

Das Falkenjagd Hoplit PI
im Dauertest: 4000 Kilometer
wahrer Luxus.

Lauter SU



Titan ist das edelste Metall für ein Fahrrad und gilt als unverwüstlich. Die Firma Falkenjagd kreiert daraus zum Beispiel das sehr exklusive Reiserad Hoplit PI mit Pinion-Schaltung. Ein Rad, das ich unbedingt etwas länger fahren wollte.

REDAKTION: JENS KOCKERBECK
FOTOS: GIDEON HEEDE, JENS KOCKERBECK

Die Titanräder von Falkenjagd werden in den höchsten Tönen gelobt. Nicht nur von uns. Qualität, Verarbeitung, die vielen Details, die für Titan hohe Steifigkeit und die Fahreigenschaften. All die tollen Eigenschaften der edlen Rahmen verzücken Kunden und Tester gleichermaßen. Die Einzelteile, die daraus ein fahrbares Vergnügen machen, sind handverlesen und ebenfalls von höchster Güte und teils auch aus Titan. Alles das hat mich dazu veranlasst, so ein feines Rad einmal länger auszuprobieren.

Aber Titan im Dauertest? Was soll da schon passieren? Nicht so richtig viel, das war mir schon vorher klar. Aber wer weiß das schon so genau? Also blieb ich neugierig und konnte das Titanrad in aller Ausführlichkeit erfahren. Außerdem wollte ich auch ein Pinion-Getriebe einmal länger benutzen. Dann war mein Plan, möglichst bald die Kette durch den neuen Riemenantrieb von Continental (Conti Drive System, CDS) zu ersetzen.

Warum eigentlich Titan?

Es ist nicht nur ein sehr leichtes Material, sondern auch sehr widerstandsfähig und robust. Dabei bringt es viel Komfort. Die Oberfläche ist extrem unempfindlich, Kratzer lassen sich leicht auspolieren und es korrodiert nicht. Ideal also für langes, sorgenfreies Fahrradfahren. In dem edlen Rahmen stecken wahnsinnig viele

technische Raffinessen. Weil Falkenjagd die ausführlich auf der eigenen Homepage erklärt, sparen wir uns das an dieser Stelle. Den Platz bekomme ich auch so gefüllt. Wichtig für das Testrad ist, dass es für ein Titan-Fahrrad sehr steif ist. Dennoch bleibt der typische hohe Komfort erhalten. Das gelingt etwa durch die deutlich keulenförmigen Rahmenrohre, die auf extrabreiter Fläche mit dem ebenso kräftigen Steuerrohr verbunden sind und den Rahmen so an entscheidender Stelle versteifen.

Schon rein optisch ist das Hoplit echter Wahnsinn. Wie die Oberfläche in der Sonne glänzt und die feinen Formen der CNC-gefrästen Einzelteile. Und dann, wie sich das Metall anfühlt. Gar nicht kalt und abweisend, sondern schlicht edel. Zudem die schönen, fein gezogenen Schweißnähte, mit denen sich alles zusammenfügt. Ein Hingucker ist auch das fast kreisrunde Ausfallende, eine patentierte Eigenentwicklung. Der verschiebbare Schlitten hat eine Aufnahme für eine kräftige Steckachse. Das fördert ein sehr steifes Laufrad. Direkt oberhalb sitzt die Rahmenöffnung für den Riemen.

Nicht unerwähnt bleiben soll der Tubus-Gepäckträger aus Titan. Er ist mit 390 Gramm super leicht, trägt aber trotzdem bis zu 30 Kilogramm Last.

Fahreindruck

Langes Oberrohr, gerader Lenker: Es gibt Tage, an denen muss ich erst ein paar Meter gefahren sein, um mich an die etwas gestreckte Sitz-

PERLATIVE



Silber glänzend in der Sonne: Das edle Hoplit fällt auch immer auf.



