

# Profitest

Trek Madone 6.9 SSL Leopard

## LEOPARDEN- MUSTER

Schwächen? Mängel?  
Bei einem Rad, das es  
doppelt aufs Tour-Podium  
geschafft hat, muss man  
nach so etwas gar nicht erst  
suchen. Es vorzustellen, ist  
für Marcel Wüst dagegen  
die reinste Freude.

Fotografie Marco Felgenhauer





◀ Bester Blattwechsel der Welt: An die Di2 kommt so leicht nichts heran.

▲ Treks Toprahmen werden selbstredend in der eigenen Fabrik in den USA gefertigt.

machen, ein gut auf die Anatomie abgestimmtes Sitzgerät zu finden. Das mögen viele nicht als das wichtigste Merkmal eines Rennrades bezeichnen, aber ein perfektes Gesamtbild setzt sich eben immer aus vielen kleinen Details zusammen.

Die Fahreigenschaften sind bei einem Profi-Rad natürlich das Wichtigste, da ich aber noch ziemlich genau im Kopf hatte, wie sich die Vorgängermodelle auf Mallorca beziehungsweise im Münchener Olympiapark fuhren, machte ich mir diesbezüglich keine Sorgen – zu Recht, wie sich auf der ersten Bergpassage herausstellen sollte.

Der Anstieg mit unerwartet steilen zwölf Prozent kam gleich am Anfang daher, sodass Shimanos Di2 gleich von Beginn an gefordert war – ebenso wie meine Beine und der voluminöse Tretlagerbereich des Trek. Nachdem die Kette drei Ritzel nach oben geklettert war, kurbelte ich die drei Kilometer lange Rampe hinauf. Das fulminant steife BB90-Tretlager war nicht aus der Ruhe zu bringen, und alle Energie, die ich auf die – leider nur 172,5 Millimeter langen – Kurbeln brachte, wurde in Vortrieb umgewandelt. Diese Arbeit würde ich dann auf der anderen Seite für eine rasante Abfahrt nutzen. Überhaupt machte das Klettern mit dem Madone wirklich Laune, denn die Sitzposition war angenehm entspannt – wenn ich dann mal im Sitzen fahren konnte. Wenn ich mich in die Pedale stellte und durch Ziehen am Lenker die Pedalkraft erhöhte, gab es auch im Bereich des ganz in Weiß gehaltenen Cockpits keine Beschwerden, was die Steifigkeit anging. Nicht nur optisch, sondern auch in Sachen Funktion war die Vorbau-Lenker-Kombination vom Allerfeinsten. ◊



◀ Der in die Strebe integrierte DuoTrap-Sensor überträgt Tretfrequenz und Geschwindigkeit an jeden ANT+-fähigen Tacho.

▶ Am Bontrager-Laufradsatz findet sich ein 11er-Ritzel, das die meisten Radsportler jedoch kaum nutzen dürfen.



### Technische Daten

- ▶ **RAHMEN** Madone 6.9 SSL OCLV
- ▶ **GABEL** Bontrager Race XXX Lite
- ▶ **KOMPONENTEN** Shimano Dura-Ace Di2
- ▶ **LAUFRÄDER** Bontrager Aeolus Drahtreifen (16/16 Speichen)
- ▶ **BEREIFUNG** Bontrager R4
- ▶ **LENKER/VORBAU** Bontrager Variable Radius RL/Bontrager XXX Lite
- ▶ **STEUERSATZ** Cane Creek
- ▶ **SATTELSTÜTZE** Bontrager
- ▶ **SATTEL** Bontrager Anfrity PXL Hollow Ti
- ▶ **GEWICHT** ca. 6,6 kg
- ▶ **PREIS** ca. 10.000 €
- ▶ **KONTAKT** www.trekbikes.com

**D**a ich in den letzten Jahren regelmäßig das neueste Madone – teils auch nach eigenen Vorstellungen wunschkonfiguriert – testen durfte, wird es für mich immer schwieriger bis unmöglich, die technischen Neuerungen im Sattel im wahrsten Wortsinn zu erfahren. Das neue Arbeitsgerät der Schleck-Brüder ist eine konsequente Weiterentwicklung der vielen Topprodukte, die der Hersteller aus Waterloo, Wisconsin, bis dato abgeliefert hat.

