

STORCK BICYCLE GMBH
Rudolfstraße 1 | D-65510 Idstein
phone 0049-6126-9536-0
www.storckworld.com

STORCK
2018



**WENN SICH FORM, FARBE UND FUNKTION
BEREITWILLIG TREFFEN,
SIND DIE „FARBEN DES LEBENS“
AUCH IN UNSEREM EIGENEN ALLTAG
ANGEKOMMEN UND SELBST
IN EINEM FAHRRAD ERKENNBAR.**

And whenever, form, color
and function happily meet,
the “colors of life” have arrived
in our own everyday lives and
can even be discerned in a bicycle.

Editorial

ELF PROZENT. IST DAS VIEL? IST DAS WENIG?
ELF PROZENT VON 200 JAHREN SIND 22 JAHRE.

Derzeit wird allerorten der Erfindung des Fahrrades durch Karl Freiherr von Drais gedacht. Sein Verdienst war es, das Urprinzip des Fahrrades, nämlich zwei hintereinander angeordnete Räder, das Zweirad, mit dem Mensch als Antriebsmittelpunkt erdacht zu haben: die Draisine, ein 25 kg schweres Holz-Stahl-Ungetüm, das mittels Beinanschub bewegt werden musste. Es war am 12.6.1817, als Drais mit seinem Gefährt erstmals auf einer 7 km langen Strecke von Mannheim nach Schwetzingen unterwegs war, mit einer beachtlichen Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h. Im Übrigen schon damals mit 27" Laufrädern. Schon bald kollidierte diese neue Geschwindigkeit mit den Gewohnheiten der Fußgänger. Draisinen wurden in einigen Städten verboten, die Entwicklung des Zweirades stockte. Es brauchte weitere 50 Jahre, bis Pierre Michaux, zur Weltausstellung 1867 in Paris, ein Fahrrad mit Metallrahmen und einem Kurbel getriebenen Vorderrad vorstellte, das Veloziped. Der Weg zum Hochrad war geebnet. Aber auch das sollte nur eine Zwischenstation zum heutigen Fahrrad sein. Schon 1879 tüftelten der Stuttgarter Turnlehrer Johann Friedrich Trefz und Harry John Lawson unabhängig voneinander an kettengetriebenen Hinterrädern. Immer noch war das Vorderrad größer als das Hinterrad, aber mit dem Modell „Safety“ von Lawson war endlich der perfekte Hinterradantrieb gefunden, der sich zunächst jedoch nicht gegen die weit verbreiteten Hochräder von Michaux durchsetzen konnte. Es war John Kemp Starley, ein Enkel des Erfinders tangential eingespannter Stahlspeichen, der 1885 unter dem Markennamen Rover (Wanderer) das sogenannte Sicherheitsniederrad vorstellte, ein Zweirad mit Hinterrad-Kettenantrieb und indirekter Lenkung. Als dann 1888 das Rover III mit Luftbereifung auf den Markt kam, war das Fahrrad, so wie wir es heute kennen, quasi geboren. Schließlich entwickelte Thomas Humber 1890 mit der direkten Verbindung zwischen Sattel und Tretlager den Fünfeck- bzw. Diamantrahmen, wie er noch heute von der UCI vorgeschrieben wird.

Und wieder mussten mehr als 50 Jahre vergehen, bis im Jahre 1946 mit der „Corsa“ von Campagnolo die erste massentaugliche Gangschaltung erhältlich war. Bis dahin wurde das Hinterrad mit zwei

unterschiedlichen Ritzeln, je eines links und rechts auf der Nabe versehen und bei Bedarf musste das Hinterrad ausgespannt, umgedreht und wieder eingespannt werden. Anfangs noch mit Flügelmuttern, später erfand Tullio Campagnolo den Schnellspanner. Die heute bekannte Parallelogramm-Schaltung wurde in den 50er Jahren entwickelt.

Die Evolution des Fahrrades geht weiter. Der Werkstoff Carbon hat weitestgehend die Führungsposition eingenommen, geschaltet wird nun elektrisch und kabellos, auch der elektrische Antrieb hat sich längst etabliert. Für jeden Anwendungsbereich gibt es heute ein spezielles Produktsegment. Räder von Storck haben in manchen von ihnen Meilensteine gesetzt (mehr dazu auf unserer Page storckworld/leidenschaft.com).

Storck Bicycle gibt es seit 1995 und seit 22 Jahren sind wir Teil dieser Entwicklung. Das entspricht mehr als 10 Prozent der 200-jährigen Geschichte des Fahrrades. 22 Jahre, in denen wir mit Stolz behaupten können, das Kapitel Fahrrad ein ganzes Stück mitgeschrieben zu haben. Das ist viel, wie ich finde und ich freue mich auf die nächsten spannenden Jahre.

Ihr/Euer Markus Storck

ELEVEN PERCENT. IS THAT A LOT? OR JUST A LITTLE?
ELEVEN PERCENT OF 200 YEARS IS 22 YEARS.

The invention of the bicycle by Karl Drais is commemorated in many parts of the world these days. Drais is credited with having invented the original principle of the bicycle, namely two wheels arranged behind one another, a two-wheeler principle with a human being as the center of propulsion: the Draisine, a behemoth of wood and steel weighing 25 kg, which had to be moved by the force of a human's legs. On June 12, 1817, Drais took his vehicle out for a ride on a 7-kilometer distance between Mannheim and Schwetzingen/Germany for the first time, traveling at a remarkable average speed of 15 km/h. The Draisine, by the way, was equipped with 27" running wheels even back then. This new velocity would soon clash with the walking habits of pedestrians. Consequently, Draisines were banned in a number of cities, bringing the development of the two-wheeler to a halt. 50 more years would pass before Pierre Michaux

unveiled the Velocipede, a bicycle with a metal frame and a crank-driven front wheel, at the 1867 World Exhibition in Paris. It paved the way for the High Wheeler (aka Penny Farthing) that was only to mark an intermediate stop on the road toward today's bicycle, though. As early as in 1879 Johann Friedrich Trefz, a gymnastics teacher from Stuttgart/Germany, and the Briton Harry John Lawson independently of each other experimented with chain-driven rear wheels. The front wheel was still larger than the rear wheel, but in Lawson's "Safety" model, the perfect rear-wheel drive had finally been found, although it was initially unable to displace Michaux's wide-spread High Wheelers. In 1885, John Kemp Starley, a nephew of the inventor of tangentially clamped steel spokes, presented the first so-called Safety Bicycle branded the Rover, a cycle with rear-wheel chain drive and indirect steering. The launch of the Rover III with inflatable tires in 1888 practically marked the birth of the bicycle as we know it today. Ultimately, in 1890, by creating a direct connection between the seat and the bottom bracket, Thomas Humber developed the diamond frame of the kind still being prescribed today by the UCI.

Again, more than 50 years had to pass before in 1946 the "Corsa" by Campagnolo provided the first gearshift suitable for the mass market. Up until that time, the rear wheel was equipped with two different sprockets, one each on the left and right of the hub and, when necessary, the rear wheel had to be unclamped, turned around and re-clamped again. Initially having used wing nuts, Tullio Campagnolo later invented the quick release skewer. The parallelogram derailleur we're familiar with today was developed in the 1950s.

The evolution of the bicycle continues. Carbon as a material has largely taken the lead, gearshifts are electronic and wireless, and electric motors have long become established as well. Today, every application is covered by a special product segment, Storck bicycles having set milestones in some of them (more on this can be found at storckworld/leidenschaft.com).

Storck Bicycle has existed since 1995 and been part of this development for 22 years, accounting for more than 10 percent of the bicycle's 200-year history. 22 years in which we've been able to claim with pride that we've added quite a bit to the chapter of bicycles. I feel that this is a lot and look forward to the next exciting years.

Yours, Markus Storck



Markus Storck
CEO

Index

- 02 EDITORIAL
- 06 TECHNOLOGIE /
GERMAN ENGINEERING
- 12 DIE QUADRATUR DES KREISES
SQUARING OF THE CIRCLE
- 16 DIE FARBEN DES LEBENS
COLORS OF LIFE
- 18 ANDREAS KLÖDEN:
ÜBER ZWEITE PLÄTZE...
ANDREAS KLÖDEN:
ABOUT SECOND PLACES...

road

aero

allround

- 24 OVERVIEW ROAD
- 26 AERO
- 28 AERO 2 PLATINUM G2
- 30 AERO 2 PRO G2
- 31 AERO 2 COMP G2
- 32 AERFAST PLATINUM G2
- 34 AERFAST PRO G2
- 35 AERFAST COMP G2
- 36 ALLROUND
- 38 FASCENARIO.3 PLATINUM G1
- 40 FASCENARIO.3 PRO G1
FASCENARIO.3 PRO DISC G1
- 42 AERNARIO PLATINUM G1
- 44 AERNARIO PRO G1
- 45 AERNARIO PRO DISC G1
- 46 AERNARIO COMP G1
AERNARIO COMP DISC G1
- 48 VISIONER COMP G1
- 49 VISIONER PRANA G1

road

endurance

cross

- 50 ENDURANCE
- 52 DURNARIO PLATINUM G1
- 54 DURNARIO PRO G1
- 55 DURNARIO COMP G1
- 56 CROSS
- 58 T.I.X. PLATINUM G1
- 60 T.I.X. PRO G2
- 61 T.I.X. AL G1

mtb

fully

hardtail

- 62 OVERVIEW MTB / URBAN
- 64 MTB
- 66 ADRENIC PLATINUM G1
- 68 ADRENIC PRO G1
- 70 REBEL NINE PLATINUM G3
- 71 REBEL NINE PRO G3 / G4
- 72 REBEL SEVEN PLATINUM G1
- 73 REBEL SEVEN PRO G1 / G2

urban

trekking

e-bike

- 74 URBAN
- 76 MULTIROAD CARBON G1
- 77 RADDAR MULTIROAD CARBON
- 78 PARTS / ACCESSORIES
- 80 SEAT POSTS
- 81 POWERARMS
- 82 HANDLEBARS
- 84 STEMS & GRIPS
BOTTLE CAGES & BOTTLES
- 85 MULTITOOL, CARBO' CARE, BIKE CASE
- 86 GEOMETRIES

Technologies

German Engineering

Entwicklung heißt bei Storck akribische Arbeit am Projekt. Die Suche nach Lösungen, das Verwerfen und neu ansetzen. Dabei müssen sich die Ergebnisse ständig an den Zielvorstellungen messen. Unsere Ingenieure suchen unermüdlich nach kreativen Lösungen und technisch sinnvollen Verbesserungen. Auf diesem Weg ist eine Vielzahl von Technologien entstanden, die unsere Rahmen und Komponenten zu den besten der Welt machen. Alle Ideen, Neuentwicklungen und Forschungen werden in Deutschland initiiert, gesteuert, koordiniert und überprüft. Jedes Produkt wird, bevor es in Serie geht, nach wissenschaftlichen Methoden und auf eigenen Prüfvorrichtungen getestet. German Engineering ist ein Prädikat, das alle Storck-Produkte tragen – darauf sind wir stolz und darauf können sich unsere Kunden verlassen. Die Ansätze unserer Ingenieure verfolgen nur ein Ziel: Rahmen und Komponenten mit herausragenden technischen Eigenschaften zu entwickeln. Welche Technologie sich hinter Kürzeln wie DDS, TFA oder PPT verbirgt, das möchten wir Ihnen im Folgenden vorstellen.

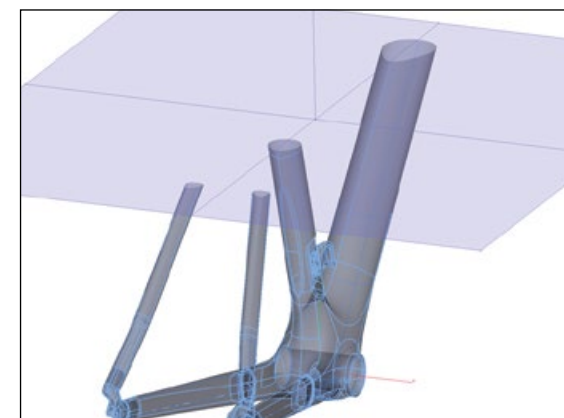
Research & Development that means for Storck the meticulous work on the project – the search for and discarding of solutions, and starting again from scratch with a new approach. The results continually have to be measured against the objectives. Our engineers are untiring in their efforts of searching for creative solutions and coming up with improvements that make technical sense. A wide range of technologies that make our frames and components the best in the world have been created this way. All new developments and research projects are initiated, managed, coordinated and reviewed in Germany. Before going into production, every product is tested by means of scientific methods and on our own test benches. German Engineering is an attribute of all Storck products – an attribute we are proud of and that our customers can rely on. The approaches of our engineers pursue a single aim: to develop frames and components with outstanding technical features. Read on to find out what technologies abbreviations such as DDS, TFA or PPT stand for.



DDS DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN

Richtungsabhängige Steifigkeit ist die Fähigkeit eines Rahmens oder eines Bauteils, mit hoher Steifigkeit auf Kräfte in Belastungsrichtung optimal zu reagieren, bei gleichzeitig hohem Komfort. Sie ist also die Synergie aus gewollter Steifigkeit und gewünschtem Komfort. Erreicht wird dies bei Rahmen durch die Gestaltung querovaler Rohrformen, dem gezielten Einsatz von Werkstoffen und Materialien (Kohlenstofffasern) und deren Verarbeitung (spezielle Belegungspläne für carbonfaserverstärkte Kunststoffe).

Directional depending stiffness is the ability of a frame or component to optimally respond with high stiffness to the forces acting in the load direction while ensuring high comfort. In other words, it is the synergy between intended stiffness and desired comfort. In the case of frames, this is achieved by designing transverse-oval tube shapes, the targeted selection of materials (e.g. carbon fibers) and their application (e.g. special layups for carbon fiber reinforced plastics).



SAS SECTIONAL AERODYNAMIC SHAPING

Der Fahrer selbst und seine Sitzposition bestimmen im Wesentlichen die Aerodynamik des Gesamtsystems. Die Geometrie des Rades (Lenker, Laufräder, Rahmen) ist ein weiterer Faktor. Für den Rahmen gilt es, die dem Fahrtwind entgegenstehenden Stirnflächen zu minimieren und damit den cw-Wert des Gesamtsystems zu verbessern. Ein Tropfen hat erwiesenermaßen mit einem Wert von 0,02 den optimalen Strömungswiderstandskoeffizienten. Storck-Rahmen mit SAS haben deshalb eine natürliche Tropfenform im bodenparallelen Querschnitt (Ground Parallel Aerodynamics): geringerer Kraftverlust durch mehr Aerodynamik.

The rider and his/her seating position essentially determine the aerodynamics of the total system. The geometry of the bike (handlebar, wheels, frame) is another factor. For the frame, the frontal areas opposing the airflow need to be minimized to improve the drag coefficient of the total system. It has been proven that a drop with 0.02 has the optimal drag coefficient. Therefore, Storck frames with SAS have a natural drop shape in ground parallel aerodynamics: less loss of force due to more aerodynamics.



AAS ADVANCED SECTIONAL AERODYNAMIC SHAPING

Die ideale Tropfenform ermöglicht bereits mit SAS-Technologie, konstruktiv einen optimalen Strömungswiderstandskoeffizienten zu erreichen. Der Basisgedanke des „Ground Parallel Aerodynamics“ und die damit einhergehende Optimierung des cwA Wertes wird bei AAS um die Einführung einer wirbellösenden Abrisskante ergänzt: mehr Aerodynamik bei gesteigerter Materialeffizienz durch konsequente Weiterentwicklung der Rohrkonstruktion.

The ideal drop shape makes it possible to achieve an engineered optimum of the drag coefficient just by using SAS technology. In AAS, the basic idea of “Ground Parallel Aerodynamics” and the resultant optimization of the cwA value are complemented by the introduction of a trailing edge that dissolves vortices. Better aerodynamics combined with enhanced material efficiency due to purposeful further development of the tube construction.



HFX HYSTERESIS FLEX

Dämpfung ohne Dämpfer: Hysteresis ist das Zurückbleiben einer Wirkung hinter der sie verursachenden veränderlichen Kraft. Storck-Lenker, -Sattelstützen und -Rahmen weisen diese besondere Eigenschaft auf, deren Geheimnis in der Verarbeitung der CFK-Materialien liegt. Wir sprechen hier im Speziellen von Belegungsplänen. Stöße können so optimal aufgenommen und absorbiert werden. Das „Nachwippen“ wird minimiert und der Ausgangszustand schneller wieder hergestellt. Letzten Endes bedeutet dies für den Fahrer mehr Kontrolle, weniger Kraftverlust und höheren Komfort.

Damping without dampers. When an effect lags behind the variable force that causes it, this is called hysteresis. Storck handlebars, seat posts and frames exhibit this special characteristic. Its secret lies in the processing of the CFRP materials. Specifically, we are talking about layups in this context. Shocks can be optimally absorbed this way. 'Bouncing' is minimized and the original state restored faster. Ultimately, this means more control for the rider, less loss of force and higher comfort.



ISM INTEGRATED SEATPOST MOUNT

Die integrierte Sattelklemmung führt dazu, dass die Sattelstütze einen längeren Federweg bietet durch Wegfall des Sitzdomes am Rahmen. Dadurch erhöht sich der Flex der Stütze automatisch. Unterstützt wird dieser Effekt durch HFX bei unseren MLP-Sattelstützen. Je weiter der Auszug der Sattelstütze, desto stärker kommen diese Eigenschaften zum Tragen. ISM überzeugt darüber hinaus mit einer aufgeräumten Optik und Gewichtseinsparungen (kürzeres Sitzrohr, Wegfall der Sattelklemmschelle).

The integrated seat clamp results in the seat post offering longer spring deflection due to the elimination of the seat mast on the frame, which automatically increases the flex of the seat post. This effect is supported by HFX in our MLP seat posts. The longer the extension of the seat post, the greater the effects of these properties. In addition, ISM impresses with an uncluttered look and weight savings (shorter seat tube, elimination of the seat clamp).



