



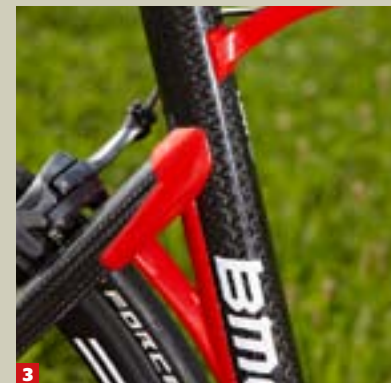
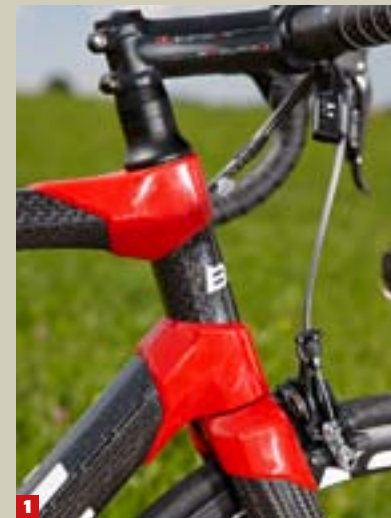
Edle Kohle

Zehn Carbon-Renner von Mittel- bis Topklasse

Noch kein Rad für die kommende Saison? Ein beneidenswerter Zustand, wirft man einen Blick auf diese acht aktuellen Modelle. Von Mittelklasse bis fünfstellig bieten sie alles, was das Modelljahr attraktiv macht – die Shimano Ultegra Di2 beispielsweise oder superleichte Carbon-Rahmen, wahlweise in Handarbeit auf Maß oder von Maschinen gefertigt.

Text Caspar Gebel und Marcel Wüst || **Fotografie** Marco Felgenhauer

► Bianchi Oltre ► BMC Impec ► Colnago CX-1 Evo ► Fuji Altamira 1.0 ► Haibike Speed RX
► Lapierre Xelius 900 ► Neilpryde Alize ► Orbea Orca GDR ► Pasculli Cremona ► Trek Madone 6.9 SSL



Superleichter Durchläufer

WIE MAN ZUM TraditionsHersteller wird? Das Produkt sollte so gut sein, dass es auch lange Zeit nach seiner Erstvorstellung allen Ansprüchen gerecht wird und so für seinen Hersteller und sich selbst den Status eines Klassikers erwirbt.

Ein gutes Beispiel dafür ist das Bianchi Oltre, jüngster Spross eines der ältesten Radhersteller der Welt. Ende 2010 vorgestellt, dürfte es auch noch in zwei, drei Jahren topaktuell sein: Der Rahmen wiegt deutlich unter einem Kilo und bietet mit BB30-Tretlager, integrierten Zugführungen und einer optisch angepassten Aero-Stütze alle zeitgemäßen Features. Auf der Straße zeigt sich der leichte Rahmen extrem steif. Die ultradünnen Sitzstreben (UTSS, ultra thin seat stays) sollen den Fahrkomfort verbessern, die massigen Kettenstreben den Hinterbau versteifen – was das Fahrgefühl angeht, sind beide Maßnahmen erfolgreich. Typisch Bianchi ist die Optik mit viel „Celeste“. Das sieht auch deshalb so gut aus, weil selbst teure Anbauteile wie der Fizik Antares, die Griffgummis der Campagnolo-Hebel und der FSA-Carbon-Vorbau mit Akzenten in der Hausfarbe glänzen. Ganz Italien scheint seinen Urklassiker feiern zu wollen.

Mit Fulcrum-Carbon-Laufrädern und Super-Record-Gruppe ist das Oltre unübertrefflich ausgestattet – und übrigens mit den „Männergängen“ 53/39 versehen, wie es Marcel Wüst ausdrückt. Mit dieser edlen Komplettierung wird auch das Ge-

▲ **Extrem leicht und sehr steif – genau so liebt es Marcel Wüst.**

1 **Praktisch sind die Einstellschrauben an den Schaltzügen.**

2 **Poppig: das fette Logo unter dem Unterrohr**

3 **Schön: ausgefallene Lösung für den Bremssteg**

wicht von knapp sechseinhalb Kilo mit Pedalen möglich – und der Preis, der mit 7.999 Euro ebenfalls kaum zu toppen ist. Wobei man anderswo bisweilen das Gefühl hat, für diese Summe weniger zu bekommen als bei Bianchi.

Das sagt Marcel Wüst
Der Hingucker schlechthin, hält das Oltre, was sein Anblick verspricht. Eine ausgewogene italienische Geometrie wird jeden Rennfahrer glücklich machen. Sehr geschmeidig gleitet das Oltre auch über schlechtere Streckenabschnitte, und die Kraftübertragung ist phänomenal.

