



WALDJI
MASCHINEN B A U

WAS
| **ST** ■
SCHON
NEU?



UM DIE SPITZE ZU SEHEN, LOHNT AUCH MAL EIN BLICK NACH UNTEN

Als Gründer und Chef der Nicolai GmbH stehe ich, Karlheinz Nicolai, in der Pflicht die Firma so zu lenken, dass die Menschen, die hier mit mir Nicolai Fahrräder bauen, nachhaltig und sicher ihrer Arbeit nachgehen können.

Wenn man sich in der Fahrradbranche umschaute, dann fällt auf, dass im Jahrestakt zu den Herbstmessen die „schönen neuen Produkte“ auf den Markt strömen und die „alten“ ablösen. (die ja vor 12 Monaten noch „neu“ waren :-]) Meine Frage lautet: Warum ist eigentlich die Natur so faul, und kommt nicht jährlich mit neuen Tierarten daher? Aus diesem Blickwinkel betrachtet erscheinen manche als „NEU“ deklarierte, technische Produkte in einem anderem Licht: Es ist eher zweifelhaft, ob Produktneuheiten, die unter Zeitdruck erzwungen werden und zusätzlich unbedingt ein neues Erscheinungsbild haben müssen, besser sind als jene Produktverbesserungen, die ihre genetische Herkunft nicht verleugnen, die durch kontinuierliche Evolution und „vorsichtige punktuelle Revolution“ (G-Boxx; gates carbon drive etc.) entstanden sind. Neuheiten aus dem Hause Nicolai entstehen in einem stetigen Prozess und in keiner Korrelation zu Ereignissen, die unabhängig davon zufälligerweise irgendwo auf der Welt stattfinden. Dieser Ansatz beruhigt ungemein und bewahrt mich (hoffentlich) vor einem Herzinfarkt.

Wenn ich mir Werbung im Allgemeinen anschau, dann muss man ja glauben, daß das „Alte“ immer schlechter ist als das „Neue“. Man vergisst all zu leicht, dass man jeden neuen Schritt im Leben nur deswegen gehen kann, weil man zuvor die alten Schritte gegangen ist. Wir sind mehrfach als ein sehr innovatives Unternehmen ausgezeichnet worden. Dennoch werden wir uns hierdurch nicht unter Druck setzen lassen und ständig radikale Neuheiten predigen. Die Verlegung der Produkte aus der Vergangenheit kommt einer Beleidigung der Kunden gleich, welche die Produkte einst gekauft haben. An dieser Stelle danke ich unseren Kunden, daß sie sich für ein Nicolai Bike entschieden haben und uns somit „am Leben halten“.

Die (Weiter-)Entwicklung der Nicolai Produkte

gehört 3 Grundsätzen: Erstens hören wir genau zu, wenn die Nutzer unserer Bikes etwas zu sagen haben. Das können Profis oder auch Hobbyfahrer sein. Zweitens analysieren wir durch Fahrtests unter verschiedenen Gegebenheiten die Produkte der Gegenwart und Vergangenheit sehr genau, um unseren Erfahrungsschatz weiter auszubauen. Drittens bauen wir ständig unsere Produktions- und Entwicklungstechnologien aus, damit wir bessere „Werkzeuge“ in der Hand halten. Diese drei Faktoren, kombiniert mit Zeit und Kreativität, versetzen uns in die Lage Neuheiten zu entwerfen, die das Zeug zum Klassiker haben.

Auch in diesem Jahr pflegen wir wieder die Historie legendärer Nicolai Modelle im numerisch, der mittleren 7. Ausgabe unseres Jahresmagazins. www.nicolai.net

IN ORDER TO SEE THE TOP, SOMETIMES IT'S WORTH LOOKING AT THE BOTTOM

As the founder and boss of Nicolai GmbH, Karl Heinz Nicolai, I have to attend to the duty of guiding my company in a way that ensures everyone who builds Nicolai bikes with me, can rely on long-term and secure jobs.

If you take a look around in the bike business it is clear that with the annual big autumn trade shows, all those fancy new products which are flooding the market, displacing the 'old' (that were actually fancy and new 12 months ago), I have to ask myself: Why the heck is nature so lazy, not coming up with a new species every year too? From this point of view some of those products declared as 'new' can be seen in a different light. It may be seriously doubted, that novelties engineered and manufactured pressed for time and which are subject to a new design line too, are better than product

enhancements, which don't deny their genetic roots, which are the output of permanent evolution and carefully, selective revolution (G-Boxx; Gates carbon drive etc.) . . . Being objective, innovations leaving the Nicolai workshop are the result of a permanent developmental process and do not stand in correlation to any accidental events some place else in the world. Such an approach is an assessment saves me from a heart attack, hopefully.

When I look at advertising in general, you could easily believe that 'old' is always worse than 'new.' Too fast you forget, that every new step you take in your life can only be done because of the old steps you've done so far. We've been decorated as a very innovative company several times now, but this doesn't pressurize us. We will not preach radical improvements all the time. The rejection of past products represents disrespect to all those customers who once bought these products. This is the time to thank all the customers, who have opted for a Nicolai bike and in doing so has helped us to make a living.

The advancement of Nicolai products is subject to three basic principles: First we listen to what the riders of our bikes have to say, no matter if they are pros or hobby riders. Second, we do a lot of testing, where we analyse our products under various conditions, the new and the old, in order to broaden our wealth of experiences. Third, we expand our machinery and production technologies in order to have the best tools at hand. These three factors, combined with time and creativity put us into a position where we can design innovations that have what it takes to become a classic one day.

Again this year we have kept the tradition of legendary Nicolai frames alive, with the new 'numeric', the 7th issue of our annual magazine. www.nicolai.net





HAST DU AUCH NICHTS VERGESSEN?

Der große Vorteil, den die Einzelanfertigung von Custom Rahmen gegenüber der Produktion von Fließbandrahmen bietet, ist die Möglichkeit, dass der Fahrer an seinem zukünftigen Nicolai aus einer Vielzahl von technischen Ausstattungsoptionen wählen und sich seinen Rahmen dadurch optimal auf seine Wünsche und Bedürfnisse anpassen kann: Verschiedene Hinterachsstandards, Stoßdämpfer, Steuerrohrstandards, Antriebsarten, Schaltungs- und Zugverlegungs Optionen, um nur einiges zu nennen. Da verliert man schon mal den Überblick, zumal die Fotos von Bikes und Rahmen in diesem Katalog immer eine mögliche Variante des jeweiligen Modells abbilden können. Um euch aufzuzeigen, welchen Optionen für welches Nicolai Modell möglich und sinnvoll sind, sind zu diesem Katalog unter den Links der Modellübersichten erklärende Datenblätter des jeweiligen Rahmens hinterlegt. Und um euch die Bestellung noch einfacher und komfortabler zu machen, könnt ihr in Zukunft unseren neuen Ordergenerator nutzen, der mit euch Schritt für Schritt alle Optionen eines Rahmens durchgeht und dabei erklärt.

<http://builder.nicolai.dbap.de>



SURE YOU'VE NOT FORGOTTEN ANYTHING?

The big advantage of an individual build custom frame, when compared to an 'off the peg' frame, is the possibility for the rider to choose from so many options for their future Nicolai in order to

Jonis Bigoni, Sani pass, Umkomaas valley, South Africa

Sascha schweift eine Hammerschmidt Halterung an.

Extra Love Kabelführungen

Kettenstrebenenschutz

Helius AFR Kompletttrrad

meet their exact needs. To name but a few, the rider can choose from different rear-axles, shock-mountings, tube standards, gear options and cable routings. Because you can sometimes lose track of just what is possible, the photos of various bikes and models in the catalogue are here to help you picture what you can do. Additionally, to show you which options are possible and credit the specification list (bottom left) is included for each frame. And to make ordering even more convenient, you can now use the new 'Ordergenerator' which takes you step by step through the process with explanations.

<http://builder.nicolai.dbap.de>



Helius AFR

AFR steht für All Freeride. Der Name ist Programm, denn das AFR ist für alles gerüstet was man weithin unter dieser Rubrik versteht: Bikepark Spielplätze, Trail-Geballer, Gaps 'n Steps, epische Abfahrten, Spot-Hopping auf eigener Achse und immer tüchtig Hartgas. Das AFR bietet schmackigen Federweg aber bleibt dank Horst-Link Heck spritzig im Antritt. Das Oberrohr wurde tief abgesenkt, das Sitzrohr vorverlagert und abgeflacht. Beste Voraussetzungen für ein reinrassiges Funbike. Ein Rahmengewicht von nur 3,5 kg (Größe M, eloxiert, ohne Dämpfer) und eine Tretlagerhöhe von 22 mm über Achse zielen in dieselbe Richtung. Hammerschmidt Adapter und Steckachse gibt's beim AFR serienmäßig. Und bevor wir es vergessen, möchten wir an dieser Stelle unseren fleißigen AFR Testfahrern Elmar Keineke und Carlo Diekmann danken, für die tolle Unterstützung bei der Entwicklung und in der Erprobungsphase.

AFR stands for All Freeride. The name is the destination: Bikepark playgrounds, trail hunting, gaps 'n steps, epic descents, spot hopping while dropping in where ever you want and always full throttle. The AFR provides poised rear wheel travel that is still rapid in acceleration due to the Horst-Link technology. We've lowered the top tube while the seat-tube is offset and flattened. These are the ideal preconditions of a purebred fun-bike. A frame weight of under 8 pounds and a BB height of 0,9 inches over the wheel axles all match up. For the AFR we've added Hammerschmidt adapter and 12 mm thru-axle as standard. Oops, almost forgot to thank our diligent test riders Elmar Keineke and Carlo Diekmann for their great help during the development and trial stage.



Helius AFR - travel 175 / 186 / 197 mm
 (Size M, black anodised, excl. shock)
 weight 3,5 kg
 1.919 €*

Image shows custom frame:
 Colour: sulfur yellow glossy / bright white glossy
 Size L

Extra Love: red anodised parts
 Rock Shox Vivid 5.1
 2.269 €*

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
 All details: www.nicolai.net/pdf/Helius_AFR_10.pdf



HELIOUS AFR

Tech Type Font Sticker available:
www.saplaquet.com





EXTRA LOVE & ELOXAL

Extra Love steht für die Liebe zum Detail, aber auch für das Herzblut, das wir in unsere Arbeit investieren. Extra Love sind die Dinge an einem Nicolai Rahmen, die man erst nach dem zweiten oder dritten Hinschauen entdeckt. Extra Love ist das, was einen Custom Rahmen oder ein Concept Bike von Großserienprodukten unterscheidet. Extra Love steht gleichfalls für eine gewisse Extravaganz und bietet dem Biker die Möglichkeit, sich seine ganz persönliche Fahrmaschine, sein Unikat zu gestalten. Extra Love ist eines der vielen Features und Optinen, aus denen man bei der Zusammenstellung seines persönlichen Nicolais Rahmens wählen kann, und zwar in Form von farbig eloxierten Lagerdeckeln, Dämpferschlitzen und Umlenkhebeln. Um euch in diesem Punkt noch mehr Gestaltungsmöglichkeiten bieten zu können, haben wir für 2010 die Palette der Eloxalfarben weiter vergrößert.

Was ist überhaupt Eloxal? Eloxal ist ein elektrochemisches Verfahren, bei dem eine eingefärbte Oxidschicht auf der Aluminium Oberfläche erzeugt wird. Eloxierete Bauteile haben eine härtere, kratzfestere Oberfläche und ein geringeres Gewicht als pulverbeschichtete oder lackierte Teile. Die Oxidschicht kann wegen der dünnen Schichtstärke allerdings leichter durchschlagen werden. Wo eine Pulverbeschichtung oder Lackierung die Bearbeitungsspuren eines Rahmens füllt und glättet, bleiben bei einer Eloxierung jede Frässpur, jede Riefe und jeder Werkzeugeinsatz während des Fertigungsprozesses sichtbar. Werden geschweißte Rahmen oder Rahmenteile eloxiert, treten zudem durch die hitzebedingte Veränderung des Metallgefüges oder durch unterschiedliche Legierungen einzelner Rahmenbauteile Farbschattierungen und Abweichungen vom Grundton auf. Eine Eloxierung verdeckt nichts. Sie dokumentiert genau, wie ein Rahmen und seine Bauteile gefertigt wurden, und das um so deutlicher, je heller der Eloxal-Farbton gewählt wurde.

EXTRA LOVE & ANODISING

Extra Love stands for 'love of detail', but also represents the blood, sweat & tears that we put into our work. Extra Love is the detail which you won't normally notice at first glance. Extra Love is what separates the frame or bike from its partners in the series. Equally, Extra Love means that extra bit of extravagance...the opportunity to create a truly personalized machine. Extra Love is one of the many features and options available to riders when it comes to setting up the bike and covers the finish, bearing caps, shock saddles and travel arms. To offer you even more scope we have extended our range of finishes for 2010.

What is anodising anyway? Well...anodising is an electro-chemical process whereby a pigmented oxidized layer is applied to an aluminium surface. Anodized parts have a harder, scratch-resistant surface and are lighter than powder-coated or enameled parts. Due to the thinner lamination, the oxidized layer can of course be penetrated fairly easily. Whereas an enamel or powder-coated finish fills and smoothes over the marks left from the frame building process, an anodized finish leaves you with the raw details. When frame welds or welded parts are anodized the colour can vary from its original tone due to the heat reactions or the grain. In other words, anodizing hides nothing. It shows exactly how the frame and its parts are made and the lighter it is, the more you see.