ILS INFINITY LOOP SEAT STAY

Sitzstreben als Dämpfungselement. Eine mit sehr großem Radius geschwungene Strebe bietet enorme Dämpfung ohne Steifigkeitseinbußen oder Mehrgewicht, wie sie für Federelemente in Kauf genommen werden müssen. Die vorgeformte Sitzstrebe absorbiert Schläge und Bodenunebenheiten. Ideal in Verbindung mit HFX. Das Ergebnis sind spürbar mehr Komfort und eine mit der erhöhten Traktion verbundene größere Fahrsicherheit.

Seat stays as damping elements. A curved stay with a very large radius offers enormous damping without sacrificing stiffness or adding weight, which must be accepted for spring elements. The preformed seat stay absorbs shocks and bumps. Ideal in combination with HFX. The results are noticeable gains in comfort and higher riding safety resulting from increased traction.



FS FLAT SECTION IMPACT

Das Flächenträgheitsmoment bestimmt das Verhalten eines Bauteils unter Biege- und Torsionsbeanspruchung in Abhängigkeit der belasteten Querschnitte. Die partielle Verringerung des axialen Flächenträgheitsmomentes bei der *Fa-scenario.3*-Sattelstütze bewirkt eine Verbesserung des Hysteresis Flex-Verhaltens bei gleichzeitig stabiler Torsionssteifigkeit und einem positiven aerodynamischen Effekt (AAS). Mehr Komfort und Aerodynamik im Bereich Hinterbau / Sattelstütze sind das Ergebnis.

The second area moment determines the behavior of a component under bending and torsional loads depending on the loaded cross-sections. The partial reduction of the axial second area moment of the *Fascenario.3* seat post improves hysteresis flex behavior combined with stable torsion stiffness and a positive aerodynamic effect (AAS). This results in enhanced comfort and aerodynamics in the area of the rear triangle / seat post.



PPT PROPORTIONAL TUBING

Größere Rahmen sind durch Fahrergewicht und stärkere Hebelwirkungen naturgemäß auch höheren Lastwechseln ausgesetzt. Proportional Tubing berücksichtigt diese Belastungen; die Rohre werden in Konifizierung, Wandstärke und im Durchmesser an diese Beanspruchungen angepasst. So entstehen Rahmen, die unabhängig von der Rahmenhöhe gleichbleibend gute Steifigkeits- und Komfortwerte aufweisen.

Larger frames, due to the rider's weight and higher leverage, are naturally exposed to higher load changes as well. Proportional Tubing takes these loads into account. The conifcation, the wall thickness of the tubes and the diameter are adapted to these loads. This results in frames which, irrespective of the frame height, deliver consistently good stiffness and comfort values.



IBS INTEGRATED BRAKE SYSTEM

Systemintegrationen bei Fahrrädern sind ein wichtiger Ansatz für die weitere Optimierung der Fahrradtechnik. Integrierte Bremsen haben den Vorteil, dass sie in Funktion und Form perfekt auf den jeweiligen Rahmen angepasst sind. Richtig eingesetzt und positioniert sorgt IBS für verbesserte Bremsleistung, erhöhte Aerodynamik und spürbare Gewichtseinsparung. Auch optisch kann der Gesamteindruck eines Rahmens durch integrierte Bremsen aufgewertet werden.

Bicycle system integrations are an important approach to achieving further optimizations in bicycle technology. Integrated brakes have the advantage of being perfectly adapted to the relevant frame in terms of function and form. Properly used and positioned, IBS provides improved brake performance, higher aerodynamics and noticeable weight savings. Visually, the overall impression of a frame can be upgraded by integrated brakes as well.



TFE TORQUE FREE AXLE

Scheibenbremsen beanspruchen den Rahmen und die Achsen durch die Aufnahme der beim Bremsen entstehenden Torsions- und Scherkräfte enorm. Diesen Kräften begegnet man optimal mit stabilen verwindungssteifen Wellen. Storck-Steckachsen finden nicht nur bei Mountainbikes Anwendung, sondern längst auch bei Cross- und Rennrädern mit Scheibenbremsen. Sie sorgen für Stabilität, passgenauen Sitz und Steifigkeit.

Disc brakes massively stress the frame and the axles due to the absorption of the torsion and shear forces that are generated while braking. Torsionresistant shafts are the best way to counter these forces. Storck throughaxles are not only used in mountain bikes but have long made their way into cross and road bikes with disc brakes as well. They provide stability, precise fit and stiffness.



PFE PRESSFIT BOTTOM BRACKET

Eingepresste Innenlager haben eine ganze Reihe von Vorteilen. Es gibt keine Gewinde, die verschleiben und die Demontage erschweren könnten. Die PressFit™-Technologie kommt mit deutlich weniger Material und damit Gewicht aus als herkömmliche Techniken. Die größeren Tretlagerbreiten sorgen einerseits für noch mehr Steifigkeit in diesem Bereich und erlauben im Endeffekt größere Reifenfreiheit. Eingepresste Lager können zudem herstellungsbedingte Fertigungstoleranzen bei anisotropen Werkstoffen (CFK) ausgleichen.

Press-fit™ bottom brackets have a number of advantages. There are no threads that might wear and make disassembly work more difficult. PressFit™ technology uses clearly less material and thus saves weight compared with conventional technologies. The greater bottom bracket widths provide even higher stiffness in this area and, ultimately, allow larger tire clearance. In addition, press-fit bottom brackets can compensate for technique-related manufacturing tolerances incurred with anisotropic materials (CFRP).



ODM OPTIONAL DIRECT MOUNT

Die Auswahl an Schaltungsvarianten bei den Offroad Montagegruppen ist sehr groß. Ob Drei-, Zwei- oder Einfach-Kettenblatt ist ganz individuell. Wer sich für ein Einfach-Kettenblatt entscheidet, hat die Möglichkeit, die vordere Umwerferaufnahme zu demontieren und dem Rahmen ein aufgeräumtes Erscheinungsbild ohne störende und überflüssige Montageplattform zu verschaffen. Genauso schnell kann der Rahmen wieder auf ein Mehrfach-Kettenblatt vorbereitet werden: kleines Detail mit großem Auftritt.

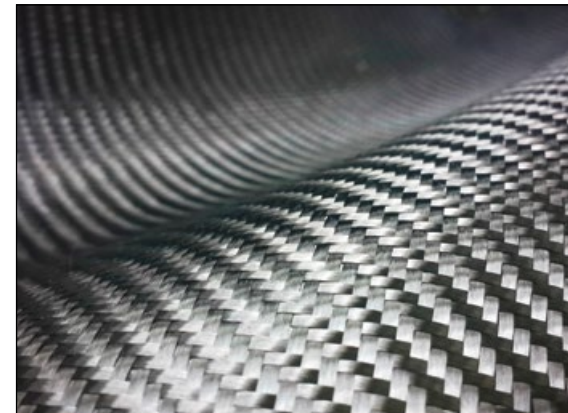
The selection of shifting variants for off-road assemblies is very large. Opting for a triple, double or single chain ring is a completely individual choice. Those selecting a single chain ring can dismantle the front derailleur mount and give the frame an uncluttered look that is undisturbed by a superfluous assembly platform. The frame can just as quickly be prepared again for a multiple chain ring: a minor detail with a major impact.



T25 ON THE FLY MAINTENANCE

Nie wieder ohne Werkzeug im Nirgendwo. Ein Werkzeug für (fast) alle Anwendungszwecke am Rad und das ohne Werkzeugtasche. Der T25 Torque-Standardschlüssel steckt unauffällig, sicher und griffbereit z. B. in der Steckachsbohrung. So können Monolink-Sattelstützen, Vorbauten, Steckachsen, Sattelklemmungen, Head-Set-Klemmung, Scheibenbremsaufnahmen, ODM und Flaschenhalter an einem Storck mit dem Universalschlüssel montiert werden.

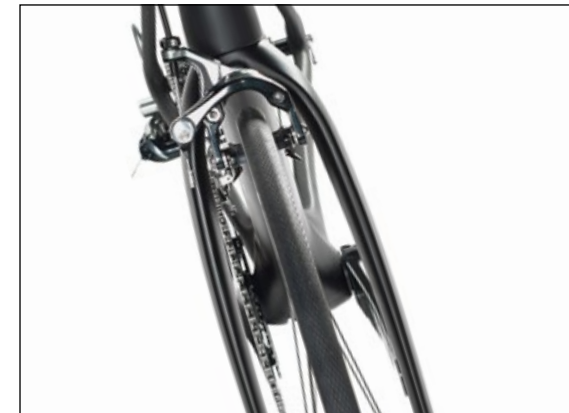
Never again without tools out in the middle of nowhere. A tool for (nearly) all bike purposes that doesn't require a tool bag. The T25 standard torque wrench unobtrusively and securely fits in the through-axle drill hole, for example, always close at hand. As a result, monolink seat posts, stems, through-axles, head set clamps, disc brake mounts, ODM and bottle cages on a Storck can all be installed with the universal wrench.



NTR NANO CARBON TECHNOLOGY RESIN

Wenn nicht die Volumeneigenschaften, sondern die Oberflächeneigenschaften der Partikel über die Materialbeschaffenheit entscheiden, spricht man von größeninduzierter Funktionalität. Die Verwendung von Nanopartikeln in den Harzstrukturen der Carbonfasern führt zur Verbesserung des Bruch- und Splitterverhaltens bei gleichzeitiger Erhöhung der Flexibilität des Bauteils. Mehr Komfort bei gesteigerter Bauteilsicherheit.

If the surface properties of the particles instead of the volume properties determine the quality of the material this is referred to as size-induced functionality. The utilization of nanoparticles in the resin structures of the carbon fibers improves the breaking and splintering behavior and increases the flexibility of the component as well. Enhanced comfort combined with higher component safety.



OFE OPTIMIZED AERO FORK DESIGN

Der optimale Abstand zwischen Bauteilen verhindert aerodynamisch ungünstige Verwirbelungen des Luftstromes. Die offene und weite Bauart der *Fascenario.3* Gabel wird diesem Umstand gerecht und vermeidet so den bremsenden Widerstand, der bei zu enger Bauweise durch die Verwirbelung des Fahrtwindes zwischen Gabel und Laufrad entstehen könnte. Unterstützt wird dieser Ansatz durch die aerodynamisch günstige Passung der Gabelkrone am Steuerrohr.

The optimum distance between components prevents aerodynamically unfavorable vortices of the airflow. The open and wide design of the Fascenario.3 fork takes this into account and thus avoids the resistance and its braking effect that might occur due to air stream vortices between the fork and the wheel in a design where the components are too close together. This approach is supported by the aerodynamically favorable seat of the fork crown on the head tube.

DIE QUADRATUR DES KREISES UND DAS STORCK-PRINZIP

Über das optimale Rad und die Storck Modellphilosophie

Daraus entstand der heute klar formulierte Anspruch an moderne Räder: geringes Gewicht, spürbarer Komfort, hohe Steifigkeit im Lenkkopf und Tretlager, gute aerodynamische Werte und Alltagstauglichkeit (Haltbarkeit und Belastbarkeit). In diesem anspruchsvollen Wettlauf der Entwickler um das beste Rad hat Storck den Vorteil, sich auf einen fast 25-jährigen Erfahrungsschatz in der Entwicklung von Carbon-Rahmen und -Komponenten stützen zu können. Bereits in den Anfängen (1993: Power Arms Carbonkurbeln, 1995: Stiletto Carbon Gabel) erkennt man die Storck'sche Hingabe zu extrem leichten und gleichzeitig alltagstauglichen Fahrradkomponenten aus Carbon. Diese Gene erfahren ihre Weiterentwicklung im Carbon Fully Organic ebenso wie in der Entwicklung des Vakuum gesteuerten Produktionsprozesses V.V.C. für Carbonrahmen. Dabei überlässt Storck nichts dem Zufall. Von der ersten Modellskizze bis hin zum detaillierten Belegungsplan für den einzelnen Rahmen, kontrolliert und steuert Storck jeden Schritt. Auch vor Ort, in den Produktionsstätten, wird die Produktion ständig und kritisch begleitet. Die bereits in den Werken stattfindenden Prüfverfahren nach höchsten Standards werden im hauseigenen Prüflabor noch einmal evaluiert und über den Lebenszyklus eines Produktes aufrechterhalten.

Neueste wissenschaftliche Erkenntnisse fließen unmittelbar in die Entwicklungsprozesse mit ein. So werden einige Storck Rahmen bereits heute mit der Nano Carbon Technology Resin (NTR) produziert, die neben der Verbesserung des Bruch- und Splitterverhaltens ganz wesentlich die physikalischen Eigenschaften wie die Hysterese und das Komfortverhalten generell verbessern. Letztendlich dient alles dem Ziel, die Produkte zu optimieren und scheinbar widersprüchliche Eigenschaften zu konvergieren.

Die Verbesserung der Aerodynamik, die längst nicht mehr nur bei Zeitfahr- und Triathlon Rädern

Komfort, Steifigkeit, Gewicht, Aerodynamik und Haltbarkeit sind teilweise antagonistische physikalische Eigenschaften, sie zu vereinen, ist die Herausforderung bei der Entwicklung von Fahrrad Rahmen und Komponenten. Deutsche Radmagazine prüfen diese Entwicklungen, wie in keinem anderen Land, auf Herz und Nieren. Sie testen präzise und detailliert jede messbare Eigenschaft eines Rahmensets.



diskutiert wird, erfordert besondere konstruktive Herangehensweisen. Mit „Sectional Aerodynamic Shaping“ und der für den Fascenario.3 weiterentwickelten Advanced-Version setzt Storck bereits bei der Entwicklung jeder einzelnen Rohrform an. Das Zusammenspiel aller Komponenten wird in aufwändigen Windkanaltests geprüft, die hier gewonnen Erkenntnisse fließen direkt in die weitere konstruktive Arbeit am Produkt ein.

So ist die Kunst des optimalen Rades zuallererst die Fähigkeit, Rahmensets zu entwickeln, die den individuellen Ansprüchen, also der speziellen Nutzung und dem gewünschten Fahrverhalten entsprechen. Räder, die für jeden Einsatzbereich, sei es auf dem Zeitfahr-Parcour, dem Straßen-Kriterium oder dem Ultra-Marathon, die richtige Performance bieten.

Storck liefert so für jeden Anwendungsbereich Watt sparende Lösungen.

Diverse Testsiege und Auszeichnungen bestätigen unsere Philosophie: Bereits der Fascenario 0.7 sammelte Testsiege in den Jahren 2007 („Weltmeister“ in Tour-Magazin 03/2007), 2010 (Tour-Magazin 03/2010) und 2011 (Tour-Magazin 03/2011), der Aernario Platinum wird als bestes Rad der Welt ausgezeichnet (Tour 02/2013). Der Aernario Signature stellt alle bis dahin im Tour Magazin getesteten Räder in den Schatten (Tour-Magazin 02/2014). Der T.I.X. gewinnt auf Anhieb den großen Vergleichstest der Crosser (Tour-Magazin 11/2014) und der Visioner Carbon wird Testsieger seiner Preisklasse (Roadbike-Magazin 04/2015). Der Visioner G1 (unser Alu-Rad) ist der Preis-Leistungs-Tipp seiner Preis-

gruppe (Roadbike 07/2017), der erst 2016 vorgestellte Fascenario.3 wird Testsieger der Topmodelle unter 6,5 kg (Rennrad 07/2017) und ist unter den deutschen Top-Rennern das Rad mit den besten Aero Werten (Tour-Magazin 05/2017). Eindrucksvolle Belege für die Storck Spitzentechnologien.

Das gilt in beeindruckender Weise auch für die bisher etwa 80 errungenen Design Prämierungen. Eine Anerkennung der immer wieder gelungenen Symbiose aus Form und Funktion. Es sind Preise, verliehen von renommierten Institutionen wie Red Dot Design Award, iF Produkt Design Award, German Design Award, Bicycle Brand Award, Eurobike Award u. v. m., die eine Marke würdigen, die mit ihren Produkten Ansprüche formuliert. Ästhetisch und technisch. Eine besondere Auszeichnung stellt in diesem Zusammenhang der 2016 errungene German Brand Award dar, eine Ehrung des über 20-jährigen konsequenten Weges der Marke Storck in Sachen Markenkommunikation, Design und technischer Entwicklung.

Die angewendeten Konstruktions- und Entwicklungsstandards bilden dabei die Basis für die gesamte Modellpalette der Storck Rennräder. Allen Rahmensets einer Modellfamilie gemeinsam sind die zum Einsatz kommenden Technologien und Features. So sind alle Durnario Rahmen nach dem „Directional Depending Stiffness“ Standard konstruiert und nach „Sectional Aerodynamic Shaping“ designte Rohre finden sich beispielsweise in allen Aernario Rahmensets. Dabei stehen in jeder Modellreihe drei Rahmenversionen zur Auswahl: Die exklusive Platinum-Serie, die kompromisslose Pro-Version und die bewährte Comp-Reihe.

Die drei Rahmenversionen unterscheiden sich im Detail: in den verwendeten Kohlenstofffasern, deren speziellen Belegungsplänen und den bei den Comp Modellen verwendeten Gabeln. Unabhängig von der

Rahmenversion weisen alle Rahmen einer Modellreihe dieselbe konstruktiv bedingte Performance auf, unterscheiden sich letztendlich in den Gewichten und Steifigkeitswerten. Die speziellen Eigenschaften der Rahmen haben wir in den jeweiligen Diagrammen veranschaulicht. Platinum, Pro und Comp sind also eine Frage des ganz persönlichen Geschmacks und der favorisierten Preiskategorie.

Ergänzt wird diese vertikale Platinum – Pro – Comp Struktur, um die bei den Rennrädern angewandte

horizontale Linie der Aero – Allround – Endurance Einordnung, eine Spezialisierung unserer Modelle auf den jeweiligen Einsatzbereich. Für jede Anwendung und jeden Fahrertyp genau das richtige Rad in unterschiedlichen Preisgruppen.



