

Wolke Seven

»Seven Cycles« genießt Kultstatus. Für den Markennamen gibt es eine kinderleichte Erklärung; ein Aufkleber aber bleibt uns ein Rätsel.

Die sieben Zwerge sind so unschuldig wie Schneewittchen, die Zahl der Firmengründer und deren Arbeitstage pro Woche war auch kein Grund. Die Sieben ist vieler Menschen Lieblingszahl, deshalb heißt »Seven« eben so, erklärt Gründer Rob Vandermark. Es gibt sieben Tugenden, Laster und Weltwunder. Zu keiner Ziffer bietet Wikipedia mehr Information als zur Sieben. Siebenmeilenstiefel von Reitboten berührten nur beim Pferdewechsel den Boden, im siebten Himmel schweben verliebte Pärchen und am siebten Tag der Schöpfung ruhte Gott. Die Zahl genießt eine Sonderstellung in Kultur und Religion, Astronomie, Antike und Märchen – und ist nicht mit anderen Marken verbunden.

Vandermark, tapferes Schweißlein bei Merlin, schlug mit dem Neustart in den 90er Jahren zwei Fliegen auf einen Streich: Er hatte die Nase voll von ständig wechselnden



Gefräste Logos, makellose Schweißnähte und blankes Titan

Weniger ist mehr: Zahlreiche Labels sind entfernt. Das unterstreicht den puristischen Ansatz.

Rahmen	Seven Axiom Titan
Gabel	Seven Cycles 5E
Steuersatz	Chris King
Laufräder	Haico
Reifen	Continental Grand Prix 4000 S
Schaltgruppe	Campagnolo Super Record
Sattel	Selle San Marco
Lenker/Vorbau	Syntace
Gewicht	7,47 Kilo (ohne Pedale)
Preis	9 405 Euro



Ein Axiom ist ein Grundsatz, der wie ein Naturgesetz nicht in Frage gestellt wird. So wie die Tatsache, dass an dieses Rad eine Campagnolo-Schaltung gehört.

Interview

Mario Sillack

Vertreiber
von Seven Cycles
Homepage: [www.
supermario-sports.de](http://www.supermario-sports.de)
Telefon:
0163-680 7920



RennRad: Ich will ein Seven haben, aber keine 9000 Euro ausgeben. Geht das auch günstiger?

Sillack: Seven Cycles gibt nur die Preise für die Rahmen und die Seven Cycles Komponenten vor. Die Vorstellungen unserer Kunden bestimmen den späteren Gesamtpreis. Hier entscheiden Sie, ob Sie für extremen Leichtbau etwas mehr oder für ein zweckorientiertes Rad etwas weniger ausgeben möchten.

RennRad: Sind gebrauchte Sevens günstiger?

Sillack: Für unsere Kunden ist die Investition in ihr Seven Cycles eine nachhaltige Investition mit hoher Wertbeständigkeit. Deshalb werden auf dem Gebrauchtmarkt praktisch keine Seven Cycles angeboten. Ganz im Gegenteil. Die meisten unserer Kunden bestellen ein, zwei Jahre nach ihrem ersten Seven Cycles noch ein zweites, zum Beispiel ein Crossrad oder ein Mountainbike.

RennRad: Alte Standards an Tretlager und Steuersatz, keine Oversize-Rohre – Seven scheint sich der Zukunft zu verweigern.

Sillack: Ganz bestimmt nicht. Seven Cycles war der erste Titanrahmenhersteller, der 2007 die Option BB30 Innenlager für alle Seven Cycles Rahmen angeboten hat. Außerdem bieten wir weitere Optionen an, die kundenspezifisches Rahmendesign gestatten wie ein Headshock Steuerrohr, exzentrische Tretlageraufnahmen, Rohloff Ausfallenden, Singlespeed Ausfallenden und natürlich auch einen Riemenantrieb. Welche Rohrdurchmesser für den jeweiligen Seven Cycles Rahmen verwendet werden, entscheidet sich über das Fahrergewicht, den späteren Einsatz

und die Fahrgewohnheiten. Für leichte Fahrer spezifiziert Seven Cycles dünnere Rahmenrohre, für schwere Fahrer sind die Rahmenrohre etwas stärker. Im Vordergrund steht aber immer, unabhängig vom Fahrergewicht, maximale Fahrstabilität, optimaler Fahrkomfort und ein vernünftiges Rahmengewicht.

RennRad: Die meisten Kultschmieden aus den USA wurden von den Branchengiganten aufgekauft. Wie konnte Seven eigenständig bleiben?

