

# EIN TITAN FÜRS LEBEN

Was geschieht, wenn man in Falkenjagds Baukasten ohne Rücksicht High-Tech-Teile kombiniert? Dann kommt ein Luxus-Titan-Bike dabei heraus. Wir sind das **„ARISTOS“** in der Variante Randonneur Probe gefahren

TEXT & FOTOS: TIMO DILLENBERGER

**B**ei Reiserädern gilt es als nicht schicklich, als erstes nach dem Gewicht zu fragen. Funktionalität und Stabilität stehen weit vor Leichtbau und Agilität. Bei einem Rad, das bis auf ein paar Achsen, Felgen und Schrauben aus Titan besteht, ist es aber durchaus erlaubt, sogar unbedingt! Ein voll ausgestattetes Reiserad mit etwas über 14 Kilo, das erspart nicht nur ein paar Watt beim Beschleunigen oder bergauf, das Handling des „Aristos“ von Falkenjagd gleicht dem eines hyperwendigen Gravelbikes – und tatsächlich kann man das Rahmenset auch als solches oder gar als reinrassiges Rennrad bestellen.

Die ersten Runden mit dem sündhaft edlen Bike drehten wir deshalb ohne jedes Gepäck. Beim Slalom durch Stadt und Park fällt neben dem verwindungssteifen Tretlager der unüblich steile Steuerrohrwinkel auf – erst recht durch die Kombination mit der schnurgeraden Gabel. Das Set ist wendig wie eine Springmaus, durch die mittels Rennradlenker vorverlegten Hände aber nicht hektisch oder flattrig. Das Oberrohr ist, verglichen mit einem Crosser oder Gravelbike, eher kurz, man sitzt also zusätzlich sportlich über Tretlager und Lenker. Durch die vielfältigen Griffpositionen am Lenker sollte aber jeder viele Stunden ermüdungsfrei sitzen können.

Seinen Gewichtsvorteil spielt das Edlerad dann genauso in flotten Kurven aus wie



So leicht – und dennoch ein voll ausgestattetes Reiserad



Die SRAM-Griffe am ausgestellten Lenker sind zwangsweise tief und schräg montiert, das kostet Bewegungsfreiheit für den Bremshebel



Sauberer kann ein Fahrrad kaum verarbeitet sein. Bohrungen für Züge im Rahmen hätten das Material wohl zu sehr geschwächt

beim Beschleunigen. Ein paar Umdrehungen im Wiegetritt bringen einen gefühlt ohne Kraftverlust auf Schwung, explosive Spurts über Brücken quittiert das Rad mit völlig klassenuntypischem Vortrieb. Sollte der Hersteller aus dem Raum München versehentlich einen sportlichen Commuter oder Stadtfliker aufgebaut haben? Dafür wäre die Ausstattung wieder übertrieben hochwertig. Die stylische Lichtanlage hätte noch gepasst, die Rohloff-Nabe wäre völlig übertrieben. Apropos: Wo ist der Drehschaltgriff? Der wurde wegrationalisiert und die Mechanik in die beiden Schaltbremsgriffe integriert. Links runter, rechts rauf, keine überflüssigen Hebel und Bowdenzüge, einfachste Schaltlogik und die Hände können an Lenker und Bremsen bleiben.

## Klagen auf Oberklasseniveau

Bei den SRAM-Hebeln fiel etwas auf: Man konnte beide bis zum Lenker durchziehen. Das kann bei sich selbst nachstellenden Hydraulikbremsen mal passieren, aber durch die innenrotierte Montage am nach unten breiter werdenden Lenker geht der Hebel genau gegen den Lenker, nicht seitlich vorbei wie üblich, das brächte nochmal zwei Zentimeter mehr Weg für den Geberzylinder. Außerdem war es nicht ganz leicht oder zumindest ungewohnt, die Hände entspannt auf den „schiefe“ montierten Bremsgriffen abzulegen; der wuchtige Lenker ist unserer Meinung nach an solch elegantem Rad weder schön noch nötig. Tipp: Für 100 Euro weniger im Baukasten den Syntace Racelite wählen, der löst alle drei Griffprobleme und lässt etwas Budget, um gleich die Titan-Lowrider dazu zu buchen.