SQUARING OF THE CIRCLE AND THE STORCK PRINCIPLE

About the optimum bike and Storck’s model philosophy

This has resulted in the clearly stated expectations to be met by modern bicycles today: low weight, appreciable comfort, high stiffness in the headset and bottom bracket, good aerodynamic values and everyday usability (durability and resilience). In this challenging competition of the developers for the best bike, Storck has the advantage of being able to draw on a wealth of nearly 25 years of experience in the development of carbon fiber frames and components. Even the beginnings (1993: Power Arms carbon cranksets, 1995: Stiletto carbon fork) show Storck’s dedication to carbon fiber bike components that are both: extremely light and fit for everyday use. These genes see a further evolution in the Carbon Fully Organic as well as in the development

Comfort, stiffness, weight, aerodynamics and durability are partially antagonistic physical properties. Combining them poses one of the key challenges to the development of a bicycle’s frame and components. German bike magazines are unrivaled by those in any other country when it comes to putting these developments through their paces. With precision and attention to detail, they put every measurable characteristic of a frame set to the test.

of the vacuum-controlled V.V.C. production process for carbon fiber frames. Storck leaves nothing to chance. From the first model sketch to the detailed layout for the individual frame, Storck checks and controls every step. At the local production sites, the production process is subject to continual and critical monitoring. The testing procedures used at the plants conform to the highest standards, and are re-evaluated at the in-house test laboratory and maintained across a product’s lifecycle.

The latest scientific findings are fed directly into the development processes. Some of the Storck frames for instance are already produced today using Nano Carbon Technology Resin (NTR). In addition to

improving breaking and splintering behavior, this technology significantly enhances physical properties such as hysteresis and comfort performance. Essentially, everything serves the objective of optimizing products and merging seemingly contradictory properties.

Improvement of aerodynamics has long ceased to be the subject of discussion only in relation to time-trial and triathlon bikes and requires special engineering design approaches. With “Sectional Aerodynamic Shaping” and the Advanced version that has been further developed for the Fascenario.3 Storck’s approach is used as early as in the development of every individual tube shape. The interaction of all the components is subjected to complex wind tunnel tests and the results obtained from them are directly fed into the further engineering design work on the product.

Thus, the art of making the perfect bike first and foremost is the ability to develop bikes that meet riders’ individual demands, in other words specific uses and desired handling – bikes that deliver the right performance for any need, be it on the time trial track, the road or in an Ultra Marathon: Storck provides watt-saving solutions for any intended use.

Various test wins and awards have been confirming our philosophy. The Fascenario 0.7 already scored test wins as far back as in 2007 (“world champion” in Tour magazine 03/2007), in 2010 (Tour magazine 03/2010) and 2011 (Tour magazine 03/2011), the Aernario Platinum was recognized as the world’s best bike (Tour magazine 02/2013). Subsequently, the Aernario Signature outperformed all bicycles previously tested by Tour (Tour magazine 02/2014). The T.I.X. instantly won the big crosser comparison test (Tour magazine 11/2014) and the Visioner Carbon became the test winner in its price category (Roadbike magazine 04/2015). The Visioner G1 (our



aluminum bike is the value-for-money tip in its price category (Roadbike 07/2017), the Fascenario.3 that was only launched in 2016 became the test winner among top-end models below 6.5 kg (Rennrad 07/2017) and among German top-class road bikes is the one with the best aero values (Tour magazine 05/2017): all of these accolades providing powerful proof of Storck high-end technologies.

This impressively applies to some 80 design awards Storck has won to date as well and that keep recognizing the brand’s successful symbiosis of form and function. These accolades presented by renowned institutions such as Red Dot Design Award, iF Produkt Design Award, German Design Award, Bicycle Brand Award, Eurobike Award and many others honor a brand that in its products formulates standards – in terms of esthetics and technology. A special honor in this context is the German Brand Award won in 2016, recognizing a consistent, more than 20-year path pursued by the Storck brand in terms of brand communication, design and technology development.

The engineering design and development standards applied provide the basis for the entire model range of Storck road racing bikes. Common to all frame sets of a model family are the technologies and features used. All Durnario frames for instance are engineered according to the “Directional Depending Stiffness” standard and tubes designed according to “Sectional Aerodynamic Shaping” can be found in all Aernario frame sets for example. A selection of three frame versions is available in each model range: the exclusive Platinum series, the uncompromising Pro version and the proven Comp range.

Detailed aspects distinguish the three frame versions from each other: the carbon fibers used, their specific layups and, in the case of the Comp models, the forks. Irrespective of the frame version,

all frames of a model range deliver the same design-dependent performance and ultimately differ in terms of weight and stiffness values. We have illustrated the specific characteristics of the frames in the respective diagrams, so Platinum, Pro and Comp are a matter of personal taste and preferred price category.

This vertical Platinum – Pro – Comp structure is complemented by the horizontal line of the Aero – Allround – Endurance classification, a specialization of our models for the respective intended use, providing exactly the right bike for any application and type of rider and in various price categories.



DIE FARBEN DES LEBENS

Weiß ist das neue Schwarz. Nein, Braun ist das neue Weiß und Grau ist das neue Schwarz. Farben und deren Wahrnehmung sind den Launen der Meinungsbildner ausgesetzt und ändern sich entsprechend. Irgendjemand erklärt uns immer, was wir als attraktiv, als schön und was als edel empfinden sollen. Das nennt man dann Trend.



Die größte und einzig wahre talentierte Künstlerin schert sich darum nicht, sie gibt Allem seine eigene und manchmal auch wechselnde Farbe. Die Natur ist es, die nicht nach vermeintlichen Trends und Idealen fragt, sie gestaltet und trifft dabei immer den richtigen Ton. Die Farben des Lebens.

Unsere natürliche Umwelt ist manchmal schrill und bunt, dann wieder sanft und zurückhaltend, aber immer harmonisch. Harmonie, die aus der gelungenen Kombination von Form und Farbe, von Funktion und Impression entsteht. Und oft verbinden wir mit einem Farbton, einer Nuance, auch ein bestimmtes Gefühl, einen Geschmack, einen Duft.

„Frosted Tea“, so der Name unseres neuen Rebel Nine Pro Farbdesigns. Ein guter Grüner Tee gibt sich mit einer mattsamtenen grünen Farbe zu erkennen und verspricht ausgewogenen und runden Genuss. Wogegen der Rebel Seven Pro mit seiner „Frosted Curry“ Farbgebung, Spritzigkeit, Lebendigkeit, einen Hauch Exotik assoziiert und dabei doch sanft und angenehm bleibt. Der Adrenic Pro im „Frosted Pepper“ Outfit erinnert uns daran, dass Pfeffer fast überall zum Einsatz kommen kann und jedem guten Essen noch einen Akzent zu geben weiß. Mal scharf, mal anregend, mal begleitend, aber immer verlässlich.



Käfer schützen sich mit einem Panzer aus Chitin und werden in der Biologie deshalb mit dem Zusatz „Aeratus“ bedacht, einer Umschreibung für „mit Erz oder Bronze beschlagen“ und „unbesiegbar“.

Das erinnert mit Recht an den Aernario Pro, den Spitzenreiter in Sachen Steifigkeit unter den Storck Rennradmodellen. Und während der Durnario

Comp mit seiner „Glossy Grape“ Farbgebung der Verwendungsvielfalt einer guten Traube entspricht, die süße Frucht den Vergleich mit einem komfortablen Rennrad zieht, verweist der Aerfast Pro mit seinen dezenten „Frosted Chili“ Elementen auf seine Fähigkeit, dynamisch und entschlossen den Fahrtwind zu zerschneiden und seine Stärke, die Aerodynamik auszuspielen.



Die Natur gibt uns in Allem eine Anleitung. Der Mensch erfindet nichts Neues, er versucht lediglich, der Perfektion der Natur ein kleines Stückchen näher zu kommen. Und wenn sich Form, Farbe und Funktion bereitwillig treffen, sind die „Farben des Lebens“ auch in unserem eigenen Alltag angekommen und selbst in einem Fahrrad erkennbar.

COLOURS OF LIFE

White is the new black. No, brown is the new white and gray the new black. Colors and our perceptions of them are subjected to the whims of opinion leaders and change accordingly. There's always



someone telling us what we should perceive as attractive, beautiful and exquisite. This is called a trend. However, the greatest and only truly talented artist of all doesn't care because she gives all things their unique and sometimes changeable color. The artist we're talking about is Mother Nature. She ignores supposed trends and ideals but simply makes her mark, always striking the right tone: the colors of life.

While our natural environment may sometimes be shrill and colorful, or soft and subdued, it's always harmonious: a harmony that results from the successful combination of form and color, of function and impression. And often we associate a specific feeling, flavor or scent with a hue or nuance of a color.

“Frosted Tea” is the name of our new Rebel Nine Pro color scheme. Characteristic of a green tea is its matte-soft green color, promising well-balanced enjoyment. By contrast, our Rebel Seven Pro with its “Frosted Curry” color scheme is associated with tanginess, vigor and an exotic touch, while remaining soft and pleasant. Adrenic Pro sporting a “Frosted Pepper” outfit reminds us that pepper is almost universally used, accentuating any good meal: it may be hot, stimulating or just an accompanying flavor, but always one to rely on to make its mark.



As beetles protect themselves with chitin shells, biology has given them the additional identifier of “aeratus,” a circumscription meaning “covered with ore or bronze” and “invincible.” It's rightfully reminiscent of our Aernario Pro, the front runner in terms of stiffness among Storck's road bike models. And while our Durnario Comp with its “Frosted Grape” color scheme corresponds to the versatile uses of a good grape, the sweet fruit



drawing a comparison with a comfortable road bike, our Aerfast Pro with its subtle “Frosted Chili” elements refers to its ability to cut through the wind with dynamic momentum and determination, plus its aerodynamic fortes.

Mother Nature gives us instructions in all our endeavors. Humans do not invent anything new, but merely try to come somewhat close to nature's perfection. And whenever, form, color and function happily meet, the “colors of life” have arrived in our own everyday lives and can even be discerned in a bicycle.

VON ZWEITEN PLÄTZEN, LE GRAND BORNAND UND DEM GLASHAUS

Mario Kuban im Gespräch mit Andreas Klöden

2. Juli, Düsseldorf – das Wetter kann sich nicht entscheiden. Da hält es das Wetter wie die Deutschen. Sie können sich nicht entscheiden, ob sie sich nun über den vierten TdF Start in Deutschland – nach 1965 (Köln), 1980 (Frankfurt/Main) und 1987 (West-Berlin) – freuen sollen, oder sich über die heute knappen Parkplätze und die Straßensperrungen im sonst so beschaulichen Düsseldorf beklagen sollen. Aber, es zieht Hunderttausende an die Strecke, in die Stadt, um ein sehr emotionales Radsportfest zu erleben und zu feiern. Um ganz nah dran zu sein. Dann spürt man auch diese vibrierende Spannung, die Energie des Besonderen, die sich über einen Tag bei der TdF legt, ihn einhüllen und schützen vor der Banalität und Anstrengung der Alltäglichkeit. Am Ende zählen die Veranstalter eine Mil-

lion Menschen, die im Umfeld von Düsseldorf dafür sorgen, dass Deutschland doch als Radsportnation wahrgenommen wird. Im Düsseldorfer Medienhafen findet ganz in der Nähe des Storck Store Düsseldorf die feierliche Zeremonie zum Start der 2. Etappe der 104ten TdF statt. Viel Radsportprominenz ist in der Stadt, manche sind geladen, der bislang einzige deutsche Tour Sieger gehört nicht zu ihnen.

Gekommen ist auch Andreas Klöden, langjähriger Wegbegleiter und ein guter Freund Jan Ullrichs, eingeladen von Storck Bicycle und der Capricorn Group, ins Lido, einem schicken Glaskasten auf der „Living Bridge“. Wir werden mit Andreas den ganzen Tag im Medienhafen verbringen, die Zeremonie zum Start der 2. Etappe hautnah miterleben, den

Verlauf der Etappe mit den geladenen Gästen im Lido verfolgen. Markus Storck, Andreas Klöden und Kai Hundertmarck moderieren durch den Tag. Wir werden Zeit zum Reden haben. Wieder fällt mir auf, wie ruhig und bescheiden Andreas auftritt. Einer der zweimal auf dem 2. Treppchen der TdF stand, zu den weltbesten Rundfahrern gehörte. Der Vergleich zu einem leistungsstarken Sportwagen drängt sich auf, der es sich leisten kann, auch langsam zu fahren.

Die Profis sind gestartet, der Hubschrauberlärm trägt die bunte Völlerei der Werbekaravane und die aufgeladene Tour Atmosphäre mit sich fort, hinaus nach Belgien und Luxembourg, nach Frankreich, in die lichtdurchfluteten Ebenen mit den endlosen Sonnenblumenfeldern, in die Berge mit ihren grandiosen Anstiegen und klingenden Namen. Sie werden wieder Geschichten schreiben, die man in 100 Jahren noch erzählen wird. Wir sitzen vor dem Lido, haben Zeit. Andreas blinzelt in die flüchtige Sonne, während der Regen das Peleton verfolgt, das flappflapp der Hubschrauber hat Erinnerungen in ihm aufgewirbelt. Früher, beim Team Telekom nannte man ihn Hilde.

„Wie möchtest Du eigentlich genannt werden?“ frage ich „Klödi, Andreas oder Hilde?“ „Eigentlich Andreas“ sagt er, „die Zeit mit Hilde ist lange vorbei, aber es war eine sehr schöne Zeit.“ 2013 beendete Andreas seine Radsportkarriere, ich möchte wissen, was er heute beruflich macht. „Momentan bin ich dran, mit meinem ehemaligen Kollegen und langjährigen Freund Danilo Hondo eine Management Firma aufzubauen. Wir hatten die Idee es zusammen zu machen, da wir zwei sehr unterschiedliche Rennfahrer Typen waren. So können wir auch unsere Erfahrung an mehrere Rennfahrer von heute weitergeben. Wir ergänzen uns gut und jeder kann seine Stärken gut einbringen.“

Auf dem Treppchen zu stehen bei der TdF ist sicher etwas ganz Großes, aber ganz oben, das muss doch auch ihn gereizt haben. Also frage ich: „Welche Grand Tour und welches große Rennen hättest Du gern noch gewonnen?“ Andreas: „Ich habe den diesjährigen Giro sehr eng mit verfolgt und ich muss sagen, da hätte ich in der Vergangenheit vielleicht auch mal meinen Fokus drauf legen sollen. Die Tifosi sind so unglaublich leidenschaftlich dabei, das ist schon schön mit anzusehen. Ich war zwar 2008 dabei, als wir mit Alberto Contador den Giro gewonnen haben, aber sonst lag die volle Konzentration immer auf der Tour de France. Die Tour de Suisse hätte ich auch gerne mal gewonnen, mehr als ein 2. Platz 2008 war in den Jahren aber auch nie drin, da es für mich immer ein Vorbereitungsrennen auf dem Weg zur Tour de France war und ich zu diesem Zeitpunkt noch nie bei 100 % angekommen bin.“

Alberto Contador, Alexander Winokourow, Levi Leipheimer, Paolo Savoldelli, Oscar Perreiro, Fränk & Andy Schleck, Jens Voigt und und und – die Namen seiner Teamkollegen lesen sich wie das Who Is Who der Radsportszene. Mich interessiert aber: „War Lance Armstrong für Dich Kumpel oder Boss? Um Armstrong ranken sich so viele Legenden, der selbstlose Kämpfer gegen den Krebs einerseits und der eiskalte Manipulator und Karrierist andererseits. Ich finde es spannend mit jemandem zu sprechen, der mit ihm Seite an Seite gefahren ist. Wie war das für Dich?“ Andreas dazu: „Man muss da wahrscheinlich etwas relativieren. Ich bin ja erst mit ihm zusammen gefahren als er sein Comeback gegeben hat. Und er war da viel entspannter als früher, als er seinen 7 Tour de France Erfolgen hinterher gejagt ist. Bei uns im Team war er für mich sehr angenehm. Er hat mich als Radfahrer und Mensch sehr geschätzt und wir haben auch viel über die Taktik für die Rennen gesprochen. Vor allem bei der Tour de France haben wir öfter über die Taktik diskutiert.“

Tour, Giro, Tour de Suisse, Baskenland – als Radprofi hat man wohl das Privileg, die schönsten Radstrecken der Welt zu erleben. Also frage ich ihn: „Gibt es eine absolute Lieblingsstrecke oder Berg auf der Welt, die Du immer wieder gern mit dem Rad fahren möchtest oder sogar fährst?“ Andreas überlegt kurz, überhaupt, antwortet er nie übereilt: „Eigentlich nicht. Im Rennen waren alle Berge hart zu fahren, wenn das Rennen im vollen Gange war.“

Ob er denn ganz spezielle Bilder im Kopf hat, wenn er an seine eigene Karriere zurück denkt, will Ich wissen und lasse ihm die Zeit, den Erinnerungen Raum zu geben. Doch seine Antwort klingt bestimmt, darüber muss er nicht lange nachdenken: „Tour de France 2004 Champs Élysées mit dem Deutschen Meistertrikot auf dem 2. Platz beendet zu haben. Es war bis dato mein größter Erfolg.“

Offensichtlich ist das doch ein Tag, der Erinnerungen weckt. Und irgendwie ist da diese besondere Verbindung zum Radsport, die sich auch nach vielen Jahren wohl nie ganz verlieren wird. Ich frage nach: „Stehen die Teams bei Dir Schlange, um Dich als sportlichen Leiter oder Trainer zu gewinnen?“ Andreas lacht und immer noch lächelnd fügt er hinzu. „Nein. Ich muss sagen nach 16 Jahren im Profi Radsport brauchte ich mal eine kleine Auszeit. Aber man soll nie „nie“ sagen. Es würde mir schon Spaß machen, meine Erfahrungen an jüngere Fahrer weiter zu geben.“

