

TESTING: STARTPLATZ IM PROFITEAM KATUSHA-ALPECIN GEWINNEN!

RADSPORT-RENNRA

RennRad

TEST-SPEZIAL
SÄTTEL
& KLEIDUNGSTEST
38 SEITEN

REZEPTE: BESSER ESSEN

Lecker & gesund: Tipps für
den Alltag und mehr Leistung

Der härteste Deutschlands

EXTREM-RADMARATHON

150 Kilometer & 4700

Metern Höhenmeter in der Rhön

EFFIZIENTES TRAINING

Wenig Zeit, großer Effekt:

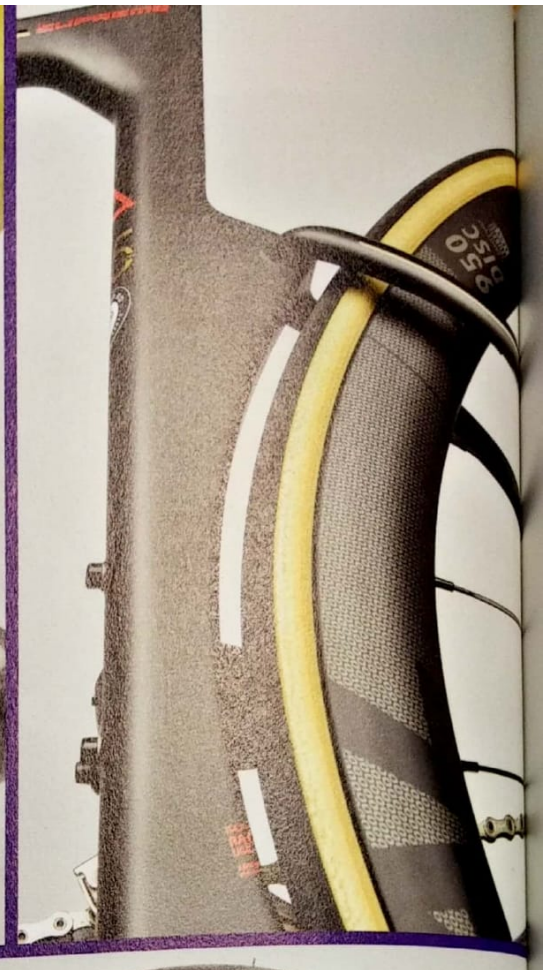
Leistungssteigerungen mit Intervallen

HAUERTEST: KLEIDUNG

Handschuhe, Armlinge, Beinlinge,

Stiefel & mehr im Händertest





SYSTEM FRAGEN

Immer mehr Hersteller setzen auf Scheiben- statt auf Felgenbremsen. Welche Vor- und Nachteile haben Räder mit Disc-Bremsen? Zwölf aktuelle Modelle ab 2499 Euro im Test.

Text: D. Binnig, J. Fähmann, D. Götz **Fotos:** J. Amann

Das Jahr 2013 markierte den Anfang eines neuen Typus von Rennrädern – jenen mit Scheibenbremsen. 2013 stellten sowohl Shimano wie auch Sram ihre für Rennräder entwickelten hydraulischen Scheibenbremssysteme vor. Zwar geriet erst Sram und wenig später auch Shimano aufgrund von Problemen mit den Bremscheiben in die Kritik. Doch heute nimmt der Disc-Rennräder-Marktanteil immer weiter zu. Die Meinungen unter Rennradfahrern dazu gehen jedoch weiterhin auseinander. Zu schwer, zu teuer, eine aufwendigere Wartung und kaum erforschte Risiken bei Stürzen, so lauten die wesentlichen Einwände der Disc-Gegner. Die Befürworter hingegen argumentieren etwa mit einer höheren Bremsleistung, weniger Felgenverschleiß und den neuen Möglichkeiten beim Laufradbau, die sich durch die Disc ergeben würden.

Pro und Contra

Sechs Jahre nach der Markteinführung sind die Argumente pro und contra Scheibenbremsen in Teilen noch immer aktuell. Doch die gegenwärtige Situation hat sich verändert. Im Profi-Peloton ist die Disc nach anfänglicher Skepsis längst angenommen und weitgehend akzeptiert. Profiteams wie Bora-Hansgrohe, Katusha-Alpecin oder Trek-Segafredo sind in dieser Saison fast ausschließlich auf Disc-Rennrädern unterwegs.

Mit unserem Test von zwölf Disc-Rennrädern zeigen wir fast die gesamte Bandbreite des Disc-Rennradmarktes. Im Testfeld ist etwa ein Komfort-Modell vertreten, der Schwerpunkt liegt jedoch auf den Aero-Race-Rennrädern, die im Test fast durchweg sehr gut abschneiden. Dass ein Disc-Rennrad auch preisleistungsstark sein kann, zeigt unter anderem das Radon Spire 9.0, das mit seinem Spagat aus Agilität und Langstreckentauglichkeit punktet. Seine Ausgeglichenheit macht es zu einem guten Angebot in der Preisklasse bis 2500 Euro. Auch wenn man festhalten muss, dass viele Felgenbremsmodelle dieses Preisniveaus deutlich weniger als die knapp acht Kilogramm des Spire auf die

