 9 MM THRU BOLT • PROPORTIONAL TUBING / DT / TT / SS • SLOPING TOP TUBE GEOMETRY• INTERNAL CABLE ROUTING / BRAKING / SHIFTING • POST BRAKE MOUNT FOR MECH. AND HYDR. BRAKE SYSTEM • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • BB STANDARD: PRESSFIT 86,5 MM • INTEGRATED SEAT POST COLLAR • SEAT POST SIZE 31,6 MM • ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM • WEIGHT (FRAME) FROM 940 G

AERNARIO G1

FRAME SET INCLUDING FORK STILETTO 300, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" • MATERIAL CFR / UD • CFR BOTTOM BRACKET SECTION • CFR HEADSET SECTION • CFR DROP OUTS • PROPORTIONAL TUBING / DT / TT / SS • SLOPING TOP TUBE GEOMETRY • INTERNAL CABLE ROUTING / BRAKING / SHIFTING • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • BB STANDARD: PRESSFIT 86,5 MM • INTEGRATED SEAT POST COLLAR • SEAT POST SIZE 31,6 MM • ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM • FORK STILETTO 300, WEIGHT FROM 300 G • WEIGHT (FRAME) FROM 890 G

AERNARIO BASIC

FRAME SET INCLUDING FORK STILETTO 330, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" • MATERIAL CFR / UD • CFR BOTTOM BRACKET SECTION • CFR HEADSET SECTION • CFR DROP OUTS • PROPORTIONAL TUBING / DT / TT / SS • SLOPING TOP TUBE GEOMETRY • INTERNAL CABLE ROUTING / BRAKING / SHIFTING • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • BB STANDARD: PRESSFIT 86,5 MM • INTEGRATED SEAT POST COLLAR • SEAT POST SIZE 31,6 MM • ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM • FORK STILETTO 330, WEIGHT FROM 330 G • WEIGHT (FRAME) FROM 990 G

AERNARIO BASIC

QUADRATUR DES KREISES

AERNARIO BASIC Weitgehend baugleich mit dem Aernario G1 und mit Storck Stiletto 330, dabei preislich sehr interessant. "Sectional aerodynamic shaping" für optimale Aerodynamik bei hoher Steifigkeit und geringem Gewicht. Hoher Fahrkomfort: stärkerer Auszug der Stütze möglich. Die aerodynamischen Rohrformen des Rahmens laufen so mancher Zeitfahrmaschine den Rang ab und helfen dem Fahrer, seine Leistung noch besser in Geschwindigkeit umzusetzen.

SQUARING THE CIRCLE
Largely identical construction with the Aernario G1 and with Storck Stiletto 330 – very attractively priced. 'Sectional aerodynamic shaping' for optimum aerodynamics combined with high stiffness and low weight. High riding comfort: longer extension of the seatpost is possible. The aerodynamic tube shapes of the frame outperform a number of time-trial machines and assist riders in doing an even better job of transforming their power into speed.

SCENERO DISC

TRIATHLETEN UND MARATHONISTI LIEBEN ES

SCENERO DISC Schon längst kein Rad mehr nur für Einsteiger ist der Scenero, ein besonders bei Triathleten, Langstrecken- und Tourenfahrern beliebtes Modell. Die Aerodynamik des Rahmens und die Ausgewogenheit der Geometrie werden ergänzt mit zuverlässigen Scheibenbremsen und Steckachsentechnologie. Die Auslegung von Gabel und Hinterbau erlaubt die Verwendung von 160-mm-Bremsscheiben. Der mehrfache Testsieger glänzt mit typisch hohen Steifigkeitswerten, innen verlegten Zügen und allen Attributen hochentwickelter Storck-Rahmen. Er ist wendig, dabei leicht beherrschbar mit phänomenalem Geradeauslauf und bietet angenehmen Komfort. Mit Scheibenbremstechnik empfiehlt sich der Scenero Disc für nahezu jeden Einsatzbereich.

A BIKE THAT TRIATHLETES AND MARATHON RIDERS LOVE
Our Scenero, which is particularly popular with triathletes, endurance and tour riders, has long ceased to be an entry-level bike. The aerodynamics of the frame and well-balanced geometry are complemented by reliable disc brakes and thru-axle technology. The design of the fork and rear triangle allows 160 mm brake discs to be used. The multiple test winner boasts typically high stiffness, interior cables and all the attributes of sophisticated Storck frames. It is both agile and easy to control, with phenomenal directional stability and pleasant comfort. With disc brake technology, the Scenero Disc is suitable for practically any use.

SCENERO G2

SOLIDE, AERODYNAMISCH UND UNIVERSELL

SCENERO G2 BLACK
FRAME SET INCLUDING FORK STILETTO AERO, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/8" • MATERIAL CFR / UD • CFR BOTTOM BRACKET SECTION • PROPORTIONAL TUBING / DT / TT • SLOPING TOP TUBE GEOMETRY • EXTERNAL CABLE ROUTING / BRAKING / SHIFTING • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • BB STANDARD: PRESSFIT 86,5 MM • SEAT POST COLLAR 34,9 MM • SEAT POST SIZE 31,6 MM • ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM • FORK STILETTO AERO, WEIGHT FROM 360 G • WEIGHT (FRAME) FROM 1.160 G

SCENERO G2 WHITE
FRAME SET INCLUDING FORK STILETTO AERO, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/8" • MATERIAL CFR / UD • CFR BOTTOM BRACKET SECTION • PROPORTIONAL TUBING / DT / TT • SLOPING TOP TUBE GEOMETRY • EXTERNAL CABLE ROUTING / BRAKING / SHIFTING • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • BB STANDARD: PRESSFIT 86,5 MM • SEAT POST COLLAR 34,9 MM • SEAT POST SIZE 31,6 MM • ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM • FORK STILETTO AERO, WEIGHT FROM 360 G • WEIGHT (FRAME) FROM 1.160 G

SCENERO G2 Wer sich im Radsport noch entwickelt, setzt auf das Scenero! Die aerodynamische Ausrichtung, deutlich erkennbar an Gabel und Unterrohr, macht unser Carbon-Einstiegsmodell ebenso für Triathleten wie für Marathonisti interessant. Die für Storck Bicycle typischen hohen Steifigkeitswerte finden sich auch an diesem Rad. Das „Bike of the Year 2011" der britischen Zeitschrift „Cycling Plus" bietet in der G2-Version mit innenliegenden Zügen (für mechanische wie elektronische Schaltungen) und PressFit-Innenlager die aktuellen Montagestandards und wurde dadurch auch optisch aufgewertet.

SOLID, AERODYNAMIC AND UNIVERSAL Those still in the process of developing their skills in bike racing opt for the Scenero! The aerodynamic orientation, clearly visible on the fork and down tube, makes our carbon entry-level model attractive for triathletes as well as for 'marathonisti.' The high stiffness values that are typical for Storck Bicycle are found on this bike as well. The model that was voted 'Bike of the Year 2011' by the UK magazine 'Cycling Plus' as the G2 version with interior cables (for mechanical as well as electronic gearshifts) and PressFit bottom bracket features the current assembly standards and has thus been visually upgraded as well.

VISIONER CSL

KLASSISCH MIT TYPISCHEN STORCK TUGENDEN

VISIONER CSL Die klassische Rennmaschine als Weiterentwicklung des Visioner C. Durch den Einsatz der Stiletto 300 Gabel und die optimierte Faserbelegung wartet das Visioner CSL mit einem Rahmengewicht von nur 850 g auf und eignet sich optimal als Basis für einen leichten Renner. Klare Formen und zeitgemäße Systemintegration durch interne Zug- und Kabelführung. Das Visioner CSL besticht vor allem durch seine typischen Storck-Tugenden. Es bietet eine extrem agile Lenkung, dazu beste Steifigkeitswerte im Steuerkopf- und Tretlagerbereich. Selbstverständlich sind für uns PressFit-Innenlager, Carbon-Lagerschalen und Steuerrohr sowie „proportional tubing" für Ober- und Unterrohr.

CLASSIC WITH TYPICAL STORCK FORTES
The classic racing machine as an evolution of our Visioner C. Thanks to the Stiletto 300 fork and optimized butting, the frame weight of the Visioner CSL tips the scales at a mere 850 grams, which makes it perfectly suited as a base for a light-weight racer. Clear shapes and modern system integration due to internal cable routing. The Visioner CSL boasts typical Storck fortes such as extremely agile steering, plus optimum stiffness in the area of the head tube and bottom bracket. Obviously, it comes with a PressFit bottom bracket, carbon bracket shells and head tube, plus proportional tubing for the top and down tubes.