Da ist sie wieder, diese so ganz und gar nicht eitle Bescheidenheit, die nie aufgesetzt wirkt. Ich spreche das direkt an, wohl auch, weil ich nur rund 100 km entfernt eine ähnliche Erziehung genossen habe wie er: „Deine Bescheidenheit hast Du in Forst, Deiner sportlichen Heimat, gelernt? Glaubst Du, dass Bescheidenheit heute in irgendeiner Form von Nutzen ist?“ Andreas versteht und schaut mich kurz an: „Ich denke schon. Vor allem aber der Respekt vor

jedem Anderen ist sehr wichtig. Das versuche ich auch meinen Kindern zu lehren. Egal wie jung oder alt Dein Gegenüber ist, respektiere Ihn.“

Im Fernsehen nichts Neues. Bei einer Etappe wie dieser möchte sich eine Ausreißer Gruppe bilden, die Sprintermannschaften wollen das Feld aber kompakt halten. Die Gedanken kreisen wieder um die Tour de France und das Erlebte. Und Eines wollte ich schon immer wissen: „Träumst Du manchmal nachts von Le Grand Bornand 2004 (17. Etappe), als Armstrong Dich doch noch auf der Ziellinie abfing? Du machtest damals den Eindruck, dass Du damit nicht mehr gerechnet hattest.“ Andreas nickt, mit einem Kopf voller kaum verblaster Bilder: „Ehrlich gesagt träume ich echt ab und zu von alten Erinnerungen, vor allem wenn ich am Tag zuvor ein Rennen im TV verfolgt habe. Diese Bilder sind natürlich auch dabei. Lance hat mir das mal Jahre später so erklärt. Ich hatte nichts direkt gegen Dich, aber Floyd Landis hat auf dieser Etappe einen super Job gemacht und ich wollte, dass er gewinnt. Als ich sah, wir bekommen das nicht hin, musste ich den Sprint für das Team gewinnen.“ Das müssen Kapitäne dann wohl so machen, wenn sie können. Ich frage weiter: „Du warst 2004 zum ersten Mal Zweiter bei der Tour. Du hattest doch sicher Angebote danach (und auch schon davor), bei einem anderen Team als Kapitän auf Sieg bei der TdF fahren zu können?“ Ein Punkt über den sich Andreas wohl schon mehrfach Gedanken gemacht hat: „Ja das war der Fall. Im Nachhinein muss ich sagen, war es vielleicht auch eine verpasste Chance zu wechseln und etwas Neues zu probieren. Aber mir hat eine ausländische Mannschaft damals etwas Angst gemacht. Ein neues Umfeld, eine andere Sprache und Kultur. Bei Telekom wusste ich, was ich hatte und war sehr zufrieden. Als ich 2007 in ein ausländisches Team gewechselt war, habe ich gemerkt, dass ich mich auch dort sehr wohl gefühlt habe. Und bis zu meinem Karriereende bin ich ja dann auch nie wieder für eine deutsche Mannschaft gefahren.“



Frankreich liebt die, die kämpfen und doch immer „nur“ Zweiter werden, wie einen Raymond Poulidor, auch Jan Ullrich war einer von ihnen. Und auch Andreas hat einige zweite Plätze zu bieten: „Apropos Zweiter: Andreas, Du warst 2x Zweiter in Grand Bornand (2004 und dann nochmal 2013 hinter Rui Costa), Du warst 2x Gesamtzweiter der TdF, Du warst Zweiter beim TdF Prolog 2007 in London, usw Über zweite Plätze wird im Radsport ja nicht so viel geredet. Ärgert Dich das?“
Andreas: *„Ja schon. Jede Platzierung unter den ersten Sechs sind super Resultate. Aber leider wird sowas medial nicht wahrgenommen. Im Fußball feiern sie den Klassenerhalt, als ob sie Weltmeister geworden wären“*



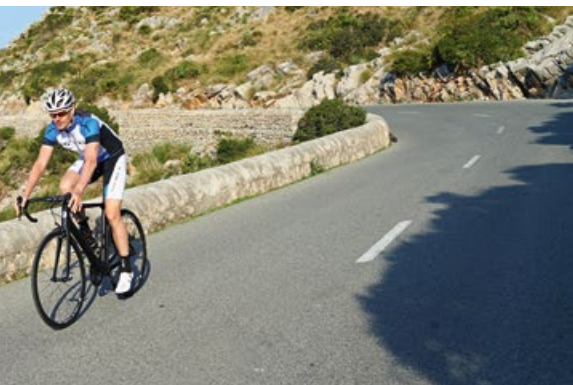
An der Sache mit den Platzierungen bleibe ich dran: „Olympia 2000 in Sydney. Du bist dort Dritter geworden. Der Zieleinlauf [Ullrich-Winokourow-Klöden] liest sich wie die Team Telekom Hierarchie zum damaligen Zeitpunkt. Dchtest Du damals, ‚jetzt bin ich aber auch mal dran‘...?“
Andreas hat das für sich richtig eingeordnet: *„Ich hatte in diesem Jahr meinen internationalen Durchbruch mit den Siegen bei der Baskenland Rundfahrt und Paris Nizza, zudem war ich noch 2. der Deutschland Tour und der Dänemark Rundfahrt. Und Jan war*

in diesem Rennen auch der Stärkste. Also keinen Grund negativ über das olympische Straßenrennen zu denken.“

Auf das Gespräch mit Andreas hatte ich mich vorbereitet und mir vorgenommen, das Thema Doping etwas anders anzugehen, als sonst üblich. Jetzt frage ich ihn: „Du bist Radsportler, weder Fußballer noch Tennisspieler noch Biathlet, trotzdem haben wir nicht über Doping gesprochen – ist das verwirrend?“
Andreas antwortet einfach nur: *„Angenehm würde ich mal sagen. Obwohl ich jetzt kein Problem hätte, Fragen darüber zu beantworten. Das Thema sollte, aber wenn, dann in allen olympischen Sportarten zum Gespräch werden. Dann habe ich kein Problem damit.“*

sehr wichtig, nur so können die besten Talente entdeckt und gefördert werden.“

Eine Frage zum Thema Doping habe ich dann noch: „Simon Krivec hat im März 2017 eine bemerkenswerte Dissertation zum systematischen Doping in der BRD in der Zeit vor 1989 veröffentlicht. Eine späte Wahrheit über den bislang immer als sauber dargestellten westdeutschen Sport. Überraschung, Genugtuung oder Bestätigung?“
Wieder wägt Andreas seine Worte sehr wohl ab und meint nachdenklich: *„Keines der 3 genannten Wörter. Ein schlauer Mensch hat mal gesagt, wer im Glashaus sitzt, solle nicht mit Steinen werfen.“*



Die Profis haben Belgien erreicht, damit auch die Ausläufer der Ardennen, es wird ein wenig hügeliger und das Rennen lebendiger. Die Gäste im Lido wollen nun gern eine Einordnung des Renngeschehens vom Ex-Profi hören. Wir lassen die Erinnerungen auf der Terrasse des Lido zurück und begeben uns zu den Gästen, feiern mit ihnen den Moment. Genießen die Gegenwart der Tour de France, die für kurze, vertraut wirkende Augenblicke, nicht nach der Vergangenheit fragt ...

ABOUT SECOND PLACES, LE GRAND BORNAND AND THE GLASS HOUSE

Mario Kuban in conversation with Andreas Klöden

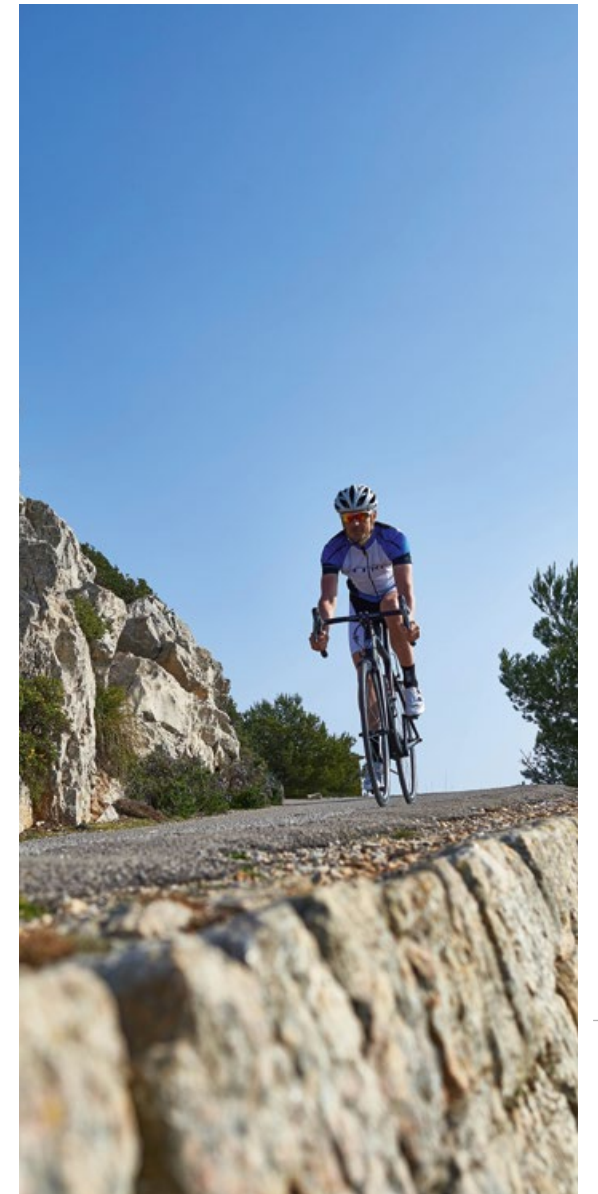
Düsseldorf, July 2. The weather can't make up its mind. In this respect, it's acting like the Germans. They can't make up their mind whether to be happy about the fourth TdF start in Germany after 1965 (Cologne), 1980 (Frankfurt/Main) and 1987 (West-Berlin) or rather complain about parking places being in short supply today, the blocked streets in normally tranquil Düsseldorf or life in general. Yet hundreds of thousands have flocked to the track, into the heart of the city, in order to experience and celebrate a very emotional cycling festival, and to be in very close touch with it. That's when this vibrating suspense can be felt, the energy of something special that takes hold of a day during the TdF, engulfing it and shielding it against the banality and humdrum of everyday life. Ultimately, the organizers will count 1 million people making up the crowd in and around Düsseldorf, ensuring that Germany is being perceived as a bike racing nation after all. Düsseldorf's Medienhafen harbor district, close to the Storck Store Düsseldorf, is the venue hosting the ceremony that starts the 2nd leg of the 104th TdF. A large number of cycling celebrities have come to the city, many of them as invited guests, but the only German ever to have won the Tour to date is not among them.

One who has arrived is Andreas Klöden, a longstanding companion and good friend of Jan Ulrich's, invited to the Lido, a stylish glass cube located on the "Living Bridge", by Storck Bicycle and the Capricorn Group. We're going to spend the whole day with Andreas at Medienhafen, witness the start of stage 2 at close quarters, and continue to watch the stage together with the invited guests at the Lido. Markus Storck, Andreas Klöden und Kai Hundertmarck are acting as MCs for the day. And we're going to have time to talk. Once again, I notice Andreas' quiet and modest demeanor, a man who has mounted the second step of the TdF podium twice and once ranked among the world's best circuit cyclists. A comparison with a high-performance sports car that can also afford to run at a slow pace comes to mind.

The pros have started, the noise from the helicopters carrying the colorful plethora of the promotional campaign and energized Tour atmosphere with it, to Belgium and Luxemburg, to France, to the light-flooded flatlands with endless sunflower fields, to the mountains with their awesome climbs and famous names. And once again they'll be writing stories that'll still be told a hundred years from now. We're sitting in front of the Lido. We have time. Andreas is squinting against the sun while the rain is chasing the peleton, the chopping sound of the helicopters having stirred up memories in his mind. In the old days, with Team Telekom, he was nicknamed Hilde.

"Now, what would you like to be called?" I ask, "Klödi, Andreas or Hilde?"
"Actually I'd prefer Andreas," he says, "The 'Hilde days' are long gone, but they were good ones," he adds. Andreas quit his road bike racing career in 2013, I'd like to know what he does for a living today. "At the moment, I'm in the process of starting a management firm together with my former colleague and longtime friend Danilo Hondo. We had the idea of teaming up in this because we used to be two very different types of road bike racers. Consequently, we can also pass on our experience to several of today's racers. We complement each other really well, so each of us can contribute his strengths."

Being on the TdF podium no doubt is a great achievement, but standing on the very top of it must have been one of his goals as well, so I ask him: "Which Grand Tour and major race would you have still liked to have won too?"
Andreas: "I closely followed this year's Giro and have to say that maybe I should have also focused on this race in the past. The tifosi are so incredibly passionate about it. That's great to watch. I took part in it in 2008 when we won the Giro with Alberto Contador but



except for that I was always fully focused on the Tour de France. I'd have liked winning the Tour de Suisse once too, but never got beyond my 2nd place in it in 2008 in all those years because it was always a preparation race for me on my way to the Tour de France and I'd never arrived at 100 % at that point in time."

Alberto Contador, Alexander Winokourow, Levi Leipheimer, Paolo Savoldelli, Oscar Perreiro, Fränk & Andy Schleck, Jens Voigt, etc. etc. etc. – the names of his teammates read like the Who Is Who of the road bike racing scene, but I'm interested in finding out "Was Lance Armstrong a buddy or boss for you? There are so many legends about Armstrong: the selfless fighter against cancer on the one hand and the ice-cold manipulator and careerist on the other. I find it exciting to talk to someone that raced side by side with him. How was that for you?"

Andreas comments: *"I think this has to be put in perspective to some extent. I only raced together with him when he made his comeback. And by that time, he was a lot more relaxed than he used to be when he was chasing his seven-time success at the Tour de France. On our team I always found him to be very pleasant. He greatly valued me as a cyclist and person and we also talked a lot about tactics for the races. Especially at the Tour de France we frequently discussed tactics."*

The Tour, Giro, Tour de Suisse, the Basque Country – as a cycling pro you have the privilege of experiencing the world's most beautiful cycling routes, so I ask him: "Is there a route or mountain in the world you'd call your all-time favorite and that you'd enjoy riding on again or actually do?" After a brief pause, Andreas, who never hastily responds anyway, says: *"Actually, there isn't. All the mountains in the races were tough once the race was in full swing."*

Now I'd like to know if looking back on his own career conjures up any very special images. Although



I give him time to reminisce, it doesn't take him long to respond and his answer is clear: *"Having finished the 2004 Tour de France on the Champs-Élysées in 2nd place wearing the German champion's jersey. That's been my greatest success to date."*

So, obviously, there's a day that does evoke memories. And somehow there's this special bond with cycle racing that probably will never be completely broken even after many years. "Are the teams standing in line to recruit you as a sporting director or coach," I demand. Andreas laughs and with a smile still on his face, adds: *"No. I have to say that after 16 years in professional road bike racing I*

needed to take a small break. But you should never say 'never.' I would enjoy passing my experiences on to younger riders."

There it is again, his modesty, which is not at all an expression of vanity and never seems false. I choose to address this directly because I was brought up in similar ways in a place just 100 km away from where he was raised: "You learned to be unpretentious in Forst, the place where you were groomed for your sport? Do you feel that modesty is of any use in this day and age?" Andreas understands and briefly looks at me: *"I do believe it is. But, above all, respecting others is very important. It's one of the things I try to teach my children too. No matter how young or old the people are that you're dealing with, you need to respect them."*

There's nothing new on television. On a stage like this one, some riders would like to form a breakaway group but the packs of sprinters intend to keep the field compact. My thoughts start revolving around the Tour de France and past experiences again, and there's one thing I've always wanted to know: "Do you occasionally dream of Le Grand Bornand 2004 (stage 17) at night when Armstrong intercepted you as late as on the finish line? You gave the impression at the time that you were no longer expecting that." Andreas nods, a wealth of images in his mind's eye that have hardly faded: *"Honestly speaking, I do dream now and then of old memories, especially after having watched a race on TV the day before. Obviously, these images are included. Years later, Lance explained it to me like this, 'I had nothing against you directly, but Floyd Landis had done a tremendous job on that stage and I wanted him to win. When I saw that we weren't going to manage that I had to win the sprint for the team.'"*

I suppose captains have to act that way if they can. I continue my line of questions: "In 2004, you finished

the Tour for the first time in second place. Clearly, afterwards (and before, too) you must have received offers by other teams to compete for victory at the TdF as their captain?" This is an aspect Andreas has arguably thought about on several occasions. *"Yes, that was the case. In retrospect, I must say that maybe I missed the opportunity to switch and try out something new. But a foreign team was a somewhat frightening thought to me at the time: a new environment, a different language and culture. With Telekom I knew what I had and was very happy. When I switched to a foreign team in 2007 I realized that I felt very comfortable there as well. And up until the end of my career I never competed for a German team again either."*

France loves those that battle but still finish "only" as the runners-up, such as Raymond Poulidor. Jan Ullrich was one of them too. And Andreas, as well, has a number of second places to offer: "Talking about second places, Andreas, you were the runner-up twice in Grand Bornand (in 2004 and again in 2013, trailing Rui Costa), you were the TdF overall runner-up twice, runner-up in the 2007 TdF Prologue in London, etc... Second places are not mentioned a lot in bike racing. Does that upset you?" Andreas: *"Yes, it does. Any place in the top six is a great result. But, unfortunately, this doesn't get any media attention. In soccer, they celebrate maintaining a place in class as if it were a World cup win..."* I stick to the subject of places: "The 2000 Olympics in Sydney. You came third there. The finish (Ullrich-Winokourow-Klöden) reads like a Team Telekom hierarchy at the time. Did the thought of 'now it should be my turn for a change' ever cross your mind back then ...?" Andreas has put this into proper perspective for himself: *"That year I made my international breakthrough with victories at the Tour of the Basque Country and Paris-Nice, plus I finished the Tour of Germany and the Tour of Denmark in second place."*

And Jan was also the strongest rider in this event. So there's no reason to have negative thoughts about this Olympic road race."