Helius RC

Das Helius RC ist der Leistungssportler. RC steht für Race, je nach Setup für Cross Country oder Marathon. Der Kampf mit dem Berg ist Kopsache. Allein das Wissen, auf kilometerlangen Rampen auch nicht den kleinsten Bruchteil seiner Energie an die Federung zu verschwenden, oder unnötiges Gewicht mit sich zu schleppen, motiviert und beflügelt. Die Gewissheit, auf einer schnellen Abfahrt trotzdem einen verlässlichen stabilen Rahmen unter sich zu haben, läßt die Finger am Bremsgriff sich entspannen. Leichtbau ohne Leichtsinn. Das Helius RC ist eine Rakete, aber kein Schleudersitz. Eine perfekte Kombination aus Effizienz und Sicherheit.

The Helius RC is a thoroughbred competitor. RC stands for race and depending on the setup can be adapted for cross-country or marathon. The fight with the mountain is a mind game. The knowledge that in the miles still ahead you won't be wasting even the smallest fraction of energy due to the suspension, or dragging round unnecessary weight, both motivates and inspires. The certainty that on a fast descent you have a reliable stable frame, allows you to relax your fingers on the brake levers. Lightweight without recklessness. The RC Helius is a rocket, but no ejector seat. A perfect combination of efficiency and security.



Helius RC - travel 100 / 120 mm
(Size M, black anodised, excl. shock)
weight 2,3 kg
2,099 € *

Image shows custom frame:
Size M
Colour: bright white glossy
DT Swiss XR Carbon
2,549 € *

Extra Love: red anodised parts, Custom cable stops
*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
All details: www.nicolai.net/pdf/helius-rc.pdf



HELIOUS RC
Tech Type Front Sticker available:
www.ablignet.com





NICOLAI UND DAMENHANDTASCHEN

Erwischt!!! Wenn ihr diesen Text lest habt ihr sicherlich vorher schon einige Minuten auf die glatt rasierten Beine unseres Fotomodells geschaut. Bei vielen Bike-Marken gehören Lifestyle Fotos mit sportlichen Frauen zum Standardrepertoire des Marketings, bei NICOLAI ist es ein Novum. Nicht dass wir ein verklemmter Hauten wären, aber unsere Wurzeln liegen nun mal im Männer dominierten Rennsport. (was wirklich schade ist - manchmal) Seit wir Rahmen bauen, gilt unsere ganze Kraft und Kopfarbeit der Entwicklung von kompromislosen Rennmaschinen. Aber dann kam der Tag, an dem eine dieser Rennmaschinen, ein Helius 4-Cross Fully, in die Hände einer Rennfahrergattin fiel. „Also dieses Bike würde ich mir auch kaufen,...“ Die Aussage klang durchaus plausibel, denn ein 4X Helius ist leicht und hat ein sehr niedriges Oberrohr, wie Frauen es bevorzugen. Doch der Nebensatz verwirrte wieder: „... aber das andere dort gefällt mir gar nicht.“ Sie zeigte auf ein nahezu baugleiches Rad in gleicher Farbe. „Der Sattel ist zu hart und die bunten Teile (Eloxalteile am Rahmen) passen nicht zum Rahmendekor.“ Bevor man sich jetzt an den Kopf fasst, sollte man sich kurze Gedanken machen, was eigentlich hinter der Aussage steckt und man wird mehr Wahrheit als Unsinn entdecken. Wir bauen Rahmen um Rennen zu gewinnen, aber vor allem auch um Herzen zu gewinnen. Wenn der erste optische Eindruck und das erste Sitzgefühl nicht passen, dann besteht bei uns Handlungsbedarf, ganz gleich, ob es sich dabei um die Rahmengemetrie, ein kleines Detail oder um Zubehör handelt. Als Customschmiede haben wir alle Möglichkeiten in der Hand, Produkte zu fertigen, die sowohl technischen Anforderungen, als auch kritischen Stilfragen - speziell von Frauen - genügen. Man mag sich fragen, wie viele Damenhandtaschenhersteller daran schon gescheitert sind.

NICOLAI AND LADIES HANDBAGS

Got you!! As you are reading this Text now, we bet you've been watching those well shaved legs of our model at least for a minute. For many bike brands lifestyle photos showing sporty women are part of their standard marketing repertoire. But at Nicolai it's a novelty. Not that we are some kind of an inhibited bunch, no, but we have our roots in racing sports, which is clearly male dominated, (which is a pity - sometimes) Since we started

HELIUS PRINZIP

Das Helius Prinzip ist die direkteste Weiterentwicklung unseres allerersten Bikes, des legendären Trombone, auf dem 1995 Leigh Donovan Downhill Weltmeisterin und Brian Lopes NORBA-Champion wurden. Mittlerweile gibt es 7 verschiedene Helius Modelle, die das gesamte Spektrum von Cross-Country und Marathon über All Mountain, Enduro, Freeride bis Downhill abdecken. Eins aber haben alle Helius gemeinsam: Den patentierten Horst-Link Hinterbau, eine Viergelenk-Konstruktion, die für ein verlustfreies Pedalieren und ein in jeder Situation aktives Fahrwerk sorgt. Damit wird jede Kurbelumdrehung in puren Fahrspaß verwandelt.

HELIUS TANDEM HELIUS TRAVEL

Das Helius Prinzip ist auch bestens für Spezial-Bikes, wie das **Helius Tandem** geeignet, oder das faltbare Helius Travel. Unsere Tandems sind immer Maßanfertigungen, die optimal an die Körpermaße und Bedürfnisse von Fahrer und Stoker angepasst werden. Am besten, Ihr redet darüber mal in Ruhe mit Eures Tandems an. Anschließend reden wir weiter. Das nennen wir einen konstruktiven Dialog.

Das **Helius Travel** läßt sich mit wenigen Handgriffen in seiner Spezialtasche verstauen und so als Handgepäck in überfüllten U Bahnen, Intercity Zügen, kleinen Kofferräumen oder engen Fahrstühlen transportieren. Raus aus der Stadt, rauf auf den Trail. Dort wird das Helius Travel zum waschechten Helius CC und die Tasche wird einfach zum Rucksack.

THE HELIUS PLATFORM

The Helius Platform is the direct advancement of our very first bike, the legendary Trombone, on what in 1995 Leigh Donovan became Downhill world champion and Brian Lopes NORBA-champion. Meanwhile there are 7 different Helius models, covering the complete range from Cross-Country and Marathon, passing Epic and Freeride up to Downhill. But there is one thing all Helius frames have in common; the patent Horst-Link suspension. This is a 4-link rear construction providing pedaling without a loss of power while staying fully active in any riding situation, making each turn of the crank pure riding pleasure.

The Helius platform is also perfectly suited to special bike designs such as the Helius Tandem or the foldable Helius Travel. Our tandems are always tailor-made frames, made to fit the body measurements of the rider and stoker. We take some time and talk to you about what you want. Based on this we will prepare an engineering drawing and then we talk again. That's what we call a constructive dialogue.

With a few simple steps the Helius Travel can be folded and stowed in a special bag and then carried as hand luggage in crowded subways, Intercity trains, inside your car or in small elevators. Out of the city, onto the trail. When assembled the Helius Travel performs as a standard Helius CC and the bag becomes a backpack.



building frames we've put all our brain and endeavours into the development of uncompromising racing machines. But then came the day, when one of our Helius 4-Cross racing-bikes got hold of a team racer's wife: "Wow! This is a bike I would buy for myself..." Her statement was quite feasible because the Helius 4-Cross is light and it has a very low top tube, which women like. But then, with her subordinate clause, she managed to confuse us again: "...but the other one, I don't like at all!" She pointed at another Helius 4-Cross, identical in construction and even with the same colour: "The saddle is too hard and the anodized parts don't match with the decals colour." But before we scratch our heads, we should think about the deeper meaning behind this statement, and we will probably find out that there is more truth than nonsense to it. Sure, we build frames to win races, but we also build frames to win hearts. If the first optical impression or the first trial in the saddle doesn't match, we need to act, no matter if it's the frame geometry, a small detail or the application. As a custom frame manufacturer possesses the qualities needed, to design products that not only meet technical requirements but also satisfy questions of style, especially for women. It should be ok to ask the question, how many manufacturers of ladies handbags have come to grief so far regarding this issue.



Helius CC de

Wenn es so etwas wie klassisches Mountainbiken gibt, dann kommt man diesem mit dem Helius CC vermutlich am nächsten. Das CC ist in jeder Hinsicht ausgewogen und läßt sich vom moderaten Cross Country und Marathon Einsatz über ausgedehnte Touren bis hin zum leichten All Mountain Biken nutzen. Mit dem Helius CC erklimmt man mühelos jeden Berg und fährt auf der anderen Seite mit Dampf wieder ab. Trotz seiner ausgewiesenen Sportlichkeit ist der Spaßfaktor beim Helius CC erheblich. Kein anderes Nicolai fliegt so schnell bergauf und bergab zugleich. Und das ist letztendlich, sportlicher Anspruch hin oder her, doch das Schönste am Biken.

e
If ever a bike were to be called a classic mountain bike, then you would probably think of a bike like the Helius CC. The CC is balanced in every respect and can be ridden on anything from cross-country and marathon to moderate all-mountain biking. With the Helius CC you effortlessly climb every mountain but can still enjoy the descent. Despite it's designated sportsmanship is the fun factor in the Helius CC significant. No other Nicolai flies so fast up and down the trails. This is after all the essence of mountain biking right?



Helius CC - travel 88 / 102 / 116 / 129 mm
weight 2,7 kg
1.849 € *

Image shows custom frame:
Size L
Rock Shox Monarch 4.2
2.149 € *

*prices valid for Germany only incl. 19% VAT
All details: www.nicolai.net/pdf/helius-cc.pdf



Tech Type Front sticker available:
www.apliquet.com



WAS MAN HEUTE SO ALLES UNTER KUNST VERSTEHT

Auch wenn wir jetzt mehr Eloxalfarben anbieten, unterscheiden sich immer noch die meisten Biker für eine ganze oder teilweise Pulverbeschichtung ihres Nicolais, den schlagfesten, aufgeschmolzenen Kunststoffüberzug. Zur feineren Gestaltung ist diese großflächig bestäubende Lackiertechnik jedoch denkbar ungeeignet. Als hätte vergleichsweise ein Kunstmaler die Wahl, entweder einen ganzen Eimer Farbe auf die Leinwand zu kippen oder gar keine. Aber Not macht bekanntlich erfinderisch, und unsere Pulverbeschichter haben neben dem handwerklichen sehr wohl auch einen künstlerischen Anspruch an ihre Arbeit. So wurden die augenscheinlich engen Grenzen dieses Mediums immer weiter ausgelotet und die Regeln in Frage gestellt. Wir haben mit Transparenzlacken und Schablonen experimentiert, strukturierten Oberflächen, Wischtechniken, Verläufen und Kaschierungen. Dabei haben wir neue Wege und Möglichkeiten entdeckt. Unser Dizzy Camo ist zum Beispiel auf diese Weise entstanden, und wir werden weiter suchen. Denn nach Kant sind Kunstwerke Beispiele zu einer Regel, die sich nicht angeben lässt.

WHAT IS TO BE UNDERSTOOD AS ART THESE DAYS

Even now as we offer more anodizing options, most customers still opt for the hard-wearing, enamel or powder-coat finish