VISIONER CSL
FRAME SET INCLUDING STILETTO 330, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" • MATERIAL CFR / UD • CFR BOTTOM BRACKET SECTION • CFR HEADSET SECTION • PROPORTIONAL TUBING/DT/TT • SLOPING TOP TUBE GEOMETRY • INTERNAL CABLE ROUTING/BRAKING/SHIFTING • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • BB STANDARD: PRESSFIT 86,5 MM • SEAT POST COLLAR 36,6 MM • SEAT POST SIZE 31,6 MM • ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM • FORK STILETTO 330, WEIGHT FROM 330 G • WEIGHT (FRAME) FROM 850 G

VISIONER C G2

UPDATE AUF EIN NEUES LEVEL

VISIONER C G2 Der Einstieg in die Welt der Carbon-Renner leicht gemacht: Der Visioner gefällt nicht nur optisch durch die klare klassische Konstruktion, er bietet auch Storck-typische Vorzüge und Features. Neben der obligatorisch hohen Steifigkeit im Steuerrohr- und Tretlager-Bereich findet sich auch an diesem Rahmen Carbon im Tretlager- und Steuerohr-Segment. Züge und Leitungen verlaufen für elektronische wie mechanische Schaltungen selbstverständlich intern. Die Radmagazine „Procycling" „Roadbike" und „Tour" beurteilen das Rad durchweg positiv, eine Einschätzung, auf die sich gerade Einsteiger verlassen möchten. Mit dem Visioner C ist dieser Einstieg in die Storck-Carbonwelt ein Update auf ein völlig neues Niveau.

UPDATE TO A NEW LEVEL

The easy way to enter the world of carbon racers: our Visioner C G2 not only pleases the eye due to its clear, classic design but also boasts advantages and features that are typical of a Storck bike. In addition to the high stiffness in the head tube and bottom bracket areas that is a must, this frame contains carbon in the bottom bracket and head tube segment. Naturally, cables and lines for electronic and mechanical gearshifts are routed internally. The 'Procycling,' 'Roadbike' and 'Tour' magazines have awarded positive ratings to this bike across the board, an assessment that is particularly reassuring for entry-level buyers. Users entering the Storck carbon world with the Visioner C G2 will find this bike to be an update to an all-new level.

VISIONER C G2

FRAME SET INCLUDING STILETTO 300, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" • MATERIAL CFR/UD • CFR BOTTOM BRACKET SECTION • CFR HEADSET SECTION • PROPORTIONAL TUBING/DT/TT • SLOPING TOP TUBE GEOMETRY • INTERNAL CABLE ROUTING/BRAKING/SHIFTING • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • BB STANDARD: PRESSFIT 86.5 MM • SEAT POST COLLAR 36.6 MM • SEAT POST SIZE 31.6 MM • ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM • FORK STILETTO, WEIGHT FROM 340 G • WEIGHT (FRAME) FROM 1,250 G

VISIONER G1

FRAME SET INCLUDING FRAME, FORK STILETTO RACE OR STILETTO 300, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/8" • MATERIAL ALUMINUM 7005 • AL BOTTOM BRACKET SECTION • AL HEADSET SECTION • HARDENED AL DROP OUTS • SLOPING TOP TUBE GEOMETRY • DOUBLE AND TRIPLE BUTTED • SMOOTH WELDED • INTERNAL CABLE ROUTING / BRAKING / SHIFTING • BB STANDARD: PRESSFIT 86,5 MM • SEAT POST COLLAR 34,9 MM • SEAT POST SIZE 31,6 MM • ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM • WEIGHT (FRAME) FROM 1.190 G 109

VISIONER G1

VISIONAER AUS TRADITION

VISIONER G1 Markus Storcks Vision leichter, steifer Highend-Aluminiumrahmen ist auch nach knapp 20 Jahren hochaktuell. Als Nachfahre so legendärer Rennmaschinen wie des Scenario Pro stellt unser Visioner das enorme Potential des Leichtmetalls unter Beweis. Was seine Leistungsfähigkeit angeht, braucht es den Vergleich mit der Masse der Carbonrahmen nicht zu scheuen; bei ähnlichem Gewicht weist es beste technische Werte auf, wobei der Alu-Rahmen das bessere Preis-Leistungs-Verhältnis aufweist. Zeitgemäße Montagestandards wie PressFit-Innenlager und integrierte Kabel/Züge sind auch am Aluminiumrahmen - selbstverständlich, ebenso gute Komfortwerte durch die ovalisierten Hinterstreben. Ein Rad mit Tradition, das in die Zukunft weist.

VISIONARY TRADITION

Markus Storck's vision of light, stiff high-end aluminum frames is still highly up-to-date after almost 20 years. As a descendant of such legendary racing machines as the Scenario Pro, our Visioner proves the enormous potential of the light metal. In terms of its capabilities, it compares well with the mass of the carbon frames. Being similar in weight, it exhibits best technical values, with the aluminum frame offering the better price/performance ratio. It goes without saying that we apply modern assembly standards such as the PressFit bottom bracket and integrated cables to aluminum frames as well, just like good comfort values through ovalized rear stays. A bike with a tradition that points to the future.

T.I.X.

FRAME SET INCLUDING FORK T.I.X., INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/2" • MATERIAL CFR • CFR BOTTOM BRACKET SHELL • CFR DROP OUT • 135/10 MM THROUGH BOLT • PROPORTIONAL TUBING DT • SLOPING TOP TUBE GEOMETRY • DIRECTIONAL-DEPENDING STIFFNESS • INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • BB STANDARD: PRESSFIT DIAMETER 41 X 86.5 MM • SEAT POST CLAMP 34.9 MM • SEAT POST DIAMETER 31.6 MM • ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM • DISC ONLY • WEIGHT (FRAME) FROM 940 G

T.I.X.

THIS IS XROSS

T.I.X. Das fehlte noch – ein „Storck" für das Cross-Terrain. Wer sich bisher ärgerte, dass er auf seinen Lieblings-Geländetouren auf ein „Storck" verzichten musste, wird nun mehr als entschädigt. Ein Cross-Carbon-Rahmen der Extraklasse, mit oversized Steuersatz für erhöhte Lenkkopfsteifigkeit, proportionalen Rohren für technische Bestwerte in allen Rahmengrößen, Steckachsen für mehr Stabilität und natürlich mit Scheibenbremsen. Dem Spaß im Gelände steht nichts mehr im Wege – ob mit elektronischer oder mechanischer Schaltung, beides ist möglich. Die per „directional depending stiffness" konstruierten Rohre sorgen für ein unvergleichliches und sicheres Fahrgefühl bei spürbarem Komfort. T.I.X. – genetisch bedingte Dynamik.

The missing link—a Storck for cross terrain. Bikers who used to be upset because they couldn't ride a 'Storck' on their favorite cross-country tours are now more than recompensed. A premium-class cross carbon frame, with an oversized headset for higher head tube stiffness, proportional tubing for maximum performance in all frame sizes, thru-axles for more stability and, of course, disc brakes: the green light for cross-country fun – available with optional electronic or mechanical gearshifts. The tubes designed with 'directional depending stiffness' provide an unrivaled ride and safe feel with notable comfort. T.I.X. – genetically-induced dynamics.

B&W International

Ein Fahrrad zu transportieren ist eine Herausforderung.

Eine Herausforderung, der wir uns gestellt haben!

Wir haben eine Serie an bike. cases zum Transport von Rennrädern, Mountainbikes und Triathlon-Rädern entwickelt, die Ihr Fahrrad beim Transport optimal schützt.

Egal ob Sie mit der Bahn, dem Auto oder dem Flugzeug reisen – wir haben für jeden Einsatz den passenden Fahrradkoffer.

Besuchen Sie uns auch auf Facebook

weitere Infos und Produkte auf: www.b-w-international.com

STOECK

MTB 2015

ADRENIC G1

HOCHMODERNE TRADITION

ADRENIC G1 Es ist ein völlig neues Fully und doch irgendwie vertraut. Das liegt an den Genen des „virtuellen Viergelenkers", die bereits das Organic zu einem der erfolgreichsten Storck Fullys machten. Die zwei vom Hinterbau entkoppelten Wippen sorgen für ein feines Ansprechverhalten und eine reaktionsfreie Federungscharakteristik. Optik und Fahrverhalten machen auch das Adrenic zu einem ganz besonderen Storck Fully. Mit 120 mm Federweg hinten/130 mm vorn und 27,5"-Laufrädern wird das Adrenic zu einem Offroader, der ebenso leichtfüßig wie trailtauglich ist. Traditionell gut und auffallend schön!

ULTRAMODERN TRADITION
It's an all-new fully yet somehow familiar. That's because of the genes of the 'virtual four-bar linkage', which previously made the Organic one of the most successful Storck fullies. The two rockers isolated from the rear triangle ensure precise response and reaction-free suspension characteristics. Adrenic's look and handling make this another truly special Storck fully. With 120 mm suspension travel rear / 130 mm front and 27.5" wheels, the Adrenic becomes an off-roader combining agility with fitness for trails. Traditional quality paired with stunning beauty!