I had prepared for the interview with Andreas and was planning to address the issue of doping from a slightly different angle than usual. Now I ask him: "You're a cycling pro, not a soccer or tennis player or biathlete, yet we haven't discussed doping – is that confusing?"

Andreas simply answers: *"I'd say it's pleasant, although I wouldn't have a problem now with answer-*



ing any questions about it. However, if the issue is discussed, then it should be discussed in all Olympic disciplines. In that case, I wouldn't have a problem with it."

I get back to the place where he has his roots in the sport: "After 1989, German road bike racing received a tremendous boost by GDR cyclists: Ullrich, Zabel, Heppner, Voigt, Ludwig, Ampler, Raab, Klöden, Wesemann, etc. What was the key to success in GDR's sports?"

Andreas speaks from personal experience: *"All of these athletes had an advantage in their careers. They were picked from hundreds of children and promoted in their youth. The evaluation system is very important because it's the only way to discover and develop the best talent."*

I do have a question about doping after all: "Simon Krivenc in March 2017 published a remarkable dissertation on systematic doping in West Germany in the period before 1989: a late truth about West German sports that previously had always been portrayed as clean. Was that a surprise, satisfaction or confirmation?" Once again, Andreas carefully weighs his words before responding thoughtfully: *"It was none of the three words you mentioned. A smart person once said that people who live in glass houses shouldn't throw stones."*

By now, the pros have arrived in Belgium, meaning the foothills of the Ardennes, so the route is becoming a bit hillier and the race livelier. The guests gathered at the Lido would now like to hear an opinion about the race from the former pro. We leave the memories behind on the terrace of the Lido and rejoin the guests to celebrate the moment with them, enjoying the presence of the Tour de France which for brief moments that appear familiar does not ask any questions about the past...

26

aero



28

AERO 2 PLATINUM G2



30

AERO 2 PRO G2



31

AERO 2 COMP G2



32

AERFAST PLATINUM G2



34

AERFAST PRO G2



35

AERFAST COMP G2

36

allround



38

FASCENARIO.3 PLATINUM G1



40

FASCENARIO.3 PRO G1 / PRO DISC G1



42

AERNARIO PLATINUM G1



44

AERNARIO PRO G1



45

AERNARIO PRO DISC G1



46

AERNARIO COMP G1 / COMP DISC G1



48

VISIONER COMP G1



49

VISIONER PRANA G1

50

endurance



52

DURNARIO PLATINUM G1



54

DURNARIO PRO G1



55

DURNARIO COMP G1

56

cross



58

T.I.X. PLATINUM G1



60

T.I.X. PRO G2



61

T.I.X. AL G1

e-bike

urban
trekking

hardtail

mtb
fully

cross

endurance

allround

road

aero



DER ÄRGSTE WIDERSACHER
DER TRIATHLETEN UND RENNRAD-
FAHRER IST DER LUFTWIDERSTAND.
ER STEIGT EXPONENTIELL
ZUR GESCHWINDIGKEIT.
**UNSERE AERO-RÄDER LASSEN
IHREN GRÖSSTEN GEGNER
KLEIN AUSSEHEN.**

Drag is the greatest
adversary of triathletes
and road bike racers.
It exponentially increases
in relation to speed.
Our Aero bikes make your
biggest opponent look small.

Aero 2

Platinum G2

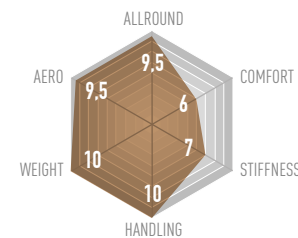


Eine kompromisslose und superleichte Aero-Maschine mit minimalem Luftwiderstand durch konsequent aerodynamische Rohrkonstruktion und den Zeitjäger-Aerolenker. In der Platinum-Version bietet sie zudem die aerodynamisch optimal integrierten Carbon-Bremsen. Für Triathleten wie Marino Vanhoenacker und Tine Holst ist es das Rad der Wahl. Durch den breiten Verstellbereich der Sattelaufnahme kann der Sitzwinkel angepasst werden. Auch der Abstand des Hinterrades zum aerodynamischen Sitzrohr kann individuell justiert werden. Der Rahmen kann sowohl mit elektronischen als auch mit mechanischen Schaltkomponenten ausgestattet werden. Und ein hoher STW-Wert sorgt für optimale Kraftübertragung. Aero2 – Zeit für neue Bestzeiten.

An uncompromising and super-light Aero machine with minimal drag due to its rigorous aerodynamic tube design and Zeitjäger time-trial aero handlebar. In the Platinum version, it additionally features carbon brakes with optimal aerodynamic integration. For triathletes like Marino Vanhoenacker and Tine Holst, it is the bike of choice. The wide adjustment range of the saddle mount allows the seating angle to be adapted to the rider's needs. The space between the rear wheel and the aerodynamic seat tube can be individually adjusted as well. The frame can be equipped with electronic as well as mechanical shifting components. Plus, a high stiffness-to-weight ratio ensures optimal power transmission. Aero2 – time for new best times.

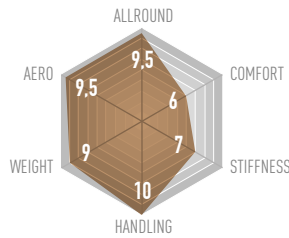
- GER** GERMAN ENGINEERING
- ISM** INTEGRATED SEATPOST MOUNT
- PFB** PRESSFIT BOTTOM BRACKET
- IBS** INTEGRATED BRAKE SYSTEM

AERO 2 PLATINUM FRAME SET INCLUDING THM SCAPULA „F“ FORK WITH INTEGRATED FRONT AND REAR CARBON BRAKE SYSTEM, ZEITJÄGER TIME TRIAL HANDLEBAR, AERO2 SEAT POST >> 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 >> COLOR: MATT BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 1190 G, SCAPULA "F" 340 G, FRAME-SET FROM 1530 G



- GER** GERMAN ENGINEERING
- ISM** INTEGRATED SEATPOST MOUNT
- PFB** PRESSFIT BOTTOM BRACKET

AERO 2 PRO FRAME SET INCLUDING AERO2 PRO FORK, ZEITJÄGER TIME TRIAL HANDLEBAR, AERO2 SEAT POST >> 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 >> COLOR: GLOSSY WHITE >> WEIGHT: FRAME FROM 1290 G, AERO2 PRO FORK FROM 380 G, FRAME SET FROM 1650 G

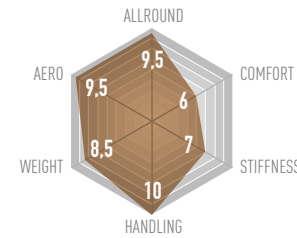


Aero 2

Pro G2

- GER** GERMAN ENGINEERING
- ISM** INTEGRATED SEATPOST MOUNT
- PFB** PRESSFIT BOTTOM BRACKET

AERO 2 COMP FRAME SET INCLUDING AERO2 COMP FORK, ZEITJÄGER TIME TRIAL HANDLEBAR, AERO2 SEAT POST >> 75 OR 90 MM STEM, INCL. 2 COMFORT PADS, SPACER SETS, INTEGRATED HEAD- SET 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 >> COLOR: GLOSSY BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 1390 G, AERO2 COMP FORK FROM 400 G, FRAME SET FROM 1770 G



Aero 2

Comp G2

Aerfast Platinum G2

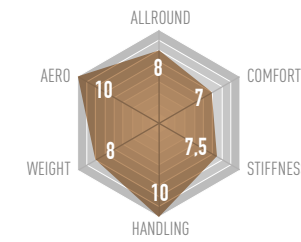


Storck hat die Frage, ob es mit einem Rennrad noch schneller, noch aerodynamischer, noch perfekter geht, mit einem Begriff beantwortet: *Aerfast*. Das Rahmenset ist durch die eigens konstruierte *Aerfast*-Gabel und eine Vielzahl durchdachter Rahmenfeatures, wie die hinter dem Tretlager platzierte Hinterradbremse, optimal auf Aerodynamik ausgelegt. Der Hinterbau bietet die Möglichkeit, den Abstand des Hinterrades zum Sitzrohr je nach Reifentyp zu justieren. Alle Rohre wurden konsequent im „Sectional Aerodynamic Shaping“-Standard entwickelt. *Aerfast* – Fortschritt erfahren.

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 with the purpose-designed *Aerfast* fork and a wide range of well thought-out frame features, such as the rear wheel brake positioned behind the bottom bracket, 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. All the tubes have been developed according to the rigorous 'Sectional Aerodynamic Shaping' standard. *Aerfast* – riding progress.

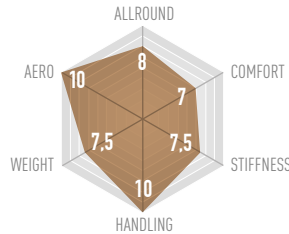
GER	GERMAN ENGINEERING
ISM	INTEGRATED SEATPOST MOUNT
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
PPT	PROPORTIONAL TUBING
SAS	SECTIONAL AERODYNAMIC SHAPING
OFO	OPTIMIZED AERO FORK DESIGN

AERFAST PLATINUM FRAME SET INCLUDING AERFAST F.3 PLATINUM FORK, AERFAST SEAT POST, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD >> CFR BOTTOM BRACKET SHELL >> CFR HEADSET BEARING SEATS >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> INTEGRATED REAR BRAKE: SHIMANO DIRECT-MOUNT STANDARD >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86,5 MM >> SEAT POST PROPRIETARY AERO SHAPE >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> COLOR: MATT BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 890 G, AERFAST F.3 PLATINUM FORK FROM 330 G, FRAME SET FROM 1220 G



GER	GERMAN ENGINEERING
ISM	INTEGRATED SEATPOST MOUNT
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
PPT	PROPORTIONAL TUBING
SAS	SECTIONAL AERODYNAMIC SHAPING
OFD	OPTIMIZED AERO FORK DESIGN

AERFAST PRO FRAME SET INCLUDING AERFAST F.3 PRO FORK , AERFAST SEAT POST >> INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD >> CFR BOTTOM BRACKET SHELL >> CFR HEADSET BEARING SEATS >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> INTEGRATED REAR BRAKE: SHIMANO DIRECT-MOUNT STANDARD >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86,5 MM >> SEAT POST PROPRIETARY AERO SHAPE >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> COLOR: MATT BLACK/FROSTED CHILI >> WEIGHT: FRAME FROM 990 G, AERFAST F.3 PRO FORK FROM 370 G, FRAME SET FROM 1360 G

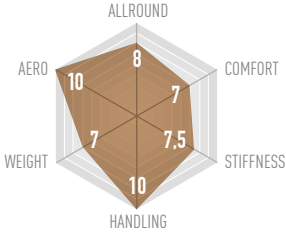


„Tip Aero“, Tour-Magazine 03/2017

Aerfast Pro G2

GER	GERMAN ENGINEERING
ISM	INTEGRATED SEATPOST MOUNT
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
PPT	PROPORTIONAL TUBING
SAS	SECTIONAL AERODYNAMIC SHAPING

AERFAST COMP FRAME SET INCL. AERFAST COMP FORK, AERFAST SEAT POST, INTEGRATED HEADSET ACROS 1 1/8" - 1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD >> INTERNAL CABLE ROUTING >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86,5 MM >> SEAT POST PROPRIETARY AERO SHAPE >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> INTEGRATED REAR BRAKE: SHIMANO DIRECT-MOUNT STANDARD >> COLOR: GLOSSY WHITE >> WEIGHT: FRAME FROM 1250 G, AERFAST COMP FORK FROM 470 G, WEIGHT COMPLETE BIKE (ULTEGRA): 7,4 KG



Auch als Komplettträd (Ultegra mecha.) erhältlich

Aerfast Comp G2





RENNEN SIND HART,
TRAINING AUCH.
**NUR EIN OPTIMALES
RAD BIETET IMMER
DIE IDEALE
PERFORMANCE.**

Races are tough,
and so is practice.
Only an optimum bike
will consistently
deliver ideal
performance.

Fascenario.3

Platinum G1

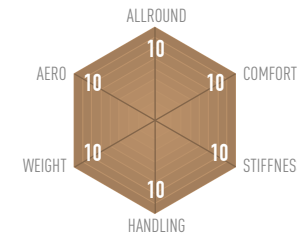


In Sachen Aerodynamik, Komfort, Fahreigenschaften und Technologie setzen Storck-Modelle wie *Fascenario* und *Aernario* Maßstäbe. Der *Fascenario.3* baut auf den größten Errungenschaften der Storck-Entwicklungen auf und überzeugt mit Features, die das Rennrad auf ein völlig neues Niveau heben. „Advanced Sectional Aerodynamic Shaping“ und eine konsequent auf Aerodynamik ausgelegte Gabel bedeuten die Weiterentwicklung des auf Minimierung des Luftwiderstandes fokussierten Konstruktionsansatzes. Die Verringerung der Querschnitte der Sattelstütze und der Einsatz der „Flat Section Technology“ führen zu spürbar mehr Komfort. Und die angewendete „Nano Carbon Technology“ lässt einen Rahmen mit außerordentlichen physikalischen Eigenschaften entstehen.

In terms of aerodynamics, comfort, ride characteristics and technology, Storck models such as the *Fascenario* and the *Aernario* set standards. The *Fascenario.3* builds on the greatest achievements of the Storck developments and impresses with features that elevate the road bike to an all-new level. “Advanced Sectional Aerodynamic Shaping” and a fork rigorously designed for aerodynamics signify a further development of the engineering design approach focused on aerodynamics. The reduction of the seat post cross-sections and use of “Flat Section Technology” result in notably enhanced comfort, while the utilization of “Nano Carbon Technology” produces a frame with exceptional physical properties.

GER	GERMAN ENGINEERING
DDS	DIRECTIONAL DEPENDENT STIFFNESS DESIGN
ISM	INTEGRATED SEATPOST MOUNT
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
PPT	PROPORTIONAL TUBING
AS	ADVANCED SECTIONAL AERODYNAMIC SHAPING
NTR	NANO CARBON TECHNOLOGY RESIN
FS	FLAT SECTION IMPACT
OFE	OPTIMIZED AERO FORK DESIGN

FASCENARIO.3 PLATINUM FRAME SET INCLUDING FASCENARIO.3 PLATINUM FORK, F.3 SEAT POST, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD/NTR - OPTIMIZED >> CFR BOTTOM BRACKET SECTION >> CFR HEADSET SECTION >> CFR DROP OUTS >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86,5 MM >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> COLOR: MATT BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 770 G, FASCENARIO.3 PLATINUM FORK FROM 330 G, FRAME SET FROM 1100 G



Test-Winner Rennrad (07/2017) | best score Roadbike (05/2017) | best overall performance Tour-Magazine 05/2017 | iF design award 2017 | Winner German Design Award 2017 | Winner Bicycle Brand Contest 2017 | DIA Award 2017

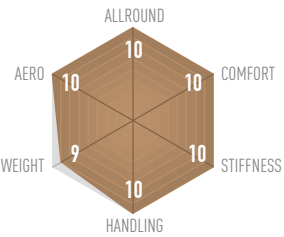
GER	GERMAN ENGINEERING
DDS	DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
ISM	INTEGRATED SEATPOST MOUNT
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
PPT	PROPORTIONAL TUBING
ASB	ADVANCED SECTIONAL AERODYNAMIC SHAPING
NTR	NANO CARBON TECHNOLOGY RESIN
FS	FLAT SECTION IMPACT
OFE	OPTIMIZED AERO FORK DESIGN

Fascenario.3 Pro G1

FASCENARIO.3 PPO FRAME SET INCLUDING FASCENARIO.3 PRO FORK, F.3 SEAT POST, INTEGRATED HEADSET 1 1/8"-1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD/NTR - OPTIMIZED >> CFR BOTTOM BRACKET SECTION >> CFR HEADSET SECTION >> CFR DROP OUTS >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86.5 MM >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> COLOR: GLOSSY BLACK/WHITE >> WEIGHT: FRAME FROM 870 G, FASCENARIO.3 PRO FORK FROM 350 G, FRAME SET FROM 1220 G

Fascenario.3 Pro Disc G1

FASCENARIO.3 PRO DISC FRAME SET INCLUDING FASCENARIO.3 PRO DISC FORK, F.3 SEAT POST, INTEGRATED HEADSET 1 1/8"-1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD/NTR - OPTIMIZED >> CFR BOTTOM BRACKET SECTION >> CFR HEADSET SECTION >> CFR DROP OUTS >> THROUGH AXLE REAR: 135/10 MM, FRONT: 100/9 MM >> SLOPING TOP TUBE GEOMETRY >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> FLATMOUNT™ DISC BRAKES >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86.5 MM >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> COLOR: GLOSSY BLACK/WHITE >> WEIGHT: FRAME FROM 920 G, F.3 PRO DISC FORK FROM 400 G, FRAME SET FROM 1320 G



Fascenario.3

Pro G1

Pro Disc G1



Aernario

Platinum G1

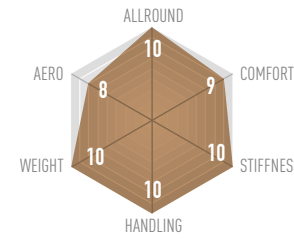


Als Platinum war das *Aernario* bereits 2013 das Rad mit dem „besten Rahmen aller Zeiten nach Tour-Standard“ [Tour-Magazin 02/2013], 2014 Gewinner des iF design award GOLD und „Superbike of the year 2014/2015“ der britischen road.cc. Die *Aernario*-Modelle überzeugen in Sachen Funktion und Design, egal ob mit Felgen- oder Scheibenbremse. Die absoluten Spitzenwerte bei den STW-Werten werden ergänzt durch messerscharfe Lenkung, hohen Komfort und intelligente Rohrkonstruktion. „Sectional Aerodynamic Shaping“ und „Proportional Tubing“ stellen eine erstklassige Performance des Rahmens sicher. In der Disc-Variante garantieren zudem Steckachsen vorn und hinten die nötige Sicherheit, Steifigkeit und einen passgenauen Einbau der Laufräder ohne lästiges Schleifen der Bremsscheiben. Antrittsfest, spurtreu und agil bei hohem Komfort. Mit dem *Aernario* sind Sie immer ein Sieger, ob im Training oder im Rennen.