► **Ein supermodernes Rad in klassischer Optik – nichts anderes ist das Bianchi Oltre.**



Strick-Maschine

BMCs RADIKALE Neuinterpretation einer bewährten Rahmenbauweise hat in der Szene für Furore gesorgt. In einem vollautomatisierten Herstellungsprozess werden belastungsgerecht konzipierte Carbon-Strümpfe strickt, die dann zu Rohren geformt und auf sehr außergewöhnliche Weise verbunden werden: nämlich mit Halbschalen aus Kompositmaterial, wobei man sich nicht die Mühe macht, die Spalten zwischen den einzelnen Verbindungselementen zu verbergen.

Gerade im Bereich der Verbindungsteile wird auch deutlich, wie sehr sich die einzelnen Rohrquerschnitte unterscheiden. Auffällig ist auch das relativ schlanke Steuer-

▲ **Das BMC gefällt durch seine Kurvenfreudigkeit und große Stabilität.**

1 **Trotz schlankem Steuerrohr erweist sich der Vorderbau als ziemlich steif.**

2 **Bei BMC werden rundgestrickte Carbon-Strümpfe zu Rohren gebacken.**

3 **Typisch BMC ist die Verbindung von Hinterstreben, Ober- und Sitzrohr mit zusätzlichen Verstrebungen.**

rohr – ein größerer Durchmesser ist offensichtlich angesichts der speziellen Bauweise nicht nötig, um viel Stabilität zu bieten.

Superstabil ist das Impec jedenfalls, wie unser tretstarker Cheftester bestätigt. Dazu erfreute das Impec durch messerscharfes Handling und ließ sich von Kurvenfreund Marcel Wüst willig in Schräglage bringen.

Bei genauerem Betrachten fällt eine Besonderheit im Tretlagerbereich auf: Das Gehäuse des Impec ist im BB30-Standard ausgeführt, doch um die Shimano-Kurbeln aufnehmen zu können, ist ein Press-Fit-Adapter notwendig. Zu den von BMC verbauten Easton-Teilen gehören auch die mittelgroßen Carbon-Felgen für Faltringen, die am Testrad mit sehr neutralem Bremsverhalten gefielen.

Das mit **knapp 10.000 Euro** ausgepreiste Rad (Rahmenset ca. 4.500 Euro) ist übrigens kein absolutes Fliegengewicht. Der Hersteller gibt für das Rahmenset mit Aero-Stütze knapp 1.800 Gramm an – ein nach UCI-Statuten illegales Rad kann man damit aber trotzdem aufbauen ...

Das sagt Marcel Wüst
Die Abstimmung ist gelungen: perfekt im Handling, wendig und schnell bei Richtungswechseln. Kurven lassen sich gut ansteuern, auch bei hohen Geschwindigkeiten. Im Tretlager ist das Impec superstabil und bietet tolle Kraftübertragung und erstaunlichen Komfort.

◀ **Das schlanke BMC gleicht dem Rad, mit dem Cadel Evans zum Tour-Sieg fuhr.**



Hinten Euro? über?)



Neuer Klassiker

DIE HELDENTATEN des Teams Europcar haben den italienischen Kulthersteller wieder ins Rampenlicht gehoben – Colnago spielt immer noch mit auf der ganz großen Radsportbühne. Langfristig hat es sich ausgezahlt, dass der *maestro* seiner Linie treu geblieben ist; so ist die Lackierung mit auffälligem Gelb plötzlich wieder ziemlich angesagt angesichts eines gewissen Überflusses an dezenter Carbon-Rennern.

Colnago-Carbon-Rahmen mit Dura-Ace-Komponenten gehören zu den Klassikern des Pelotons und sind seit rund 20 Jahren bei den großen Rennen zu sehen. Damit das so bleibt, wurde das neue CX-1 optimal auf die aktuelle Dura-Ace zugeschnitten: Das Testrad ist „Di2 only“ mit im Oberrohr verlaufenden Schaltkabeln, wobei der Kabelstrang zum Schaltwerk erst am Ende der Kettenstrebe wieder zum Vorschein kommt; der Akku ist leicht zugänglich, doch unauffällig unter dem Unterrohr platziert. Wer das CX-1 Evo mit konventioneller Schaltung fahren will, muss allerdings auf eine Integration der Schaltzüge verzichten.