ADRENIC G1
FRAME SET INCLUDING INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/2" • MATERIAL CFR/UD • CFR BOTTOM BRACKET SHELL • CFR HEADSET BEARING SEATS • DIRECTIONAL DEPENDING STIFFNESS • INTEGRATED BRAKE MOUNT • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • OPTIONAL DIRECT MOUNT DERAILLEUR • INTERNAL CABLE ROUTING • FOR ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEMS • BB STANDARD: PRESSFIT DIAMETER 41 X 92 MM • SEAT POST CLAMP 34.9 MM • SEAT POST DIAMETER 31.6 MM • 120 MM TRAVEL FRONT @ 29"/130 MM @ 27,5" • WEIGHT (FRAMESET INCL. SHOCK) FROM 2,000 G

REBEL SEVEN G1

SINNVOLLE ESSENZ

REBEL SEVEN G1 Die Synthese aus klassischem 26-Zoll-Bike und Twentyniner: laufruhig und vortriebsstark, dabei agil und kompakt. Modernste Montagestandards wie Umwerfersockel für Direktanbau, PressFit-Innenlager, konisches Steuerrohr und 12-mm-Steckachse hinten. Steife, belastungsgerechte ‚directional depending stiffness'- Konstruktion aus UD-Gewebe, dabei mit einem Rahmengewicht unter 1.100 Gramm die ideale Basis für einen superleichten Allrounder.

MEANINGFUL ESSENCE

The synthesis of a classic 26" bike and a twentyniner: smooth running and powerful propulsion combined with agility and compactness. State-of-the-art assembly standards such as a front changer for direct mounting, PressFit bottom bracket, tapered head tube and 12-mm thru axle at the rear. Stiff, load-conformant 'directional depending stiffness' construction consisting of UD fabric and with a frame weight around 1,100 grams the ideal base for a super-light all-rounder.

REBEL SEVEN G1

FRAME SET INCLUDING INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/2" • MATERIAL CFR • CFR BOTTOM BRACKET SHELL • CFR HEADSET BEARING SEATS • DIRECTIONAL DEPENDING STIFFNESS • POST MOUNT DISC BRAKES • OPTIONAL DIRECT MOUNT DERAILLEUR • EXTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • BB STANDARD: PRESSFIT DIAMETER 41 X 92 MM • SEAT POST CLAMP 34.9 MM • SEAT POST DIAMETER 31.6 MM • WEIGHT (FRAMESET) FROM 1,090 G

REBEL NINE G3

MIT GRÖSSTEM VERGNÜGEN

REBEL NINE G3 Mit dem Rebel Nine bietet Storck Bicycle einen hochaktuellen Twentyniner an, der optimales Rollverhalten und guten Geradeauslauf mit modernsten technischen Features vereint: extrem geringes Rahmengewicht, dabei hohe Steifigkeit durch Tapered-Steuerrohr (1 1/8 auf 1 1/2 Zoll) sowie PressFit-Innenlager und groß dimensionierte Kettenstreben. In der dritten Generation mit „directional depending stiffness"-Konstruktion. Ein Rad, das ebenso als CrossCountry-Racebike wie als Tourenmaschine überzeugt.

WITH GREAT PLEASURE

With the Rebel Nine, Storck Bicycle offers a highly up-to-date twentyniner that combines optimum rolling characteristics and good directional stability with state-of-the-art technical features: extremely low frame weight with high stiffness provided by a tapered head tube (1 1/8 to 1 1/2") plus a PressFit bottom bracket and large-sized chain stays. In third generation with 'sectional depending stiffness' design. A bike that convinces both as a cross-country race bike and a touring machine.

REBEL NINE G3

FRAME SET INCLUDING INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/2" • MATERIAL CFR • CFR BOTTOM BRACKET SHELL • CFR HEADSET BEARING SEATS • DIRECTIONAL DEPENDING STIFFNESS • POST MOUNT DISC BRAKES • OPTIONAL DIRECT MOUNT DERAILLEUR • EXTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • BB STANDARD: PRESSFIT DIAMETER 41 X 92 MM • SEAT POST CLAMP 34.9 MM • SEAT POST DIAMETER 31.6 MM • WEIGHT (FRAMESET) FROM 1,150 G

BANDIT NINE G1 Wenn erfolgreiche Geschichte auf moderne Technologie trifft, werden Verlässlichkeit und zeitgemäßer Anspruch vereint. Vor mehr als 16 Jahren sorgte das Ur-Bandit mit hochentwickelter Alu-Technologie für Furore im Hardtail-Segment. Heute folgt das Bandit Nine den Spuren des Rebel Nine, unseres Carbon 29-Zöllers, und überzeugt mit modernsten technischen Features. Das Bandit Nine ist ein leichter 29"-Rahmen, der mit Tapered Headtube, oversized Kettenstreben und klassischem Rohrdesign in Sachen Geradeauslauf und Handling keine Wünsche offen lässt.

LEGENDARY QUALITY

When successful history meets modern technology, reliability teams up with current expectations. More than 16 years ago, our original Bandit featured advanced aluminum technology that caused a sensation in the hardtail segment. Today, Bandit Nine takes its cue from Rebel Nine, our 29-inch carbon bike. With compelling state-of-the-art technical features, Bandit Nine is a light 29" frame sporting a tapered head tube, oversized chain stays and classic tube design that leaves nothing to be desired in terms of directional stability and handling.

BANDIT NINE G1

FRAME SET INCLUDING INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/2" • MATERIAL CFR • CFR BOTTOM BRACKET SHELL • CFR HEADSET BEARING SEATS • POST MOUNT DISC BRAKES • OPTIONAL DIRECT MOUNT DERAILLEUR • EXTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • BB STANDARD: PRESSFIT DIAMETER 41 X 92 MM • SEAT POST CLAMP 34.9 MM • SEAT POST DIAMETER 31.6 MM • WEIGHT (FRAMESET) FROM 1,200 G

BANDIT NINE G1

LEGENDAERE QUALITAET

ZERO2SEVEN

FUER ALLE FAELLE ALU

ZERO2SEVEN | ZERO2NINE

Jahrzehntelange Erfahrung im Bau von superleichten Aluminiumrahmen, kombiniert mit den aktuellen Laufradgrößen: Mit Zero2Nine und Zero2Seven hat Storck zwei Rahmen im Programm, die den klassischen MTB-Werkstoff auf den neuesten Stand des Rahmenbaus heben und dabei zu interessanten Preisen erhältlich sind. Als laufruhiger, fahrdynamisch überzeugender Twentyniner oder wendiges, ausgewogenes 650B-Bike bieten die Alu-Rahmen aktuelle Standards wie Tapered-Headtube, PressFit-Innenlager und 12-mm-Steckachse im Hinterbau. Dazu kommen eine Post-Mount-Bremsaufnahme im Hinterbaudreieck sowie der „Direct mount"- Umwerfersockel. Hoher Komfort durch richtungsabhängige Steifigkeit und leicht zu wartende außenliegende Züge/Leitungen machen Zero2Nine und Zero2Seven zu echten Alleskönnern, die Tourenbiker ebenso ansprechen wie Racer.

ALLOY FOR ALL PURPOSES

Decades of experience in engineering superlight aluminum frames, combined with current wheel sizes: with Zero2Nine and Zero2Seven, Storck's range includes two frames that elevate the classic MTB material to the latest level of frame construction, available at attractive prices. As a smooth-running twentyniner with convincingly dynamic ride characteristics or as an agile, well-balanced 650B bike, the aluminum frames offer current standards such as a tapered head tube, PressFit bottom bracket and a 12-mm rear thru- axle. In addition, there is a PostMount brake interface in the rear triangle and 'direct mount' front derailleur. High comfort due to directional-depending- stiffness and easy-to-service external cables/lines make Zero2Nine and Zero2Seven veritable multi-talents that equally appeal to touring bikers and racers.

ZERO2NINE

ZERO2SEVEN | ZERO2NINE

FRAME SET INCLUDING INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/2" • FOR DISC BRAKES ONLY • MATERIAL 6069 ALUMINUM DOUBLE BUTTED • DIRECTIONAL DEPENDING STIFFNESS • 3 SIZE CONCEPT 29ER FOLLOWS 650B • FLEX SEAT STAYS • THRU BOLT DROPOUT 142X12 MM AXLE • POST MOUNT DISC BRAKES • OPTIONAL DIRECT MOUNT DERAILLEUR • CONTINUOUS CABLE HOUSING • EXTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/ SHIFTING • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • BB STANDARD: PRESSFIT DIAMETER 41 X 92 MM • SEAT POST CLAMP 34.9 MM • SEAT POST DIAMETER 31.6 MM • WEIGHT (FRAMESET) FROM 1,500 G

STORCK

HYBRID | E-BIKES

MULTIROAD CARBON

ALLROUNDER FUER SPEZIALISTEN

MULTIROAD CARBON Mountainbike trifft Rennmaschine trifft Trekkingbike: Das Multiroad Carbon G1 vereint Merkmale der wichtigsten Fahrradgattungen und trifft damit den Geschmack von Fahrern, die lieber Vielfalt erleben wollen, als sich festzulegen. Das Multiroad ist schnell und leicht wie ein Rennrad, dabei robust wie ein Offroader und dank zahlreicher Ausstattungsoptionen so vielseitig wie ein Trekkingbike. Mit Carbon-Starrgabel und schmalen Reifen wird es zum Asphaltflitzer, mit Federgabel und Stollen-Pneus zum idealen Untersatz für die Fahrt über Forststraßen und Feldwege. Und mit Vollausstattung verwandelt es sich in ein zuverlässiges Urban Bike – das elegante, leichte Storck für den Alltag, während daheim Rennrad oder MTB auf ihren sportlichen Einsatz warten.