As the Platinum version, the Aernario was the bike with the 'best frame of all time according to the Tour standard' [Tour-Magazin 02/2013] in 2013. In 2014, it was the iF GOLD design award and 'Superbike of the year 2014/2015' award winner of the British road.cc. The Aernario models impress in terms of function and design, whether they're fitted with caliper or disc brakes. Absolutely top stiffness-to-weight ratios are complemented by razor-sharp steering, high comfort and intelligent tube design. 'Sectional Aerodynamic Shaping' and 'Proportional Tubing' ensure first-class performance of the frame. In the Disc version, through-axes at the front and rear additionally provide the required safety, stiffness and precise installation of the wheels without tedious grinding of the brake discs. Stable acceleration and tracking, plus agility and high comfort: Aernario will always make you a winner, be it in practice or racing.

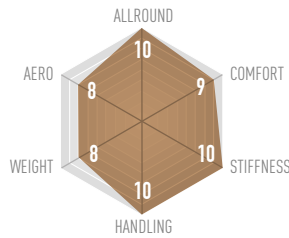
GER	GERMAN ENGINEERING
DDE	DIRECTIONAL DEPENDENT STIFFNESS DESIGN
ISM	INTEGRATED SEATPOST MOUNT
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
PPT	PROPORTIONAL TUBING
SAS	SECTIONAL AERODYNAMIC SHAPING

AERNARIO PLATINUM FRAME SET INCLUDING AERNARIO PLATINUM FORK, CARBON SEAT POST, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD - OPTIMIZED >> CFR BOTTOM BRACKET SECTION >> CFR HEADSET SECTION >> CFR DROP OUTS >> SLOPING TOP TUBE GEOMETRY >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86,5 MM >> SEAT POST DIAMETER 31,6 MM >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> COLOR: MATT BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 790 G, AERNARIO PLATINUM FORK FROM: 280 G, FRAME SET FROM 1070 G



- GER** GERMAN ENGINEERING
- DDS** DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
- ISM** INTEGRATED SEATPOST MOUNT
- PFB** PRESSFIT BOTTOM BRACKET
- PPT** PROPORTIONAL TUBING
- SAS** SECTIONAL AERODYNAMIC SHAPING

AERNARIO PRO FRAME SET INCLUDING AERNARIO PRO FORK, CARBON SEAT POST, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD - OPTIMIZED >> CFR BOTTOM BRACKET SECTION >> CFR HEADSET SECTION >> CFR DROP OUTS >> SLOPING TOP TUBE GEOMETRY >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86,5 MM >> SEAT POST DIAMETER 31,6 MM >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> COLOR: MATT AERATUS BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 890 G, AERNARIO PRO FORK FROM 300 G, FRAME SET FROM 1190 G

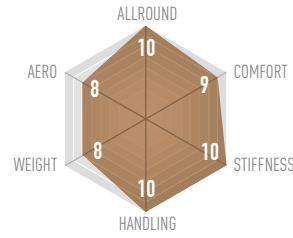


Aernario

Pro G1

- GER** GERMAN ENGINEERING
- DDS** DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
- ISM** INTEGRATED SEATPOST MOUNT
- TFA** TORQUE FREE AXLE
- PFB** PRESSFIT BOTTOM BRACKET
- PPT** PROPORTIONAL TUBING
- SAS** SECTIONAL AERODYNAMIC SHAPING
- T2E** ON THE FLY MAINTENANCE

AERNARIO PRO DISC FRAME SET INCLUDING AERNARIO PRO DISC FORK, CARBON SEAT POST, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD - OPTIMIZED >> CFR BOTTOM BRACKET SECTION >> CFR HEADSET SECTION >> CFR DROP OUTS >> THROUGH AXLE REAR: 135/10 MM, FRONT: 100/9 MM >> SLOPING TOP TUBE GEOMETRY >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> POSTMOUNT™ DISC BRAKES >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86,5 MM >> SEAT POST DIAMETER 31,6 MM >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> COLOR: MATT AERATUS BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 940 G, AERNARIO PRO DISC FORK FROM 400 G, FRAME SET FROM 1340 G



Aernario

Pro Disc G1

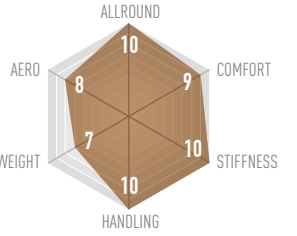
GER	GERMAN ENGINEERING
DDS	DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
ISM	INTEGRATED SEATPOST MOUNT
TFE	TORQUE FREE AXLE
PFE	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
PPT	PROPORTIONAL TUBING
SAS	SECTIONAL AERODYNAMIC SHAPING
T2S	ON THE FLY MAINTENANCE

Aernario Comp G1

AERNARIO COMP FRAME SET INCLUDING AERNARIO COMP FORK, SEAT POST, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD - OPTIMIZED >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86,5 MM SEAT POST DIAMETER 31,6 MM >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> COLOR: GLOSSY BLACK/WHITE >> WEIGHT: FRAME FROM 1150 G, AERNARIO COMP FORK FROM 400 G, FRAME SET FROM 1550 G, COMPLETE BIKE WEIGHT (ULTEGRA): 7,45 KG

Aernario Comp Disc G1

AERNARIO COMP DISC FRAME SET INCLUDING AERNARIO COMP DISC FORK, SEAT POST, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD - OPTIMIZED >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> THROUGH AXLE REAR: 135/10 MM, FRONT: 100/9 MM >> SLOPING TOP TUBE GEOMETRY >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> POSTMOUNT™ DISC BRAKES >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86,5 MM >> SEAT POST DIAMETER 31,6 MM >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> COLOR: GLOSSY BLACK/WHITE >> WEIGHT: FRAME FROM 1150 G, AERNARIO COMP DISC FORK FROM 400 G, FRAME SET FROM 1550 G, COMPLETE BIKE WEIGHT (ULTEGRA): 7,6 KG



Aernario

Comp G1

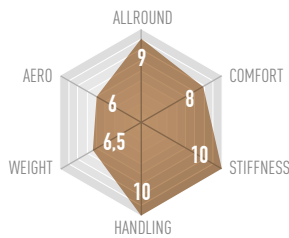
Comp Disc G1

Auch als Kompletttrad (Ultegra mecha.) erhältlich



GER	GERMAN ENGINEERING
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
PPT	PROPORTIONAL TUBING

VISIONER COMP FRAME SET INCLUDING STILETTO FORK, SEAT POST, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD >> CFR BOTTOM BRACKET SECTION >> CFR HEADSET SECTION >> SLOPING TOP TUBE GEOMETRY >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86,5 MM >> SEAT POST CLAMP 36,6 MM >> SEAT POST DIAMETER 31,6 MM >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> COLOR: MATT BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 1250 G, STILETTO FORK FROM 340 G, FRAME SET FROM 1590 G



Die klassische Rennmaschine auf Basis der Erfolgsmodelle *Visioner C* und *Visioner CSL*, einen besseren Einstieg in die Welt der Carbon-Renner kann man sich kaum vorstellen. Der *Visioner Comp* gefällt nicht nur durch die konsequent klassische Optik, er bietet die Storck-typischen Features und Vorzüge. Neben der obligatorisch hohen Steifigkeit im Steuerrohr- und Tretlagerbereich warten beide Segmente ebenfalls mit Carbon-Elementen auf. Die Züge und Kabel für Bremsen und mechanische wie elektronische Schaltungen verlaufen selbstverständlich intern. Die Radmagazine „Proccycling“, „Roadbike“ und „Tour“ bewerten das Rad durchweg positiv, eine Einschätzung, auf die sich gerade Einsteiger verlassen möchten. „Road Bike of the year 2015/2016“ bei der road.cc. Mit dem *Visioner Comp* ist dieser Einstieg in die Storck-Carbonwelt ein Update auf ein völlig neues Niveau. Das Modell *Prana* ist ab Größe 45 cm auch als Frauenrad mit spezieller Lackierung erhältlich.

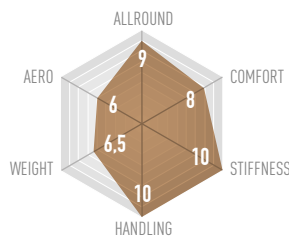
The classic racing machine based on the success models Visioner C and Visioner CSL – it’s hard to imagine a better way to enter the world of the carbon racers. The Visioner Comp’s appeal not only relies on a rigorously classic visual appearance but offers the features and advantages that are typical of Storck as well. In addition to the obligatory high stiffness in the areas of the head tube and bottom bracket, both segments boast carbon elements. The cables for the brakes and the mechanical or electronic gearshifts are of course routed internally. The ‘Proccycling,’ ‘Roadbike’ and ‘Tour’ bike magazines have awarded positive ratings to this bike across the board, an assessment that is particularly reassuring for first-time carbon bike riders. “Roadbike of the year 2015/2016” at road.cc. The Visioner Comp makes entering the Storck carbon world an update on an all-new level. The Prana model, starting with a size of 45 cm, is available as a ladies’ bike with special paint as well.

Visioner

Comp G1

GER	GERMAN ENGINEERING
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
PPT	PROPORTIONAL TUBING

VISIONER COMP FRAME SET INCLUDING STILETTO FORK, SEAT POST, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD >> CFR BOTTOM BRACKET SECTION >> CFR HEADSET SECTION >> SLOPING TOP TUBE GEOMETRY >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86,5 MM >> SEAT POST CLAMP 36,6 MM >> SEAT POST DIAMETER 31,6 MM >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> COLOR: GLOSSY WHITE >> WEIGHT: FRAME FROM 1250 G, STILETTO FORK FROM 340 G, FRAME SET FROM 1590 G



Visioner

Prana G1



**WO DIE STRASSE ENDLOS SCHEINT,
MUSS MAN SICH BEDINGUNGSLOS
AUF SEINE RENNMASCHINE
VERLASSEN KÖNNEN.**

When the road is endless,
unconditional reliance on
a racing machine is a must.

Durnario Platinum G1

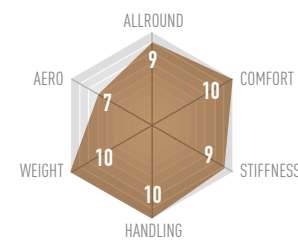


Wenn die Form der Funktion folgt und die Motivation unserer Ingenieure den Bedürfnissen der Radsportler, dann entsteht etwas Neues. Vortrieb und Sicherheit durch „Directional Depending Stiffness“, spürbarer Komfort durch „Infinity Loop Seat Stay“ und „Hysteresis Flex“ – der *Durnario* macht keine Kompromisse, wenn es um die Langstreckentauglichkeit geht. Basierend auf den Genen unserer Erfolgsmodelle, perfektioniert der *Durnario* Storck-typische Charakteristika für den Vielfahrer. Die Sattelstützklemmung ist auch hier in das Sitzrohr integriert und ermöglicht somit einen längeren Auszug der Sattelstütze für mehr Komfort. Die Reifenfreiheit in Gabel und Hinterbau erlaubt bis zu 28 mm breite Reifen und damit einen noch größeren Einsatzbereich. Ob Marathon, Transalp oder Paris-Roubaix, der *Durnario* wird immer ein zuverlässiger Begleiter sein. Gewinner des Bicycle Brand Contest 2016.

When form follows function and the motivation of our engineers follows the needs of bike racers, innovation is the result. Propulsion and safety through 'Directional Depending Stiffness,' noticeable comfort through 'Infinity Loop Seat Stay' and 'Hysteresis Flex' – the *Durnario* makes no compromises when it comes to suitability for endurance. Based on the genes of our success models, the *Durnario* perfects the characteristics that are typical of Storck for frequent riders. As the seat post clamp is integrated into the seat tube here as well, it enables longer extension of the seat post for higher comfort. The tire clearance in the fork and rear triangle allows tires with a width of up to 28 mm to be fitted, which extends the bike's possible uses. Be it Marathon, Transalp or Paris-Roubaix, the *Durnario* will always be a reliable companion. Winner Bicycle Brand Contest 2016.

GER	GERMAN ENGINEERING
DDS	DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
ISM	INTEGRATED SEATPOST MOUNT
ILS	INFINITY LOOP SEAT STAY
PFB	PRESSFIT™ BOTTOM BRACKET
PPT	PROPORTIONAL TUBING
HFX	HYSTERESIS FLEX

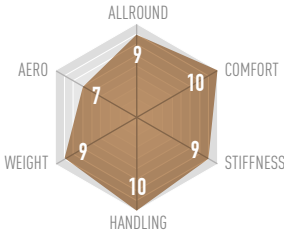
DURNARIO PLATINUM FRAME SET INCLUDING DURNARIO PLATINUM FORK, CARBON SEAT POST, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD >> CFR BOTTOM BRACKET SECTION >> CFR HEADSET SECTION >> CFR DROP OUTS >> SLOPING TOP TUBE GEOMETRY >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86,5 MM >> SEAT POST DIAMETER 31,6 MM >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> UP TO 28 MM TIRES >> COLOR: MATT BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 790 G, DURNARIO PLATINUM FORK FROM 280 G, FRAME SET FROM 1070 G



Winner Bicycle Brand Contest 2016

GER	GERMAN ENGINEERING
DDS	DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
ISM	INTEGRATED SEATPOST MOUNT
ILS	INFINITY LOOP SEAT STAY
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
PPT	PROPORTIONAL TUBING
HFX	HYSTERESIS FLEX

DURNARIO PRO FRAME SET INCLUDING DURNARIO PRO FORK, CARBON SEAT POST, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD >> CFR BOTTOM BRACKET SECTION >> CFR HEADSET SECTION >> CFR DROP OUTS >> SLOPING TOP TUBE GEOMETRY >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86,5 MM >> SEAT POST DIAMETER 31,6 MM >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> UP TO 28 MM TIRES >> COLOR: GLOSSY WHITE / BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 890 G, DURNARIO PRO FORK FROM 330 G, FRAME SET FROM 1220 G



Durnario

Pro G1

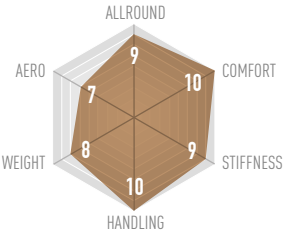


GER	GERMAN ENGINEERING
DDS	DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
ISM	INTEGRATED SEATPOST MOUNT
ILS	INFINITY LOOP SEAT STAY
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
PPT	PROPORTIONAL TUBING
HFX	HYSTERESIS FLEX

DURNARIO COMP FRAME SET INCLUDING DURNARIO COMP FORK, SEAT POST, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/4" >> MATERIAL CFR/UD >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86,5 MM >> SEAT POST DIAMETER 31,6 MM >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> UP TO 28 MM TIRES >> COLOR: GLOSSY GRAPE OR GLOSSY BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 1150 G, DURNARIO COMP FORK FROM 390 G, FRAME SET FROM 1540 G, COMPLETE BIKE WEIGHT: 7,35 KG



Auch als Kompletttrrad
(Ultegra mecha.) erhältlich



Durnario

Comp G1





**WENN DU NICHT MEHR FRAGST,
OB DU AUF SAND, MATSCH
ODER ASPHALT FÄHRST,
SONDERN EINFACH FÄHRST —
DANN IST ES CROSS.**

When you stop asking
whether you're riding
on sand, mud or tarmac —
you're riding cross.

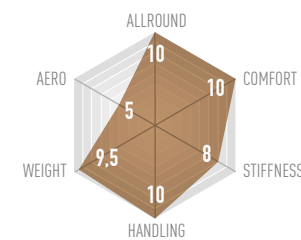


Ein Storck für jedes Gelände. Der *T.I.X.* ist ein Cross-Rahmen der Extraklasse mit oversized Steuersatz für erhöhte Lenkkopfsteifigkeit, proportionalen Rohren und „Directional Depending Stiffness“ für technische Bestwerte in allen Rahmengrößen. „Torque Free Axles“ sorgen für mehr Stabilität und Scheibenbremsen für die nötige Sicherheit. Dem Spaß im Gelände steht nichts mehr im Wege – ob mit elektronischer oder mechanischer Schaltung. Die konstruktiven Ansätze des *T.I.X.* garantieren ein unvergleichliches und sicheres Fahrgefühl sowie spürbaren Komfort, auch durch bis zu 1,75“ Reifenbreite. Die Fahreigenschaften des *T.I.X.* „helfen“ jedem Fahrer, die Spur zu halten. *T.I.X.* – genetisch bedingte Dynamik.

T.I.X. Platinum G1

GER	GERMAN ENGINEERING
DDS	DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
TFE	TORQUE FREE AXLE
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
PPT	PROPORTIONAL TUBING
T2S	ON THE FLY MAINTENANCE

T.I.X. PLATINUM FRAME SET INCLUDING T.I.X. PLATINUM FORK, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" – 1 1/2" >> MATERIAL CFR >> CFR BOTTOM BRACKET SHELL >> CFR DROP OUT >> THROUGH AXLE REAR: 135/10 MM, FRONT: 100/9 MM >> SLOPING TOP TUBE GEOMETRY >> 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 >> POSTMOUNT™ DISC BRAKES >> UP TO 47 MM TIRES >> COLOR: MATT BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 890 G, T.I.X. PLATINUM FORK FROM 400 G, FRAME SET FROM 1290 G



GER	GERMAN ENGINEERING
DDS	DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
TFE	TORQUE FREE AXLE
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
PPT	PROPORTIONAL TUBING
T2S	ON THE FLY MAINTENANCE

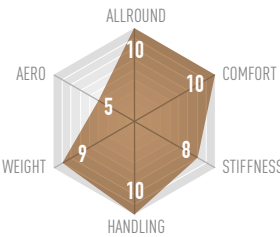
T.I.X. PRO FRAME SET INCLUDING T.I.X. PRO FORK., INTEGRATED HEADSET 1 1/8" -1 1/2" >> MATERIAL CFR >> CFR BOTTOM BRACKET SHELL >> CFR DROP OUT >> THROUGH AXLE REAR: 135/10 MM, FRONT: 100/9 MM >> SLOPING TOP TUBE GEOMETRY >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> BB 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 >> POSTMOUNT™ DISC BRAKES >> UP TO 47 MM TIRES >> COLOR: GLOSSY BLACK/AERATUS BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 940 G, T.I.X. PRO FORK FROM 430 G, FRAME SET FROM 1370 G

Test-Winner, best complete bike Tour Magazine 11/2014



T.I.X.