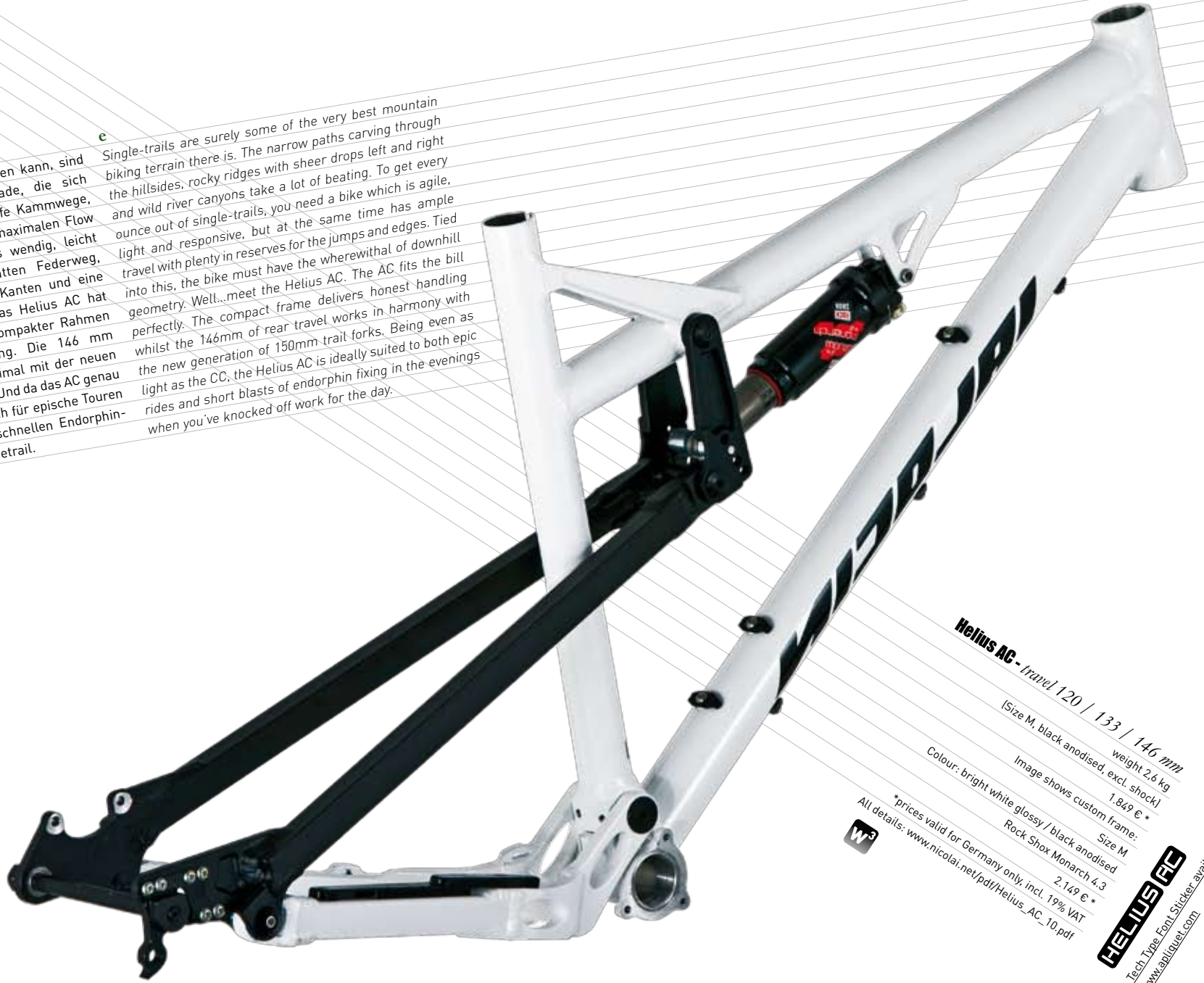


for their Nicolais. For such fine large scale compositions this dusting technique is still unsurpassed. It could be compared to an artist who either tips the entire pot of paint over the canvass or none at all. However, necessity is the mother of invention, as they say, and our powder finishers bring an artistic approach to their work, breaking new ground with the medium and posing as yet unasked questions of the technique. We've experimented with transparent lacquers and templates, structured surfaces and washes, runs and lamination and in so doing have discovered new approaches and possibilities. Our Dizzy Camo is one such example of this development and we are constantly on the look out for more. As Kant said, each new piece of art is an example of its own new rule.

Helius AC de

Das Beste, was die Natur dem Biker bieten kann, sind die Singletrails. Schmale gewundene Pfade, die sich einen Berggrücken entlang ziehen, schroffe Kammwege, oder wilde Flussufer. Um hier auf den maximalen Flow zu kommen, braucht es ein Bike, das wendig, leicht und verspielt ist, aber trotzdem satten Federweg, Sicherheitsreserven für Sprünge und Kanten und eine abfahrtstaugliche Geometrie bietet. Das Helius AC hat genau diese Features. Sein flacher, kompakter Rahmen bietet ein ausgezeichnetes Handling. Die 146 mm Federweg am Heck harmonieren optimal mit der neuen Generation der 150 mm Trail Gabeln. Und da das AC genau so leicht wie das CC ist, eignet es sich für epische Touren ebenso hervorragend, wie für den schnellen Endorphin-Kick nach Feierabend auf dem Hometrail.

Single-trails are surely some of the very best mountain biking terrain there is. The narrow paths carving through the hillsides, rocky ridges with sheer drops left and right and wild river canyons take a lot of beating. To get every ounce out of single-trails, you need a bike which is agile, light and responsive, but at the same time has ample travel with plenty in reserves for the jumps and edges. Tied into this, the bike must have the wherewithal of downhill geometry. Well...meet the Helius AC. The AC fits the bill perfectly. The compact frame delivers honest handling whilst the 146mm of rear travel works in harmony with the new generation of 150mm trail forks. Being even as light as the CC, the Helius AC is ideally suited to both epic rides and short blasts of endorphin fixing in the evenings when you've knocked off work for the day.



Helius AC - travel 120 / 133 / 146 mm
[Size M, black anodised, excl. shock]
weight 2,6 kg
1.849 € *

Image shows custom frame:
Size M
Rock Shox Monarch 4.3
2.149 € *

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
All details: www.nicolai.net/pdf/Helius_AC_10.pdf



HELIOUS AC
Tech Type Font Sticker available:
www.nicolai.com



WAS PASSIERTE ZWISCHEN DIESEN BEIDEN BILDERN?

Zwischen einem hoch konzentrierten Frank Schneider am Start, mit leicht erhöhtem Adrenalinpiegel und einem überglücklichen Schneidi im Ziel, mit stark erhöhtem Endorphinspiegel, liegen 2610 Höhenmeter, mehrere Klimazonen, eine Stunde Fahrzeit und die Konkurrenz von 400 beherzten Bikern, die sich aus dem Heer der 2000 fürs große Finale qualifizieren konnten: Der Megavalanche von Alpe d' Huez.

Der Massenstart erfolgt in 3300 m Höhe, auf dem Gipfelgletscher des Pic Blanc, morgens, wenn der Firn noch hart ist. Das Schneefeld fordert schnell die ersten Tribute. Hier die Spur zu halten, sich abzusetzen und gestürzten Fahrern auszuweichen ist keine leichte Aufgabe. Irgendwann endet der Gletscher in einer gewaltigen Moräne aus groben Gesteinsbrocken, die aufs Fahrwerk einprügeln. Es folgen lange, schnelle Traversen, enge Spuren, auf denen Überholen fast unmöglich ist, Rinnsale, Fels und Geröll, Staub und Schotter, ausgefahrene Trails, steile Wiesenhänge, Bachdurchfahrten und immer wieder Gegenanstiege, kurze Stiche, aber auch längere Rampen. Schwere Freerider werden dort nach hinten durchgereicht. Die leichten Enduros ziehen vorbei. Weiter unten beginnt der Wald. Unter den Bäumen ist es feucht, teilweise matschig, aber die Strecke hat mächtig Flow und ist sehr schnell. Anlieger, Sprünge, und immer auf die Chance zum Überholen lauern. Nach 30 km endlich das Ziel: Allemont auf 690 Metern. 1 h 06 sec. hat Frank für die Abfahrt gebraucht. Frank, der normalerweise auf dem Downhillbike anzutreffen ist, wählte als Race-Bike für den Megavalanche seinen leichten, zuverlässigen Alleskönner: Das Helius AM. Damit gewann er übrigens auch den High Speed Contest von Alpe d' Huez: 96 km/h v-max!

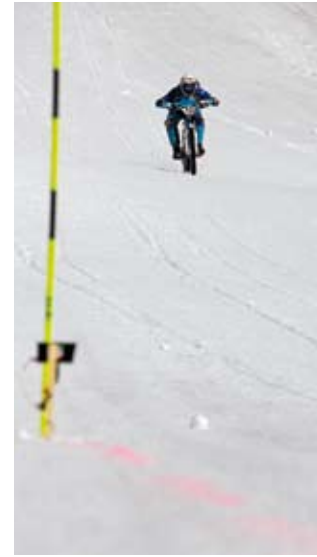
WHAT HAPPENED IN BETWEEN THESE TWO PICTURES?

Between the highly concentrated Frank Schneider at the start line and the adrenalin pumped, overjoyed Frank Schneider at the finish line lie 2610 meters in altitude, various climatic zones, an hour long ride and a battle with 400 competitors. These same 400 have been narrowed down through qualification from an original 2000. In short, it's the Alpe d' Huez Megavalanche.

The mass start is at 3300m on the Pic Blanc glacier. It's an early morning start in order to ensure the surface is hard enough. The snow field quickly takes its toll; holding a line and avoiding fallen riders is no easy task. Eventually the glacier ends on a moraine of shattered rocks which pummel bikes and riders alike. There follows long, fast lines with tight curves making overtaking almost impossible. Riders must contend with ruts, rocks, boulders, dust and gravel, worn out lines, steep precipices, brook-crossings and both short, sharp climbs and longer energy sapping drags.

The big free-riders drop to the back of the field as the lightweight enduro riders stream past. Lower down the mountain the forest section comes into view. In the trees it's damp, sometimes muddy but the track has flow to it and it's very fast with burns and jumps providing the final overtaking opportunities.

Finally, after 30km, the finish is on you standing at 690m. 1hour 06 sec for Frank Schneider who would normally be seen on his Downhill machine but here chose his lighter all-rounder the Helius AM. Frank and his Helius AM took the honour of the fastest rider competition home with him at 96km/h...v-max!



Helius AM

All Mountain Biken oder Enduro, das bedeutet ausgedehnte Touren, mit einer ordentlichen Portion Fun und Action gewürzt. Ein Enduro darf nicht zu schwer sein. Es muss jeden Anstieg meistern. Gleichzeitig muss ein Enduro aber auch ordentlich einstecken können. Genau dafür ist das Helius AM gebaut. Es bietet einen entspannten, sicheren und weichen Federweg und eine entspannte, aufrechte Fahrposition, die Sicherheit vermittelt und die Limits weiter steckt. Sein bevorzugtes Revier sind verblockte, alpine Trails. Sprünge und Absätze, grobes Gelände, Abenteuer, schnelle Abfahrten. Das Helius AM hält dafür die nötigen Reserven bereit, ohne dass der Anstieg zur Marter wird.

All-mountain (enduro) riding, is about all day epics spiced with a neat pinch of fun and action. An All-Mountain bike must not be too heavy, as it has to cope with any climb, and should be able to take anything that you can throw at it. That is exactly what the Helius AM is built for. It offers plush travel and a relaxed, upright, riding position which provides stability and allows you to push your limits further. It's favorite spots are rooty alpine trails, jumps and steps, rock gardens and fast downhill. The Helius AM keeps enough reserves of strength and travel without turning the ascents into torture. It is compatible as standard with the 2009 Truvativ Hammerschmidt.

Helius AM - travel 130 / 140 / 150 / 160 mm

weight 3,1 kg

1.849 € *

Size L

Image top left shows custom frame:
Colour: Seasick green / White glossy

Rock Shox Monarch 4.2

Extra Love: Red anodised parts
2.199 € *

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
All details: www.nicolai.net/pdf/helius-am.pdf



TECH TOP FRAME SLICKER AVAILABLE
HELIUS AM

www.nicolai.com



Photo:
Joris Bigoni
DH World Cup
Maribor, Slovenia



MASCHINEN & U

World Cup Downhill Racing Team

Joris BIGONI

Erik IRMISCH

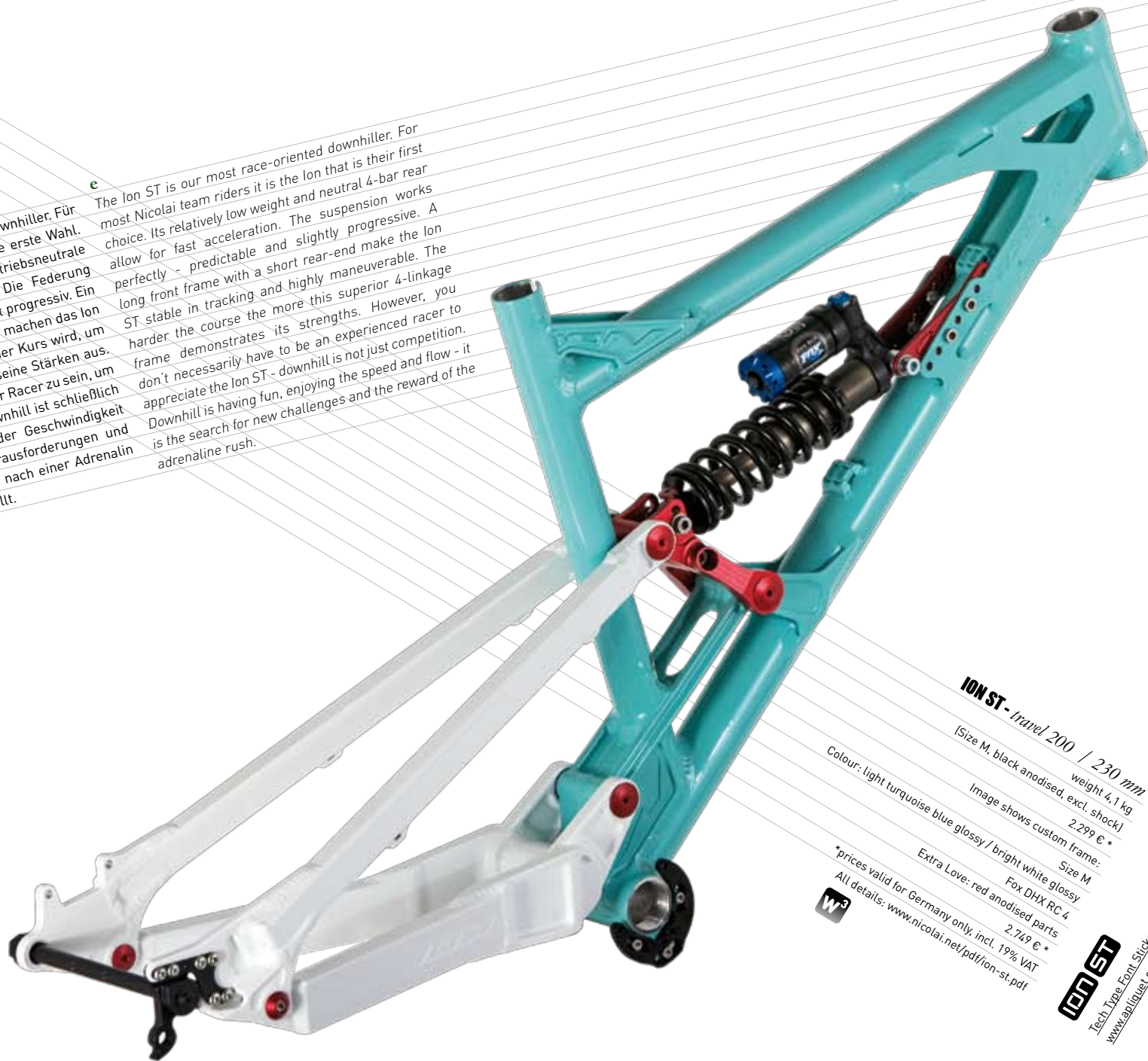
Frank SCHNEIDER



ION ST de

Das Ion ST ist unser am stärksten Race-orientierter Downhill. Für die meisten Nicolai Teamfahrer ist das Ion daher die erste Wahl. Sein vergleichsweise geringes Gewicht und der antriebsneutrale Hinterbau ermöglichen einen schnellen Antritt. Die Federung arbeitet perfekt, stets unauffällig und verläuft leicht progressiv. Ein langer Vorderrahmen mit einem kurzen Hinterbau machen das Ion ST spurstabil und gleichzeitig wendig. Je härter der Kurs wird, um so mehr spielt dieser überlegene Viergelenker seine Stärken aus. Man muss aber nicht zwangsläufig ein erfahrener Racer zu sein, um mit dem Ion auf seine Kosten zu kommen. Downhill ist schließlich nicht nur Wettkampf. Downhill ist Spaß an der Geschwindigkeit und dem Flow, die Suche nach neuen Herausforderungen und das Glücksgefühl als Belohnung, wenn man nach einer Adrenalin pumpenden Abfahrt an der Liftstation ausrollt.