Colnago setzt wohl aufgrund der guten Erfahrungen mit der bewährten Konstruktion weiterhin auf ein geschraubtes Innenlager; dabei kommt allerdings nicht das Gefühl auf, integrierte Kugelläufe könnten ein steiferes Tretlager ergeben. Der Rahmen steht wie eine Eins und bewegt sich bei kraftvollen Pedalritten nur nach vorne, nie zur Seite. Die gefühlte hohe Steifigkeit ist mit ein Resultat des neuen, groß dimensionier-

▲ **Superstabil, und dabei sehr wendig: Auf einem Colnago fühlen sich Radprofis seit Generationen wohl.**

1 **Bei den Bauteilen setzen die Italiener ganz auf eigenes Material.**

2 **Gut gelöst ist die Kabelführung zum Di2-Schaltwerk.**

3 **Unter dem Unterrohr angebracht, ist der Akku unauffällig und schwerpunkt-günstig.**

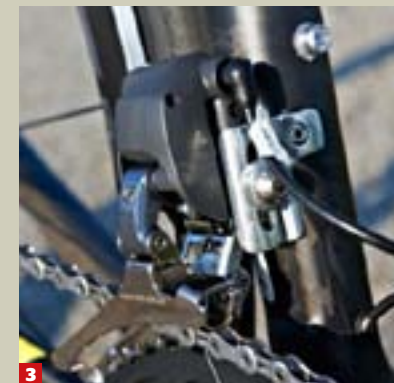
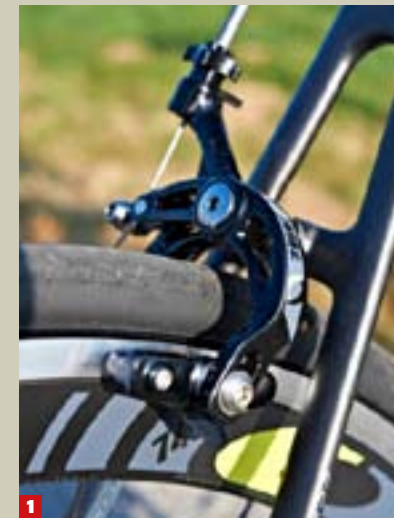
► **Das CX-1 Evo markiert die neueste Entwicklungsstufe des Italo-Klassikers.**

ten Steuerrohrs, dazu gibt sich das CX-1 Evo auch noch ausgesprochen wendig.

Colnago baut den Renner komplett mit Anbauteilen unter dem eigenen Label auf, bis hin zu den schnellen Carbon-Laufrädern – das Ergebnis ist eine traumhafte Rennmaschine, die große Tradition mit moderner Technik vereint.

Das sagt Marcel Wüst

Der Rahmen ist superstabil und für einen Colnago eher wendig. Toll sind das agile Kurvenverhalten und der Stabilitätsgewinn im vorderen Bereich durch das neue Steuerrohr. Und auch die schnellen Laufräder machen Freude!



Vuelta-Sieger unter Strom

BEIM ALTAMIRA, dem aktuellen Toprad des 1899 in Japan gegründeten Herstellers, liegt der Fokus eher auf geringem Gewicht als auf trendigem Aero-Design. Das Rad des Vuelta-Siegers Juan José Cobo kommt ohne integrierte Schaltzüge und Aero-Rohre aus, stattdessen zeigt es die typischen Merkmale aktueller Rahmen, die geringes Gewicht mit Stabilität und ein wenig Komfort vereinen wollen: ein mächtiges Unterrohr, das das Tretlagergehäuse umfasst und in dicken Kettenstreben ausläuft, ein kräftiger Steuerrohrrahmen und in auffälligem Kontrast dazu ein schmales Sitzrohr und filigrane Sitzstreben. Letztere scheinen uns im Zusam-

▲ **Mit filigranem Hinterbau sorgt das Fuji für Komfort auf rauem Belag.**

1 **Die Bremskraft der Oval-Stopper ist eher mäßig.**

2 **Rotor hat auch runde Kettenblätter im Programm...**

3 **...mit denen der Di2-Werfer gut harmonisiert.**

◀ **Mit den farblich abgestimmten Oval-Anbauteilen wirkt das Fuji wie aus einem Guss.**

menispiel mit der weit ausgezogenen 27,2-mm-Stütze spürbare Stoßdämpfung zu bieten, und was die Verwindungssteifigkeit angeht, liegt das Rad auch auf der sicheren Seite.

In Sachen Ausstattung ist das Altamira 1.0 dem Original-Teamrad sogar ein wenig überlegen: Während *Procyling* mit Di2 schalten durfte und dazu sogar eine integrierte Kabelführung bekam, musste (oder wollte) sich Vuelta-Sieger Cobo mit der mechanischen Variante begnügen. Die Schwäche für exotische Bremsen scheint Fuji-typisch: Den TRP-Bremsen am Teamrad stehen leichte Oval-Stopper am Testbike gegenüber, wobei wir, offen gesagt, lieber mit der Dura-Ace verzögert hätten. Oval liefert auch sonst so ziemlich alles am Rad, sogar die Laufräder, die servicefreundlich mit Faltrifen bestückt sind. Und von Rotor kommt der Kurbelsatz mit runden „NoQ“-Blättern.