Pro G2

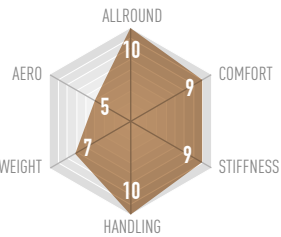


GER	GERMAN ENGINEERING
DDS	DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
TFE	TORQUE FREE AXLE
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET

T.I.X. AL FRAME SET INCLUDING T.I.X. CARBON FORK, INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/2" >> FOR DISC BRAKES ONLY >> MATERIAL 6069 ALUMINIUM DOUBLE BUTTED >> THROUGH AXLE REAR: 135/10 MM, FRONT: 100/9 MM >> SLOPING TOP TUBE GEOMETRY >> INTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> BB STANDARD: PRESSFIT™ DIAMETER 41 X 86,5 MM >> SEAT POST CLAMP 31,8 MM >> SEAT POST DIAMETER 27,2 MM >> ELECTRONIC AND MECHANICAL SHIFTING SYSTEM >> POSTMOUNT™ DISC BRAKES >> UP TO 47 MM TIRES >> COLOR: GLOSSY BLACK/WHITE >> WEIGHT: FRAME FROM 1250 G, T.I.X. CARBON FORK FROM 490 G, FRAME SET FROM 1740 G



T.I.X. AL G1





64
mtb



66
ADRENIC PLATINUM G1



68
ADRENIC PRO G1



70
REBEL NINE PLATINUM G3



71
REBEL NINE PRO G3/G4



72
REBEL SEVEN PLATINUM G1



73
REBEL SEVEN PRO G1/G2

74
urban



76
MULTIROAD CARBON G1



77
RADDAR MULTIROAD CARBON

**ABSEITS ALLER STRASSEN —
NUR DU, DER WALD, DIE BERGE,
DER TRAIL UND DEIN BIKE ...**

Off-roading adventures –
just you, the woods,
the mountains, the trail
and your bike ...

Adrenic Platinum G1



Die „virtuelle Viergelenktechnik“ machte das Organic legendär. Das *Adrenic* tritt in seine Fußstapfen, und so wirkt die harmonische Performance irgendwie vertraut. Die zwei vom Hinterbau entkoppelten Wippen sorgen für ein feines Ansprechverhalten und eine reaktionsfreie Federungscharakteristik. Optik und Fahrverhalten machen das *Adrenic* zu einem ganz besonderen Storck-Fully. Mit „Sectional Depending Stiffness“ ist die Steifigkeit des Rahmens konstruktiv garantiert. Der „Optional Direct Mount“ erleichtert den Wechsel zum Einfachkettenblatt ohne störenden Umwerfersockel und die Steckachsen sorgen für Steifigkeit des Fahrwerks. Mit 120 mm Federweg und 27,5“-Laufrädern wird das *Adrenic* zu einem Fully, das ebenso leichtfüßig wie Trail-tauglich ist. *Adrenic* – technisch Spitze aus Tradition und auffallend schön.

The 'virtual four-bar linkage' made the Organic a legendary bike. The *Adrenic* is following in its foot-steps, which makes its harmonious performance somewhat familiar. The two rockers isolated from the rear triangle ensure precise response and reaction-free suspension characteristics. *Adrenic*'s looks and handling make this another truly special Storck fully. 'Sectional Depending Stiffness' guarantees engineered stiffness of the frame. 'Optional Direct Mount' facilitates switching to a single chain ring without the undesirable presence of a front derailleur mount and the through-axles ensure stiffness of the chassis. With 120 mm of suspension travel and 27.5" wheels, the *Adrenic* becomes a Full Suspension Bike combining agility with fitness for trails. *Adrenic* – traditional top technology paired with stunning beauty.

GER	GERMAN ENGINEERING
DDS	DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
TFE	TORQUE FREE AXLE
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
ODM	OPTIONAL DIRECT MOUNT
T2E	ON THE FLY MAINTENANCE

ADRENIC PLATINUM FRAME SET INCLUDING INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/2" >> VPP SYSTEM >> MATERIAL CFR/UD >> CFR BOTTOM BRACKET SHELL >> THROUGH AXLE REAR 142X12 MM >> CFR HEADSET BEARING SEATS >> POSTMOUNT™ DISC BRAKES >> EXTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/SHIFTING >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> 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 >> TRAVEL REAR: 120 MM >> TRAVEL FRONT: 120 MM @ 29" / 140 MM @ 27.5" (130 MM @ SIZE S 27.5") >> COLOR: MATT BLACK >> WEIGHT (FRAMESET EXCL. SHOCK) FROM 1850 G



Winner Bicycle Brand Contest 2016 | iF design award 2017 | German Design Award – Special Mention 2017

- GER** GERMAN ENGINEERING
- DDS** DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
- T2E** TORQUE FREE AXLE
- P2E** PRESSFIT BOTTOM BRACKET
- ODM** OPTIONAL DIRECT MOUNT
- T2E** ON THE FLY MAINTENANCE

ADRENIC PRO FRAME SET INCLUDING INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/2" >> VPP SYSTEM >> MATERIAL CFR/UD >> CFR BOTTOM BRACKET SHELL >> THROUGH AXLE REAR 142X12 MM >> CFR HEADSET BEARING SEATS >> POSTMOUNT™ DISC BRAKES >> EXTERNAL CABLE ROUTING BRAKING/ SHIFTING >> REPLACEABLE DERAILLEUR HANGER >> 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 >> TRAVEL REAR: 120 MM >> TRAVEL FRONT: 120 MM @ 29" / 140 MM @ 27.5" (130 MM @ SIZES 27,5") >> COLOR: FROSTED PEPPER >> WEIGHT (FRAMESET EXCL. SHOCK) FROM 2000 G



Adrenic

Pro G1



GER	GERMAN ENGINEERING
DDS	DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
ILS	INFINITY LOOP SEAT STAY
T2E	TORQUE FREE AXLE
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
ODM	OPTIONAL DIRECT MOUNT
HFX	HYSTERESIS FLEX
T2E	ON THE FLY MAINTENANCE

REBEL NINE PLATINUM FRAME SET INCLUDING INTEGRATED HEADSET 1 1/8" -1 1/2" >> MATERIAL CFR >> CFR BOTTOM BRACKET SHELL >> THROUGH AXLE REAR 142X12MM >> CFR HEADSET BEARING SEATS >> POSTMOUNT™ DISC BRAKES >> 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 >> COLOR: MATT BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 1050 G

Der *Rebel Nine* ist ein 29er auf höchstem Niveau. Die Laufruhe und die Performance der 29-Zoll-Räder werden ergänzt durch beste konstruktive Features. „Directional Depending Stiffness“ führt zu hoher Steifigkeit im Beanspruchungsbereich bei gleichzeitig spürbarem Komfort. Die neu gestaltete Sitzstrebe im „Infinity Loop Seat Stay Design“ trägt dabei wesentlich zum Fahrkomfort des Hinterbaus bei. Bei der Faserbelegung wurde darauf geachtet, dass mit dem „Hysteresis Flex“-Standard der gesamte Rahmen angenehm dämpfende Eigenschaften aufweist. Tapered Headtube, PressFit-Innenlager und Steckachsen runden das Bild eines perfekten Cross-Country und Tourenrades ab.

The Rebel Nine is a 29er on the highest level. The smooth running characteristics and performance of the 29-inch wheels are complemented by optimum engineering design features. 'Directional Depending Stiffness' results in high stiffness in the stressed areas combined with noticeable comfort. The redesigned 'Infinity Loop Seat Stay' substantially contributes to the riding comfort of the rear triangle. The layup was focused on giving pleasantly damping properties to the entire frame according to the 'Hysteresis Flex' standard. Tapered head tube, PressFit bottom brackets and through-axles round off the display of a perfect cross-country and touring bike.



Rebel

Nine Platinum G3

GER	GERMAN ENGINEERING
DDS	DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
ILS	INFINITY LOOP SEAT STAY
T2E	TORQUE FREE AXLE
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
ODM	OPTIONAL DIRECT MOUNT
HFX	HYSTERESIS FLEX
T2E	ON THE FLY MAINTENANCE

REBEL NINE PRO FRAME SET INCLUDING INTEGRATED HEADSET 1 1/8" -1 1/2" >> MATERIAL CFR >> CFR BOTTOM BRACKET SHELL >> THROUGH AXLE REAR 142X12MM >> CFR HEADSET BEARING SEATS >> POSTMOUNT™ DISC BRAKES >> 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 >> COLOR: FROSTED TEA OR GLOSSY BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 1150 G



Rebel

Nine Pro G3/G4

GER	GERMAN ENGINEERING
DDS	DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
TFF	TORQUE FREE AXLE
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
ODM	OPTIONAL DIRECT MOUNT

REBEL SEVEN PLATINUM FRAME SET INCLUDING INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/2" >> MATERIAL CFR >> CFR BOTTOM BRACKET SHELL >> THROUGH AXLE REAR 142X12 MM >> CFR HEADSET BEARING SEATS >> POSTMOUNT™ DISC BRAKES >> 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 >> COLOR: MATT BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 990 G

Die optimale Synthese aus den besten Eigenschaften der 26- und 29-Zoll-Räder kennzeichnen dieses laufruhige, vortriebsstarke und souveräne 650B-Rad. Modernste Montagestandards wie „Optional Direct Mount“ und steife „Torque Free Axle“ 12-mm-Steckachsen komplettieren einen Rahmen, der konsequent nach dem „Directional Depending Stiffness“-Ansatz konstruiert wurde und beste Kraftübertragung sowie absolut sicheres Handling garantiert. Mit einem Rahmengewicht ab unter 1.000 Gramm ist der Rebel Seven die ideale Basis für einen superleichten Allrounder für Race, Cross-Country und Tour.

The optimal synthesis of the best properties of the 26- and 29-inch bikes characterize this smooth-running, highpropulsion and masterful 650B bike. State-of-the-art assembly standards such as 'Optional Direct Mount' and stiff 'Torque Free Axle' 12-mm through axles complete a frame that has been rigorously designed using the 'Directional Depending Stiffness' approach and that guarantees optimum power transmission and absolutely reliable handling. With a frame weight from less than 1.000 grams, the Rebel Seven provides an ideal base for a super-light all-rounder for racing, cross-country riding and touring.



Rebel

Seven Platinum G1

GER	GERMAN ENGINEERING
DDS	DIRECTIONAL DEPENDENDING STIFFNESS DESIGN
TFF	TORQUE FREE AXLE
PFB	PRESSFIT BOTTOM BRACKET
ODM	OPTIONAL DIRECT MOUNT

REBEL SEVEN PRO FRAME SET INCLUDING INTEGRATED HEADSET 1 1/8" - 1 1/2" >> MATERIAL CFR >> CFR BOTTOM BRACKET SHELL >> CFR HEADSET BEARING SEATS >> THROUGH AXLE REAR 142X12 MM >> POSTMOUNT™ DISC BRAKES >> 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 >> COLOR: FROSTED CURRY OR GLOSSY BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 1090 G



Rebel

Seven Pro G1/G2

**RADAUSFLUG ODER
ABENTUEREXPEDITION –
STORCK-TREKKINGRÄDER
BIETEN ZUVERLÄSSIGE
TECHNIK FÜR ALLE ANSPRÜCHE.
UND SIE KÖNNEN ZU E-BIKES
MIT MODERNSTER ANTRIEBS-
TECHNIK AUFGERÜSTET
WERDEN.**

A bike excursion on the weekend or an adventure trip covering thousands of kilometers – Storck trekking bikes offer sophisticated technology for any demand and can be upgraded to e-bikes featuring state-of-the-art drive technology.



MULTIROAD CARBON FRAME SET INCLUDING RIGID CARBON FORK OR ROCK SHOX PARAGON REMOTE 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 68MM/ECCENTRIC SHELL >> SEAT POST CLAMP 36,6MM >> SEAT POST DIAMETER 31,6MM >> COLOR: MATT BLACK >> WEIGHT: FRAME FROM 1250 G

Mountainbike trifft Rennmaschine trifft Trekking-bike: Das Multiroad Carbon 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 Offroadler 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 Vollausrüstung 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.

Mountain bike meets racing machine meets trekking bike: The Multiroad Carbon 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 G1

MULTIROAD CARBON FRAME FEATURES >> 250 W SPORT MOTOR INCL. 28" RIM, TORQUE MAX 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 >> CRUISING 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

Unsere Pedelects garantieren eine sportlich-entspannte Fahrweise. Der Akku ist platzsparend und schwergpunktünstig im Rahmendreieck untergebracht. 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 Helmpflicht 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.

Our electric bikes guarantee a sporty-relaxed ride. The battery of the Raddar Multiroad Carbon is mounted in a space-saving location in the frame triangle, favoring the bike's center of gravity. The rear-wheel hub motor that develops torque of up to 40 Nm delivers gentle but powerful and near-silent propulsion and amazing uphill acceleration. Jerk-free speed limiting at 24.9 km/h *allows this electric bike to be operated without a driver's license, registration and mandatory wearing of a helmet. Ease of operation due to the centered info display and control keys on the handlebar enable efficient control for everyday use and on long tours. The maximum possible range is 120 km. A wide range of equipment options is available for customization.

*gilt für Deutschland. Die gesetzlichen Regelungen können in anderen Staaten abweichend sein.
In Germany. Statutory provisions in other markets may differ.

Raddar Multiroad Carbon





PERFEKTION IN SACHEN
TECHNIK UND DESIGN.
**MIT DEN PARTS UND
ACCESSOIRES VON
STORCK IST IHR
TRAUMRAD KOMPLETT.**

Perfection in technology
and design. Storck parts
and accessories complete
your dream bike.

STORCK seatpost monolink

» Die MLP Stützen paaren Carbonleichtbau mit enormer Dämpfung und Flexibilität, dank Storck Carbon Technology (HFX). Die strapazierfähigen Stützen sind für den Einsatz auf dem MTB und Rennrad geeignet. Die Monolink-Technologie bietet eine Vielzahl individueller Einstellmöglichkeiten bezüglich Neigung und Position.

» The MLP carbon seat posts combines carbon lightweight design with tremendous cushioning and flexibility thanks to Storck Carbon Technology (HFX). The heavy-duty seat posts are suitable for use on MTB and road bikes. Monolink Technology offers a wide range of individual inclination and position adjustment options.



SEATPOST MLP150 STORCK CARBON TECHNOLOGY » MONOLINK TECHNOLOGY ADAPTERS FOR STANDARD RAILS AVAILABLE » ULTRA COMFORT DESIGN » FOR MTB AND ROAD » SEAT POST SIZE 31.6 MM » LENGTH 400 MM » MINIMUM INSERT 100 MM » GLOSSY FINISH » WEIGHT APPROX. 150 G
ART.NO. 14702

GER GERMAN ENGINEERING
T2E ON THE FLY MAINTENANCE
HFX HYSTERESIS FLEX



SEATPOST MLP135 (PLATINUM EDITION) STORCK CARBON TECHNOLOGY » MONOLINK TECHNOLOGY ADAPTERS FOR STANDARD RAILS AVAILABLE » ULTRA COMFORT DESIGN » FOR MTB AND ROAD » SEAT POST SIZE 31.6 MM » LENGTH 400 MM » MINIMUM INSERT 100 MM » MATT FINISH » WEIGHT APPROX. 135 G
ART.NO. 14701

SEATPOST MLP CLAMPING KIT ALU
ART.NO. 14808
SEATPOST MLP CLAMPING KIT CARBON
ART.NO. S99302
SEATPOST ADAPTER KIT MONOLINK / STANDARD RAIL
ART. NO. 14784

STORCK seatpost SP 250/270



SEATPOST SP250 ALUMINIUM SEAT POST » FOR MTB AND ROAD » SEAT POST SIZE 31.6 MM » LENGTH 350 MM, CUTTABLE, MINIMUM INSERT 110 MM » APPROX. 250 G
ART.NO. 14477

SEATPOST SP270 ALUMINIUM SEAT POST » FOR MTB AND ROAD » SEAT POST SIZE 31.6 MM » LENGTH 350 MM, CUTTABLE, MINIMUM INSERT 110 MM » APPROX. 270 G
ART.NO. 14452

GER GERMAN ENGINEERING

POWER ARMS G3

CARBON CRANK SET, WITHOUT CHAIN RINGS, INTEGRATED ULTRA PRECISE HIGH GRADE CARBON AXLE » WEIGHT: FROM 305 G (WITHOUT BEARINGS) » ASSEMBLING: BEARING SHELLS FOR PRESSFIT 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: die Vollcarbonkurbel mit Carbonachse. Die weiterentwickelte Power Arms G3 weist mit 35 N/mm die Storck-typischen hohen Steifigkeitswerte auf und konnte im Gewicht auf 305 g reduziert werden. Sie kann mit Kompakt- und Standardübersetzungen kombiniert werden und verfügt über einen Q-Faktor von nur 149 mm. Power Arms G3 – die schönste Art der Kraftübertragung.

» Ideal for fans of uncompromising performance: the full-carbon crank set with a carbon spindle. At 35 N/mm, the evolution of the Power Arms G3 exhibits the high stiffness values typical of Storck while its weight has been reduced to 305 grams. It can be combined with compact and standard gearing, and has a Q factor of merely 149 mm. Power Arms G3 – the nicest way to transmit power.