ALLROUNDER FOR PROFESSIONALS
Mountainbike meets race machine meets trekking bike: the Multiroad Carbon G1 combines features of the key bike categories and thus is right on the mark with riders who'd rather experience variety than committing to a singular choice. The Multiroad is as fast and light as a road bike with the robustness of an off-roader and, thanks to numerous equipment options, as versatile as a trekking bike. With a rigid carbon fork and slim tires it turns into an asphalt racer, with a suspension fork and lugged tires it becomes the ideal vehicle for riding across forest and farm roads. And, fully equipped, it morphs into a reliable urban bike – the elegant, lightweight Storck for everyday riding while the road bike or MTB at home are awaiting their use for sporting purposes.

MULTIROAD CARBON
FRAME SET INCLUDING RIGID CARBON FORK OR SR SUNTOUR NCX FORK, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/8" • MATERIAL CFR • SUPER SIZED CHAIN STAYS • EXTERNAL CABLE ROUTING /BRAKING / SHIFTING • FENDER AND REAR RACK MOUNTS • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • FRONT DERAILLEUR CLAMP • BB STANDARD: BSA 68 MM / ECCENTRIC SHELL • SEAT POST SIZE 31,6 MM • SEAT POST CLAMP 36,6 MM • WEIGHT (FRAME) FROM 1.250 G

ZERO2EIGHT G1

DYNAMISCH, VIELSEITIG, MODERN

ZERO2EIGHT G1 Was unsere aktuellen Rennräder und Mountainbikes können, soll den Trekkingrädern nicht verwehrt bleiben. „Directional depending stiffness" Konstruktion, PressFit Standard, Steckachse, tapered headtube u. v. m. – das sind die Kennzeichen eines Alu-Trekkingrades der Extraklasse. Die moderne Rahmenkonstruktion und die vielen sinnvollen Details lassen den Einsatzbereich für das Zero2Eight nahezu grenzenlos werden. Hohe Steifigkeit und kompromissloser Geradeauslauf sorgen für Fahrspaß und Dynamik in jedem Terrain. Das Zero2Eight gibt das gute Gefühl, mit einem hochmodernen Rad unterwegs zu sein.

DYNAMIC, VERSATILE, MODERN
We wouldn't want to deprive our trekking bikes of the capabilities exhibited by our current road and mountain bikes. 'Directional depending stiffness' design, PressFit standard, thru-axle, tapered head tubes, etc. – all of these are hallmarks of a premium-class aluminum trekking bike. The modern frame construction and many useful details provide users of the Zero2Eight with near-boundless utility. High stiffness and uncompromising directional stability ensure riding fun and dynamic performance on any type of terrain. Zero2Eight gives riders the pleasant feeling of being in the saddle of an ultramodern bike.

ZERO2EIGHT G1
FRAME SET INCLUDING INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/2" • FOR DISC BRAKES ONLY • ALUMINUM 6069 • DIRECTIONAL DEPENDING STIFFNESS • POST MOUNT DISC BRAKES • OPTIONAL DIRECT MOUNT DERAILLEUR • INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING • REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER • REAR AXLE SHAFT (142 X 12 MM) • BB STANDARD: PRESSFIT DIAMETER 41 X 92 MM • SEAT POST CLAMP 34.9 MM • SEAT POST DIAMETER 31.6 MM • WEIGHT (FRAMESET) FROM 1,800 G

RADDAR MULTIROAD CARBON

UNTER STROM...

Eine sportlich-entspannte Fahrweise garantieren unsere zwei Elektrobikes. Der Akku ist am Raddar Multiroad Carbon platzsparend unter dem Gepäckträger angebracht, am Raddar Zero2Eight schwerpunktgünstig im Rahmendreieck. Der Hinterradnabenmotor mit bis zu 40Nm Drehmoment schiebt sanft, aber stark und nahezu lautlos an und sorgt für Staunen beim Antritt am Berg. Ruckfreies Abregeln bei 24.9 km/h, damit ist das Elektrobike ohne Führerschein, Zulassung und Helm zu fahren. Einfache Bedienung durch mittiges Infodisplay und Bedientasten am Lenkergriff erlauben die effiziente Regelung für den Alltagseinsatz und auf langen Touren. Die maximal mögliche Reichweite beträgt 120 km. Vielfältige Ausstattungsoptionen erlauben es, ein individuell zugeschnittenes Elektrobike zu realisieren.

ENERGIZED...

A relaxed sporty riding style is guaranteed by our two electric bikes. The battery pack is either located in the frame triangle (Raddar Zero2Eight), which benefits the center of gravity, or underneath the rack (Raddar Multiroad Carbon) to save space. The rear wheel hub motor, which develops torque of up to 40 Nm, pushes gently yet powerfully and almost silently, with amazing acceleration and assistance on hill-climbs. Smooth speed limiting at 24.9 km/h allows the bikes to be ridden without a license, registration or helmet*. The 36-volt battery has a center info display with controls in the handlebar grips to adjust efficiently, depending on terrain or tour duration. The maximum range is 120 km. A wide choice of equipment options is available to customize the electric bike.

*in Germany, legal requirements may differ, depending on market

RADDAR ZERO2EIGHT

RADDAR MULTIROAD CARBON & RADDAR ZERO2EIGHT

FRAME FEATURES • 250W SPORT MOTOR INCL. 28.RIM, TORQUE MAN 40 NM • REPLACEABLE BATTERY CASE • VMAX 24.9 KM/H + LOW NOISE LEVEL • SENSITIVE IMPULSE SENSOR • BATTERY: LITHIUM-ION, 36 V AND 12.4 AH • CRUSING RANGE: 60-120 KM (DEPENDING ON TOPOGRAPHY, WEIGHT, EFFORT) • CHARGING TIME: 3 H QUICK CHARGE MODE (500 LOAD CYCLES AT 80% CAPACITY GUARANTEED) • MANUAL ENERGY RECOVERY (RECUPERATION) • SYSTEM WEIGHT: 7.2 KG

STORCK

PARTS 2015

LIGHTWEIGHT OBERMAYER
STORCK EDITION

Lightweight-Laufräder sind nach wie vor die besten der Welt. Das Vollcarbon-Laufrad Obermayer besitzt in der Storck Special Edition aerodynamische Nabenabdeckungen - die perfekte Ergänzung zu den Hightech-Storck-Rahmen.

For many years, the lightweight wheels have been one of the best wheel sets available. The full carbon wheel set Obermayer in the Storck Special Edition features an aerodynamic hub coverage – the perfect complement to a high-end Storck frame.

LIGHTWEIGHT OBERMAYER STORCK EDITION FOR TUBULAR TIRES ONLY • FULL CARBON WHEELSET • CUSTOM AERO FRONT HUB • 53 MM RIM • SPOKES 16/20 • FOR 19 - 27 MM TIRES RECOMMENDED • AVAILABLE WITH CAMPA OR SHIMANO FREEWEEL • INCL. LIGHTWEIGHT QUICK RELEASE SKEWERS • WEIGHT FRONT WHEEL 415 G • WEIGHT REAR WHEEL 540 G • WEIGHT ALLOWANCE 90 KG (SYSTEM) • **ART. NO.: 14418 ff.**

STORCK SEATPOST
CARBON & ALUMINIUM

Die MLP135-Carbonsattelstütze paart Carbonleichtbau mit enormer Dämpfung und Flexibilität dank Storck Carbon Technology. Die strapazierfähigen Stützen sind für den Einsatz auf dem MTB und Rennrad geeignet. Die Monolink Technology bietet eine Vielzahl individueller Einstellmöglichkeiten bezüglich Neigung und Position.

The MLP135 carbon seatpost combines carbon lightweight design with tremendous cushioning and flexibility thanks to Storck Carbon Technology. The heavy-duty seatposts are suitable for use on MTB and road bikes. Monolink Technology offers a wide range of individual inclination and position adjustment options.