Die immer wieder beworbenen Verbesserungen im Hinblick auf Steifigkeit, Gewicht und Komfort sind höchstens in Labortests nachzuvollziehen – aber seien wir ehrlich: Es gibt doch nichts Langweiligeres als Zahlenreihen, wenn es darum geht, eine Rennmaschine und ihre Fahreigenschaften zu beschreiben.

Dass ich auf einem zeitgemäßen High-End-Renner saß, war mir schon vor der ersten Pedalumdrehung klar – schließlich

▲ Das aktuelle Topmodell in Treks Rennrad-Range: eines der besten Räder des Pelotons, und in Leopard-Optik auch eines der schönsten

ist Trek seit Jahrzehnten für bahnbrechende Neuerungen bekannt. Mein erster Kontakt mit den Rahmen der besonderen Art hatte ich in den 90er-Jahren des vorigen Jahrhunderts, als ich eine Rennserie im Mittleren Westen der USA bestritt. Dort fuhren auch die Profis vom Team Saturn; unterwegs waren sie mit den damals unglaublich leichten OCLV-Rahmen. Wir europäischen Profis fuhren allesamt noch Stahlrahmen aus 531-Reynolds- oder irgendwelchen Columbus-Rohren, die Amis hingegen waren schon damals mit Monocoque-Carbon am Start.

Dass sich die Weltspitze im Rahmenbau nun einem durchweg sehr hohen Niveau angenähert hat, ist letztlich auch den innovativen Ingenieuren aus den Vereinigten Staaten zu verdanken.

Und ehrlich gesagt muss man ja auch nicht wirklich testen: Die vielen Tour-Siege von Lance bis Contador, die Performance der Schlecks vor einigen Monaten oder allein der Parforce-Ritt von Jens Voigt über den Tourmalet sind Testfahrten, die die Klasse des Materials bewiesen haben – dennoch ist es schön, wenn man Gelegenheit bekommt herauszufinden, wie sich die Arbeitsgeräte der Profis im Alltag anfühlen. Und am wohlsten fühlen

sich sportliche Rennradfahrer in den Bergen. Selbst mir als Sprinter geht das so, denn wer mit seinen Kumpels oder alleine in alpinem Gelände auf große Tour geht, der muss kein Zeitlimit schaffen, hat aber alle Möglichkeiten der Welt, sich an die eigenen körperlichen Limits sowie an die des Rades heranzuarbeiten.

Wie erwartet, schoss das Madone bei den ersten Pedalritten wie wild nach vorne. Die schon bekannte Kombination aus integrierter Sattelstütze mit einem Carbon-Stülper zur Sattelbefestigung ist nicht nur einfach zu handhaben, was die Einstellung der Sattelhöhe angeht, sondern auch fühlbar komfortabel. Das ist auch ganz gut so, denn einige der kleinen Straßen, die ich aufs Geratewohl ausprobierete, hatten im letzten Winter arg gelitten. Der Wishbone-Hinterbau mit den filigranen, flachen Streben ist für seine Federungseigenschaften hinreichend bekannt – auch hier die volle Punktzahl!

Am komplett mit Bontrager-Komponenten ausgestatteten Rahmen war auch ein ebensolcher Sattel montiert, der Affinity PXL mit Titan-Gestell. Dieser passte perfekt zu meinem Allerwertesten, wobei die drei verschiedenen Sattelbreiten, die es zur Auswahl gibt, es jedem möglich

„WIR EUROPÄISCHEN PROFIS FUHREN ALLESAMT NOCH STAHLRAHMEN, DIE AMIS HINGEGEN WAREN SCHON DAMALS MIT MONOCOQUE-CARBON AM START.“



▲ Bei Trek begann man früh mit einer durchdachten Innenverlegung der Züge und Kabel.

▲ Bontrager von Kopf bis Fuß: Logo, auch der Sattel kommt von der Eigenmarke.

◀ Was will man da noch testen? Immerhin ist beim Madone das Tour-Podium sozusagen eingebaut...

Der „Variable radius“ des Lenkers machte ihn vor allem in der Unterlenkerposition (die ich am Berg allerdings nicht brauchte) sehr komfortabel, und auch das dick gewickelte und gepolsterte Lenkerband war ganz nach meinem Geschmack.

Beim Erreichen der letzten Kehren wurde die Steigung dann etwas erträglicher, und hier beschleunigte ich mit Maximalkraft aus den Haarnadelkurven hinaus – mit dem Resultat, dass das Madone ohne Zögern richtig in Fahrt kam und meine Beine schnell und nachhaltig übersäuerten. Durch den massiven Tretlagerbereich wird nicht nur die enorme Steifigkeit erreicht, auch die Anbringung des voluminösen Sitz- wie Unterrohrs (die ja keine wirklichen Rohre sind) passt perfekt.