The Ion ST is our most race-oriented downhill. For most Nicolai team riders it is the Ion that is their first choice. Its relatively low weight and neutral 4-bar rear allow for fast acceleration. The suspension works perfectly - predictable and slightly progressive. A long front frame with a short rear-end make the Ion ST stable in tracking and highly maneuverable. The frame demonstrates its strengths. However, you don't necessarily have to be an experienced racer to appreciate the Ion ST - downhill is not just competition. Downhill is having fun, enjoying the speed and flow - it is the search for new challenges and the reward of the adrenaline rush.



ION ST - travel 200 / 230 mm
(Size M, black anodised, excl. shock)
weight 4,1 kg
2.299 € *

Image shows custom frame:
Size M
Colour: light turquoise blue glossy / bright white glossy

Extra Love: red anodised parts
Fox DHX RC 4
2.749 € *

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
All details: www.nicolai.net/pdf/ion-st.pdf



Tech Type Ion ST Sticker available:
www.nicolai.com



GEAR BOX BIKES



Photo:
The Collector's Bike
Vulkatech, Germany

Die klassische Kettenschaltung am Mountainbike wurde ursprünglich für das Rennrad entwickelt. Für den Einsatz im Gelände ist sie mit ihren empfindlichen, exponierten Bauteilen daher nur bedingt geeignet. Schäden an den Schaltkomponenten bedeuten allzu oft das Ende einer Tour, frühzeitiges Packen im Bikepark oder das Aus bei einem Wettkampf. Bei einem Getriebebike finden alle Schaltvorgänge vor Schmutz und Beschädigung geschützt in einem gekapseltem Getriebe, der G-Boxx statt. Das G-Boxx 1 Getriebe schaltet mit Rohloff Technik. Seine 14 Gänge entsprechen der Bandbreite einer 27 Gang Kettenschaltung und erfüllen damit alle Anforderungen für den Enduro und Freeride Einsatz.

Das Nucleon TFR mit G-Boxx 1 bauen wir seit mittlerweile vier Jahren nahezu unverändert. In seiner jetzigen Form ist es sowohl technisch als auch funktionell voll ausgereift und ein leistungsfähiger, zuverlässiger Begleiter. An diesem Bike gibt für uns nichts mehr zu verbessern. Die Weiterentwicklung der Getriebe-Bikes fand mit der G-Boxx 2 auf einem parallelen Gleis statt. Das Nucleon TFR hat somit alle Voraussetzungen erfüllt, nun ebenfalls ein Klassiker zu werden.

The classic derailleur for the mountain bike was originally developed for road racing bikes. With all the sensitive parts exposed, it is not ideally suited for the use in rough terrain. Damage to the shifting components too often means the end of your ride, packing up early in the bike park or aborting a competition. On a G-Boxx bike, all the shifting happens in an enclosed unit where it is protected from dirt and damage. The G-Boxx 1 gearbox works with Rohloff technology- 14 gears with the same bandwidth as a 27 speed drive-train meets all requirements for all-mountain and free-ride biking.

We've been building the Nucleon TFR with the G-Boxx 1 for four years now almost without any kind of amendments. In its current form it is technically and functionally firmly established as a powerful and reliable companion. There's nothing more for us to do on this bike, it's the genuine finished article. The development of gear-box bikes is now taking place on a parallel level with the G-Boxx 2. The Nucleon TFR has reached all its goals and is on the way to becoming a classic.



Nucleon TFR de

Beim Nucleon TFR, unserem Freeride und Enduro Getriebe-Bike, haben wir besonderes Augenmerk auf seine Tourentauglichkeit gelegt. Darum kommt hier statt der 7-Gang G-Boxx 2 die 14-Gang G-Boxx 1 zum Einsatz. Im Inneren der G-Boxx 1 schaltet bewährte Rohloff® Technik, die man aus der Rohloff Speedhub® Getriebe-Nabe kennt. Der Spaß mit dem TFR beginnt, dort wo die Wege enden oder Abfahrten über Geröllhalden beginnen. Je gröber und unwegsamer das Gelände ist, um so mehr spielt das Nucleon TFR mit seiner geschützten, unverwüstlichen Schaltungstechnik seine Stärken aus, damit der Fahrer sein ultimatives Freeride Erlebnis ungestört genießen kann.



Nucleon TFR - travel 167 mm
weight 8.8 kg
(Size M, black anodised, excl. shock)
4.799 € *

Image shows custom frame:
Size S
5.349 € *

Colour: bronze anodised / black anodised
Fox DHX 4.0
19% VAT

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
All details: www.nicolai.net/pdf/ion-st.pdf



NUCLEON TFR

available at:

www.nicolai.com
Tech Line Foot-Steer available

e
With the Nucleon TFR, our Freeride gearbox bike, we have paid particular attention to its suitability for all day epics. For this reason we have specced it with the 14-speed G-1, instead of the 7-speed G-Boxx 2. At the heart of the G-Boxx 1 system lies the proven Rohloff® technology, adapted from the Rohloff Speedhub® gear-hub. With the TFR the fun starts where the roads end and descents over rough scree begin. The harsher the terrain becomes the more the Nucleon TFR plays to its strengths. Protected by the bomb - proof G-Boxx technology the rider can have the ultimate freeride experience.



Joris Bigoni, Drakensberg
South Africa

Kalles „N“-spirations

First rideable sample of the B-BOXX

EINE GESTALT DER STRÖMUNGEN

Die Kräfte der Natur formen Stein in Jahrmillionen. Der Geist vermag Materie dagegen innerhalb kürzester Zeit zu gestalten. Dennoch braucht alles seine Zeit. Wir wissen, dass die Erwartungen an unsere Produkte in Hinblick auf immer neue Innovationen sehr hoch sind, und diese Erwartungshaltung haben wir in den letzten Jahren durch ein rasantes Entwicklungstempo zusätzlich geschürt. Mittlerweile sind unsere Kunden fast schon enttäuscht, wenn wir nicht jedes Jahr mit einer neuen Killer-Applikation aufwarten können. Fakt ist aber, dass unsere Kunden ein Recht darauf haben, ein durchdachtes und ausgereiftes Produkt zu bekommen, und darum möchten wir Euch um ein wenig Geduld bitten. Wir versprechen euch, wir arbeiten mit Hochdruck, und die Entwicklung geht voran: B-Boxx, Carbon Drive, E-Bikes, kombinierte Motor-Getriebe Einheiten, um nur einige Bausteine zu nennen. Das Feuerwerk der Antriebsinnovationen wurde also gerade erst gezündet.

A FIGURE OF FLOW

The force of nature has been shaping stone over millions of years. The human mind can shape material in a much shorter time, but everything takes its time. We know that your expectations of us are very high when it comes to new innovations, and it's partly our fault because we have generated these expectations through the sheer speed of our developments. It's almost the case now that our customers are disappointed when we don't come up with a killer innovation each year and the fact is that our customers have the right to expect innovations which are properly developed from start to finish, that's why we ask you for a bit of patience. We are currently working flat out on the development front, for example B-Boxx, Carbon Drive, E-bikes and motor-drive combinations to name but a few of the construction projects. Be in no doubt, the fuse of the drive innovation firework is about to be lit.



ION GB2 de

Ein Ion ST gepaart mit einer G-Boxx 2, dem Fahrradgetriebe der zweiten Generation. Braucht man so etwas überhaupt, oder ist das schon technischer Overkill? Die Masse liegt tief und zentral. Die Schaltung arbeitet geschützt vor Schmutz und Beschädigungen. Hochschalten unter Vollast, Runterschalten mit oder ohne Pedalumdrehung, während das Hinterrad beim Anbremsen blockiert, einen oder mehrere Gänge gleichzeitig. Nie wieder eine abgelaufene Kette oder ein verbogenes Schaltwerk, weniger Wartung und Pflege. Diese Vorteile sind nicht von der Hand zu weisen. Das Mehrgewicht zum Ion ST liegt dabei unter einem Kilo. Das Ion GB2 eliminiert die Nachteile und Risiken einer Kettenschaltung und folgt dabei konsequent der Prämisse: Mehr Zeit auf der Piste, weniger Zeit in der Werkstatt oder kurz: Mehr Zeit auf dem Bike.

An Ion ST coupled with a G-Boxx 2 - next generation bicycle technology. Do we need such a thing at all or is this already technical overkill? The weight is positioned low and central. The drive-train is protected from dirt and damage. Upshift under full load, downshift without pedalling or while the rear wheel is locked up under full braking. Never suffer again from a jammed chain or from a bent derailleur, and of course there is the need for less maintenance and care. The additional weight over an Ion ST is less than a kilo. The Ion GB2 eliminates many of the disadvantages of a conventional drive-train and leads to more time on the slopes, less time in the workshop and therefore more fun biking.



ION GB2 - travel 200 / 230 mm
(Size M, black anodised, excl. shock)
weight 8,7 kg

Image shows custom frame:
4.649 € *

Colour: sky blue glossy / bright white glossy
Size M

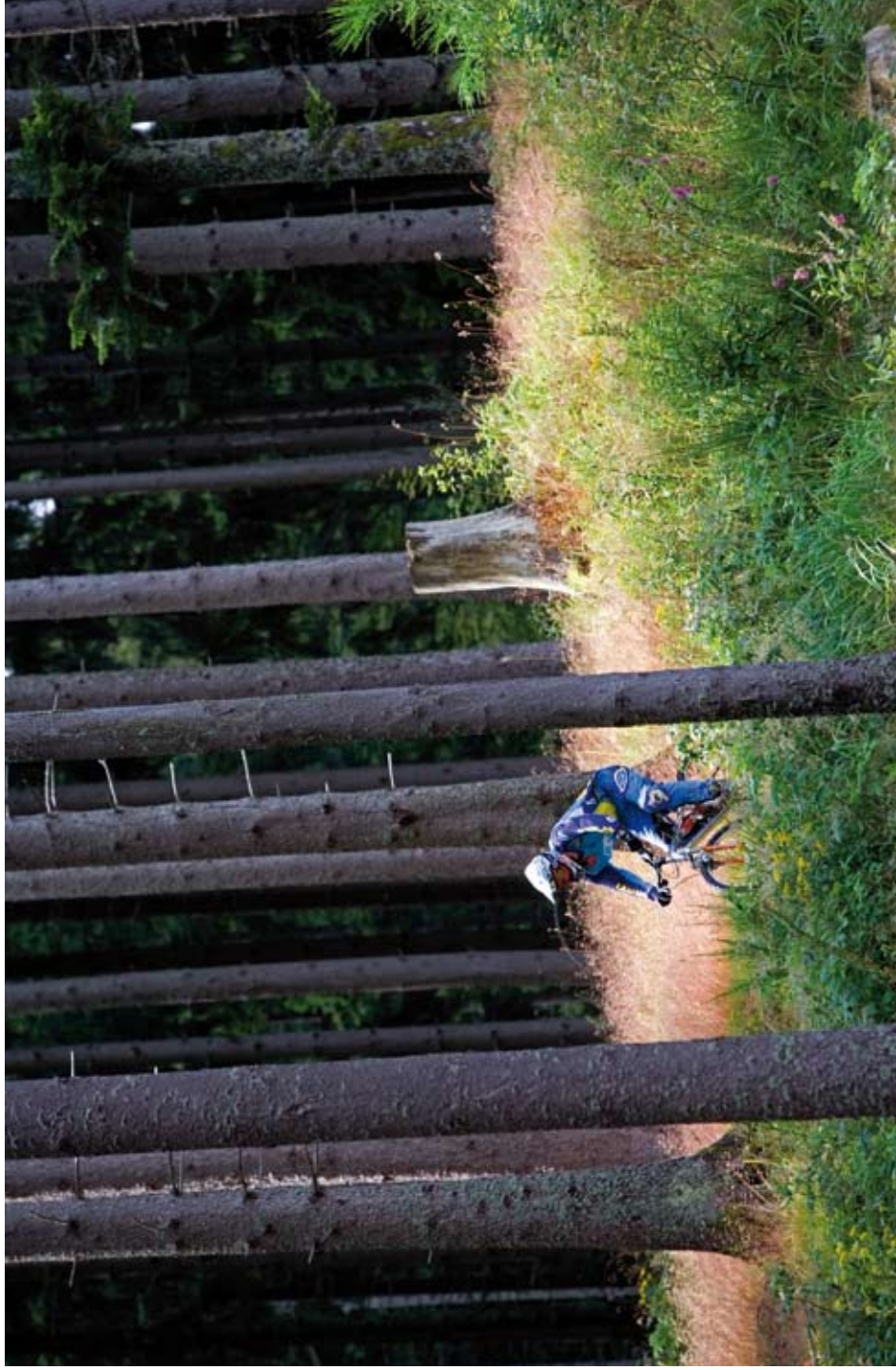
Rock Shocks Vivid 5,1
Extra Love: red anodised parts
5.999 € *