GER GERMAN ENGINEERING

HFX HYSTERESIS FLEX

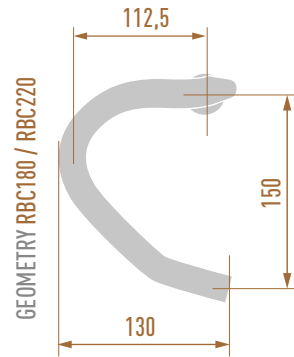
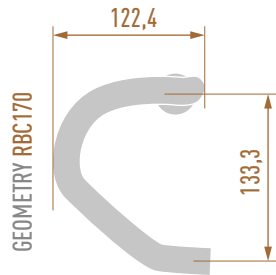
ROADBAR RBC170 CARBON COMFORT & COMPACT DESIGN >>
40/42/44 CM (CENTER-CENTER) >> CLAMP 31,8 MM >> MATT FINISH >> FROM 170 G
ART.NO. 14350400 FF

ROADBAR RBC180 CARBON COMFORT & COMPACT DESIGN >>
40/42/44 CM (CENTER-CENTER) >> CLAMP 31,8 MM >> MATT FINISH >> FROM 180 G
ART.NO. 14349400 FF

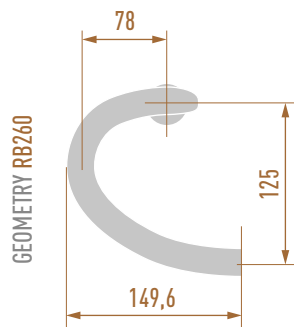
ROADBAR RBC220 CARBON COMFORT & COMPACT DESIGN >>
40/42/44 CM (CENTER-CENTER) >> CLAMP 31,8 MM >> GLOSSY FINISH >> FROM 220 G
ART.NO. 14533400 FF

>> Storck-Rennlenker überzeugen mit optimierter Geometrie und kombinieren höchste Steifigkeit, geringes Gewicht und besten Komfort. Die Unterlenkerwinkel berücksichtigen die Anatomie der Hand und Handgelenke. In der Unterlenkerposition kollidieren die Unterarme nicht mit dem Oberlenker und eine breitere Handauflage sorgt für eine Entlastung der Hände. Die Carbonlenker sind mit der HFX-Technologie (Hysteresis Flex) entwickelt und gefertigt und bieten daher besonders gute physische benutzerfreundliche Eigenschaften. Für die Storck-Rennlenker gilt: sehr aufgeräumte Optik und gute Aerodynamik dank „Concealed Cable Routing“.

>> Storck road bike handlebars impress with optimized geometry and combine maximum stiffness, low weight and optimum comfort. The drop angles consider the anatomy of the hand and wrist. In the drop position, the lower arms do not collide with the reach bar and a wider hand support relieves the strain on the hands. The carbon fiber handlebars have been developed and are produced using HFX (Hysteresis Flex) technology. As a result, they offer particularly positive physical and user-friendly properties. The Storck roadbike handlebars in a nutshell: a very neat and uncluttered look and good aerodynamics thanks to “Concealed Cable Routing”.



STORCK roadbars carbon



ROADBAR RB260 >> ALUMINIUM 6061 T6 >> 40/42/44 CM (CENTER-CENTER) >>
CLAMP 31,8 MM >> FROM 260 G
ART.NO. 14476400 FF



GER GERMAN ENGINEERING

HFX HYSTERESIS FLEX

MTB FLATBAR LRB190 / LRB220 MTB XC HANDLEBAR >> STORCK CARBON TECHNOLOGY
>> CLAMP 31,8 MM >> WIDTH 700 MM, CUTTABLE >> 5°/9° BEND >>
MATT / GLOSSY FINISH >> FROM 190 G
ART.NO. 14605 FF



STORCK roadbars carbon

GER GERMAN ENGINEERING

HFX HYSTERESIS FLEX

ROADBAR-STEM-UNIT RBSU300 CARBON INTEGRATED, COMPACT AND ULTRA COMFORT DESIGN >> STORCK CARBON MONOCOQUE TECHNOLOGY >> CONCEALED CABLE ROUTING >>
LENGTHS/WIDTHS: 90/400 MM, 100/420 MM, 110/440 MM >> FROM 300 G
ART.NO. 15756-400 FF

STORCK mtb bars carbon

STORCK mtb bars aluminium

GER GERMAN ENGINEERING

MTB FLATBAR FB169 MTB XC HANDLEBAR >> 7075 ALUMINIUM >>
WIDTH 600 MM AND 6° BEND >> CLAMP 31,8 MM >> FROM 170 G >> BLACK OR WHITE
ART.NO. 13112 FF

MTB RISERBAR RB240 2014 ALUMINIUM T6 >> CLAMP 31,8 MM AND 20 MM RISE >>
BLACK >> FROM 240 G
ART.NO. 14704



Road & MTB stem

GER GERMAN ENGINEERING
T2E ON THE FLY MAINTENANCE

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

GER GERMAN ENGINEERING

STORCK GRIPS CLASSIC FOR MTB AND HYBRID >> BLACK OR CLEAR >> APPROX. 99 G
ART.NO. 11017202

STORCK GRIPS ERGO ANATOMIC DESIGNED FOR MTB AND HYBRID >> BLACK >> APPROX. 120 G
ART.NO. 13127



STORCK bottle cages

BOTTLE CAGE CARBON TEAM
FOR MTB AND ROAD BIKES >> LIGHT AND DURABLE >> MATT AND GLOSSY FINISH >> WEIGHT 25 G
ART.NO. 14854 - MATT
14945 - GLOSSY

BOTTLE CAGE CARBON COMP
FOR ROAD BIKES >> ULTRALIGHT, SPECIAL DESIGN IN MATT BLACK OR WHITE >> WEIGHT 12 G
ART.NO. 14345 FF



STORCK bottles

STORCK BOTTLES
ELITE QUALITY >> WHITE AND BLACK MATERIAL WITH STORCK LOGO >> AVAILABLE AS 500 ML AND 750 ML BOTTLE
ART.NO. 14496 FF



STORCK multi tool

MULTITOOL FULL FUNCTION IN EVERY SITUATION >> 10 TOOL FEATURES IN AN ATTRACTIVE CARBON CASE
ART.NO. 12990



STORCK carbo care

GER GERMAN ENGINEERING

STORCK CARBO'CLEAN (CARBON CLEANER) BIO DEGRADABLE >> FAST, INTENSIVE, GENTLE >> CORROSION PREVENTION >> FAST ACTION >> RAPID DRYING >> SOLVENT FREE >> 500 ML
ART.NO. 13590

STORCK CARBO'CREAM (CARBON ASSEMBLING GEL) FRICTION COEFFICIENT ENHANCING >> TORQUE LOWERING >> WATER REPELLENT >> SOLVENT FREE >> 50 G
ART.NO. 13589

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



STORCK bike case

GER GERMAN ENGINEERING

BIKE CASE BIKE.GUARD CURV >> STABLE AND STRENGTH CURV MATERIAL >> 100% ENVIRONMENTALLY FRIENDLY POLYPROPYLENE >> WEIGHT SAVING OF 50% COMPARED TO OTHER FIBRE COMPOSITES >> FROM 8.20 KG (10.90 KG INCL. POCKETS) >> COMPATIBLE FOR ROAD, MOUNTAIN & TRIATHLON BIKES >> 4 WHEELS FRONT / BACK >> ADJUSTABLE PULL HANDLES >> COMPLETELY DETACHABLE LID SHELL >> MEASUREMENTS: INTERNAL 1204 X 874 X 308 MM, OUTER 1310 X 910 X 315 MM
ART.NO. 14947



>> Der bike.guard curv, von Storck Bicycle gemeinsam mit B&W Int. entwickelt, aus dem innovativen 'Curv®' Material ist enorm robust und widerstandsfähig. Er zeichnet sich durch besondere Leichtigkeit (Leergewicht von 8,20 kg) bei extremer Stabilität aus. Verstellbare Ziehgriffe sowie je zwei Rollen vorn und hinten ermöglichen komfortables Manövrieren auf jedem Flughafen und Bahnhof. Die Deckelschale lässt sich zum bequemen Packen komplett abnehmen.

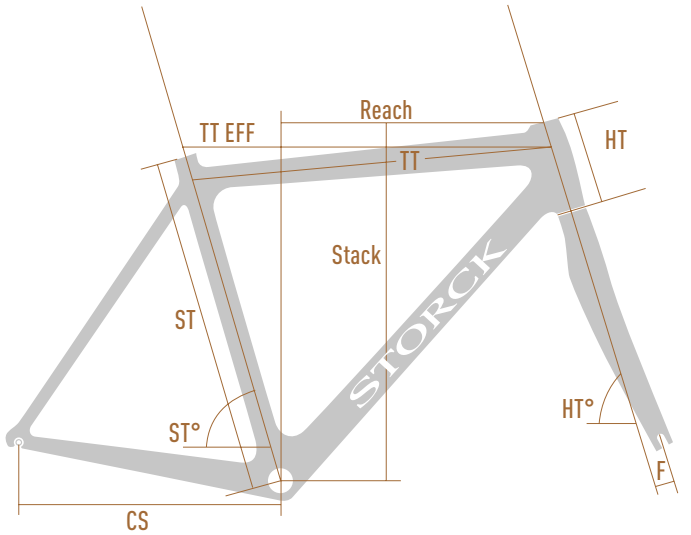
>> Storck Bicycle and B&W Int. have developed the innovative bike.guard curv, made from 'Curv®' material making it extremely resistant and durable. Its characteristics are very low weight (empty weight 8.20 kg) and extreme stability. Adjustable pull handles and four wheels, two at each end, allow comfortable maneuvering at airports and train stations. The case is easy to pack, as the lid shell can be completely detached.

Geometries



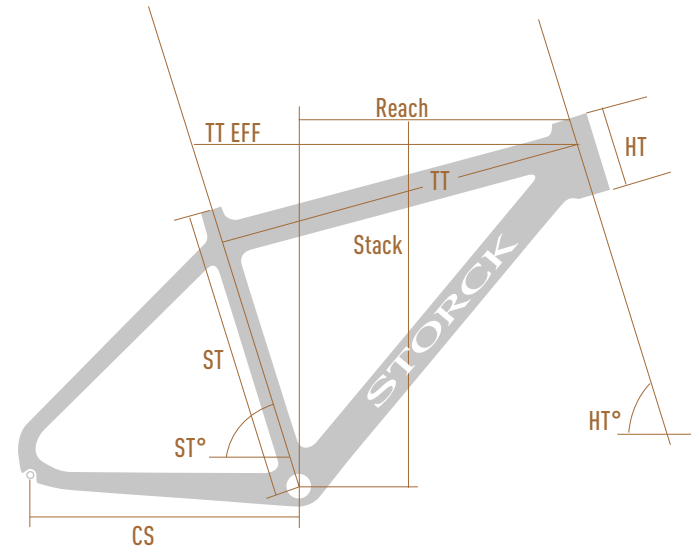
ROAD BIKES

- ST** seat tube length • Sitzrohr (mm)
(* without extension)
- TT** top tube length • Oberrohr (mm)
- TT EFF** effective top tube length (mm)
- HT** head tube • Steuerrohr (mm)
- CS** chain stay length • Kettenstrebe (mm)
- F** fork rake (mm)
- Stack** vertical length center bottom
bracket to center top head tube (mm)
- Reach** horizontal length center bottom bracket
to center top head tube (mm)
- ST°** seat tube angle (degree)
- HT°** head tube angle (degree)



MTB & URBAN / E BIKES

- ST** seat tube length • Sitzrohr (mm)
- TT** top tube length • Oberrohr (mm)
- TT EFF** effective top tube length (mm)
- HT** head tube • Steuerrohr (mm)
- CS** chain stay length • Kettenstrebe (mm)
- Stack** vertical length center bottom bracket
to center top head tube (mm)
- Reach** horizontal length center bottom bracket
to center top head tube (mm)
- ST°** seat tube angle (degree)
- HT°** head tube angle (degree)



	Frame Size	ST (mm)	TT (mm)	TT EFF (mm)	HT (mm)	CS (mm)	F (mm)	Stack (mm)	Reach (mm)	ST° (degree)	HT° (degree)	Recommended body height (cm)
AERO 2	47	516	503	503	60	n.a.	43	468	386	74,00	71,50	160 - 178
	51	537	517	517	80	n.a.	43	488	396	74,00	72,00	175 - 187
	55	559	538	538	100	n.a.	43	509	420	74,00	72,50	185 - ...
AERFAST	XS	460	501	520	128	405	38	530	358	73,00	70,75	160 - 172
	S	480	518	538	148	405	38	552	369	73,00	71,50	170 - 178
	M	495	534	555	168	405	38	571	381	73,00	72,25	176 - 184
	L	520	559	580	193	405	38	597	400	73,25	73,00	182 - 190
	XL	540	579	600	230	405	38	632	413	73,50	73,50	188 - 196
FASCENARIO.3	XS	450	506	524	106	405	38	514	381	74,50	71,50	158 - 167
	S	475	529	545	132	405	38	541	388	73,80	72,50	165 - 174
	M	500	552	566	158	405	38	552	402	73,50	73,50	172 - 182
	L	525	565	582	182	405	38	568	404	73,50	73,50	180 - 189
	XL	550	582	599	206	405	38	613	417	73,50	73,50	187 - 195
AERNARIO	47	470	510	525	124	399	38	530	381	75,00	71,00	160 - 167
	51	469	538	551	115	399	38	526	399	73,80	72,50	165 - 172
	55	500	552	566	139	399	38	552	403	73,50	73,50	170 - 182
	57	520	562	576	162	399	38	574	406	73,50	73,50	180 - 189
	59	540	567	581	184	399	38	592	405	73,50	73,50	187 - 195
	63	580	590	605	229	399	38	638	416	73,50	73,50	193 - ...
VISIONER COMP	45	440*	502	518	100	400	38	506	377	74,50	70,00	... - 168
	47	470*	510	525	124	399	38	530	381	75,00	71,00	160 - 167
	51	500*	537	549	115	399	38	526	398	74,00	72,50	165 - 172
	55	530*	553	566	139	399	38	552	402	73,50	73,50	170 - 182
	57	550*	562	576	162	399	38	574	406	73,50	73,50	179 - 189
	59	572*	567	581	184	399	38	595	405	73,50	73,50	187 - 195
	63	612*	590	606	229	399	38	638	417	73,50	73,50	192 - ...
VISIONER PRANA	45	440*	502	518	100	400	38	506	377	74,50	70,00	... - 168
	47	470*	510	525	124	399	38	530	381	75,00	71,00	160 - 167
	51	500*	537	549	115	399	38	526	398	74,00	72,50	165 - 172
	55	530*	553	566	139	399	38	552	402	73,50	73,50	170 - 182
DURNARIO	XS	440	502	518	100	400	37,50	506	377	74,50	70,00	158 - 167
	S	465	522	538	115	400	37,50	524	389	74,25	71,00	166 - 175
	M	500	544	560	138	405	37,50	547	401	73,75	72,25	174 - 183
	L	520	564	580	158	405	37,50	568	412	73,50	73,00	181 - 189
	XL	540	581	595	175	410	37,50	586	421	73,25	73,25	187 - 195
T.I.X.	XS	455*	468	504	125	425	48	526	351	74,00	69,00	160 - 172
	S	475*	502	523	138	425	48	540	361	73,50	69,50	167 - 178
	M	495*	520	541	150	425	48	535	382	73,50	71,00	175 - 185
	L	525*	540	560	163	425	48	570	386	73,00	72,00	182 - 192
	XL	545*	566	585	175	425	48	580	408	73,00	72,00	190 - ...

* without extension

	Frame Size	ST (mm)	TT (mm)	TT EFF (mm)	HT (mm)	CS (mm)	Stack (mm)	Reach (mm)	ST° (degree)	HT° (degree)	Recommended body height (cm)
ADRENIC	S	380	549	565	90	460	564	393	73,00	69,50	150 - 168
	M	400	568	585	95	460	560	405	73,00	70,00	158 - 175
	L	440	584	610	100	460	576	434	73,00	70,00	172 - 182
	XL	480	602	630	105	460	601	446	73,00	70,50	180 - 195
REBEL NINE	S	430	573	595	90	435	602	411	73,00	71,00	173 - 180
	M	455	590	615	95	435	607	430	73,00	71,00	178 - 187
	L	530	608	630	100	435	611	443	73,00	71,00	185 - ...
REBEL SEVEN	S	380	546	565	90	425	560	394	73,00	70,00	150 - 168
	M	400	563	585	95	425	565	412	73,00	70,00	158 - 175
	L	440	584	610	100	425	571	435	73,00	70,50	172 - 182
	XL	480	599	630	105	425	576	449	73,00	70,50	180 - 195
MULTIROAD CARBON	49	490	522	540	110	446	546	381	74,00	70,00	158 - 167
	52	520	542	560	130	445	568	389	73,50	70,50	165 - 175
	55	550	558	575	150	445	587	393	73,00	70,50	172 - 182
	58	580	573	590	170	445	613	393	72,50	71,00	180 - 190
	61	610	595	610	190	445	634	403	72,00	71,50	188 - ...

HERAUSGEBER

STORCK BICYCLE GMBH
RUDOLFSTRASSE 1, D-65510 IDSTEIN
PHONE 0049-6126-9536-0
FAX 0049-6126-9536-111
INFO@STORCKWORLD.COM
WWW.STORCKWORLD.COM

GRAFIKDESIGN

GZD MEDIA GMBH, Renningen

FOTOGRAFIE

BEN WIESENFARTH
CHRIS AULD,
SHUTTERSTOCK

TEXT / GESTALTUNG

MARIO KUBAN

TRANSLATION

HELGA OBERLÄNDER, www.close-the-loop.de

DRUCK:

DESIGNPRESS, Renningen

URHEBERRECHTE

Der Katalog und alle in ihm
enthaltenen Beiträge und Abbildungen
sind urheberrechtlich geschützt.
© Storck Bicycle GmbH

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

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