Feines Ende: Pinion-Nabe mit zugegeben lautem Freilauf, Conti-Riemensystem mit Edelstahl-Scheibe und das Ausfallende mit Steckachse. Der feine Staub macht all dem nichts aus.



Hier sieht man gut das keulenförmige Oberrohr. Es war mal ange-dacht, die Reiseräder Hektor zu nennen. Aus der Zeit stammt unser Testrahmen. Jetzt heißen sie Hoplit.



Umbau auf den Riemenantrieb im neuen Test-center von Falkenjagd.

position zu gewöhnen. Im Normalfall passen mein Körper und die Radgeometrie aber sehr gut zusammen. Eine gute Voraussetzung für viele Kilometer.

Meistens habe ich es fürs Pendeln entlang der Isar benutzt, bei fast jedem Wetter. Auch auf kürzeren und längeren Touren hat mich das Hoplit begleitet. Schnell fällt auf, das Rad ist super durchzugsstark und bietet eine effektive Kraftübertragung. So kann man in jeder Lage wunderbar beschleunigen und selbst die fieseren kurzen, knackigen Anstiege mit kraftvollem, rundem Tritt durchfahren.

Dass es so gut wie keine spürbaren Kraftverluste gibt, liegt auch an dem tollen Getriebe. Als zentraler Block versteift es das Rad grundsätzlich. Und es überzeugt mit einem Vortrieb, der sich auffällig direkt entfaltet. Zusätzlich schaltet es geschmeidig mit kurzen Bewegungen am Handgelenk, anfangs auch gelegentlich zwei Gänge auf einmal. Das reduziert sich aber über die Gewohnheit deutlich. Mit zuviel Druck im Pedal verweigert die Pinion-Schaltung den Gangwechsel etwa beim Klettern genauso wie jedes andere Getriebe. Mit Übung bekommt man das bald gut in den Griff.

Das Hoplit ist extrem wendig. Mit ihm umfahre ich Schlaglöcher und Pfützen selbst mit hohem Tempo ganz elegant. Ob das auch immer elegant aussieht, hat mir bisher niemand verraten. So wendig das Hoplit ist, so spurstabil ist es auch. Mit ihm könnte man kilometerlang freihändig entspannt gerade-

aus fahren und dabei sogar leichte Steigungen bewältigen. Natürlich gehören die Hände an den Lenker. So können sie das wunderbare Kontrollgefühl erleben, das das kräftige Titanrohr vermittelt. Die Gabel in unserem Testrad erweist sich im Alltag als feines Element, das den tollen Fahreindruck unterstützt.

Auszüge Protokoll

- ca. 1000 km:** Kette nachgespannt und (viel zu spät) geschmiert.
- ca. 1500 km:** Knarzen im Rahmen – Ursache war Schmutz zwischen Sattelstütze und Rahmen.
- ca. 3000 km:** Wieder Knarzen: Nach langer Suche findet sich die Ursache: lockere Schraube an der Sattelstrebenbefestigung am Sattel.
- ca. 3500 km:** Kettenantrieb durch Riemenantrieb ersetzt; neues Übersetzungsverhältnis von 1:1; Kette hing wieder leicht durch, ist aber nicht verschlissen, leichte Abnutzungsspuren an den Ritzeln.

Sie ist genau richtig zwischen Steifigkeit und Komfort abgestimmt. Nur bei Reisebeladung am Lowrider ist sie ein bisschen zu nachgiebig. Inzwischen gibt es aber eine neue Version mit Steckachs-Aufnahme, die einen nochmal kräftigeren Eindruck macht. Damit dürfte sich dieses „Problem“ erledigt haben.

Endlich mit Riemen reisen

Das Umrüsten auf den Riemen mussten wir immer wieder verschieben. Fast zum Schluss schaffen wir es endlich doch noch. Weil dazu Werkzeug nötig ist, das wir nicht besitzen, habe ich das bei einer Stippvisite im neuen Testcenter von Falkenjagd in Garching machen lassen.