SEATPOST SP250 / SP270 ALUMINUM SEATPOST • FOR MTB AND ROAD • CLAMP: 31.6 MM • LENGTH 350 MM, CUTTABLE, MINIMUM INSERT 110 MM • APPROX. 250 G / 270G **ART. NO.: 14477 SP250 / 14752 SP270**

SEATPOST MLP135 (PLATINUM EDITION) / **MLP150**: STORCK CARBON TECHNOLOGY • MONOLINK TECHNOLOGY ADAPTERS FOR STANDARD RAILS AVAILABLE • ULTRA COMFORT DESIGN • FOR MTB AND ROAD • SEATPOST SIZE 31,6 MM • LENGTH 400 MM • MINIMUM INSERT 100 MM • MATT (MLP135) / GLOSS (MLP150) • WEIGHT APPROX. 135 G / 150 G
ART. NO.: 14701 MLP135 / 14702 MLP150

POWER ARMS G3
SL MTB

POWER ARMS SL MTB CARBON CRANK SET, WITHOUT CHAIN RINGS, INTEGRATED ULTRA PRECISE HIGH GRADE ALLOY AXLE • WEIGHT: FROM 500G • ASSEMBLING: BEARING SHELLS FOR PRESSFIT STANDARD • COMPATIBLE WITH EVERY FRAME • LENGTHS: 175 MM • BOLT CIRCLE: 104 MM • CHAINRINGS AVAILABLE ON REQUEST • Q-FACTOR: 174 MM •
ART. NO.: 14736

Ideal für Fans kompromissloser Leistung – Vollcarbonkurbel mit Bestwerten im Steifigkeit-Gewicht-Verhältnis (N/mm/kg), dank modernem THM-Carbonfaserverbund Top-Steifigkeitswerte (ca. 35 N/mm) und nur 500 g Gewicht. Geeignet für 1-3 Kettenblätter, 4-Loch-Kurbelkit, kleiner Q-Faktor von 174 mm für beste biomechanische und schonende Kraftübertragung. Edle Carbon-Optik.

Ideal for fans of uncompromising performance – full-carbon crankset with best marks in stiffness-to-weight ratio (N/mm/kg), top stiffness (approx. 35 N/mm) thanks to modern THM carbon fiber composite, with a weight of only 500 grams. Suitable for 1-3 chain rings, 4-hole crank kit, small Q Factor of 174 mm for optimum biomechanical and gentle power transmission. Elegant carbon look.

POWER ARMS
G3

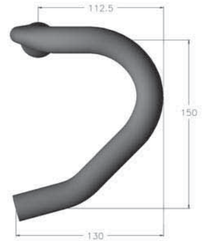
POWER ARMS G3 CARBON CRANK SET, WITHOUT CHAIN RINGS, INTEGRATED ULTRA-PRECISE, LIGHT & HIGH GRADE CARBON AXLE • WEIGHT: FROM 400 G • ASSEMBLING: BEARING SHELLS FOR PRESS-FIT STANDARD • COMPATIBLE WITH EVERY FRAME • ALSO AVAILABLE WITH BSA BEARING SHELLS ON DEMAND • LENGTHS: 170 / 172.5 / 175 MM » BOLT CIRCLE: 110 MM • COMPACT AND STANDARD CHAINRINGS AVAILABLE ON REQUEST • Q-FACTOR: 149 MM
ART. NO.: 14939 ff.

Ideal für Fans kompromissloser Leistung – Vollcarbonkurbel mit Bestwerten im Steifigkeit-Gewicht-Verhältnis (N/mm/kg), dank modernem THM-Carbonfaserverbund Top-Steifigkeitswerte (ca. 35 N/mm) und nur 400 g Gewicht. Weitere Gewichtseinsparung durch integrierte, durchgehende Carbon-Achse. Geeignet für Kompakt- und Standardübersetzungen. Kleiner Q-Faktor von 149 mm für beste biomechanische und schonende Kraftübertragung. Edle Carbon-Optik.

Ideal for fans of uncompromising performance – full-carbon crankset with best marks in stiffness-to-weight ratio (N/mm/kg), thanks to modern THM carbon fiber composite, top stiffness (approx. 35 N/mm) and weight of only 400 grams. Further weight savings due to integrated carbon thru-axle. Suitable for compact and standard cranks. Small Q Factor of 149 mm for optimum biomechanical and gentle power transmission. Elegant carbon look.

STORCK ROADBARS 180 | 220
CARBON

ROADBAR RBC 180 / RBC 220 CARBON ROADBAR • COMFORT & COMPACT DESIGN • 40/42/44 CM (CENTER-CENTER), REACH 11,25 CM, DROP APPROX. 15 CM • RBC180 MATT FINISH, FROM 180 G • RBC220 GLOSS FINISH • FROM 220 G **ART. NO.: 14349400 ff. RBC180 / 14533400 ff. RBC220**



Anatomisch optimierter Carbonrennradlenker kombiniert höchste Steifigkeit, geringes Gewicht und besten Komfort. Der Unterlenker verläuft mit positivem Winkel von 15° (anstatt bodenparalleler Montage) und berücksichtigt die Anatomie der Hand und der Handgelenke. Komfort, Flexibilität und Steifigkeit dank Lenkerform und Storck Carbon Technology. In Unterlenkerposition kollidieren die Unterarme nicht mit dem Oberlenker, die breite Handauflage am Oberlenker entlastet die Hände zusätzlich. Sehr aufgeräumte Optik und hoch aerodynamisch dank „concealed cable routing".

Anatomically optimized carbon road bike handlebar combines maximum stiffness, low weight, and superior comfort. The drop bars have a positive angle of 15° (instead of assembly parallel to the ground), considering hand and wrist anatomy. Comfort, flexibility, and stiffness thanks to bar shape and Storck Carbon Technology. In the drop position, the lower arms do not collide with the reach bar; wide reach padding provides additional relief to the hands. Very neat look and highly aerodynamic thanks to 'concealed cable routing'.

STORCK ROADBARS
ALUMINUM

ROADBAR RB260 ALUMINUM ROADBAR • 40/42/44 CM (CENTER-CENTER) • FROM 260 G **ART. NO.: 14476400 ff.**

STORCK MTB
BARS

MTB RISERBAR RB240 2014 ALUMINUM T6 • CLAMP 31.8 MM AND 20 MM RISE • BLACK • FROM 240 G **ART. NO.: 14704**

MTB FLATBAR FB169 MTB XC HANDLEBAR • 7075 ALUMINUM • WIDTH 600 MM AND 6° BEND • CLAMP 31.8 MM • BLACK OR WHITE • FROM 169 G **ART. NO.: 13112 ff.**

MTB FLATBAR LRB190 / LRB220 MTB XC HANDLEBAR • STIFF AND COMFORTABLE STORCK CARBON TECHNOLOGY • CLAMP 31.8 MM, WIDTH 700 MM, CUTTABLE • 5° / 9° BEND • LRB190 MATT FINISH / LRB220 GLOSS FINISH • FROM 190 G
ART. NO.: 13112 ff.

STORCK BOTTLE CAGES
& BOTTLES

BOTTLE CAGE COMP CARBON BOTTLE CAGE FOR ROAD BIKES • ULTRALIGHT, SPECIAL DESIGN IN MATT BLACK OR WHITE • WEIGHT 12 G **ART. NO.: 14345 f.**

STORCK BOTTLE ELITE QUALITY • WHITE AND BLACK MATERIAL WITH STORCK LOGO • AVAILABLE AS 500-ML AND 750-ML BOTTLE **ART. NO.: 14496 ff.**

BOTTLE CAGE TEAM LIGHT AND DURABLE • FOR ROAD AND MTB • MATT AND GLOSSY
ART.NO.: 14854 MATT / 14945 GLOSSY
WEIGHT 25 G
ART.NO.: 14854

BOTTLE CAGE RACE CARBON BOTTLE CAGE FOR ROAD BIKES • ELEGANT AND LIGHT • WEIGHT 24 G **ART.NO.: 14854**

STORCK ROAD
& MTB STEM

4-BOLT STEM ST115 ANODIZED ALUMINUM STEM • 4-BOLT CLAMP WITH 31,8 MM SIZE • FOR ROAD AND MTB • FLIP FLOP 6° DEGREE • FROM 115 G • LENGTHS: 80 / 90 / 100 / 110 / 120 MM
ART. NO.: 14475080 ff.

STORCK GRIPS
& BARENDS

STORCK BARENDS ERGO FULL CARBON BARENDS • NEW TWO WAY MOUNTABLE DESIGN • APPROX. 140 G **ART. NO.: 13527**

STORCK BARENDS SHORT FULL CARBON BAR ENDS • MOST USED BAR ENDS • APPROX. 90 G
ART.NO.: 10315

STORCK GRIPS ERGO ANATOMICALLY DESIGNED FOR MTB AND HYBRID • BLACK • APPROX. 120 G
ART. NO.: 13127

STORCK GRIPS CLASSIC FOR MTB AND HYBRID • BLACK • APPROX. 99 G
ART. NO.: 1017202

STORCK
CARBO´CARE

Storck Carbo´Care für Montage, schonende Reinigung und optimale Pflege von Carbon-Rahmen und -Teilen.

Storck Carbo´Care for assembling, gentle cleaning, and optimum care of carbon frames and components.