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
All details: www.nicolai.net/pdf/ion-gb2.pdf



ION GB2

Tech Type Front Sticker available:
www.nicolai.com



DAS VERSTECK DER KLASSIKER

Machmat werden wir gefragt, warum wir noch immer ein so altes Modell, wie das Lambda bauen, diesen Downhill Saurier aus dem letzten Jahrtausend, wo wir parallel schon seit längerem modernere Maschinen für den gleichen Einsatzzweck im Programm haben. Zugegeben, rationale Gründe gibt es dafür kaum. Eher leisten wir uns den Luxus auch mal sentimental zu sein. Wir haben das Lambda über die Jahre nämlich so lieb gewonnen, dass wir uns nicht mehr von ihm trennen wollen. Es ist die Dankbarkeit gegenüber einem alten, treuen Weggefährten. Es ist der Respekt gegenüber unseren Kunden, die seit 10 oder 12 Jahren ein Lambda fahren. Und gern denken wir an die alten Zeiten zurück, da Nicolai als die Panzerschmiede unter den Bike-Herstellern galt, wofür das Lambda exemplarisch stand. Das Lambda hat auch eine symbolische Bedeutung: Für jedes Nicolai ist mindestens 10 Jahre lang jedes Ersatzteil lieferbar. Und einen durchaus praktischen Wert hat das Lambda ebenfalls: Es ist alt aber bewährt und ein perfekt ausgereiftes Gerät.



Helius FR
www.nicolai.net/pdf/helius-fr.pdf




Helius ST
www.nicolai.net/pdf/helius-st.pdf



SANCTUARY OF THE CLASSICS

Sometimes we are asked why we still build such an old model as the Lambda, this Downhillsaurier from the last century which now has modern day equivalents for the same application within our product range. Admittedly, there is little rational for this. It's more that we afford ourselves the luxury of being sentimental. We've become so attached to the Lambda over the years that we can't stand the thought of being parted. It's also out of gratitude to an old and loyal companion and it's out of respect to our customers who have been riding a Lambda for 10 or 12 years. We also look back fondly as Nicolai become known as the tank-smith of the bike manufacturers and the Lambda was the perfect example. The Lambda also has a symbolic meaning. For each Nicolai replacement parts are available for at least 10 years. Of course the Lambda has practical value, it's old but it's a proven piece of equipment.

This year we've elevated the Helius ST and Helius FR to a classical status. Also, these models have been overtaken by the parallel development of the Helius AM and the AFR. According to the opinion makers in the media, a 17kg enduro bike and a 20kg extreme-freerider are no longer appropriate. But there are actually bikers out there who can make up their own minds and want to have just such a bike. Imagine if, for example, Ford were still producing the 1967 Mustang today and had changed almost nothing other than the original teething problems. Of course it would not be up-to-date but many, many grown-up boys would be having wet-dreams over it. At the end of the day, our classics don't cost us any rent and so we'll fetch the welding jigs down from the attic, dust them off and piece together a classic to make another fan as happy as Larry.

 **Schneidi riding a 1996 Trombone on the DH course of the World Championship Kirchzarten 1995**

 **Vincent crawling the attic to find some classics.**

Lambda ST

Das Lambda ST ist das Maximum an Stabilität, Langlebigkeit und Unverwüstlichkeit. Kein anderer Nicolai Rahmen kann mit derartigen Reserven aufwarten. Es dürfte schwer sein, überhaupt Downhill Bikes zu finden, die sich nach 10 Jahren noch immer im aktiven Einsatz befinden. Das Lambda läuft und läuft und läuft. Wie kein anderes Nicolai verkraftet es Stürze und Einschläge und ist daher besonders für Draufgänger oder Fahrer mit einem etwas unrunderen Fahrstil geeignet. Sein kurzer Radstand macht es wenig und stark auf winkligen, technischen Kursen. Diese Eigenschaft und seine unerreichte Robustheit prädestinieren das Lambda auch für den Einsatz als extremes Freeride Bike.

The Lambda ST is all about stability, longevity, and indestructibility. No other Nicolai frame comes up with such reserves. It would be difficult to find downhill bikes at all that after 10 years are still in active use. The Lambda just goes on and on and on... No other Nicolai copes as well with crashes and impacts so this one is particularly appropriate for the fearless or riders with a slightly rough riding style! Its short wheelbase makes it nimble and maneuverable on winding technical courses. This property and its unmatched robustness make the Lambda ideal for use as an extreme freeride bike.



Lambda ST - frame 210 mm
[Size M, black anodised, excl. shock]

Image shows custom frame:
weight 5,7 kg
2.099 € *

Size S
Colour: black anodised
Fox DXH RC 4
2.499 € *

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT

All details: www.nicolai.net/pdf/lambda-st.pdf

LAMBDA ST

Tech Type Font Sticker available!
www.abligniet.com



FREE DOWN THE HILL

Ok, wir reden hier die ganze Zeit über Theorie und Technik, und das wirklich Wichtige, kommt dabei viel zu kurz. Lassen wir die Technik jetzt einfach mal dort wo sie hingehört: Im Hintergrund. Dort wo sie unauffällig, zuverlässig funktioniert und uns nicht weiter interessiert. Richten wir unser Augenmerk lieber auf das Eigentliche. Lassen wir den Blick schweifen, von dem Gipfel auf dem wir stehen über das das felsige Panorama, das uns umgibt. Gipfel hinter Gipfel, in der Ferne langsam verblassend. Feuern wir unsere Kameras an, treten mit Druck in die Pedale und stechen in die Einfahrt zum Trail. Versuchen wir die Nebelschwaden im schattigen Tal zu fangen, noch bevor sie von den gleißenden Sonnenbalken verdampft werden, die sich langsam über den Kamm schieben. Die Stollen singen auf nacktem Fels, rauschen im groben Schotter und schmatzen in nassen Rinnen. Das Fahrwerk pumpt, wir lupfen über Kuppen, schlucken Staub, drücken über Kanten und driften um Kehren. Steig schüttelt die Natur ihr Kaleidoskop, um uns nach jeder Kuppe und Kurve ein neues, prächtiges Gemälde zu präsentieren. Bizarre Klippen, ein kristallener Bachlauf, üppige Wiesen, vom Wind geschliffener Stein. Auf einer Bergnase sammeln wir uns, verschmaufen kurz, bevor der wilde Ritt ins Tal weitergeht. Hinein in den Wald, Wurzeln, Hohlwege, schwerer Boden fliegt durch die Luft und klatscht kühl an unsere Waden. Tunnel im Unterholz, Dunst und Dämmerung in den Senken, sattes Grün, in den Wipfeln die Speere der Sonne. Wir rollen aus. Das Shuttle wartet bereits.

Ok, we've been talking the whole time about theory and technology. And what's really important perhaps doesn't get the attention it deserves. Let's leave the technology where it belongs, in the



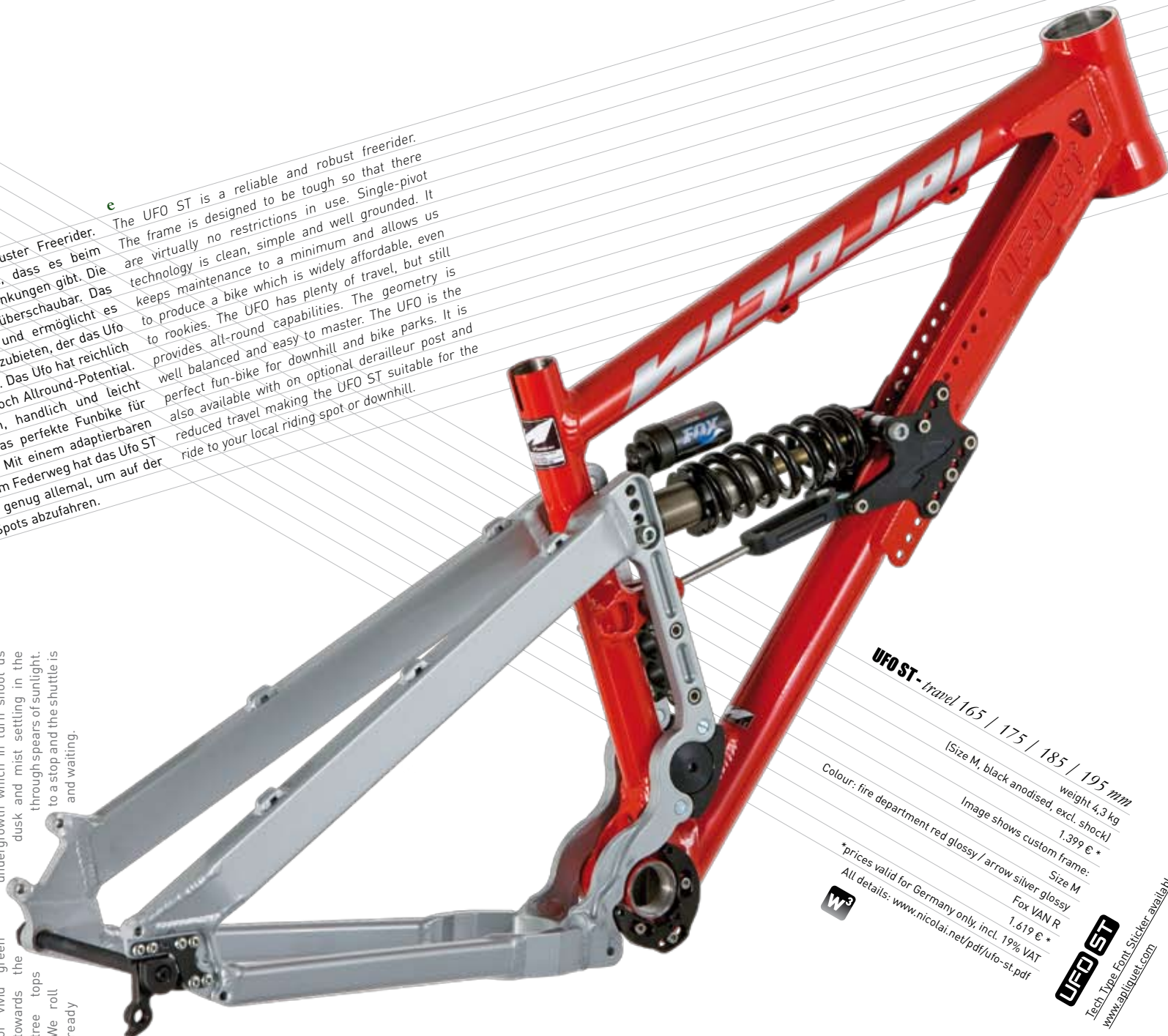


background, inconspicuous, reliably functioning and of no further interest. Let's turn our gaze towards what's really important. Let's allow our senses to roam from the peak we are standing on out across the rocky panorama that surrounds us. Peak after peak stretch out and mingle in the mist. As you signal to your friends for the off, you push down on the pedals head off into the trail. Trying to capture the remnants of mist hanging in the shadowy valley before the sun-rays, which are slowly creeping over the ridge burn them away, the tyre knobs sing on the rocks, roar over the gravel and suck through the wet ruts. The suspension pumps, we lift over the near vertical curves, push down over the drops and drift through the curves as nature constantly shakes out her kaleidoscope and around each curve and bend she greets us with a vivid display, strange rocky outcrops, crystal brooks, dewy meadows and weather worn stone. On a plateau we gather ourselves and rest a little before the wild adventure into the valley continues. Into the forest, roots and causeways with earth splattering coolly onto our calves lead us on into tunnels of vivid green undergrowth which in turn shoot us towards the dusk and mist settling in the tree tops through spears of sunlight. We roll to a stop and the shuttle is ready and waiting.

UFO ST de

Das Ufo ST ist ein zuverlässiger, robuster Freerider. Der Rahmen ist so stabil ausgelegt, dass es beim Einsatzzweck praktisch keine Beschränkungen gibt. Die Technik ist einfach, ausgereift und überschaubar. Das hält den Wartungsaufwand gering und ermöglicht es uns, den Rahmen zu einem Preis anzubieten, der das Ufo auch für Einsteiger attraktiv macht. Das Ufo hat reichlich Federweg, bietet aber trotzdem noch Allround-Potential. Die Geometrie ist ausgewogen, handlich und leicht zu beherrschen. Das Ufo ist das perfekte Funbike für Hobby-Downhill und Bikepark. Mit einem adaptierbaren Umwerferturm und reduziertem Federweg hat das Ufo ST aber auch Tourer-Qualitäten, genug allemal, um auf der Hausrunde seine Lieblings-Spots abzufahren.