Nicht erst nach weiteren 500 Kilometern spüre ich, dass das Rad durch den Riemen noch besser geworden ist. Es fährt noch leichter, die Kraftübertragung wirkt noch direkter. Gefühlt fährt es auch schneller. Durch die neue, klei-



Der Antrieb erst mit Kette (oben), dann mit Riemen.

neren Übersetzung kann ich jetzt zwei Gänge höher schalten. Das ist zwar nur nominell so, moralisch aber ungemein wertvoll. Auf jeden Fall ist das Hoplit jetzt noch berg- oder reise-tauglicher. Und in Sachen Wartungsarmut ist es jetzt vollendet. Endlich keine Kette mehr schmieren. Kein Fett an Händen oder Hose. Staub und Matsch sind kein Problem mehr, wenn man den Riemen ab und zu abspült. Wunderbar! Außerdem benötigt der Conti-Riemen nur wenig Vorspannung. Das schont Rahmen und Lager. Und er lässt sich ganz leicht abnehmen und wechseln. Weil die beiden Riemenscheiben speziell aus Edelstahl gefertigt wurden, wiegt das System jetzt knapp 200 Gramm mehr.

Das einzige, was jetzt am Rad noch stört – mich nicht, aber Mitfahrer vielleicht – ist der laut vernehmlich surrende Freilauf. Eine Klingel benötigt man damit nur selten.

Fazit

Beste Fahreigenschaften, edelste Materialien und feinste Verarbeitung, dazu eine Wartungsarmut, die in dem Conti-Riemen ihre Vollendung findet. Das Falkenjagd Hoplit PI ist ein Rad, das mit jedem Kilometer Superlative liefert. Einfach wahrer Luxus!

FALKENJAGD HOPLIT PI



MEINE MEINUNG

Einfach super

„Was für ein tolles Rad! Ich bin vom Hoplit PI einfach restlos begeistert.“

Jens Kockerbeck
Redakteur Test & Technik

aktiv **Radfahren** 6/2015
Premium-Klasse

Technische Daten

Größen:	17,5, 19, 21 Zoll (Test)
Gewicht:	16,4 kg (mit Pedalen)
Preis:	6666,- Euro (+ 100,- für CDS)
Rahmen/ Gabel:	3AL/2,5V/94,5TI Titan-Legierung, Hauptrohre nahtlos gezogen, dreifach konifiziert, geschmiedete und CNC-gefräste Titan-Getriebe-Brücke
Schaltung:	Pinion P 1.18, 18-Gang
Kurbel:	Pinion
Übersetzung:	30/26 (Kette); 26/26 (Riemen)
Bremsen:	Shimano XT, hydraulische Scheibenbremse, 180/160 mm
Naben:	SON 28 Disc Nabendynamo, Pinion
Felgen:	Mavic XM 719 32 Loch
Reifen:	Schwalbe Marathon Mondial, 28x1,75"
Beleuchtung v/h:	SON Edelux/ B&M Toplight Line Brake plus
Lenker/Vorbau:	Falkenjagd Titan
Griffe:	Ergon GP3
Sattel/ -stütze:	Brooks Cambium C17/ Falkenjagd Titan
Sonstiges:	Gepäckträger: Tubus Logo Titan; Lowrider: Tubus Nova (Edelstahl); nachgerüstet: Conti Drive System (CDS) Riemenantrieb mit Edelstahl-Zahnscheiben

Kontakt

FALKENJAGD Titan Bikes
Tel.: 089/88903651
info@falkenjagd-bikes.com



INDIVIDUELLE FAHRRADPRODUKTION VOLLENDET IHRE KREATIVITÄT

KONFIGURIEREN SIE
IHR TRAUMRAD

auf

BOETTCHER-FAHRRADER.DE



Böttcher
Individuelle Fahrradproduktion

WALDSTRASSE 3 25746 WESSELN
E-MAIL: INFO@BOETTCHER-FAHRRADER.DE
WWW.BOETTCHER-FAHRRADER.DE