CARBO´CREAM (CARBON ASSEMBLING GEL) FRICTION COEFFICIENT ENHANCING • TORQUE LOWERING • WATER REPELLENT • SOLVENT FREE • 50 G • **ART.NO.: 13589**

CARBO´COAT (CARBON CARE SPRAY) UV PROTECTION • PRESERVING, SEALING • DIRT-, SALT- AND WATER REPELLENT • LONG LASTING • HIGHLY CONCENTRATED • CORROSION PREVENTION • ABRASIVE FREE • SOLVENT FREE • 250 ML **ART.NO.: 13588**

CARBO´CLEAN (CARBON CLEANER) BIO DEGRADABLE • FAST, INTENSIVE, GENTLE • CORROSION PREVENTION • FAST ACTION • RAPID DRYING • SOLVENT FREE **ART.NO.: 13590**

STORCK
MULTI TOOL

MULTI TOOL FULL FUNCTION IN EVERY SITUATION • 10 TOOL FEATURES IN AN ATTRACTIVE CARBON CASE **ART. NO.: 12990**

BEKLEIDUNG VON RADSPORTLERN FÜR RADSPORTLER

STORCK GEAR

CYCLING GEAR
BY CYCLISTS
FOR CYCLISTS

STORCK

KOLLEKTION 2015

DAS GÜTEKRITERIUM FÜR SPORTRÄDER IST DIE RELATION AUS STEIFIGKEIT, KOMFORT UND GEWICHT – UNSER GÜTEKRITERIUM FÜR STORCK CYCLING GEAR IST FUNKTIONALITÄT, TRAGEKOMFORT UND ZEITLOSES DESIGN.

COMBITECH Ein Kleidungsstück und die effiziente Kombination von Materialien zur Gewährleistung von Funktion, Passform und Komfort. Jede Storck Cycling Gear Radbekleidung besteht aus einer Vielzahl von Materialien, die im jeweiligen Einsatzbereich Funktion und Komfort versprechen. **SEAMLESS TEXTILE TECHNOLOGY** Ultra flexibel, sehr leicht, komfortabel auf der Haut, hoch atmungsaktiv und superschnelle Trocknung. Das Herzstück des COMBITECH Materialmix unterstützt sowohl die Passform als auch den Tragekomfort der Bibs und der Jerseys. **PROPORTIONAL PADDING** Unterschiedliche Größen und Härten der Sitzpolster für unterschiedliche Hosengrößen und damit verbundene Fahrer(innen)-Gewichte. **THERMO EFFICIENCY** Der Materialmix jedes Kleidungsstücks unterstützt bei Hitze und Kälte, dank Atmungsaktivität und schneller Trocknung, sowie enormer Isolation und Wetterschutz. **SMART DETAILS** Leichtgängige Reißverschlüsse, gut erreichbare, nicht verrutschende Trikottaschen, Safety Pockets, angenehme und haltende Bünde, Zipper-Garagen an Hals und Hosenbund. Und viele weitere Details, die aus einer guten Radbekleidung eine außergewöhnliche machen.

Wählen Sie aus unserer PRO, TEAM2 und RACE-Linie Ihre Favoriten aus und ergänzen Sie Ihr Outfit mit Jacken und Accessoires.

THE RELATION BETWEEN STIFFNESS, COMFORT, AND WEIGHT IS THE QUALITY FACTOR FOR PERFORMANCE BIKES – FUNCTIONALITY, WEARING COMFORT, AND TIMELESS DESIGN ARE OUR QUALITY FACTORS FOR STORCK CYCLING GEAR.

COMBITECH A garment plus an efficient combination of materials to ensure function, fit, and comfort. Any piece of Storck Cycling Gear clothing consists of a wide range of materials that promise to deliver functionality and comfort for their relevant technical uses. **SEAMLESS TEXTILE TECHNOLOGY** Ultra-flexible, very light, pleasant feel against the skin, highly breathable and super-fast drying. The centerpiece of the COMBITECH material mix supports fit and wearing comfort of the bibs and jerseys. **PROPORTIONAL PADDING** Various sizes and hardnesses of the padding for different pant sizes and related rider weights. **THERMO EFFICIENCY** The material mix of each garment has a supportive effect in heat and cold thanks to breathability and fast drying while providing superb insulation and weather protection. **SMART DETAILS** Smooth-gliding zippers, easily accessible jersey pockets that stay in place, safety pockets, pleasant, anti-slip grippers, zipper garages on necks and waistbands. Plus many other details that make the difference between good and exceptional cycling gear.

Pick your favorites from our PRO, TEAM2 and RACE lines and complement your outfit with jackets and accessories.

AA+
Our most luxurious materials of choice. Quality and functionality way beyond your expectations with some added technical bling. (Pro-line)

AA
Our luxurious materials of choice. Quality and functionality way beyond your expectations. (Team2-line)

A+
Our premium materials of choice with plenty of added luxury. (Race-line)

SHORTS

AA+

BIB MAN PRO BLACK | WHITE

COMBITECH BIB SHORT WITH ULTRA-ERGONOMIC CUT. PROPORTIONAL, ANTI-BACTERIAL, HAND SEWN PREMIUM PADDING. AA+ PREMIUM MATERIAL WITH ENHANCED FUNCTIONALITY, AND BUILT IN SEMI-COMPRESSION EFFECT.

14421 // S-XXL // BLACK
14957 // S-XXL // WHITE

A+

BIB MAN RACE

COMBITECH BIB SHORT WITH ULTRA ERGONOMIC CUT. PROPORTIONAL, ANTIBACTERIAL, HAND SEWN PADDING. A+ PREMIUM MATERIAL.

14659 // S-XXL

AA

BIB MAN TEAM 2

COMBITECH BIB SHORT WITH ULTRA-ERGONOMIC CUT. PROPORTIONAL, ANTIBACTERIAL, HAND SEWN PADDING. AA PREMIUM MATERIAL, WITH ENHANCED FUNCTIONALITY, DUE TO BUILD IN SEMI-COMPRESSION EFFECT.

14676 // S-XXL

WINTER TIGHT

AA+

BIB MAN WINTER TIGHT PRO

COMBITECH BIB TIGHT WITH ULTRA-ERGONOMIC CUT. PROPORTIONAL, ANTI-BACTERIAL, HAND SEWN PREMIUM PADDING. 100% WINDPROOF AND WATER REPELLENT ELEMENTS IN EXPOSED AREAS. DOUBLE LAYERED AREAS WITH EVERDRY®. AA+ PREMIUM MATERIAL WITH ENHANCED FUNCTIONALITY, DUE TO BUILD IN SEMI-COMPRESSION EFFECT.

14426 // S-XXL

MTB

AA

MTB SHORT

DURABLE MTB SHORT WITH ULTRA-ERGONOMIC CUT, STRETCH SIDE AND BACK PANELS, WAIST REGULATION, MULTI SAFETY POCKET STYLE, READY FOR STORCK GEAR INNER SHORT, AA PREMIUM MATERIAL.

14669 // S-XXL

AA

MTB INNER SHORT

VERY LIGHT AND HIGHLY FUNCTIONAL MTB INNER SHORT WITH ERGONOMIC CUT, PROPORTIONAL, ANTIBACTERIAL, HAND SEWN PADDING; READY FOR STORCK GEAR MTB SHORT, AA PREMIUM MATERIAL.

14670 // XS-XXL

WOMAN

AA+

SHORT WOMAN PRO

COMBITECH SHORT WITH ULTRA-ERGONOMIC WOMEN SPECIFIC CUT. PROPORTIONAL, ANTI-BACTERIAL, HAND SEWN PREMIUM LADY PADDING. SUPER SOFT WAISTBAND. AA+ PREMIUM MATERIAL WITH ENHANCED FUNCTIONALITY DUE TO BUILD IN SEMI-COMPRESSION EFFECT.

14427 // S-L

AA

WOMAN SKIRT PRO

COMBITECH BIKE SKIRT, ANTIBACTERIAL, HAND SEWN PREMIUM LADY PADDING, AA PREMIUM MATERIAL.

14674 // S-L

AA+

WOMAN TIGHT WINTER PRO

COMBITECH WINTER TIGHT WITH WOMEN-SPECIFIC ULTRA-ERGONOMIC CUT. PROPORTIONAL, ANTI-BACTERIAL, HAND SEWN PREMIUM LADY PADDING. HIGHLY ISOLATING AND EQUIPPED WITH PLENTY OF THERMO-ACTIVE FEATURES. DOUBLE LAYERED AREAS WITH EVERDRY®. SUPER SOFT WAISTBAND. AA+ PREMIUM MATERIAL WITH ENHANCED FUNCTIONALITY DUE TO BUILD IN SEMI-COMPRESSION EFFECT.

14428 // S-L

SHORT SLEEVE

AA+

SHORT SLEEVE JERSEY PRO BLACK | WHITE

COMBITECH JERSEY WITH ULTRA-ERGONOMIC CUT.
FULL FRONT ZIPPER, SAFETY AND SMART PHONE POCKET.
AA+ PREMIUM MATERIAL WITH CARBON FIBER WEAVE,
ENHANCED FUNCTIONALITY DUE TO THERMIC AND
STABILITY EFFECT.

14434 // S-XXL // BLACK
14958 // S-XXL // WHITE

AA

SHORT SLEEVE JERSEY TEAM2

COMBITECH JERSEY WITH ULTRA-ERGONOMIC CUT. FULL
FRONT ZIPPER , SAFETY AND SMART PHONE POCKET , AA
PREMIUM MATERIAL WITH CARBON FIBRE WEAVE ENHANCED
FUNCTIONALITY, DUE TO THERMIC AND STABILITY EFFECT.