Das sagt Marcel Wüst

Auf dem Altamira hat JJ Cobo die Vuelta gewonnen. Ein tolles, sehr leichtes Rad, das sich absolut rennmäßig fährt. Neben super Steifigkeitswerten macht die Geometrie Spaß ohne Ende, vor allem auf schnellen Bergab-Passagen. Sehr fahrsicher und trotz des geringen Gewichts auch für kraftvolle Sprinter geeignet. Die Ausstattung ist eigenwillig, aber auch das kann ja ein Alleinstellungsmerkmal sein...



Hai-ßer Preis für Di2

DAS MIT 2.999 Euro ziemlich attraktiv ausgepreiste Haibike kommt mit kompletter Ultegra-Di2. Im *Procyling*-Test-Trim waren die Fahreigenschaften des Speed RX natürlich besonders lecker – das sehr stabile Rad gewinnt mit leichten Reynolds-Laufrädern deutlich an Spritzigkeit, verglichen mit der Serienbestückung, den schweren Fulcrum Racing 7. Doch Haibike geht es letztlich darum, zum allgemein verträglichen Preis ein Rad mit Shimanos elektronischer Nummer zwei anzubieten – und das klappt hervorragend. Extrem geschmeidige Gangwechsel ohne Handkraft, die gerade in Verbindung mit einer eng gestuften Kassette zu permanentem Schalten verleiten, sind das große Plus der Elektroschaltung.

Haibike setzt auf einen durchaus eigenständigen Rahmen, an dem Details wie der kantige Monosteg am Hinterbau sowie die Verstärkung zwischen Oberrohr und Sitzrohrstummel auffallen. Angesichts des massigen Steuerrohrs und der Kettenstreben in „hochkantiger“ Ausführung ist es kein Wunder, dass sich der Rahmen überaus stabil anfühlt. Gefallen findet auch die optisch an den Rahmen angeglichenen Sattelstütze, die beinahe den Eindruck einer integrierten Ausführung macht.

Was die Ausstattung angeht, fehlte unserem Eurobike-Testrad noch ein wenig der Feinschliff. So findet sich am Serienrad selbstverständlich eine aktuelle Ultegra-Kurbel statt der hier gezeigten einfa-

▲ **Besonders mit den leichten Reynolds-Rädern macht das Haibike viel Spaß.**

1 **Die geschwungene Strebe soll für Komfort sorgen – zumindest steht es drauf.**

2 **Kleine Haifischflosse zur Verstärkung des Sitzrohrstummels**

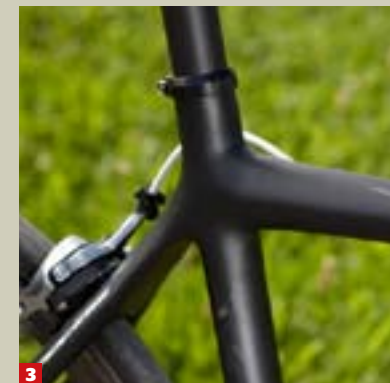
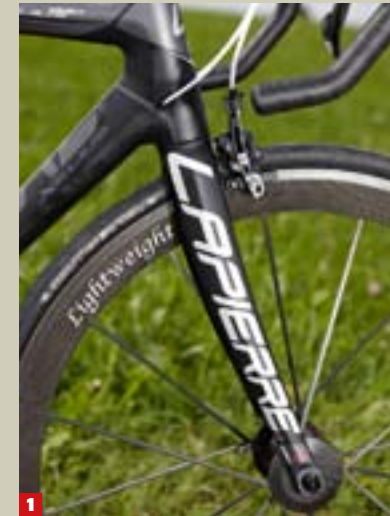
3 **Auffällig geformt ist das Steuerrohr.**

► **In der Serie zeigt sich das Haibike mit einfacheren Laufrädern, schönerer Kurbel und diskret platziertem Akku.**

cheren Alu-Ausführung; auch der Akku der Schaltung wird deutlich unauffälliger positioniert sein. Bis auf die Laufräder ist der Serien-Hai also noch ein wenig schöner – und angesichts des günstigen Preises bleibt ja vielleicht noch etwas Spielraum für einen Satz Carbon-Räder ...

Das sagt Marcel Wüst

Ein sehr stabiles Rad mit viel Vortrieb. Das massive Tretlager bringt jedes Watt auf die Straße, auch das optisch pfiffige Steuerrohr ist superstabil. Gut ist die ausgewogene Geometrie – dieses Rad hat alles, was es braucht, um den ambitionierten Fahrer zu überzeugen.



