

# Profitest

Specialized Venge Pro Mid Compact

## MEIN **SPECIELLER** FREUND

Specialized hat die Steifigkeit des Tarmac mit der Aerodynamik des Shiv vereint - das Resultat soll das neueste Superbike im Radsport sein. Wer wäre besser geeignet als Marcel Wüst, herauszufinden, ob's stimmt? Immerhin schrieb der Kölner als erster Tour-Etappensieger auf Specialized ein Stückchen der Firmengeschichte.

**Fotografie** Kai Dudenhöfer



◀ Die Roval-Räder schneiden gut durch den Fahrtwind, in Sachen Gewicht haben sie aber Tuning-Potenzial.

▲ Der massive Tretlagerbereich sorgt für beste Steifigkeit beim Antritt. Unter der Flaschenhalterbohrung erkennt man den Eingang zum Di2-Tunnel.

Tatsache, dass etwa Mark Cavendishs Rennmaschine fast ein Kilo schwerer ist als ein Standard-McLaren-Venge, spricht Bände. Auch der kleine große Sprinter von der Isle of Man nutzt Komponenten, die zwar etwas schwerer sind, dafür aber um einiges stabiler als solche, die beispielsweise ein 60-Kilo-Bergfloh nutzen würde.

An Cavendish zu denken, erinnerte mich an das Rad, auf dem ich damals als erster Fahrer in der Geschichte von Specialized eine Etappe der Tour de France gewann. Das extrem geslopte Alu-Specialized SL, das ich als Erster über den Zielstrich in Vitré prügelte, wog einiges mehr als die Bikes meiner Teamkollegen. Die Rohre meines Rahmens waren im Tretlager- und Steuerrohrbereich speziell verstärkt – allerdings war das Rad im Vergleich zum heutigen Venge immer noch butterweich ...



◀ Das ausgekehrte Sitzrohr ist Teil des Aero-Konzepts des Specialized.

**Am wichtigsten: wie es sich fährt**

Bei der Bewertung einer Rennmaschine ist es mir natürlich am wichtigsten, wie sie sich fährt und wie sie meine Performance auf die Straße umsetzt. Dann kommt das Allgemeinbild, bei dem es natürlich auch um das Aussehen geht und nicht zuletzt um die Art und Weise, wie man sich bei der Entwicklung und beim Aufbau mit den kleinen und klitzekleinen Details auseinandergesetzt hat.

Natürlich ist die Optik das, was uns zuerst auffällt. Beim Specialized hatte ich Glück, denn die schwarz-silber-weiße Lackierung meines Testrenners war definitiv schöner anzuschauen als die fluoreszierende, orangefarbene, die das erste Testrad aufgewiesen hatte.

Der aus Hartplastik gemachte Spacer, der sich mit der Gabel dreht, und das

▶ Erst ganz hinten tritt der Schaltzug wieder zutage. Kette und Kranz kommen von der Ultegra und sparen ein paar Euro.



**Technische Daten**

- ▶ RAHMEN S-Works FACT 11r Carbon
- ▶ GABEL S-Works FACT Carbon, full mono-coque
- ▶ KOMPONENTEN Shimano Dura-Ace (Bremsen/Kranz/Kette Shimano Ultegra)
- ▶ KURBELSATZ Specialized S-Works FACT Carbon
- ▶ LAUFRÄDER Roval Rapide EL 45
- ▶ BEREIFUNG S-Works Turbo Black belt protection
- ▶ LENKER/VORBAU S-Works Alloy
- ▶ STEUERSATZ S-Works Venge FACT Carbon
- ▶ SATTEL Body Geometry Romin Evo
- ▶ GEWICHT ca. 7,0 kg
- ▶ PREIS 4.999 €
- ▶ KONTAKT [www.specialized.com](http://www.specialized.com)