Sillack: Das ist unserem Präsidenten Rob Vandermark zu verdanken. Er ist überzeugt, dass ein Unternehmen mit einem extrem hohen Qualitätsanspruch nur von seinem Firmengründer verantwortungsvoll in die Zukunft geführt werden kann. Das hat Rob im Geschäftsjahr 2008/2009 eindrucksvoll bewiesen, als ganz Amerika durch die Weltwirtschaftskrise gelähmt war. In dieser Zeit hat Seven Cycles Umsatzzuwächse generiert und Mitarbeiter eingestellt.

RennRad: Seven baut Stahl, Titan und Carbonrahmen. Was verkauft sich wie?

Sillack: Als Rob Vandermark 1997 Seven Cycles gründete, war er bereits 12 Jahre als Rahmendesigner und Titanexperte international bekannt. Mit dieser Historie verbinden unsere Kunden die Firma Seven Cycles. Folglich sind unsere Verkaufszahlen im Titan Segment am höchsten. Auf Platz 2 folgen Carbonrahmen und auf Platz 3 Kombinationen aus Titan/Carbon und Stahl.

RennRad: Mal ehrlich: Wie viele Kunden kriegen ihr Seven kaputt?

Sillack: Rahmenschäden gibt es auch bei Seven Cycles durch Unfälle oder Stürze. Ein gestauchtes Unterrohr oder ein gebrochenes Schaltauge bedeutet noch lange nicht das Ende eines Seven Cycles. Wir können Rohre und Ausfallenden austauschen und Rahmen reparieren, direkt beim Hersteller in Boston.

Investoren bei der Kultmarke – die quetschten Merlin aus wie RTL seine Casting-Stars. Außerdem wollte er Maßrahmen bauen. Viele rieten ihm ab: zu riskant. 20000 Maßrahmen später rollt das Axiom Sx in unsere Redaktion.

Man kann sich tatsächlich einreden, dass man diesen Rahmen braucht: Maßgeometrie, Komfort und null Korrosion sind gute Ausreden. Tatsächlich dürften viele ein Seven kaufen, weil es eben ein Seven ist. Basta.



Wildledersattel und gefräste Sattelklemme: dekadent oder detailverliebt?



Unglaublich: die Schweißnähte. Beachten Sie den Quersteg: Nur Metallrahmen haben so etwas noch zur Verstärkung.



Weltmeisterstreifen: Lance Armstrong verzichtet auf sie, Seven hätte sie auch nicht nötig.

Die Campagnolo-Schnellspanner sind uralte, harmonisieren aber mit dem Rad. Auch hier: Nähte wie aus dem Lehrbuch der Schweißkunst

Titan verkörpert eine vergangene Epoche der Rahmenbaukunst. Langlebiger als Stahl, komfortabler als Aluminium; gebaut, bis dass der Tod Mensch und Maschine scheidet. Stilvoller altern nur Rotwein, Hartkäse und Sean Connery.

Dem entspricht das zeitlose, puristische Design. Kein Lack, wenig Schrift, die Logos an Reifen, Felgen und Vorbau sind entfernt. Starres Schaltauge, Titan-Spacer, Wildledersattel und Lenkerband aus Leder passen wie der Pinguinfrack in

die Oper: unpraktisch, aber stilvoll. Ebenfalls stilvoll und sogar praktisch: Der Chris King-Steuersatz gilt als unzerstörbar.

Einziges Farbtupfer: Die Weltmeisterstreifen am Sitzrohr. Sie sind weder stilvoll noch praktisch, sondern von irgendeiner Weltmeisterin im Gelände. Seniorenklasse. Etwa so wichtig wie eine alte Siegerurkunde von den Bundesjugendspielen. Die gute Nachricht: Man kann den Aufkleber abkratzen.



Wo sind die Kratzer? Laut Mario Sillack ist der Rahmen 10000 Kilometer alt. »Lüge« möchte man angesichts makelloser Oberfläche denken. Doch Titan macht es möglich – keine Lüge.

Der Markenmythos basiert auch auf den Schweißnähten: Um Makel zu finden, müsste man einen Radfreak eine Woche lang bei Wasser und Brot mit dem Seven in ein fensterloses Kämmerlein einsperren. Nur einer unserer Kollegen schwört, dass Moots-Schweißnähte noch perfekter sind; aber das ist müßig wie ein Streit um das beste Rockalbum aller Zeiten. Die blanke, unverschiffene Schweißnaht ist der Offenbarungseid des Arbeiters, so wie ein Einzelzeifahren den Trainingsfleiß eines Profis offen legt.

9400 Euro sind viel Geld, aber bei diesem Rad gilt das Porsche 911er-Prinzip: Geld sollte keine Rolle spielen, selbst wenn man es sich vom Mund abspart und wochenlang nur von Haferflocken lebt. Für viele Kunden dürfte das Seven ohnehin das letzte Rad ihres Lebens sein.

Tillman Lambert