Fliegengewicht französisch

SCHNELL AUSSEHEN ist eine Sache – um jedoch wirklich schnell zu sein, braucht es mehr als nur mattschwarzen Lack und einen Satz Lightweights. Wobei die steifen, superleichten Räder natürlich auch beim Topmodell von Lapierre einiges zur rasanten Beschleunigung beitragen, drücken sie doch das Gesamtgewicht inklusive Pedale unter die Sieben-Kilo-Marke. Der Rahmen ist vor allem im hinteren Bereich eher schlank gehalten, auch die Tretlagerpartie fällt nicht so voluminös aus wie bei manchem Mitbewerber. Für geringes Gewicht spricht auch die Verwendung eines Schellenwerfers statt eines genieteten Sockels, denn den will man nicht je-

▲ **Die rasante Beschleunigung ist natürlich auch den leichten Laufrädern geschuldet.**

1 **Mal was Neues: Bei Lapierre wanderte der Schriftzug an die Gabel.**

2 **Shimanos Top-Stopper bremsst mit den richtigen Belägen auf jedem Material gut.**

3 **Der schlanke Rohrverbund ist ein Garant für vergleichsweise großen Komfort.**

dem Rahmen zumuten – und bei einem runden Sitzrohr ist er auch nicht nötig.

Dass sich so ein Rad (auch dank der 25er-Reifen) sehr komfortabel anfühlt, glaubt man gern – und Bedenken bezüglich der Steifigkeit kann Marcel Wüst zerstreuen. Die gefühlte Stabilität des Rahmens ist groß, überdies erlauben die Lightweights, wie schon angedeutet, blitzschnelle Beschleunigung. Ebenfalls überzeugen kann die mechanische Dura-Ace, die am Lapierre wieder einmal zur Höchstform aufläuft. Unter der Hand hört man von so manchem Profi, der anderes Material fahren muss, dass die Präzision der Schaltvorgänge „made in Japan“ unübertroffen sei.

Das mit Easton-Anbauteilen komplettierte Rad sieht mit den Lightweights auf den ersten Blick unbezahlbar aus; mit gleicher Ausstattung und Mavic R-System, also nicht merklich schwerer und wahrscheinlich ebenso steif und agil, ist es jedoch mit vergleichsweise erträglichen 4.999 Euro gelistet. Nicht schlecht für ein Rad mit dem Prädikat „getestet bei der Tour de France“ ...

Das sagt Marcel Wüst

Frisch von der Tour de France, bietet das Xelius 900 tolles Fahrverhalten und viel Komfort, nicht zuletzt wegen der 25er-Reifen. Die Beschleunigung ist auch dank der Lightweights ein Hammer. Der Franzose fährt sich wendig, ohne nervös zu sein, und ist sehr stabil.

◀ **Der schlanke Franzose ist sehr leicht, aber auch ordentlich stabil.**





Hart am Wind

DASS DIE Wassersport-Profis den Schritt auf den Rennradmarkt gewagt haben, war angesichts des ungebrochenen Aerodynamik-Trends eigentlich nur logisch. Auch Rennmaschinen sollen ja längst nicht mehr nur leicht sein, sondern auch hart am Wind segeln, und das klappt mit dem Alize insgesamt vorzüglich.

Beim Testmodell fällt indes erst einmal die extrem technische Optik auf: kantige Rohre, matte Sichtcarbon-Optik mit zurückhaltendem Dekor, dazu ein Satz Lightweight – ganz klar ein Rad, das schnell und funktional ist. Die schmale Silhouette mit Aero-Gabel und eher schlankem, im Mittelteil eingezogenem Steuerrohr täuscht über die hohe Stabilität des Rahmens hinweg: „Vor allem im Tretlagerbereich extrem steif“, urteilt *Procyling*-Cheftester Marcel Wüst, und das, obwohl beim Alize noch kein integriertes Innenlager zum Einsatz kommt. Die Kettenstreben sind vergleichsweise zurückhaltend dimensioniert, was den Alize-Hinterbau nicht übermäßig hart ausfallen lässt.

Die am Testrad montierte Shimano Ultegra könnte manchem Rennrad-Fan nicht edel genug erscheinen angesichts des schönen Rahmens; dieser ist mit 2.155 Euro allerdings ausgesprochen erschwinglich. Dazu kommt die Option, den Rahmen nach Wunsch lackieren zu lassen, wobei 21 Farben und drei Farbzonen über 9.000 verschiedene Möglichkeiten zulassen, zuzüglich der Wahl der ein-

▲ **Besonders mit Aero-Laufrädern lässt es sich mit dem Neilpryde flott über den Asphalt segeln.**

1 **Mit innenliegenden Zügen und Aero-Form ist das Alize topaktuell.**

2 **Eng schmiegt sich das Sitzrohr an den Hinterreifen.**

3 **Mit Ultegra-Komponenten lässt sich das Alize preisbewusst aufbauen – dann aber mit anderen Laufrädern.**

► **Für den Aero-Renner ist eine Tria-Sattelstütze verfügbar, die einen Sitzwinkel von 78 Grad zaubert.**

zelenen Dekor-Partien in Weiß oder Schwarz. Mit 175 Euro ist dieser Service ebenfalls ausgesprochen günstig.