14677 // XS-XXL

A+

SHORT SLEEVE JERSEY RACE

COMBITECH JERSEY WITH ULTRA-ERGONOMIC CUT.
FULL FRONT ZIPPER LIGHT AND COOL, A+ MATERIAL.

14656 // XS-XXL

LONG SLEEVE

AA+

LONG SLEEVE JERSEY PRO BLACK | WHITE

COMBITECH LONG SLEEVE JERSEY WITH ULTRA-ERGONOMIC
CUT. HIGHLY ISOLATING AND EQUIPPED WITH PLENTY OF
THERMO-ACTIVE FEATURES. SAFETY AND SMART PHONE
POCKET. AA+ PREMIUM MATERIAL.

14438 // S-XXL // BLACK
14959 // S-XXL // WHITE

A+

LONG SLEEVE JERSEY RACE

COMBITECH LONG SLEEVE JERSEY WITH ERGONOMIC CUT.
HIGHLY ISOLATING AND EQUIPPED WITH THERMO-ACTIVE
FEATURES. SAFETY AND SMARTH PHONE POCKET.
A+ MATERIAL.

14661 // S-XXL

AA+

LONG SLEEVE JERSEY WOMAN PRO

COMBITECH LONG SLEEVE JERSEY WITH ULTRA-ERGONOMIC CUT. HIGHLY ISOLATING AND EQUIPPED WITH PLENTY OF THERMO ACTIVE FEATURES. SAFETY AND SMART PHONE POCKET. AA+ PREMIUM MATERIAL.

14439 // S-L

WOMAN

AA+

SHORT SLEEVE JERSEY WOMAN PRO

COMBITECH JERSEY WITH ULTRA-ERGONOMIC WOMEN-SPECIFIC CUT. FULL FRONT ZIPPER, SAFETY AND SMART PHONE POCKET. AA+ PREMIUM MATERIAL WITH CARBON FIBRE WEAVE ENHANCED FUNCTIONALITY, DUE TO THERMIC AND STABILITY EFFECT.

14435 // S-L

BASELAYER SLEEVELESS

ULTRA-LIGHT, SLEEVELESS, THERMO-ACTIVE BASELAYER WITH ERGONOMICALLY CLOSE FITTED CUT. DUE TO A HIGH PULL EFFECT AND A REDUCED BUFFER FUNCTION FOR A BODY MOISTURE. ENHANCES YOUR BODY´S CLIMATE REGULATION UNDER ANY PROFESSIONAL JERSEY.

14675 // S-XXL

BASELAYER SHORT SLEEVE

ULTRA-LIGHT, THERMO-ACTIVE BASELAYER WITH ERGONOMICALLY CLOSE-FITTED CUT. CYCLING SPECIFIC FIRST LAYER WHICH PERFORMS BETTER THAN MULTI SPORTS PRODUCTS. DUE TO A HIGH PULL-EFFECT AND A REDUCED BUFFER FUNCTION FOR BODY MOISTURE. ENHANCES YOUR BODY´S CLIMATE REGULATION UNDER ANY PROFESSIONAL JERSEY.

14451 // S-XXL

BASELAYER LONG SLEEVE

ULTRA-LIGHT, THERMO-ACTIVE BASELAYER WITH ERGONOMICALLY CLOSE-FITTED CUT. CYCLING SPECIFIC FIRST LAYER WHICH PERFORMS BETTER THAN MULTI SPORTS PRODUCTS. DUE TO A HIGH PULL-EFFECT AND A REDUCED BUFFER FUNCTION FOR BODY MOISTURE. ENHANCES YOUR BODY´S CLIMATE REGULATION UNDER ANY PROFESSIONAL JERSEY.

14453 // S-XXL

BASELAYER

AA

WINDBREAKER JACKET BLACK

VERY ERGONOMIC PROTECTION FROM WIND. SUPERB FUNCTION AND HIGHLY BREATHABLE DUE TO MESH SIDE PANELS. AA PREMIUM MATERIAL. FROM 100 G ONLY!

14442 // S-XXL

AA

WINDBREAKER JACKET WHITE

VERY ERGONOMIC PROTECTION FROM WIND. SUPERB FUNCTION AND HIGHLY BREATHABLE DUE TO MESH SIDE PANELS. AA PREMIUM MATERIAL. FROM 100 G ONLY!

14443 // S-XXL

WINDBREAKER

AA

WINDBREAKER VEST BLACK

VERY ERGONOMIC PROTECTION FROM WIND. SUPERB FUNCTION AND HIGHLY BREATHABLE DUE TO MESH SIDE PANELS. AA PREMIUM MATERIAL. FROM 80 G ONLY!

14440 // S-XXL

AA

WINDBREAKER VEST WHITE

VERY ERGONOMIC PROTECTION FROM WIND. SUPERB FUNCTION AND HIGHLY BREATHABLE DUE TO MESH SIDE PANELS. AA PREMIUM MATERIAL. FROM 80 G ONLY!

14441 // S-XXL

WINTER

AA

WINTER JACKET

SMART PROTECTION FROM COLD WITH ULTRA-ERGONOMIC CUT. 100% WINDPROOF AND WATERPROOF ELEMENTS IN EXPOSED AREAS. DOUBLE SAFETY AND SMART PHONE POCKET. AA PREMIUM MATERIAL.

14444 // S-XXL

AA

WINTER VEST

SUPERB CORE PROTECTION FROM COLD WITH ULTRA-ERGONOMIC CUT, 100% WINDPROOF FRONT AND WATERPROOF-ELEMENTS, HIGHLY BREATHABLE ELEMENTS ON THE BACK, DOUBLE SAFETY AND SMART PHONE POCKET, AA PREMIUM MATERIAL. SAFETY FLAP-OUT STRIPE, LED CLIP ON COMPATIBLE.

14664 // S-XXL

AA

HEAVY WINTER JACKET

SUPERB PROTECTION FROM FREEZING COLD WITH ULTRA-ERGONOMIC CUT. 100% WINDPROOF AND WATER REPELLENT FACE, HIGHLY BREATHABLE ELEMENTS ON THE BACK. DOUBLE SAFETY AND SMART PHONE POCKET. AA PREMIUM MATERIAL. SAFETY FLAP-OUT STRIPE, LED CLIP ON COMPATIBLE.

14665 // S-XXL

AFTER RIDE

AA

AFTER RIDE JACKET

FUNCTION AND ABSOLUTE STYLE. AFTER YOUR RIDE, DURING A HIKE OR WHEN COMMUTING BY BIKE. YOU DON'T HAVE TO SURRENDER COMBITECH TECHNOLOGY (BACK PANEL) AND OUR AA PREMIUM MATERIAL FUNCTIONALITY IN YOUR DAILY LIFE.

14461 // S-XXL

A+

AFTER RIDE JERSEY WOMAN

FUNCTION WITH ABSOLUTE STYLE. AFTER YOUR RIDE, DURING A RUN OR IN THE GYM. COOLEST A+ PREMIUM MATERIAL WITH FUNCTIONALITY IN YOUR DAILY LIFE.

14460 // S-L

A+

RETRO JACKET

STRETCHY RETRO STYLE AFTER RIDE JACKET, FULL FRONT ZIPPER. A+ PREMIUM MATERIAL.

14672 // S-XXL

A+

AFTER RIDE JERSEY

FUNCTION WITH ABSOLUTE STYLE. AFTER YOUR RIDE, DURING A RUN OR IN THE GYM. COOLEST A+ PREMIUM MATERIAL WITH FUNCTIONALITY IN YOUR DAILY LIFE.

14459 // S-XXL

AA

LEG WARMER

ERGONOMIC, ULTRA-STRETCHY LEG WARMERS. THERMO-ACTIVE, VERY LIGHT AND SMALL PACKABLE. AA PREMIUM MATERIAL.

14446 // S-L

AA

ARM WARMER

ERGONOMIC, ULTRA-STRETCHY ARM WARMERS. THERMO-ACTIVE, VERY LIGHT AND SMALL PACKABLE. AA PREMIUM MATERIAL.

14445 // M-L

SOCKS BLACK

WRINKLE FREE, ANTI-BACTERIAL, DURABLE, THERMO-ACTIVE SOCKS WITH REINFORCED TOE.

14449 // S-XL

SOCKS WHITE

WRINKLE FREE, ANTI-BACTERIAL, DURABLE, THERMO-ACTIVE SOCKS WITH REINFORCED TOE.

14450 // S-XL

SHOE COVER SOCKS

LIGHT INSULATING DIRT PROTECTION. ALL SEASON USE. DURABLE KNITTED FABRIC.

14448 // S-XL

TOE COVER

WINDPROOF THERMO ACTIVE STRETCHY TOE COVER. KEVLAR REINFORCED TIP FOR DURABILITY.