Optisch ist das teils verwirrend, denn man hat beim genauen Betrachten den Eindruck, als laufe das Sitzrohr am Flaschenhalter aus der Mitte, um ans Tretlager zu gelangen – den Fahreigenschaften tut das jedoch nur gut!

Die Geometrie, das zeigte dann die folgende Abfahrt, ist echt rennmäßig, und



▲ Bontrager hat schon lange Carbon-Felgen für Faltrifen am Start – das ist praktisch, sicher und schnell.

▼ Keine Überraschung beim Antritt: Das Madone geht einfach nur nach vorne.

schnelle Abfahrten mit engen Kurven sind definitiv das Zuhause des Madone.

Es brauchte anfangs etwas Mut, die Kurven radikal anzufahren, aber das Handling erwies sich als so wunderbar vorhersagbar, dass man höchstens vom Straßenverlauf oder der Beschaffenheit der Oberfläche überrascht werden kann – nicht jedoch vom Madone. Das Bremsverhalten der Bontrager Carbon Clincher war phänomenal, aber das kannte ich schon von meiner Abfahrt am Puig Major vor einiger Zeit. Die Shimano-Carbon-

Bremsklötze machten dosiertes Verzögern mit Biss möglich – eigentlich die perfekte Voraussetzung für schnelle und sichere Abfahrten. Die Trek-Gabel vermittelte eine wunderbare Spurtreue und war dabei angenehm komfortabel, ohne unpräzise oder gar weich zu wirken. Hier gilt ebenfalls: Wenn die Profis auf diesem Gefährt die Alpen oder Pyrenäen runterheizen, dann ist das echtes Topmaterial, auf das man sich verlassen kann.

Die innenverlegten Züge sind in dieser Klasse inzwischen Standard und passen sehr schön ins Bild einer schnörkellosen und Performance-orientierten Rennmaschine. Das minimal höhere Rahmen-gewicht spielt ja gerade im Profi-Bereich kaum mehr eine Rolle, da der Weltverband weiterhin an der nicht mehr zeit-gemäßen Gewichtsgrenze von 6,8 Kilogramm festhält.

Schöne Details waren neben den Sponsorenlogos, die „mein“ Madone als echtes Teamrad identifizierten, auch die integrierten Aufnahmen für Trittfrequenz und Tacho in der linken Kettenstrebe. Ohne großes Kabelgedöns oder Kabelbinder zur Befestigung hat der Athlet hier die wichtigsten Daten auf dem Display, und das ohne optische oder aerodynamische Turbulenzen. Ich hatte zwar den dazugehörigen Tacho nicht am Rad, aber da ich fast immer ohne irgendwelche Zahlen an Lenker oder Handgelenk unterwegs bin,

fiel es mir leicht, auf den langen Flachstücken zurück zum Hotel meine Geschwindigkeit einigermaßen einzuschätzen. Mit ganz leichtem Rückenwind war ich auf nun wieder topfebener und perfekt asphaltierter Straße mit gut und gerne 40 km/h unterwegs.

Beim Schalten vor einer winzigen Welle bemerkte ich erstmals, dass das Übersetzungsspektrum zwar breit gefächert war, aber eine ungünstige Lücke aufwies: Es gab kein 16er-Ritzel. Gerne hätte ich dafür auf das 11er verzichtet, das außer den Profis sowieso niemand anständig rumkriegt – gerade, wenn wie hier klassische Kettenblätter mit 53/39 montiert sind.

Das war allerdings der einzige Kritikpunkt, und den zu ändern, fiel gar nicht schwer: Einmal umritzen auf 12-25, und schon ist alles im Lot. Die profilierten Bonträger-Carbon-Laufräder mit ihren weißen Speichen waren auch auf den flachen Abschnitten ein schneller Begleiter.

Was die Stabilität angeht, kann ich ebenfalls nur die Bestnote aussprechen, denn bei allen Ortsschild-Sprints, leider ohne direkte Konkurrenten, gab es nur Vortrieb ganz ohne seitlichen Flex.

Dass die Schleckis die Tour nicht gewonnen haben, lag also eindeutig nicht am Rad – das Trek Madone ist nach wie vor eines der besten Räder im Peloton, und in der Leopard-Trek-Variante auch eines der ästhetischsten. **P**