Das sagt Marcel Wüst

Genau wie der von mir vor Jahresfrist getestete Rahmen lässt der Neilpryde auch 2012 kaum Wünsche offen. Er reagiert agil auf Richtungsänderungen und ist vor allem im Tretlagerbereich extrem steif. Das gibt zusammen mit den leichten Laufrädern einen Topvortrieb. Das futuristische Design gefällt vor allem in Schwarz und ist nicht nur alltags-, sondern auch wettbewerbsfähig.



Form und Funktion

ORBEAS TOPMODELL – in drei Rahmenvarianten erhältlich, die aus Fasern unterschiedlicher Güte gefertigt sind und sich auch in technischen Details unterscheiden – ist ein gutes Beispiel dafür, wie ein eigenständiges Design behutsam weiterentwickelt wird und so auf der Höhe der Zeit bleibt. Die Alu-Steuerkopfplakette, welche gleichzeitig als Schaltzug-Gegenhalter diente, war vor einigen Jahren ein absolut einzigartiges Detail; geblieben sind davon pfeilförmige Anschläge, die die mit ihren weißen Teflon-Linern beinahe unsichtbaren Züge extrem dicht am Rahmen entlangführen. Die in den Rahmen integrierte Alu-Klemme hat nichts von ihrer Exklusiv-

▲ **Immer wieder behutsam modernisiert, ist das Orca ein echter Dauerläufer.**

1 **Die neue Form des Hinterbaus soll für eine Extraportion Komfort sorgen.**

2 **Die Sattelklemme ist eines der Highlights am Orca-Rahmen.**

3 **Kaum zu sehen sind die Schaltzüge in weißen Linern.**

◀ **Mit seinen Ecken und Kanten ist das Orca seit jeher eine sehr eigenständige Erscheinung.**

vität eingebüßt und ist immer noch ein einzigartiges Beispiel für die Verknüpfung von Form und Funktion am Rennrad.

Aber fahren kann man auf dem Orca natürlich auch, und vielleicht sogar besser als je zuvor. Zumal die neue Form des Hinterbaus mit der ungewöhnlichen Krüpfung der Sitz- und Kettenstreben für eine erhöhte Vibrationsdämpfung sorgen soll, was allerdings auf dem glatten Asphalt des Allgäus weniger zum Tragen kommt als auf rauen Pyrenäenstraßen. Wenn es dort mit Highspeed zu Tal geht, bewährt sich auch der bombensichere Geradeauslauf.

Auch aerodynamisch hat das Orca zugelegt, was besonders am Hinterbau auffällt. 14 Prozent weniger Luftwiderstand verspricht der Hersteller, bezogen auf den Rahmen. Das leichte Rad erfreut zudem durch hohe Steifigkeit, wobei auch hier auffällt, dass der BB30-Standard nicht so recht zur Shimano-Dura-Ace passen will: Die Kombination funktioniert nur per Adapter, optimal wäre ein auf PressFit ausgelegtes Tretlager.

Einen sehr guten Eindruck machen die leichten Composit-Laufräder der Dura-Ace: Sie sind leicht und steif und dabei servicefreundlich für Faltringe geeignet.

Das sagt Marcel Wüst

Ein leichtes Rad, das für alle Einsatzzwecke gemacht ist: toller Geradeauslauf, dazu ein ansprechendes Design. Im Tretlagerbereich ist das Orca sehr stabil, was mir als Sprinter liegt.



Aero nach Maß

PASCULLI, in Berlin ansässig und durch die Kooperation mit italienischen Rahmenbauern die Marke der Wahl für edle Maßrahmen, geht mit dem Cremona neue Wege, wie auf den ersten Blick sichtbar wird. Bislang eher klassischem Rahmenbau mit klarem Design verpflichtet, greift das Unternehmen mit diesem Rad den Trend zum Aero-Rahmen auf – und interpretiert ihn auf typisch individuelle Weise. Das flache Unterrohr und das Oberrohr mit linsenförmigem Querschnitt sind noch relativ „zahn“; Letzteres ist übrigens auch in Sachen Stabilität bei dagegenschlagenem Lenker eine gute Sache. Wirklich ungewöhnlich ist dann die Form des Sitzrohres, das hinten ausgekehlt ist und vorne eine Art Finne aufweist, die den Luftstrom vom Hinterrad fernhalten soll. Das sieht erst einmal seltsam aus, hat aber den Charme, dass das Sitzrohr in seiner Gesamtheit relativ kompakt gehalten werden kann und im Vergleich zu einem konventionellen Aero-Sitzrohr weniger wiegt.

Denn das Gewicht an diesem Aero-Rad ein Thema ist, wird auf den ersten Blick klar – man muss sich nur den vergleichsweise filigranen Hinterbau anschauen. Der erweist sich allerdings als ziemlich stabil; zackiger Beschleunigung steht kein merklicher Flex entgegen – sicher auch wegen des BB30-Tretlagers.

