

# Profitest

Cervélo S5 Team



## Schnell wie der Wind

Das Cervélo S5, die neue Aero-Waffe der Kanadier, bietet Windschnittigkeit, Komfort und eine hervorragende Kraftübertragung.

**Text** Marcel Wüst III **Fotografie** Kai Dudenhofer





◀ Bei der Di2-Schaltung gibt es nur ein dünnes Kabel, das hinter dem Vorbau im Rahmen verschwindet.



▲ Marcel gefiel der Look des Rahmens, vor allem, wie eng sich das Hinterrad ans Sattelrohr anschmiegt.

nadelkurven und ist an einigen Stellen bis zu 15 Prozent steil – das geht richtig in die Beine und war genau das, was ich brauchte, nachdem ich zu viele Tage im angenehmen, aber kalten Deutschland verbracht hatte.

An solchen Strecken-Abschnitten, wenn man viel schalten und klettern muss, weiß ich die Vorzüge der Shimano Di2 wirklich zu schätzen. Wenn sich die Kette auf Knopfdruck präzise bewegt, kann man sich nicht verschalten – was sonst im Eifer des Gefechts leicht passieren kann.

Das S5 reagierte perfekt auf jeden Input – als ich aus dem Sattel ging, das Gewicht nach vorne verlagerte und Vollgas gab, übertrug das Cervélo die ganze Kraft auf die Straße, und bald hatte ich die letzte Spitzkehre hinter mir.

Es waren noch rund drei Kilometer bergauf und ich ließ es etwas gemächlicher angehen. Ich fuhr den restlichen Anstieg die meiste Zeit im Sattel und in einem kleineren Gang, um meinen Beinen und meiner Lunge die Chance zu geben, sich zu erholen. Ich positionierte meine Hände am Oberlenker und genoss die Erleichterung, als der Schmerz nachließ.

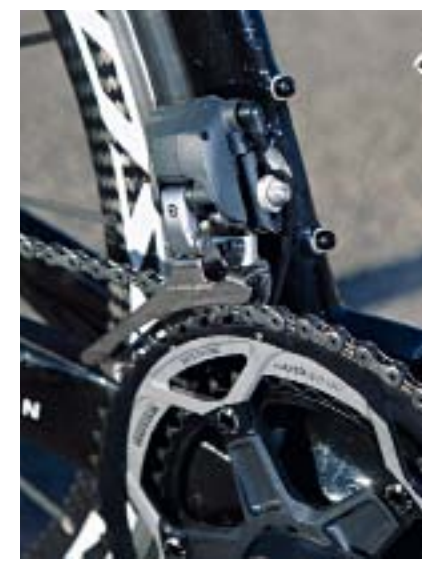
Als ich mich wieder etwas besser fühlte, beschleunigte ich aus der letzten Kurve heraus, als ob ich mich einer Ziellinie nähern würde. Und einmal – vor einigen Jahren – war hier tatsächlich eine. 2000 gewann ich ein kleineres Rennen zu Saisonbeginn genau an dieser Stelle.

Das war die einzige Bergankunft, bei der ich je die Nase vorn hatte – und ich hätte damals nicht gewonnen, wenn ich den



◀ Die Mavic Cosmics mit Alu-Felgen sind schwerer als Carbon, sorgen aber für hervorragende Bremskraft.

▶ Die Dura-Ace Di2 ermöglicht präzises Schalten auf Knopfdruck – sogar bei Bergaufsprints am Limit.



Das letzte Mal, dass ich das Cervélo S5 Team gesehen habe, bevor ich damit eine Runde auf der Straße drehte, war auf der Eurobike in Friedrichshafen. Die neue Aero-Waffe, die von den Kanadiern vorgestellt wurde, versprach nicht nur leicht und aerodynamisch zu sein, sondern auch ein Maximum an Komfort und Steifigkeit zu bieten.

Blickt man auf die Tour de France 2011 zurück, muss man sagen, dass die ein-drucksvolle Serie des Teams Garmin-Cervélo – vier Etappensiege, sieben Tage im Gelben Trikot und der klare Sieg in der Mannschaftswertung – sicher auch ein Beweis für die Qualität ihrer Hardware ist.

Das Exemplar, das ich in die Hände bekam, gehörte dem europäischen Marketingchef von Cervélo – er hatte es freundlicherweise in einem Fahrradgeschäft auf Mallorca für mich „abgestellt“. Als ich an einem sonnigen Nachmittag auf der Insel ankam, um die Testfahrt zu machen, konnte ich einfach nicht anders – ich musste sofort losfahren. Meine Frau hatte mich am Flughafen abgeholt und das Bike

▲ Das S5 soll in erster Linie schnell sein, nicht schön. Jedes Detail des Rahmens ist auf optimale Aerodynamik ausgerichtet.

mitgebracht; so musste ich, als wir die ruhigeren Straßen in Llucmajor erreichten, nur noch meinen Anzug ausziehen und in meinen Radfahr-Dress schlüpfen.

