



Storck verdient frische Kleidung, according to Mr. Zois.  
»Das ist ein Rad nach unserem Geschmack,  
mit voller Bodenhaftung.«

**RAD DES MONATS**

ES GIBT RÄDER, DA PASST EINFACH SEHR VIEL ZUSAMMEN.  
DAS FOLGENDE ZUM BEISPIEL

---

Text MARTIN ZOIS III Fotos GERNOT MUHR

TRUE TO  
YOURSELF



### STORCK BICYCLE GMBH

Sitz: Bad Camberg, Deutschland  
[www.storck-bicycle.de](http://www.storck-bicycle.de)

### STORCK AERO

Radgewicht: 1.170 Gramm (RH 55)  
 Rahmenmaterial: Storck Monocoque Carbon  
 Preis: Euro 2.990,- (Rahmen inkl. Gabel)



Es ist ein uralter Hut, dass die Symbiose zwischen Rad und Athlet stimmen muss, sonst helfen dir die besten Ergometerwerte nichts.

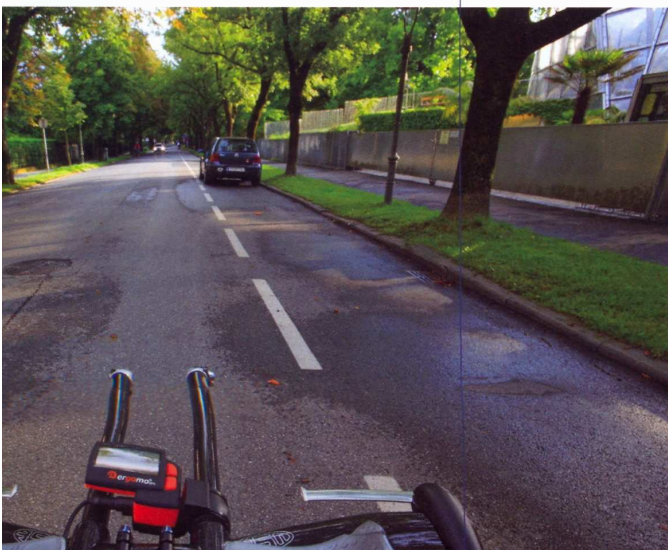


### RESPEKT

Es ist ja nicht unbedingt so, dass wir mit allzu viel Respekt an die täglich benötigten Dinge rangehen, denn ein Rad ist nun einmal ein Rad, egal in welcher Erscheinungsform. Ob Rennrad, Mountainbike oder, wie in unserem Fall, eine reinrassige Triathlonmaschine. Und schon gar nicht wollen wir die Geräte nur trocken testen, sondern wir fahren sie tatsächlich und wahrhaftig, nehmen sie für unsere Trainingseinheiten auf gewohnten Strecken her, denn nur wenn du die Route schon zigmal gefahren bist, sie in- und auswendig kennst, dann merkst du, ob sich tatsächlich etwas an den Rädern unterscheidet. Was wir aber schon besitzen, ist Respekt vor den Leistungen derer, die unsere Testräder im Wettkampf verwenden, also hier: Michael Göhner, Vizeeuropameister auf der Langdistanz, nachdem er zuvor beim Ironman 70.3 in St. Pölten dem Rennen seinen Stempel aufgedrückt hat.

### DEUTSCHE QUALITÄT

Versuchen wir es besser mit dem Firmenmotto »handcrafted perfection«, dem die Firma Storck seit Jahren treu ergeben ist. Irgendwie erinnert die Historie der Marke fern an den amerikanischen Traum des notorischen Tellerwäschers. Markus Storck schaffte es, mit kontinuierlichem Wachstum über den Import heiß begehrter Bikes und Teile, den er 1986 startete, zum Hersteller hochwertiger Bikes aufzusteigen. Die Markteinführung erfolgte unter dem Namen Storck Bicycles im Jahr 1995. Uns freut, dass eine Marke dem Triathlonbereich mehr oder weniger schon seit Gründungszeiten treu verbunden ist. Die Liste der materialseitig unterstützten Fahrer liest sich beinahe so wie das Who-is-who der Szene. Dirk Aschmoneit, Peter Kropko, Andreas Niedrig, Luc van Lierde, um nur einige der ehemaligen Bike-Tech-Athleten zu nennen. In den folgenden Jahren wurde mit aller Konsequenz der Rennrad- und MTB-Markt ausgebaut, bis das laute Rufen von





↑ Storck bedeutet allerfeinste Lösungen bis ins kleinste Detail. Schön für alle Ästheten.

Teamfahrern und Endverbrauchern nach einem Triathlonfahrrad höchster Güte einfach nicht mehr zu überhören war. Und weil ein neues Rad nichts ist ohne einen passenden Protagonisten, engagierte man gleich einmal Michael Göhner, der sich mit der heurigen Form wohl als wahrer Glücksgriff erwiesen hat. Und wenn man das Thema Triathlon beginnt, dann schon richtig und in allen Spielarten – so finden also Athleten der Olympischen Distanz und von XTerra Unterstützung.