Die Bezeichnung „Venge“ lässt noch Spielraum, denn das Rad kommt einmal als „Standard“-Modell, dann als profimäßige S-Works-Version und darüber hinaus als absolute Spitze der Specialized-Range. Die „Formula 1 McLaren Edition“ profitiert vom Carbon-Know-how des F1-Rennstalls und ist nicht nur etwas leichter als das S-Works, sondern auch um einiges steifer. Da jedoch alle Ausführungen in gleicher Art und Weise von der Arbeit im Windkanal profitieren, gilt der von Specialized angegebene Vorteil von 23 Watt bei 45 km/h auch für mein Testrad, das Venge Pro Mid Compact. Die Profis werden es den Entwicklern danken – aber ist es für unsereins überhaupt von Bedeutung, die Feierabendrunde ein Paar Sekunden schneller zu absolvieren? Ich glaube nicht, und deshalb hatte ich auch keine Eile, als ich am Rande der Eurobike meine zweite Testfahrt überhaupt auf einem Venge startete.

Einige Monate zuvor war ich bereits eins gefahren, das für mich aber eine

▲ Gute Aerodynamik, hohe Steifigkeit und geringes Gewicht machen das Venge zum Favoriten vieler Profis - und Traum vieler Breitensportler.

Nummer zu groß war, dementsprechend freute ich mich, dass mein Arbeitsgerät für diesen Tag perfekt passte und den ohnehin guten Eindruck nicht nur bestätigte, sondern in Sachen Wow-Faktor noch mal eins draufpackte. Obwohl ich nicht die Highend-Variante bekommen hatte, was die Komponenten anging, war ich fest davon überzeugt, dass dieses Venge und ich einen herrlichen Vormittag erleben würden.

Knapp 5.000 Euro für ein Rad, das in Vielem dem Material der besten Profis gleicht, ist ein Wort – da macht es auch nichts, dass Specialized beim Modell „Mid Compact“ Bremsen, Kette und Zahnkranz aus der günstigen Ultegra-Serie verbaut. Auf der Straße macht sich das nämlich nicht bemerkbar – aber im Geldbeutel. Die Modellbezeichnung rührt übrigens von der ungewöhnlichen Abstufung 52/36 her – eben „mittel-kompakt“ im Vergleich zu 50/34 und ein guter Kompromiss zwischen Highspeed in der Abfahrt und Bergtauglichkeit.

**„Nice price“ dank Ultegra**

Ob Dura-Ace oder Ultegra – im Grunde ist es zweitrangig, welchen Hersteller man wählt, was die Komponenten angeht, denn die Fahrleistungen hängen nicht direkt davon ab. Hat man einen

Toprahmen mit Highend-Laufrädern, ist alles andere eher nebensächlich. Und der Specialized-Rahmen war unglaublich stabil. Unter der aerodynamischen Formgebung hat bei einigen Herstellern auch mal die Steifigkeit gelitten, aber davon war beim Venge nichts zu spüren. Auch wenn ich „nur“ den normalen S-Works-Rahmen hatte, stand der bei allen Manövern wie eine Eins. Die von Specialized montierten „Roval Rapide EL 45“-Laufräder wären zwar auch für den Renneinsatz geeignet, für den wirklich ambitionierten Rennfahrer gäbe es hier aber noch einiges an Tuning-Potenzial. Die Drahtreifenfelgen waren dennoch einigermaßen gut zu beschleunigen und machten auch bei den höheren Geschwindigkeiten viel Spaß. Besonders überzeugend war allerdings die Reaktion auf kraftvolle Sprints und beim Herausbeschleunigen aus diversen Kurven. Hier erwies sich das Specialized Venge als Gesamtkunstwerk: Die unglaubliche Steifigkeit des Tretlagers ließ zu keiner Zeit irgendeinen Kraftverlust zu, und so sehr ich auch am Lenker zerrte, die Steuereinheit war nicht aus der Ruhe zu bringen. Bei den Anbauteilen vertraut Specialized auf die Produkte aus eigenem Haus, was auch schön ins Gesamtbild passt. Überhaupt war ich durchweg glücklich mit „meinem“ Venge, und die

„DAS SPECIALIZED VENGE ERWEIST SICH ALS GESAMTKUNSTWERK: DIE UNGLAUBLICHE STEIFIGKEIT DES TRETLAGERS LÄSST KEINERLEI KRAFTVERLUST ZU.“



▲ Nicht so schön ist der Hartplastik-Spacer, aber das Serienmaterial wird wohl besser aussehen.