Das Einzige, was ich an der Position veränderte, war, den Vorbau abzusenken, sodass ein kleiner Turm von Spacern übrig blieb. Wenn ich im Sattel saß, fiel mir das aber gar nicht auf – nur von der Seite aus betrachtet war es ein bisschen un-schön.

Als die Sattelhöhe perfekt eingestellt war, fuhr ich los, und da es noch dreieinhalb Stunden bis zum Sonnenuntergang waren, plante ich die Strecke so, dass sie vor meiner Haustür endete...

Von der ersten Pedalumdrehung an fühlte sich das mit Di2-Schaltung versehene Bike komfortabel an, und das Fahr-

gefühl war so geschmeidig, wie ich es erwartet hatte. Ich bin in den letzten Jahren einige Cervélos gefahren – das erste 2004 und zuletzt das R5, mit dem ich im Sommer 2011 ein paar Tage in Frankreich unterwegs war. Was allen gemeinsam war, ist der überdurchschnittliche Komfort.

Wir wissen alle, dass sich die „vertikale Nachgiebigkeit“ auf das Leistungsvermögen des Fahrers auswirkt, weil sie einer Ermüdung der tieferen Muskulatur entgegenwirken soll. Doch ehrlich gesagt sollte man ein Rennrad nach seinem Fahrverhalten beurteilen, vor allem danach, wie es die Pedalkraft in Geschwindigkeit verwandelt. Dank des massiven BBright-Tretlagers und der Rotor-Kurbel gibt es beim S5 keinen Grund zur Klage. Die Steifigkeit in diesem Bereich des Bikes ist unglaublich, und es fühlte sich an, als ob jedes einzelne Watt, das ich produzierte, auf die Straße gelangte.

Auf dem Rückweg entschied ich mich für den Anstieg nach Cura und nahm eine schmale Seitenstraße, die für den normalen Verkehr gesperrt ist. Sie hat 22 Haar-

„ICH BIN IN DEN LETZTEN JAHREN EINIGE CERVÉLOS GEFAHREN. ALLEN GEMEINSAM WAR DER ÜBERDURCHSCHNITTICHE KOMFORT.“

### Technische Daten

- ▶ RAHMEN Cervélo S5 Team
- ▶ GABEL Cervélo FK26 UL
- ▶ KOMPONENTEN Shimano Dura-Ace Di2
- ▶ KURBELSATZ Rotor 3D+
- ▶ LAUFRÄDER Mavic Cosmic SR
- ▶ BEREIFUNG Vittoria Rubino Pro Slick
- ▶ LENKER/VORBAU 3T Rotondo LTD/Arx LTD Carbon
- ▶ STEUERSATZ FSA IS-2
- ▶ SATTEL Fizik Arione
- ▶ GEWICHT 7,1 kg
- ▶ PREIS 8.500 € (mit Radsatz Fulcrum Racing T; Komplettrad ab 4.600 €)
- ▶ KONTAKT [www.cervelo.com](http://www.cervelo.com)





Anstieg nicht in einer vierköpfigen Ausreißergruppe mit 25 Sekunden vor den Verfolgern erreicht hätte.

Während ich Gas gab, drückte ich den oberen Knopf auf dem linken Hebel und obwohl ich 800 Watt oder mehr trat, beförderte die Diz die Kette anstandslos auf das große Blatt und ich erreichte eine ähnliche Geschwindigkeit wie vor elf Jahren. Aber die behielt ich nur rund 300 Meter bei, weil dieses Mal keine jagende Meute hinter mir war und keine Trophäe auf mich wartete. Ich nahm wieder Tempo raus und fuhr die letzten 400 Meter auf dem kleinen Kettenblatt.

Was das Klettern angeht, ist das S5 ein großartiger Begleiter. Für ein Rennen auf hügeligen Terrain könnte man statt der Mavic Cosmic SR Clincher leichtere Laufäder nehmen, aber ansonsten hatte das Rad alles, was man sich nur wünscht.

Oben angekommen, genoss ich ein paar Minuten den Ausblick auf die Landschaft – und den Blick auf das Bike. Es gefällt mir, dass die Gabel teilweise in den Rahmen integriert ist, das Steuerrohr hingegen ist optisch und gefühlt zu lang – etwas, das selbst mancher Garmin-Profi unter der Hand bemängelt. Selbst ohne alle Distanzstücke unter dem Vorbau war der Lenker für Rennzwecke oder fürs Sprinten noch ziemlich hoch.