Die Bestückung einer Rennmaschine ist natürlich immer Ansichtssache, doch vor allem bei einem Unternehmen, das extrem

▲ Mit dem Cremona geht Pasculli neue Wege: Es ist der erste Aero-Rahmen der Manufaktur.

1 Die Red-Stopper sind äußerst bissig und dazu sehr leicht.

2 Unter dem klassischen Label 3T entstehen heute leichte, hochmoderne Komponenten.

3 Sehr ungewöhnlich ist die Form des Aero-Sitzrohres.

► Mit der eigenständigen Aero-Form gehen die Berliner Maßarbeiter neue Wege.

individuelle Räder anbietet, muss ein Testrad immer Kompromisse enthalten. In unserem Falle war alles perfekt – die Citec-Laufräder ebenso wie die Sram Red mit knackiger Schalt- und bester Bremsfunktion.

Das sagt Marcel Wüst

Wer Pasculli sagt, meint Traumräder nach eigenen Wünschen. Das Testrad war zwar kein Maßrahmen, doch alles passte optimal und fuhr sich ebenso. Vor allem das Fahrverhalten und der gute Geradeauslauf machen Freude. Und wenn man sich einmal an das eher unüblich geformte Sitzrohr gewöhnt hat, will man gar nicht mehr wegschauen...



Auf neuem Niveau

MIT DEM MADONE 6.9 SSL schiebt Trek die Grenzen des Machbaren noch einmal ein Stück weiter hinaus und optimiert sein Topmodell, wo man eigentlich keine Steigerung mehr erwarten kann. Das neue Zauberwort heißt HexSL – eine Carbonfaser, die im Vergleich zum „OCLV Red Carbon“, dem bisherigen Topmaterial des Herstellers, mit der vierfachen Stärke und einer doppelt so hohen Bruchdehnung aufwartet. Das ermöglicht es, das Rahmengewicht noch einmal merklich zu senken – bei einem mittelgroßen Rahmen mit leichter Lackierung auf etwas über 800 Gramm.

▲ Noch leichter, noch stabiler – mit dem aktuellen Top-Madone ist Trek wieder ein großer Wurf gelungen.

1 Trotz Di2 ist die mechanische Dura-Ace nicht von gestern.

2 Trek-typisch finden sich ausschließlich Anbauteile der Eigenmarke Bontrager.

3 Zumindest bei Trockenheit stimmt die Reibung zwischen Carbonfelge und Spezialbelag.

Wem das eher akademisch erscheint, der kann sich die etwas handfesteren Vorteile des Top-Trek zu Gemüte führen, etwa die sehr intelligente Sattelstützenkonstruktion, den „Ride Tuned“-Sitzdom: Über den Überstand des Sitzrohres wird die Spezialstütze gestülpt, die zum einen einen großen Verstellbereich aufweist, zum anderen aber auch als Komfortspender ausgelegt ist. Außerdem ist da noch die immer wieder gelobte Lenkgeometrie, die ein Trek Madone unerreicht agil macht. Nicht zu vergessen die gelungene Zugführung, bei der der hintere Schaltzug wirklich erst ganz hinten wieder herauskommt.

An diesen Highend-Rahmen montieren die Amerikaner superleichte Bontrager-Carbon-Laufräder und eine mechanische Dura-Ace – und versehen alles zusammen mit dem heftigen Preis von 7.999 Euro. Dafür hat man dann das eine Rad, gegen das wohl mindestens die Hälfte aller Radprofis ihr aktuelles Arbeitsgerät tauschen würde, wenn sie nur dürften. Das Rahmenset kostet übrigens 2.999 Euro – es sind also auch erschwinglichere Varianten drin.

Das sagt Marcel Wüst

Trek steht mehr denn je für höchste technische Ansprüche. Das bullige BB30-Tretlager bringt alle Kraft auf die Straße und wirkt trotz der enormen Steifigkeit nie hart, auch dank der Sattelstütze. Hier stimmt einfach alles – ein wirklich perfektes Profi-Rad.

◀ Viel Technik steckt im steifen, agilen und leichten Trek Madone 6.9 SSL.



7.999,-



Bianchi Oltre

- RAHMEN Bianchi Oltre Carbon
- GABEL Full Carbon HoC 1,125-1,5
- KOMPONENTEN Campagnolo Super Record
- LAUFRADSATZ Fulcrum Racing Zero
- BEREIFUNG k.A.
- LENKER/VORBAU FSA OS 99 CSI/ FSA K-Force Compact
- SATTELSTÜTZE Oltre Vollcarbon Aero
- SATTEL Fizik Antares
- PREIS 7.999 €
- KONTAKT www.bianchi.com