14447 // S-L

GLOVES

SUMMER GLOVES PRO

ROAD CYCLING GLOVES WITH ULTIMATE PERFORMANCE FABRICS, PROVIDING SUPERIOR GRIP AND PROTECTION. EXTREMELY LIGHT, ERGONOMIC PRE-CURVED TAILORING, ULTRA ABSORBENT MATERIAL ON THUMB SECTION, COMFORTABLE MESH VENTILATION ON BACK OF HAND, REFLECTIVE LOGOS FOR SAFETY, CLARINO® PALM WITH GEL PADDING.

14457 // S-XXL

WINTER GLOVES PRO

SUPERIOR THERMIC PROTECTION, EXTREMELY COMFORTABLE, FUNCTIONAL AND PROVIDING MAXIMUM FREEDOM OF MOVEMENT, PLUS GRIP EFFECT ON THE PALM. EXTREMELY LIGHT, ERGONOMIC PRE-CURVED TAILORING, REFLECTIVE LOGOS, ANTI-SLIP SILICONE COATED MATERIAL ON THE PALM, ULTRA-COMFORTABLE ELASTICATED CUFF.

14458 // S-XXL

SHOE

ROAD CYCLING SHOE BLACK

LAKE CUSTOM MADE. KANGAROO LEATHER. OUTLAST® TEMPERATURE-REGULATING HEEL & TONGUE LINER. CUSTOM-FIT CARBON FIBER SOLE, CUSTOM FOOTBEDS, PUSH/PULL BOA® CLOSURE.

14742 // 39-46.5; HALF SIZES AVAILABLE

STORCK UND ACROS...

SEIT JAHREN EINE PARTNERSCHAFT BASIEREND AUF HÖCHSTEN QUALITÄTSANSPRÜCHEN

ACROS
ride with us

WAS WIR UNTER QUALITÄT VERSTEHEN

Nichts nervt mehr als ein knarzendes und wackeliges Cockpit.
Aus diesem Grund geht ACROS ein anderen Weg und nutzt das Know How der Wälzlagerindustrie welches auf die Fahrradkomponenten Entwicklung übertragen wird. Als erstes ist der Werkstoff der Kugellager zu nennen: für Storck verwenden wir ausschließlich einen hochwertigen nicht rostenden Edelstahl, welcher zwar aufwendig und teurer in der Bearbeitung ist, aber dafür mit einer deutlich erhöhten Lebensdauer punktet. Zu erkennen ist ein solches Lager an den roten RS Dichtscheiben.

Ein spezielles Lagerfett rundet ein gutes Industriekugellager ab. Daher haben wir zusammen mit einem führenden Unternehmen aus der Schmiermittelindustrie ein spezielles Hochleistungsfett entwickelt, abgestimmt auf die Bedürfnisse eines Fahrradalltages. Dieses sorgt für einen stabilen Schmierfilm bei hohen Lasten und niedrigen Drehzahlen, zudem wirkt es stark wasserabweisend und bietet einen hohen Widerstand gegenAuswaschen.

Das ist es was wir unter Qualität verstehen und nicht selten bekommen wir das Feedback von Kunden, dass ein ACROS Steuersatz die Lebensdauer eines Konkurrenzproduktes um das 3-4 fache übersteigt.

1. TOPCAP
2. STEUERSATZ DECKEL
3. SCHAFTROHR DICHTUNG
4. R3 DICHTUNG
5. ZENTRIERRING
6. ÄUßERER LAGERRING
7. INNEFER LAGERRING
8. RS DICHTSCHEIBE
9. LAGERSCHALEN
10. EDELSTAHLKUGELN
11. R3 DICHTUNG
12. SEUERSATZ BODEN

www.acros.de

PHOTO: MARATHON-PHOTOS.COM

HERAUSGEBER
Storck Bicycle GmbH
Rudolfstraße 1, D-65510 Idstein
phone 0049-6126-9536-112
fax 0049-6126-9536-111
info@storck-bicycle.de
www.storck-world.com

V.I.S.D.P.
Mario Kuban, Head of Marketing,
Storck Bicycle GmbH

GRAFIKDESIGN
livewelt GmbH & Co. KG
www.livewelt.com

FOTOGRAFIE
www.ben-fotodesign.de
Antonio Bachini, Alexander Scheuber,
Adrian Müller, Thomas Hahn, Lindenhof,
Redding Racing AG, Pewag, B&W Int,
livewelt, Storck, Frank Ufer,
Andreas Beseler, Ingo Kutsche,
marathon-photos.com

TEXT
Caspar Gebel, Mario Kuban,
Axel Becker, Toni Börner,
Nina Beer, B&W Int.

TRANSLATION
Helga Oberländer

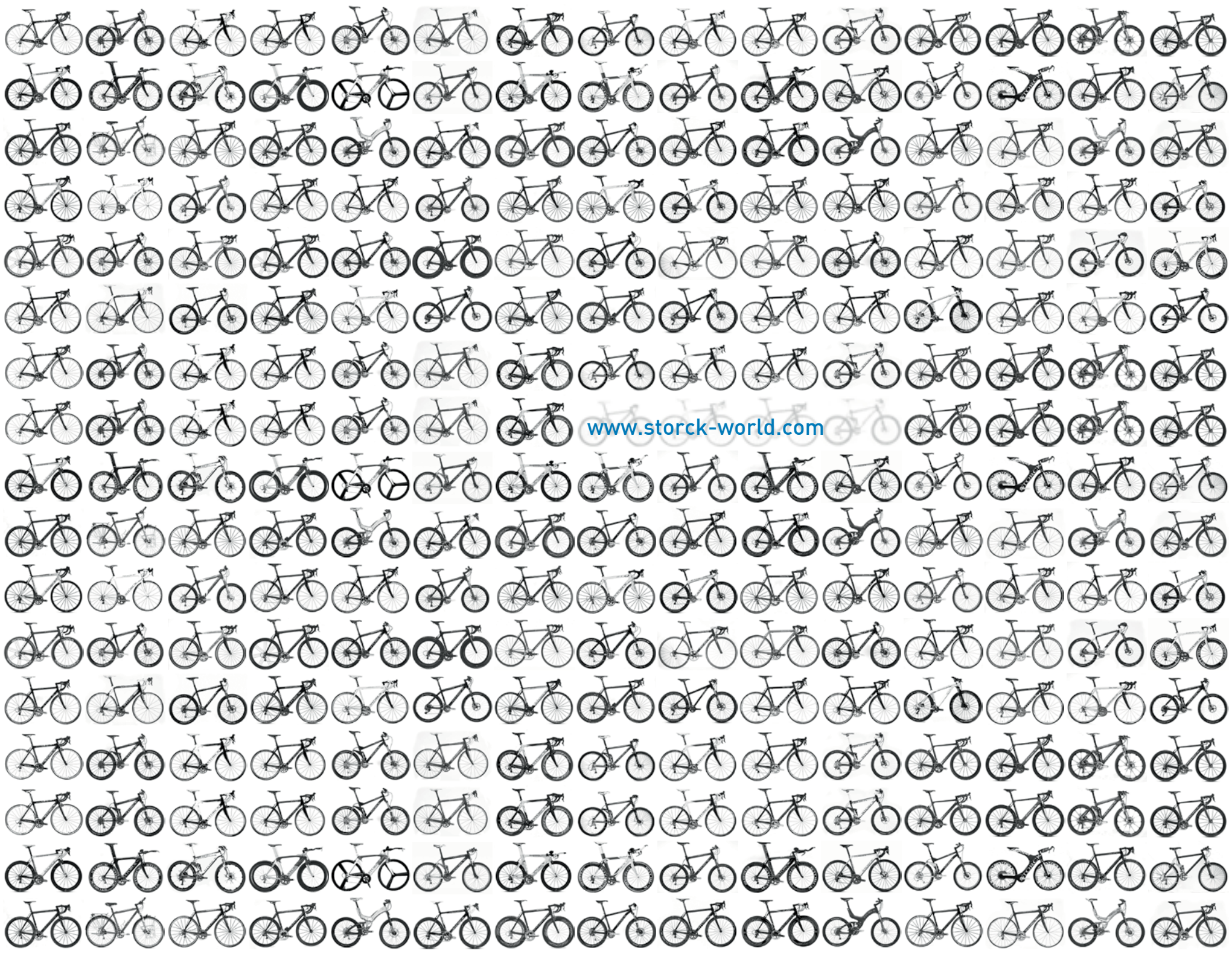
LEKTORAT
livewelt GmbH & Co. KG

ANZEIGENLEITUNG
Mario Kuban, Storck Bicycle GmbH

DRUCK
MT Druck, Neu-Isenburg

URHEBERRECHTE
Das Magazin und alle in ihm enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt.
© Storck Bicycle GmbH

HAFTUNGSAUSSCHLUSS
Für Irrtümer und Druckfehler übernehmen wir keine Haftung. Technische und farbliche Änderungen an sämtlichen von Storck Bicycle GmbH hergestellten und vertriebenen Produkten vorbehalten.


www.storck-world.com