Bei einem schlanken Aero-Steuerrohr ist die Torsionssteifigkeit in der Regel geringer als bei einem fetten Oversized-

▲ Tests im Windkanal sind gut und schön, doch die wirkliche Prüfung einer Rennmaschine findet auf der Straße statt.

„BEI EINEM SCHLANKEN AERO-STEUERROHR IST DIE TORSIONSSTEIFIGKEIT IN DER REGEL GERINGER ALS BEI EINEM FETTEN OVERSIZED-EXEMPLAR.“

Exemplar. Von vorne betrachtet erschien mir das Steuerrohr so dünn, dass ich überrascht war, beim Klettern dennoch ein stabiles Gefühl zu haben.

Als Belohnung für die Kletterpartie konnte ich jetzt herausfinden, wie das Cockpit des S5 auf die rasante Abfahrt reagieren würde. Ich wusste, dass auf die Alu-Bremsflanke der Mavic-Cosmic-Felgen in Kombination mit den Dura-Ace-Bremsen Verlass ist, also ließ ich es bergab richtig krachen. Die Geometrie des S5 ist perfekt ausgewogen, und alle meine aggressiven Manöver – vom späten (schlechten) Bremsen bis hin zur grenzwertigen Schräglage – konnten es nicht aus der Fassung bringen. Wenn diese Maschine Thor Hushovd über die Abfahrt vom Aubisque zum Tour-Etappensieg in Lourdes befördern kann, dann ist es ja wohl auch nicht an mir, zu meckern.

Die Carbon-Gabel leistet sehr gute Dienste, und mit hohem Tempo in die Kurven zu gehen, machte richtig Spaß. Trotzdem fiel mir auf, dass es beim Steuerrohr haptisch – es ist einfach zu dünn, und etwas mehr Steifigkeit würde ihm guttun. Als ich aus einigen Kurven heraus mit viel Kraft beschleunigte, gab es ein bisschen nach. Das R3, das ich im Vorjahr in Frankreich hatte, war im Steuerrohrbereich auf jeden Fall steifer.

Wenn man genau hinschaut, verlieren die Aero-Bikes aller Hersteller im Cockpit im Vergleich zu anderen Rahmen, die nicht „aero“ sind, an Steifigkeit. Die Pluspunkte des Aero-Rahmens werden im Windkanal unter Bedingungen gemessen, die nicht denen auf der Straße entsprechen – schon der Krafteinsatz fehlt und das Fahrgefühl wird nicht berücksichtigt. Deswegen würde ich aus genau diesem

▲ Marcel fand, dass das Steuerrohr zu lang und zu nachgiebig ist, wenn man kraftvoll beschleunigt oder rasant abfährt.

Grund immer einen Standard-Rahmen ohne Aero-Design bevorzugen.

Im Kampf um Sekunden und Siege leisten die Aero-Bikes, die in letzter Zeit den Markt aufmischen, trotzdem gute Dienste – und natürlich sieht der Rahmen super aus. So hat das Sattelrohr des S5 eine Aussparung für das Hinterrad und die dazu passende Sattelstütze ist sehr vielseitig – sie hat zwei Positionen für die Sattelklemmung, sodass man den effektiven Sitzwinkel verstellen kann. Triathleten werden das mögen, denn mit „Clip-on“-Aero-Lenkern wäre das S5 bei kürzeren ITU-Rennen schnell und legal, während es gleichzeitig den ultrasteilen Sitzwinkel ermöglicht, den man sonst nur bei Zeitfahrmaschinen hat.

Die Züge sind natürlich alle intern verlegt. Aber wo die beiden Züge für Umwerfer und Schaltwerk normalerweise im

Oberrohr verschwinden, wandert ein dünner Diz-Draht durch das Carbon, sodass es jetzt noch sauberer aussieht.

Es gibt drei Löcher, weil Cervelo weiß, dass einige Radsportler gerne mit Wattmessgerät fahren. Die Leute, die wissenschaftlich trainieren, sind genau die Leute, die mit einem solchen Bike ein paar Sekunden herausholen wollen. Aber da ich kein Gerät dieser Art montiert hatte, konnte ich nicht sagen, ob ich den Heimweg bei Gegenwind schneller zurücklegte als sonst. Aber was soll's, mein gefühltes Tempo war auf jeden Fall höher.

Auf dem Rückweg fuhr ich mit den Händen im Unterlenker und die Kilometer flogen nur so vorbei. Und am Ende meiner Fahrt war ich erschöpft, aber glücklich, weil ich die Zeit auf diesem Rad wirklich genossen hatte... 📺