The UFO ST is a reliable and robust freerider. The frame is designed to be tough so that there are virtually no restrictions in use. Single-pivot technology is clean, simple and well grounded. It keeps maintenance to a minimum and allows us to produce a bike which is widely affordable, even to rookies. The UFO has plenty of travel, but still provides all-round capabilities. The geometry is well balanced and easy to master. The UFO is the perfect fun-bike for downhill and bike parks. It is also available with an optional derailleur post and reduced travel making the UFO ST suitable for the ride to your local riding spot or downhill.



UFO ST - travel 165 / 175 / 185 / 195 mm
(Size M, black anodised, excl. shock)
weight 4,3 kg

Colour: fire department red glossy / arrow silver glossy
Image shows custom frame:
1.399 € *

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
All details: www.nicolai.net/pdf/ufo-st.pdf



Tech Type Font Sticker available
www.apliguet.com





DER ZEN GARTEN

Wenn man genau hinschaut, erkennt man auf den Boden der N-Einfräsung Linien, die wie bei einem Kare-san-sui Garten, auch Zen Garten, ineinander übergehen, ununterbrochen ihren Anfang im Ende finden. Zen ist keine religiöse Lehre oder Philosophie im engeren Sinne, und ein Zen Meister, nach Rat in einer schwierigen Lebenslage gefragt, wird erwidern, dass er leider nicht helfen kann, weil es im Zen nichts gibt. Zen bedeutet dem Leben nachzugehen, Tag für Tag und nach nichts anderem zu suchen. Ein wichtiger Teil der Zen-Praxis besteht aus der Besinnung auf den Alltag, dass man sich auf die Aktivität, die man gerade in diesem Augenblick ausübt, vollkommen konzentriert. Auf dem oberen Bild wirkt Volker schon ein wenig wie ein versunkener Mönch, tatsächlich ist er davon aber noch ein gutes Stück entfernt. Auch hält er kein Schwert, sondern steht hinter einem Peilstab. Eine geistige Parallele zum Zen finden wir trotzdem, denn Volker konzentriert sich in diesem Moment allein auf seine Arbeit. Auf ein perfektes Ergebnis und auf die exakte Geradheit des Rahmens, den er gebaut hat. Und das tut er Tag für Tag.

THE ZEN GARDEN

When you look closely at the bottom of the N logo on the head tube, you can see lines leading off, lines which closely resemble the lines in a Kare-san-sui garden or Zen garden, lines which merge and cross with no beginning and no end. Zen is neither a religious teaching nor a philosophy in itself and a Zen master when asked for advice on a difficult matter will reply that he can't help for there is nothing in Zen to help. Zen is the path of life to follow from day to day and not a way to seek alternatives. An important part of Zen practice comes from the meaning of every day life in which you live in the moment, focus on the here and now, you are totally focused and concentrated on what you are doing at that very moment. In the picture above Volker looks a bit like a monk, but in fact he is far from a monk. Neither is he holding a sword, he's actually standing behind a gauge. However, we can find a spiritual parallel between Volker and Zen because Volker is so concentrated on the job in hand. He's totally focused on achieving the perfect result and the exact symmetry of the frame he's built. And he does this day in, day out.



Nonius CC | 29"

Das Nonius ist der optimale Einstieg in die All-Mountain Liga. Wer seine Runden zur Zeit noch weitgehend auf breiten Wanderwegen und Forststraßen dreht, wird schnell merken, dass mit diesem Bike mehr drin ist. Lange, ausdauernde Ausritte in alpines Gelände sind für das Nonius ebenso wenig ein Problem, wie Sprünge über Kanten und Absätze oder schnelle Abfahrten über anspruchsvolle Singletrails. Das Nonius liefert den nötigen Federweg für Komfort und Sicherheit und ist gleichzeitig spritzig und gut zu beschleunigen. Durch sein flaches Rahmendesign und das tief abgesenkte Oberrohr eignet sich das Nonius in den Größen S und XS besonders gut für kleine Biker und Frauen, die im Schritt leicht auf dem höheren Oberrohr eines Helius Rahmens aufsitzen würden.

The Nonius is the ideal entry to the all-mountain league. Anyone riding this bike on fire roads and wide forest trails will soon notice that the Nonius is good for much more. Long epic rides in alpine terrain are no problem for the Nonius. Nor are small jumps over edges and steps, rapid descents or demanding singletrack. The Nonius provides the necessary travel for comfort and security whilst still being agile and quick to accelerate. Owing to the low frame profile and the lowered top tube in sizes S & XS, the Nonius is perfectly suited to the smaller biker and women who would easily sit up on the higher top tube of a Helius frame.



Nonius CC - travel 100 / 110 / 120 / 130 mm
(Size M, black anodised, excl. shock)
weight 2,6 kg

Image shows custom frame:
Size tailored 29"
1.199 € *

Colour: pastel blue glossy
Rock Shox Monarch 4.2
(Custom 29") 1.799 € *

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
All details: www.nicolai.net/pdf/nonius-cc.pdf



NONIUS CC

Tech Type Front Sticker available:
www.ablauer.com



GRENZEN DER VOKAL- UND SCHRIFTSPRACHE

Nicht alles erschließt sich dem geneigten Gegenüber dadurch, dass man es ihm erklärt, beschreibt, erläutert oder abbildet. Wir können euch zwar erzählen, wie viel Mühe und Akribie wir in unsere Arbeit stecken, wir können euch technische Details und Fertigungsprozesse erklären oder euch beschreiben, wie toll unsere Bikes auf dem Trail funktionieren, wie viel Spaß man damit haben kann. Um euch aber wirklich ein authentisches Gefühl davon zu vermitteln, reichen Worte meist nicht aus. Es gibt Dinge, die muss man berühren, um sie zu begreifen. Erst die Finger, die über die regelmäßigen Schuppen einer Schweißnaht streichen, vermitteln einen wahren Eindruck von der Materie. Einen Rahmen muss man in die Hand nehmen können, ihn drehen und wenden um seine Räumlichkeit, seinen Schwerpunkt und seine Proportionen zu begreifen. Und ein Bike muss man ausprobieren, es auf dem Trail „erfahren“ um zu wissen, wie es funktioniert. Zum Glück gibt es die Testcenter unserer Stützpunkthändler. Dort könnt ihr all das erleben, was dieser Katalog nur zu beschreiben vermag. Und wo in eurer Nähe ein Nicolai Testcenter ist findet ihr hier: <http://nicolai-testcenter.blogspot.com> - Oder ihr ruft uns an. Das eine oder andere Testbike haben wir auch, und dann könnte ihr im schönen Küfital eine Runde drehen.



THE LIMITS OF SPOKEN AND WRITTEN WORDS

We can tell you how much effort and devotion we put into our work, we can explain the details and processes, describe how fantastic the bikes are out on the trails and assure you of how much fun you'll have. But to really get that authentic feeling across to you, words are not always enough. There are things you simply have to try out for yourself. First you have to stroke your finger across the weld-seam to get the true impression of the material. A frame must be handled, turned around to understand the dimensions and find its balance. A bike must be test ridden out on the trails to feel how it works. Fortunately there are test-centers and dealers where you can experience the reality of what this catalogue has tried to put into words. To find out where your nearest Nicolai test-center is, go to: <http://nicolai-testcenter.blogspot.com>. Or give us a call; we've got test bikes you can take out around the beautiful Küfital.



UFO DS

Gerade im 4-X werden die Kurse immer härter und schneller. Die Top Kurse haben mittlerweile Passagen mit Downhill Charakter und Sprünge im Moto-Cross Format. Das Ufo DS hat eine ähnlich handliche, kompakte und renntaugliche Geometrie wie das BMXTB, unterstützt den Fahrer aber bei den ganz großen Brocken mit einer straffen Federung. Auch in seinen Allround Eigenschaften steht das Ufo DS dem BMXTB in nichts nach. Auf Dirtlines oder beim Streeten ist die knackige Federung kein besonderes Handicap, aber Im Bikepark auf dem Slopestyle Parcours ist sie Garant für eine Extradosis Spaß. Speziell für Kids bieten wir jetzt auch ein 24" Ufo an, das wir zusammen mit unserem kleinen Dirt Crack Moritz „Mobbel“ Bauer entwickelt haben.

4-X courses are getting ever harder and faster. The top tracks have sections that are more like a downhill in style, with motorcross-style jumps. The UFO DS has a similarly agile, compact, and racy geometry to the BMXTB but on really big impacts it supports the rider with a stiff suspension. Even with its all-round properties, the UFO DS is not inferior to the BMXTB. On dirt lines or street riding the stiff suspension is not a handicap, but in bike parks, on the Slopestyle course, or on a detour to the downhill track the Ufo DS guarantees an extra dose of fun. Especially for kids we now offer a 24" version of the Ufo, which has been developed in cooperation with our little Dirt Crack Moritz „Mobbel“ Bauer.



UFO DS - travel 115 mm
(Size M, black anodised, excl. shock)

weight 3,5 kg
Image shows custom frame:
1.399 € *

Size M

Fox VAN R

1.819 € *

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
All details: www.nicolai.net/pdf/ufo-ds.pdf



UFO DS
Tech Type: Front Sticker available:
www.nicolai.com

GERADE RECHTECKIG KREISRUND

Die Welt spricht Hydroform. Die Technik, bei der dünnes Blech mit Wasserdruck in Formen gepresst wird, produziert im Mountainbike-Bauimmerwilderer Auswüchse. Ist das technisch überhaupt sinnvoll, oder wird damit lediglich den Produktdesignern Tribut gezollt, die mit einem galoppierenden Zeitgeist und stroboskophaft wechselnden Selbsteinheiten Schritt halten wollen. Warum macht Nicolai kein Hydroforming? Oder anders gefragt: Warum sieht ein Nicolai so aus, wie es aussieht? Nicolai Rahmen verwenden gerade Rohre und gerade Rohre mit rechteckigem Querschnitt für das Heck. Dabei folgt die Konstruktion intelligent isoperimetrische Eigenschaften des Kreises, also den Kraftlinien der einwirkenden Lasten. Die isoperimetrische Eigenschaft des Kreises, also die minimale Länge einer geschlossenen Linie bei maximal eingeschlossener Fläche, ermöglicht den minimalen Materialeinsatz bei gleichzeitig maximaler Aufnahme torsionaler Lasten. Eine Gerade hat die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten. Ein rechteckiger Rohrquerschnitt ist die optimale Form, um Biegebelastungen aufzunehmen. Diese einfachen Grundsätze geben einem Nicolai Rahmen seine Form, und darum geben wir jedem Nicolai Rahmen eine Garantie von 5 Jahren gegen Risse und Brüche, auch im harten Wettkampfeinsatz.

STRAIGHT RECTANGULAR CIRCULAR

The world speaks if Hydroform. The technology whereby a thin aluminium sheet is formed by water pressure is currently leading to weird mountain bike designs. Is there a technical demand behind these designers needing to keep pace with galloping trends and strobe light viewing patterns? Why is Nicolai not following suit? Or, to put it another way, why do Nicolais look the way they do? Nicolai frames use straight tubes with circular cross-sections for the rear ends. This construction leads the loads exerted into the frame intelligently. The isoperimetric character of a circle, i.e. the minimum length of a hermetic line within a maximum enclosed area, allows for a minimum of material usage with a maximum of torsion load. A straight line is the shortest way between two points. These simple principles drive the design of a Nicolai frame. As a result, we are able to back you up with a 5 year warranty against cracks and breaks, even under extended use and competition conditions.



2MXTB de

Das 2MXTB passt in keine bekannte Bike-Kategorie und ist vermutlich das einzige Hardtail überhaupt, das speziell für den Freeride und Downhilleinsatz gebaut ist. Das 2MXTB kann Doppelbrückengabeln oder lange Freeride-Gabeln aufnehmen und bietet sogar Platz für 3 Zoll breite Reifen. Das 2MXTB ist ein Monsterbike, ideal für Fahrer, die eigentlich alles kaputt kriegen. Am 2MXTB beißt ihr Euch die Zähne aus. Anders als ein Downhill Fully braucht das 2MXTB auch keinen besonderen Service oder Wartung. Dieses Gerät bedeutet Spaß pur.

The 2MXTB does not fit neatly into any conventional bike category and is probably the only hardtail that is built especially for freeride and downhill use. The 2MXTB can take long triple-crown or freeride forks and even provides space for 3 inch wide tires. The 2MXTB is a monster bike - ideal for riders who break everything they get their hands on. On the 2MXTB they will have met their match. Unlike a downhill full suspension frame the 2MXTB requires no special service or maintenance. This machine is for fun only.