10.499,-



BMC Impec

- RAHMEN BMC Impec Carbon
- GABEL BMC Impec Carbon
- KOMPONENTEN Shimano Dura-Ace Di2
- LAUFRADSATZ Easton EC90 SL Clincher
- BEREIFUNG Continental Force/Attack
- LENKER/VORBAU Easton EC90 SLX3/EC90
- SATTELSTÜTZE Impec integrated, Carbon
- SATTEL Fizik Antares
- PREIS 10.499 €
- KONTAKT www.bmc-racing.com

3.000,-
(Rahmenset)



Colnago CX-1 Evo

- RAHMEN Colnago CX-1 Carbon
- GABEL Colnago Vollcarbon
- KOMPONENTEN Shimano Dura-Ace Di2
- LAUFRADSATZ Colnago CW50 Carbon
- BEREIFUNG Vittoria Corsa Evo CX
- LENKER/VORBAU Colnago
- SATTELSTÜTZE Colnago
- SATTEL Colnago
- PREIS Rahmenset ca. 3.000 €
- KONTAKT www.colnago.com

5.999,-



Fuji Altamira 1.0

- RAHMEN D6 High Modulus Carbon
- GABEL FC-330 Carbon Monocoque
- KOMPONENTEN Shimano Dura-Ace Di2; Bremsen Oval A900, Kurbelsatz Rotor 3D+F
- LAUFRADSATZ Oval 745
- BEREIFUNG Hutchinson Atom
- LENKER/VORBAU Oval 910 full carbon/700 3D
- SATTELSTÜTZE Oval 900 carbon
- SATTEL Selle Italia SL Kit Carbonio
- PREIS 5.999 €
- KONTAKT www.fujibikes.de

2.999,-



Haibike Speed RX

- RAHMEN Haibike Vollcarbon
- GABEL Haibike Vollcarbon
- KOMPONENTEN Shimano Ultegra Di2
- LAUFRADSATZ Fulcrum Racing 7 (Serienrad)
- BEREIFUNG Schwalbe Ultremo ZX HD
- LENKER/VORBAU XLC Pro SL Road/Pro SL
- SATTELSTÜTZE Haibike Carbon Flex Post
- SATTEL Selle San Marco Concor
- PREIS 2.999 €
- KONTAKT www.haibike.de

4.999,-



Lapierre Xelius 900

- RAHMEN Carbon HM Monocoque
- GABEL Easton EC90 Full Carbon Tapered
- KOMPONENTEN Shimano Dura-Ace
- LAUFRADSATZ Mavic Rsys WTS (Serienrad)
- BEREIFUNG Mavic Yksion (Serienrad)
- LENKER/VORBAU Easton EC 70/EA90
- SATTELSTÜTZE Easton EC 90
- SATTEL Selle Italia SLR Kit Carbonio
- PREIS 4.999 €
- KONTAKT www.bikes-lapierre.de

2.155,-
(Rahmenset)



Neilpryde Alize

- RAHMEN Neilpryde Carbon
- GABEL Neilpryde Carbon
- KOMPONENTEN Shimano Ultegra
- LAUFRADSATZ Lightweight Standard
- BEREIFUNG Conti Competition
- LENKER/VORBAU FSA
- SATTELSTÜTZE Neilpryde
- SATTEL Selle Italia
- PREIS Rahmenset 2.155 €
- KONTAKT www.neilprydebikes.com

7.199,-



Orbea Orca GDR

- RAHMEN Orbea Orca Gold
- GABEL Orbea Orca Gold
- KOMPONENTEN Shimano Dura-Ace
- LAUFRADSATZ Shimano WH-7000 C35
- BEREIFUNG Michelin
- LENKER/VORBAU Orbea Carbon Pro
- SATTELSTÜTZE Orbea Carbon
- SATTEL Selle Italia SLR Monolink
- PREIS 7.199 € (inkl. Pedale Shimano Dura-Ace)
- KONTAKT www.orbea.com

2.800,-
(Rahmenset)



Pasculli Cremona

- RAHMEN Pasculli Cremona
- GABEL Pasculli Carbon
- KOMPONENTEN Sram Red
- LAUFRADSATZ Citec 6000 CX
- BEREIFUNG Conti Grand Prix 4000
- LENKER/VORBAU 3T Rotundo LTD/Arx LTD
- SATTELSTÜTZE 3T Dorico LTD
- SATTEL Fizik Antares
- PREIS Rahmenset 2.800 €
- KONTAKT www.pasculli.de

7.999,-



Trek Madone 6.9 SSL

- RAHMEN 700 Series OCLV Carbon
- GABEL Bontrager Race XXX Lite
- KOMPONENTEN Shimano Dura-Ace
- LAUFRADSATZ Bontrager XXX Lite Carbon
- BEREIFUNG Bontrager R4
- LENKER/VORBAU Bontrager Race XXX Lite VR/Race XXX Lite Carbon
- SATTELSTÜTZE Bontrager Ride Tuned Carbon
- SATTEL Bontrager inForm Race X Lite
- PREIS 7.999 €
- KONTAKT www.trekbikes.com