Denn trotz geringem Gewicht und edler Materialien, das Rad fühlt sich auch mit Gepäck sehr wohl. Besonders im Bereich Gabel hat hier offensichtlich eine deutliche Weiterentwicklung stattgefunden. Gut verteilt sind 20 Kilo auch kein Thema, zu hecklastig sollte das Rad jedoch nicht beladen werden. Nur:



Das Ausfallende geht glatt als Kunstwerk durch. Da verschiebbar, kann der Gates-Riemen gespannt und trotzdem das Hinterrad per Schnellspanner entnommen werden



Die Titanstütze kostet zarte 150 Euro Aufpreis, sorgt aber durch leichten Flex und mit dem tollen Brooks-Sattel für viel Komfort trotz sportlichem Design



Titangabeln neigten früher zum Stottern, gerade in Verbindung mit guten Bremsen. Diese ist so standfest, dass ohne Frage auch Lowrider kein Problem darstellen sollten

#### TECHNISCHE DATEN

**Falkenjad Aristos CR Gravel, 8340 Euro** (exemplarischer Aufbau); **Rahmen:** Titan, handgearbeitet und gesandstrahlt; **Gabel:** Falkenjad Titan Gravel NEW X-12 Standard Flat-Mount; **Rahmenhöhen:** 47, 53, 55, 58, 61 cm; **Radstand:** 1042 mm; **Gewicht:** 14,25 kg, inkl. Pedale; **zul. Gesamtgewicht:** 165 kg; **Schaltung:** Rohloff 14 Speedhub; **Kurbeltrieb:** Gates SS550 (50 Z.), Pressfit Innenlager, Gates SS550 Riemenscheibe; **Bremsen:** Sram Force, hydraulische Scheibenbremse (160/160 mm); **Felgen:** Rennstahl schwarz eloxiert; **Reifen:** Schwalbe Marathon Racer 622x35; **Lenker:** Acros Gravel Bar 440 mm Oberlenker, 558 mm Unterlenker; **Sattel/Stütze:** Brooks C17/Falkenjad Titan 400 mm; **Beleuchtung:** B&M IO X, LED mit Reflektor, SON Sattelstützenrücklicht, ohne Reflektor; **Gepäckträger:** Falkenjad Titan Axios Gravel

Zu viel Zuladung kostet wiederum den nahezu einzigartigen Fahrspaß, und den hatten wir zuhauf!

Fazit: Das Rad ist mit das Hochwertigste und Vielseitigste, das es auf dem Markt gibt. Wer keine Angst vor großen Summen hat, könnte hier vielleicht den Allrounder auf dem Radmarkt erwerben. Das Rad kann tatsächlich außer hartem Gelände alles, und das sogar jeweils richtig gut!



Radreise	●●●●○	Fahrleistung	●●●●●
Tour/Alltag	●●●●○	Komfort	●●●●○
Sport	●●●●○	Ausstattung	●●●●○
Gelände	●●●○○	Verarbeitung	●●●●●
		Preis/Leistung	●●●●○



Fahrverhalten		
träge	○○○○○○○●○○	wendig
Sitzposition		
komfortabel	○○○○○○○○○●	sportlich

# STEVENS

B I K E S

DESIGNED AND  
ENGINEERED IN  
HAMBURG

DAS STEVENS 8X LITE TOUR



# 12,5 KG FEINSTE TECHNIK

Top Sporttourer // Shimano Deore XT Antrieb und Disc-Bremsen // B+M IQ-X 100 Lux Scheinwerfer // 12,5 kg  
Alle Informationen auf [stevensbikes.de/8xtour](http://stevensbikes.de/8xtour) und bei rund 500 STEVENS Händlern in Deutschland.

STEVENSBIKES.DE

// NEVER STOP