#### ARBEITSGERÄT

Ohne Carbon geht in dieser Liga ja sowieso nichts mehr. Das Storck Aero wird in Monocoque-Bauweise gefertigt und weist ein paar aerodynamische und der Steifigkeit dienliche Feinheiten auf. Das sehr breite Unterrohr und ein schön um das Laufrad konstruiertes Sitzrohr lassen dich schon mal rein optisch ein paar Sekunden gewinnen. Weitere Zehntel holt man über die verkleidete Sattelstütze, die man sich selbst zurechtschneidet, worauf wir aber beim Testen wegen unterschiedlicher Sitzhöhen verzichtet haben. Der Rahmen in 55 cm Höhe erweist sich als ideale Größe, ergibt sich doch ein ordentlicher Niveauunterschied zwischen Lenker und Sattel. Die Geometrie entspricht der des Szenario CD 1.0. Vor allem interessiert hier der Sitzwinkel, der im Zusammenspiel mit der horizontalen Sattelverschiebung das so genannte »Setback«, also die Sitzposition, ergibt. Also wie weit ein Lot, von der Sattelspitze weg gemessen, hinter bzw. vor die Tretlagermitte zeigt. Durch die 73,5 Grad des Rahmens im Zusammenspiel mit der geraden Sattelstütze und dem großen Verschieberegion des Fizik-Arione-Sattels kannst du dich positionsmäßig sehr weit nach vorne bringen. Sollte das Aero bei einem Zeitfahren verwendet werden, so ist es aufgrund der so genannten Diamantform des Rahmens ebenfalls noch UCI-regelkonform, lediglich das Lot muss hinter der Tretlagermitte bleiben. Die entscheidenden Fragen sind schnell gestellt: Wie fährt es sich und macht es dich wirklich schneller?

Antritt, spontaner Vortrieb durch extreme seitliche Verwindungssteifigkeit, Tempohalten – kein Problem. Ist schon geil, wenn eine Gruppe Rennradler nicht einmal im Windschatten mehr dein Hinterrad zu halten imstande ist, weil du sie einfach herbrennst.

Neben dem Rahmen sind sicherlich die von uns exklusiv und vorab gefahrenen Zipp-69-Laufräder im Storck-Custom-Design der absolute Blickfang am Rad. Es handelt sich dabei um eine Weiterentwicklung des bekannten 808, wobei die Flanke um 13 mm niedriger und um 1 mm schmaler ist. Diese Dinger gehen richtig gut, auch bei knappen 78 kg Körpergewicht gibt es beim Antritt oder bergauf kein Schleifen an den Bremsbelägen. Spürbar war aber schon die eine oder andere starke seitliche Windböe. Das Cockpit mit dem Syntace-Vorbau und dem Use-Tula-Aerolenker, der mit seinen seitlichen »Ufos« für den forcierten Ritt bergauf eine sehr gute Griffmöglichkeit bietet, ist für Split 2 nahezu perfekt. Beim ersten Anblick der Bremshebel haben wir uns noch gedacht, dass die Dinger schmerzen werden, aber sie liegen mit ihrer Säbelform gar nicht so schlecht in der Hand. Die eigentliche Innovation ist aber die Griffposition, wenn du mal bremsen und steuern musst. Wie am Mountainbike richtest du automatisch den Oberkörper auf, greifst gerade auf den Lenker und kannst somit noch vernünftig steuern und beim engen Wendepunkt die letzten Sekunden holen – aber wer bremst denn eigentlich schon? Und sonst? Alles vom Feinsten: Shimano-Dura-Ace-Schaltery mit Lenkerschalter, dito Bremsen und Zahnkranz. Zur Ergänzung Ergomo's Carbonkurbel samt Leistungsmess-System und xlab-Flaschenhalter.

#### UNSER RESÜMEE

Wir würden schon mit Michael Göhner tauschen, dem wir hier gleich auch noch viel Erfolg bei der WM wünschen wollen. Storck hat ein wahres Objekt der Begierde auf den Markt gebracht. Perfekte Verarbeitung und Lackierung, tolles Fahrverhalten. Du bist unterwegs und glaubst alle Augen auf dich gerichtet, ähnlich wie beim Ferrari fahren, sozusagen dem Alltag enthoben in einem atmosphärischen Paralleluniversum.

Doch wie alles Exklusive hat auch das Aero seinen Preis. Knappe 3000 Euro für Rahmen und Gabel sind schon eine Ansage. Wenn es dann wie unsere Testversion als Komplettpaket vor dir steht, weißt du eh, warum man über Preise nicht mehr redet, sondern in den Online-Konfigurator schaut, bevor man zum Händler geht und zu feilschen beginnt.

III