▲ Die Sattelstütze bietet wahlweise 20 oder 0 Millimeter Versatz.

◀ So fühlt es sich also an, wie Cavendish zu sprinten! Naja, Marcel kennt das ja...

nicht der kürzesten Linie folgende Oberrohr waren Einzelheiten, die mir nicht gerade positiv auffielen, an die ich mich aber schnell gewöhnte. Das Plastikteil mag beim Serienrad schöner aussehen; warum das Oberrohr hinterm Steuerrohr erst leicht ansteigt, um dann zum Verbindungspunkt mir Sitzrohr und Strebe wieder abzufallen, erschloss sich mir trotz allem nicht – wahrscheinlich hat es mit der Aerodynamik zu tun.

#### Komfort à la Tarmac

Klasse fand ich, dass die drehbare Sattelstütze eine enorme Verstellbarkeit der Sattelposition möglich macht. Damit ist dieses Rad auch für Triathleten interessant, die einen Lenkeraufsatz montieren wollen. Die dazugehörige Sattelklemme mit ihren zwei Schrauben war ganz easy zu bedienen und sah nicht nur aerodynamisch, sondern auch ästhetisch aus.

All das stand jedoch nicht im Fokus, als ich meine Testrunden absolvierte. Angesichts der enormen Steifigkeit überraschend, fühlte sich das Venge nicht unangenehm hart an. Trotz aerodynamisch geformter Sitzstreben glaubte ich fast, auf dem komfortablen Modell Tarmac zu sitzen. Auch was das Handling angeht, sind sich die beiden Räder sehr ähnlich, denn die für die Fahreigenschaften relevanten Maße wie Lenkwinkel, Nachlauf und Abstand vom Tretlager zur Vorderradnabe (front-center) sind nahezu identisch. Wer



▲ Dank lebhafter Geometrie lassen sich mit dem Venge blitzschnelle Lenkmanöver durchführen.

▼ Marcel im Schräglagenfieber: Die Specialized-Reifen machen alles mit.

also schon immer von den agilen Fahreigenschaften eines Specialized begeistert war, der wird auch beim Venge keine unangenehmen Überraschungen erleben.

Da ich zur Zufut derer gehöre, die eher agil und wendig unterwegs sein wollen, war die Geometrie das reinste Vergnügen für mich. Auf einer schnellen Abfahrt mit zwei engen Kehren, die ich insgesamt viermal durchfuhr, brachte ich das Venge

und mich ganz knapp ans Limit des Fahrbaren. Auf ein extrem spätes Abbremsen dieser Kehre folgte im dritten Anlauf dann eine Schräglage, die ihresgleichen suchte. Die Specialized-Reifen hatten einen super Grip, und ohne die zwei vorangegangenen Versuche wäre mir dieses Manöver erst gar nicht gelungen. Auf ein leichtes Radieren des Vorderreifens konnte ich aufgrund der Geschwindigkeit nur mit

minimalem Gegenlenken reagieren – und ich kam durch! Mit so viel Speed wie nie vorher oder nachher kam ich aus der Kehre hinaus und war fast schon baff, dass mein Freund Venge und ich es tatsächlich geschafft hatten. Von diesem Augenblick an brauchte ich keine weiteren Beweise mehr, dass man sich mit dieser Rennmaschine auch ohne den Zusatz „McLaren Formula 1“ in der Königsklasse bewegt.

#### Hohe Erwartungen

Einzig und allein die kleinen Plastikabdeckungen, die dort, wo die Züge im Rahmen verschwinden, auf denselben aufgeschraubt sind, passen irgendwie nicht in das ansonsten perfekte Gesamtbild – da hätte man sich, was Design und Perfektion angeht, genauso viele Gedanken machen müssen wie am anderen Ende. Denn dort kommt der hintere Schaltzug erst ganz hinten an der „squovalen“ Kettenstrebe wieder zum Vorschein; eine Detaillösung, die man beispielsweise auch am Trek Madone bewundern kann.

Ein einziges Problem könnte man mit dem Specialize Venge haben: nämlich, dass die Mitfahrer von einem erwarten, genauso gut zu sein wie das Rad, das man fährt. Und das ist definitiv nicht einfach. **P**