2MXTB
weight 3,5 kg
[Size M, black anodised]
999 € *

Image shows custom frame:
Size M

Colour: woodland camou
1.299 € *

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
All details: www.nicolai.net/pdf/2mxtb.pdf



Tech Type Font Sticker available:
www.ablauer.com



GATES CARBON DRIVE

Eigentlich ist der Gates Carbon Drive gar nichts Neues. Zumindest nicht im Motorsport. Seit 25 Jahren werden mit seiner Hilfe 150 PS starke Motorräder um den Circuit getrieben und bis zu 6000 PS starke Dragster über die Viertelmeile geschossen. Neu ist der Gates Carbon Drive allerdings im Radsport, und hier leistet er eine Menge: Nie wieder Kette ölen oder mühsam reinigen. Kein Rost, kein Geklapper und Gequietsche mehr. Keine Schmierfinger beim Radausbau. Der Gates Carbon Drive lässt die alten Ärgernisse der Fahrradkette hinter sich und bietet zugleich eine wesentlich längere Lebensdauer als eine Kette und mit nur 80 g ein ordentliches Gewichtsersparnis. Der Carbon Drive besteht aus hochfesten Kohlefasern, eingebettet in einen resistenten Polyurethan Kunststoff und ermöglicht ein ganz neues Fahrgefühl. Die Energie des Fahrers wird sofort, ohne Verluste und ohne jegliches „Gummigefühl,“ in Vortrieb umgesetzt. Die neu entwickelten Riemenscheiben, Pulleys genannt, haben in ihrem Profil sogenannte Mudports, so dass nun auch Schnee und Matsch diesem Antrieb nichts mehr anhaben können. Unsere Partnerfirma Universal Transmissions GmbH ist im Zweiradbereich der offizielle Entwicklungspartner des amerikanischen Gates Konzerns, und aus diesem Grund ist Nicolai die erste Firma, die ihre komplette Hardtail-Palette Gates kompatibel anbieten kann.

Actually, Gates Carbon Drive [CD] is nothing new, at least not in terms of motorsports. For the last 25 years Carbon Drive has propelled 150bhp racing bikes around circuits and 6000bhp dragsters along the quarter mile strip. However, in terms bicycle sport, it's new but its performance is as equally impressive. No more chains to oil after tedious cleaning. The days of chain rattles and jarring are over. Gone is the messy business of changing the rear wheel. Additionally the Carbon Drive offers a significantly longer life-span and weighing in at only 80g its weight advantage is nothing to ignore. The Carbon Drive consists of high tensile carbon fibers which are embedded in resistant polyurethane. The belt leads to a totally new riding experience; the sloppy feeling is gone as all of the rider's energy is transferred into the drive. The newly designed belt sprockets, called pulleys, carry mud ports within the profile keeping the drive train free from damage. Our partner company Universal Transmissions is our official development and distribution partner for Gates USA. Through this partnership we are proud to be the first manufacturer offering its entire hardtail fleet as Gates Carbon Drive capable.

Photo:
Das perfekte Pump Track Bike,
Basel, Schweiz



BMXTB de

Das BMXTB war das erste Dual- und Dirt-Hardtail überhaupt. Legendäre Dirtbiker wie Heiko Hirzbruch, oder Joscha Forstreuter und Top-Racer wie Roger Rinderknecht oder Yvan Lapraz haben die Weiterentwicklung des BMXTB in den letzten Jahren aus beiden Richtungen stark beeinflusst und es dadurch zu dem starken Allrounder gemacht, dass es heute ist. Das BMXTB ist für den Dirt-Einsatz ebenso gerüstet, wie für 4-Cross Rennen, wie hat damit auf einem Nortshore Trail ebenso viel Spaß, wie auf einem Streetparcours. Es kann mit Singlespeed oder Schaltung gefahren werden, und auch auf Singletrails oder im Gelände kann man mit dem BMXTB dank seiner universellen Geometrie eine Menge Spaß haben.

The BMXTB was the first dual and Dirt-hardtail. In recent years, such legendary dirt bikers as Heiko Hirzbruch or Joscha Forstreuter, and top racers such as Roger Rinderknecht or Yvan Lapraz, have been closely involved in the continuing development of the BMXTB. Their experience and ideas have led to the strong all-rounder that the BMXTB is today. The BMXTB is well suited for the use on dirt as well as for 4-cross racing. It is as much fun on a north-shore trail as it is for street riding. You can arm it with Single Speed, a gear hub, or a rear derailleur. Thanks to its versatile geometry the BMXTB also works well on singletrack trails - this dirt bike is still a mountain bike.

BMXTB 899 € *



BMXTB Trial 1.199 € *



BMXTB Race 949 € *



BMXTB

weight 2,6 kg
(Size M, black anodised)
899 € *

Image shows custom frame:
Size M

Colour: sky blue glossy
(GATES ready) 1.199 € *

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
All details: www.nicolai.net/pdf/bmxtb.pdf



Tech Type E-bike-Sticker available!
www.carlisle.com





GATES - READY WIR MACHEN KOMPATIBEL

Um einen Rahmen mit Gates CD fahren zu können, muss dieser bestimmte Voraussetzungen erfüllen: Zuerst braucht der Rahmen einen Verschluss im hinteren Rahmendreieck, um den Riemen einlegen und wechseln zu können, denn einen Riemen kann man, anders als eine Kette, nicht öffnen. Zu diesem Zweck haben wir ein Rahmenschloss entwickelt, das unauffällig oberhalb des rechten Ausfallendes der Riemen spannen lässt. Dazu gibt es für unsere Rahmen spezielle Ausfallenden, die sich präzise in Nuten über einen weiten Bereich verschieben lassen und die über einen integrierten Spanner zur Justage verfügen. Der dritte, wichtige Punkt ist die Riemenlinie. Da der Carbon Drive weiter zur Rahmenmitte als eine Kette liegt und ein größere Breite hat, muss das vordere Yoke entsprechend modifiziert sein, um der vorderen Riemenscheibe ausreichend Platz zu bieten. Zu diesem Zweck haben wir ein neues Yoke entwickelt, das gleichfalls dem Reifen über seinen gesamten Verstellbereich ausreichend Platz bietet. Systembedingt ist der Gates Carbon Drive zur Zeit nur bei Hardtails einzusetzen, entweder mit einer Getriebeabgabe oder als Single-Speed. Es können mittlerweile alle Nicolai Hardtails auch mit der Option Carbon Drive bestellen. Die Rahmen werden dann entsprechend kompatibel ausgestattet

GATES-READY WE MAKE IT COMPATIBLE

In order to run a Gates Carbon Drive (CD), a frame must meet certain criteria. Firstly, the frame needs a gate in the rear triangle which can be opened in order to mount or change the Carbon Drive belt. To this end we've designed a 'frame lock' which is positioned inconspicuously at the top of the right dropout. The next requirement is belt tension and therefore we offer special dropouts for our hardtail frames which can be relocated in slots with integrated tensioners for easy adjustment. Next comes belt alignment; the Carbon Drive belt is wider than a chain and sits closer to the frame's centre line. To handle these differences we have modified the chain-stay yoke in order to accommodate the front belt sprocket. The newly designed yoke allows for the full range of existing tyre diameters. Currently Gates Carbon Drive is only used in conjunction with our hardtail frames and is run on an internal gear hub (IGH) or a single speed set up. All the Nicolai hardtails can now be ordered with the Gates CD option and will be built compatibly.



Argon CC | RoCC | RoCC-CD

So ausgereift die Federungssysteme mittlerweile auch sind, nichts beschleunigt (in gemäßigtem Gelände) besser, nichts geht mehr ab, als ein leichtes, steifes Cross Country Hardtail. Hier wird jede Muskelkontraktion zu 100% in Vortrieb verwandelt. Wer kann da behaupten, dass ein Hardtail keinen Spaß macht. Darum wollen wir auch gar nicht erst versuchen, einen Hartail Enthusiasten zu einem Fully zu überreden, sondern bauen ihm lieber den perfekten Rahmen für sein ganz persönliches Beschleunigungsglück. Die Geometrie des Argon ist sportlich, beschränkt aber nicht auf den Renneinsatz allein. Gerade auch für Vielfahrer und Tourer mit einem Hang zum Purismus ist das Argon CC erste Wahl.

No matter how advanced suspension systems have become nothing accelerates better than a light and stiff cross-country hardtail. Here the energy from every muscle contraction is transferred to the rear wheel. No one will argue that a hardtail is no fun. We do not try to tempt hardtail enthusiasts to a full susser - instead we build them the perfect machine for their own personal acceleration thrill. The geometry of the Argon, though sporty, is not purely limited to racing. For frequent riders and those with a penchant for purism the Argon CC is the ideal choice.



Argon RoCC

weight 1,7 kg
(Size M, black anodised)
1.249 € *

Image shows custom frame:
Size S

Colour: kawasaki green glossy
CD Carbon Drive @ ready

Custom cable stops
1.249 € *

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
All details: www.nicolai.net/pdf/argon-rocc.pdf



Tech Type Font Stickler available at:
www.apliqueur.com



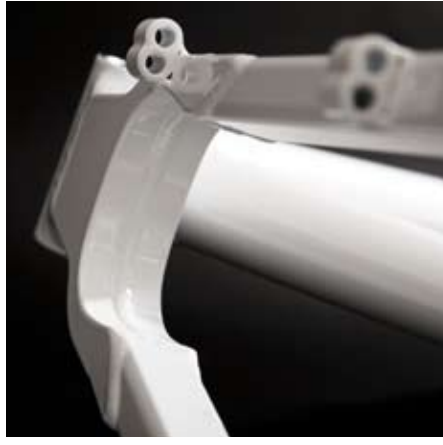
DER ARGON STAMMBAUM

Am Anfang war das Argon CC, das erste Nicolai Cross Country Hardtail. Mit dem Wunsch nach verschiebbaren Ausfallenden, die zum Spannen der Kette für eine Nabenschaltung erforderlich sind, bekam es einen Bruder: Das Argon Rohloff oder RoCC. Kurz darauf gab es weiteren Nachwuchs, ein Rennrad, das Argon Road. Einige Jahre später folgte dann ein Enduro Hardtail, das Argon FR. Eigentlich hätte es, der Nomenklatur folgend, RoFR heißen, denn hatte serienmäßig die Verschiebbaren Ausfallenden des RoCC. 3 Jahre später vergrößerte sich die Argon Sippe erneut, dies mal um ein Trekking Bike, das Agron TR, ebenfalls mit verschiebbaren Ausfallenden. Zu diesen Zeitpunkt hatten alle Argon Modelle ein gemeinsames Merkmal: Das aus hohlgefrästen Halbschalen (HWT) geschweißte Kettenstreben-Yoke. Bis hierhin war die Sache einfach zu überschauen, aber dann erfolgte die die Anpassung der Argon Modelle an den Gates Carbon Drive. Dieses System ist nun für alle Argon Modelle mit der Option auf Singlespeed- und Getriebenaben (IGH), also alle Modelle mit horizontal verschiebbaren Ausfallenden erhältlich: Argon RoCC, FR, TR und Argon Road. Gates CD erfordert auf Grund der Breite und Größe der vorderen Zahnscheibe ein modifiziertes, schlankeres Yoke und ist daher nicht mit dem ursprünglichen Hollow-Weld Yoke (HWT) kompatibel. Werden die betreffenden Modelle jedoch lediglich mit der Option der horizontal verschiebbaren Ausfallenden für Single-Speed oder IGH bestellt, bauen wir sie weiterhin mit dem bekannten HWT Yoke. Eine Ausnahme dieser Regel bildet das Argon Road. Auf Grund der schmaleren Ausführung des Yokes für Rennradbereitung kann an diesem Modell auch bei der Option Gates CD das HWT Yoke verwendet werden. Und wer jetzt, anstatt klar zu sehen, gänzlich den Überblick verloren hat: Der Order Generator wird's wieder richten: <http://builder.nicolai.dbap.de>

W³

THE ARGON GENEALOGIE

In the beginning the Argon CC was the first Nicolai Cross Country hard-tail. With the request for adjustable dropouts, to add chain tension making a hub gear a possibility, the Argon CC got itself a sibling: the Argon Rohloff or RoCC. A short time later came another sibling, the Argon Road. A few years later an Enduro Hardtail joined the family, the Argon FR, actually the name is RoFR as it has the adjustable dropouts. 3 years later, the Argon family saw a new arrival, this time a trekking bike, the Argon TR, also with adjustable dropouts. Up to now all Argon frames had a





common feature; a chain-stay yoke welded from two milled half-shells. (Hollow Weld Technology, HWT), so far the picture had been pretty simple, but then came the Gates Carbon Drive adaptation. The Gates Carbon Drive is now available for all Argon models with the option of single speed or gear-hubs, in other words, those frames with adjustable dropouts, Argon RoCC, FR, TR and Argon Road. Owing to the width, alignment and size of the front belt sprocket and newly designed chain-stay yoke is necessary as the Carbon Drive is incompatible with the HWT yoke. Needless to say, when one of these frames is ordered without the Gates Carbon Drive option we still build with an HWT yoke. There is however one exception, the Argon Road which due to the narrower tyre width for road racing tyres, keeps its smaller HWT yoke, even with the Gates Carbon Drive.

So...if you're nicely baffled by all this HWT, Carbon Drive and smaller yolk talk, don't worry! The Nicolai Order Generator will put everything right for you: <http://builder.nicolai.dbap.de>



Argon CC
 weight 1,6 kg
 [Size M, black anodised]
 1.199 € *

Image shows custom frame:
 Size S
 Custom cable stops
 1.199 € *

Colour: fire department red glossy

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
 All details: www.nicolai.net/pdf/argon-cc.pdf

ARGON CC
 Tech Type Font Slicker available!
www.ablinter.com





BEI 30° WASCHEN UND NICHT KNUDELN

Was gibt's Neues an der Textilfront? Natürlich die neuen Teamfarben blau, weiß, gelb im N-Volution Style, in denen Joris, Eric und Schneidi vom Gates-Nicolai Worldcup Downhill Team seit der letzten Saison unterwegs sind. Als Fan Support, um schneller zu werden, um passend zum Bike gekleidet zu sein oder um einfach nur besser auszusehen, egal ob als T-Shirt oder Jersey. Blau, gelb weiß ist ab sofort Pflicht. Die schwarzen N-Volution Hoodeds, Caps und Beanies fürs Nachtleben oder fürs Grillen vorm Zelt gibt es aber auch noch. Und Wo? Nicht bei uns! Entweder bei Eurem Nicolai Stützpunkt Händler oder bei Kalles Mutter Ulla. Ulla leitet nämlich den Textilvertrieb in Eigenregie. Wir haben da keine Karten mehr drin. Das erspart uns in Zukunft hoffentlich auch die leidige Frage: „Haste mal 'n T-Shirt für lau, weil ich 'n Nicolai fahr'?" Versucht das mal bei Ulla. Die wird Euch was erzählen. Aber wenn Ihr schön lieb seid, ist sie ein echter Schatz. Die Klamotten könnt ihr bei Ulla telefonisch bestellen, unter 05068-931963, oder ihr schreibt ihr eine Email an order@nicolai.net. Am einfachsten und schnellsten geht es aber, wenn ihr für Eure Textil-Bestellung ebenfalls unseren Order Generator benutzt: <http://builder.nicolai.dbap.de>



WASH AT 30° AND DON'T WRINKLE

What's new on the textile front? Of course the new team colour, blue, white, yellow in N-volution style, which Joris, Eric and Schneidi from the Gates-Nicolai Worldcup Downhill Team have been riding in since last season. For fans and supporters, to go faster, to fit better to your bike or simply to look better, blue, white & yellow is a must have, regardless of whether it's a t-shirt or a jersey. The black N-Volution hoodies, caps and beanies for nightlife or barbecue parties are of course still available; but where? Well, not from us but from your local dealer or from Kalles mum, Ulla. Ulla is now Head of the Textile Department and we no longer have any say and also no longer suffer from the question, "Have y' got a T-shirt fo La cos' he rides a Nicolai an'all?" Try this one with Ulla, she's sure to put you straight on a thing or two. But if you are nice, she's a real treasure. The Nicolai clobber can be ordered from Ulla on tel.no or you can write to her at order@nicolai.net. The easiest way of all would be to use our Order Generator: <http://builder.nicolai.dbap.de>





Argon FR | FR-CD

Mit einer langen Federgabel, hoher Front, dem tiefem Oberrohr und breiten Reifen kann man es mit dem Argon FR im Gelände mächtig krachen lassen. Dieses Bike macht Lust auf Abenteuer abseits der bekannten Wege, auf langen Exkursionen und Entdeckungstouren. Man sitzt fast wie auf einem Freerider und dringt mit diesem Hartail weit ins Fullyrevier vor. Sprünge, Trialeinlagen, Nortshore Trails und rasante Abfahrten sind mit dem Argon FR kein Problem. Dabei spart das Argon FR gegenüber einem Fully einiges an Gewicht und bedarf keiner besonderen Wartung. Das Argon FR ist ein Garant für ungetrübten Fahrspaß.

The Argon FR is built for a long fork, with a high front end, a sloping top tube and clearance for wide tires. This bike is designed for having a lot of fun on some serious trails. It is designed to be almost like a freerider and in terms of riding style there is a lot of cross over with full sussers. Jumps, trials, north-shore trails and steep slopes are no problem for the Argon FR. When you compare it to a full suspension model, the Argon FR saves weight, increases your connection to the trails, and needs less maintenance. The Argon FR is your fast track entry to fun!



Argon FR

weight 2,0 kg
(Size M, black anodised)

1.299 € *

Image shows custom frame:
Size M

Colour: nato-olive matt
CD Carbon Drive @ ready

Custom cable stops
1.299 € *

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT

All details: www.nicolai.net/pdf/argon-fr.pdf



Tech Type Front Sticker available:
www.apligner.com



Photo: Joris Bigoni's ARGON Track bike
Gates Carbon Drive, fixed gear





Argon Road

weight 1.5 kg
(Size M, black anodised)
1.249 € *

Image shows custom frame:
Size L

Colour: sky blue glossy

Single-speed ready, CD Carbon Drive @ ready

Custom cable stops

(GATES ready) 1.549 € *

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
All details: www.nicolai.net/pdf/argon-road.pdf



www.nicolai.net
Tech. Team
FOLK SLICKER-MAILSHIRT
ARGON ROAD

Argon Road | Track

de

Zugegeben, so ganz ohne Smooth Welds, Lötstellen oder Carbon ist das Argon Road schon ein ungewöhnliches Rennrad. Überzeugen kann es allerdings durch sein überragendes Steifigkeits-Gewichts-Verhältnis (STW-Wert). Hier ist das Argon Road nahezu unerreichbar und hängt die Carbon-Konkurrenz locker ab. (Test EFBe Institut 2006) Und was hat der Fahrer davon? Auf langen Wiegetritten Anstiegen im Gebirge spart das Argon Road Kräfte. Auf alpinen Abfahrten ermöglicht es durch seinen verwindungssteifen Rahmen deutlich höhere Kurvengeschwindigkeiten. Was gibt es beim Rennradfahren schöneres, als noch ein bisschen schneller zu sein.

e

It has to be said that the Argon Road is not your conventional road bike. There are no smooth welds, no intricate lugs and no carbon tubes. However, you can not fail to be convinced by its superior stiffness to weight ratio. Indeed, both the torsional and the longitudinal stiffness of the Argon Road are almost unrivalled and it significantly outperforms carbon competitors in this respect. (Test EFBe Institute 2006) So how does a rider benefit from this? On long climbs in the mountains the Argon Road saves energy. On long Alpine descents the rigidity allows unparalleled tracking - it corners like it is on rails. After all, what is better when road-racing than being just that little bit faster?

 CARBON DRIVE™

Argon TR

de

Im Motorsport gibt es die Kategorie Street-Legal. Das sind bösartige Boliden, die einem Rennwagen in nichts nachstehen, die aber, wenn der Prüfer nicht so genau hinguckt, es irgendwie schaffen, eine Straßenzulassung zu bekommen. Wer bisher mit seinem Nicolai im Straßenverkehr unterwegs war, konnte nur hoffen, dass die Rennleitung in grün-weiß nicht so genau hinguckt, dass Argon TR ist unser Street-Legal, und es hat seine Wurzeln im Rennsport. Es stammt in gerader Linie von reinrassigen Geschossen, wie dem Argon CC oder dem Ro-20 ab, und wer glaubt, das TR sei ein lahmes, schweres Opa Rad, der irrt. Das Argon TR ist leicht, spritzig, steif und hat eine sportliche Geometrie. Das Ding hat richtig Feuer. Es verfügt lediglich über die erforderlichen Schnittstellen, um es straßenlegal und alltagstauglich auszurüsten. Und wenn das jetzt alles zu legal wird, dem können wir versichern, dass man mit dem TR keine Probleme haben wird, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in einer Tempo 30 Zone massiv zu übertreten.

In Motorsport there's the category Street-Legal, bad ass bodies, no less impressive to a pure racing car except that a Technical Control Board examiner hasn't cast too close an eye over them and so they've managed to wangle a street license. Whoever has taken their Nicolai out into the streets can be thankful that no similar race management official wants to take a look. Rooted in racing, a descendant of the legendary Nicolai racing breed such as the Argon CC and the Ro20 the Argon TR represents our first ever street legal. Whoever thinks that the Argon TR is a bit of biddy machine couldn't be further off the mark. The TR is light, aggressive and stiff... this thing has got fire in its veins but its got the necessary equipment for the street. And if this sounds a bit too legal, you needn't worry, the TR easily breaks the speed limits.



Argon TR

weight 1,8 kg
(Size M, black anodised)
1.299 € *

Image shows custom frame:
Size L

Colour: Ivory white - glossy
CD Carbon Drive © ready
Custom cable stops
1.299 € *

Rohloff © / Single-speed ready / CD
*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT
All details: www.nicolai.net/pdf/argon-tr.pdf



CARBON DRIVE™



www.nicolai.net
Tsch. Mail. Post. 10115 Berlin
ARGON TR



Ro 20 | 24

de

Wer noch nie auf einem BMX Racebike gestanden hat, der sollte das wirklich mal versuchen. In Sachen Beschleunigung und Spritzigkeit gibt es nichts Vergleichbares. Als wir 2005 begonnen haben, ein BMX Race zu entwickeln, haben wir gar nicht erst versucht, uns nach dem Markt zu richten oder mit Lowtech zum Schnapperpreis zu konkurrieren. Wir wollten einfach nur das beste BMX bauen, und das bedeutet, einen Rahmen mit einem überragenden Steifigkeits-Gewichts-Verhältnis und einer überlegenen, zum Siegen gemachten Geometrie. Tatkräftig unterstützt haben uns bei der Entwicklung des Ro20 die Schweizer BMX Champions Roger Rinderknecht und Yvan Lapraz. Das Ro20 wurde nur für einen Zweck gebaut: Die Titeljagd. 2007 wurde Yvan Lapraz dann auf einem Serien-Ro20 BMX Weltmeister.

e

If you have never been on a BMX race bike you really should try it. In terms of acceleration and quickness there is nothing that compares. When we began to develop a BMX race bike in 2005, we didn't even want to attempt to build something economical or low-tech. We just wanted the best BMX build - that means a frame with a superb stiffness to weight ratio and a superior geometry designed for victories. In the development of the Ro20 BMX we were proactively supported by the Swiss BMX champions Roger Rinderknecht and Yvan Lapraz. The Ro20 was only built for one purpose: Victory. In 2007, Yvan Lapraz became BMX world champion on a production Nicolai Ro20.

Ro 20

weight 1,5 kg

[Size M, black anodised]

999 € *

Image shows custom frame:

Size M

Colour: bronze anodised

1.149 € *

*prices valid for Germany only, incl. 19% VAT

All details: www.nicolai.net/pdf/ro20.pdf



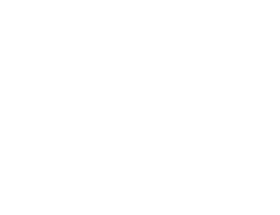


CONTACTS

Tel.- Zentrale/main:	[+49] [0]5185-95 71 91
G-Boxx Service	[+49] [0]5185-60 266-10
Hendrik Hauke:	hendrik@nicolai.net
Nicolai Service	[+49] [0]5185-60 266-11
Volker Johst:	volker@nicolai.net
Verkauf/sales	[+49] [0]5185-60 266-18
Vincent Stoyhe:	vinc@nicolai.net
Verkauf/sales	sales@nicolai.net
Stephan Geiß:	
CRM	[+49] [0]5185-60 266-13
Falco Mille:	falco@nicolai.net
textile sales + catalogs	order@nicolai.net
Ulla Nicolai:	
Media, photo, graphics	hoshi@nicolai.net
Hoshi Yoshida:	

WIR WE

Jan Hendrik Heitmann 1	Montage	Mechanic
Torsten Knoke 2	Schweißer	Welder
Hoshi Yoshida 3	Designer	+ Photography
Matthias Hensel 4	Ingenieur	Engineering
Jonas Reiter 5	Azubi (Zerspanung)	Apprentice mechanic
Hendrik Hauke 6	Montage	Mechanic
Stephan Geiß 7	Azubi (Kaufmann)	Industrial clerk apprentice
Stephan Wickenhäuser 8	Zerspanungsmechaniker	CNC mechanic
Jens Jungbluth 9	Montage	Mechanic
Ulla Nicolai 10	Textilvertrieb	Clothing sales
Jens Miller 11	Azubi (Zerspanung)	Apprentice mechanic
Andreas Braukmüller 12	Schweißer	Welder
Sascha Kanne 13	Schweißer	Welder (God father of ...)
Martin Helmreich 14	Schweißer	Welder
Tobias Walther 15	Zerspanungsmechaniker	CNC mechanic
Falco Mille 16	Texter	Writer
Nguyen van Khai 17	Dreher	Lathe operator
Vasco Jünemann 18	Azubi (Mechaniker)	Apprentice mechanic
Britta Nicolai 19	Buchhaltung	Bookkeeping
Volker Johst 20	Montage	Mechanic
Vincent Stoyhe 21	Vertriebsleiter	Sales manager
Daniel Jahn 22	Pulverbeschichtung	Powder coating
Karlheinz Nicolai 23	Gründer und Boss	CEO



Herausgeber / publisher NICOLAI Gesellschaft für Maschinenbau mbH
 Chefredaktion / chief editor Dipl. - Ing. Karlheinz Nicolai
 Textredaktion / text editor Falco Mille
 Übersetzung / translations M2ME Christopher Wefing, www.m2me.de

Fotografie / photography Hoshi - K. Yoshida, David Schultheiß
 Gestaltung / art direction Why? GbR NICOLAI / YOSHIDA
 Dipl. - Des. Hoshi - K. Yoshida
 Druck / print Druckerei Dobler Alfeld/Leine, Germany

numeric NICOLAI annual magazine
 7th Issue, 2008 / 2009
 4,90 EUR
 numeric@nicolai.net
**MAGAZIN FÜR
 MASCHINENGESTALTUNG
 UND
 BEWEGUNGSÄSTHETIK**

**NICOLAI**

Gesellschaft für Zweirad- und Maschinenbau
mbH
Külfthalstraße 18
31093 Lübbrechtsen
Germany
Earth

CALL: +49 (0) 5185-95 7191
FAX: +49 (0) 5185-95 7192
eMail: info@nicolai.net

WORLD WIDE DISTRIBUTORS

www.nicolai.net/contact/distributor.html

w³.nicolai.net