Waage bringen. Zur selben Preisklasse gehört in diesem Testfeld auch das Merida Scultura Disc 6000. Für 2599 Euro bekommt der Käufer ebenfalls ein gutes und stimmiges Angebot. Beim Merida liegt der Fokus jedoch klar auf dem Faktor Komfort. Das Gesamtgewicht von rund 8,5 Kilogramm ist etwas hoch geraten. Wie leicht ein Rennrad mit Scheibenbremsen sein kann, zeigt ein Modell vom anderen Ende des Preisspektrums, dem oberen: Das S-Works Tarmac Disc von Specialized wiegt in der Rahmengröße 56 nur 6,75 Kilogramm – und liegt damit sogar knapp unter dem UCI-Gewichtslimit von 6,8 Kilogramm. Diese Leichtigkeit hat leider ihren Preis. Für das Rad wird eine fünfstellige Eurosumme fällig. Hinsichtlich des Handlings auf der Straße zählt das Tarmac Disc jedoch zu den Top-Modellen am Markt. Eine komplette Neuentwicklung stellt das Benotti Fuoco Aero Disc dar. Es überzeugte mit einer hohen Tretlagersteifigkeit und einem hohen Komfort. Ähnliche Komfortwerte lieferte auch das KTM Revelator Lissé. Den Österreichern gelingt damit ein bemerkenswerter Einstieg in das wachsende Segment der Aero-Rad-Modelle. Mit Simplon ist zudem ein weiterer österreichischer Hersteller im Test vertreten. Das durch seinen „gespaltenen“ Vorbau sehr auffällige Simplon Pride überzeugte unsere Tester jedoch nicht nur wegen seiner aerodynamischen Details, sondern auch wegen seines für ein Aero-Rad erstaunlich geringen Gewichts. Einen Carbonrahmen, der auf Maß gefertigt wurde, stellte die junge bayerische Radmarke Einhorn zum Test zur Verfügung: Das Rad fällt nicht nur durch seine goldene Lackierung auf. Als einziges Testrad ist das Einhorn mit einer neuen Zwölf-Schaltgruppe von Campagnolo ausgestattet. Diese überzeugte voll. Wird die Disc also zukünftig mittelfristig die einzige Brems-Option für Rennradfahrer sein? Angesichts der Nachfrage nach Felgenbremsmodellen in der Preisklasse bis 2000 Euro scheint dies eher unwahrscheinlich. Das Mehrgewicht für Disc-Bremsen ist hier derzeit noch recht hoch. Im Bereich der Top-Räder hingegen ist der Trend offensichtlich. //

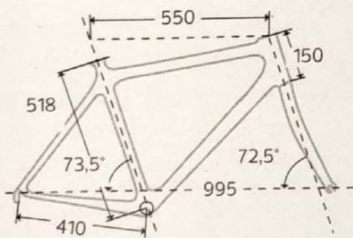


DETAILLÖSUNGEN

Oben: Steif und edel: Die Carbon-Kurbel der neuen Campagnolo-Record-Disc-Gruppe.
Unten: Leichtbau: der sehr harte Custom-Carbonsattel Alien von Saevid aus Spanien.

Teile & Geometrie

Gewicht:	7,52 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	auf Maß
Gabel:	Vollcarbon
Bremsen:	Campa Record Disc (160/160)
Schaltgruppe:	Campagnolo Record
Übersetzung:	vorne: 50/34 hinten: 11-32
Lafräder:	Mavic Cosmic Pro Carbon UST
Reifen:	Mavic Yksion Pro UST; 25 mm
Vorbau:	bike ahead; 100 mm
Lenker:	bike ahead; 420 mm
Stütze:	bike ahead; 31,6 mm
Sattel:	Saevid Alien Custom



KOMFORT **RACE**

Rahmen	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Fahrverhalten	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Steigung	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Abfahrt	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Wendigkeit	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Laufruhe	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Komfort	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Ausstattung	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Preis/Leistung	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●

RennRad
URTEIL



EINHORN

247 CORSA CARBON CURVO DISC • PREIS 8800 EURO

Dieses Rad ist ein Unikat. Sein Carbonrahmen wurde auf Maß gefertigt und mit einer Sonderlackierung namens „Austin Yellow Metallic“ versehen. Die im Jahr 2008 gegründete Marke Einhorn entstand als Liebhaberprojekt und setzt auf Custom-Räder. Der Maßrahmen des Testrads entspricht etwa der Rahmengröße 55. Neben der Optik fällt insbesondere das leicht geslopte Oberrohr und das dadurch etwas tiefere Heck des Einhorn auf. Die Sitzposition ist sportlich, aber nicht zu gestreckt. Schon nach wenigen Testkilometern fällt die Spritzigkeit und die hohe Agilität des Rads auf. Bergauf im Wiegetritt oder bei harten Sprints in der Ebene macht sich die hohe Steifigkeit im Tretlagerbereich insofern bemerkbar, dass die Kraft direkt in Vortrieb umgesetzt wird. Die Campagnolo Record Disc unterscheidet sich hinsichtlich der Haptik kaum von der Version mit Felgenbremsen. Die Ergonomie der Brems- und Schalthebel sucht ihresgleichen. Die Bremspower der Discs mit einem Brems-scheibendurchmesser von jeweils 160 Millimetern ist auf einem extrem hohen Ni-

veau. Im Vergleich zu den Mitbewerbern ist eine geringe Handkraft nötig, um eine hohe Bremsleistung zu erzielen. Die Hochprofil-Laufräder von Mavic sind tubeless – also ohne Schlauch fahrbar. Die Verwindungssteifigkeit ist recht ordentlich. Der Grip der 25 Millimeter breiten Mavic Yksion Pro könnte bei Nässe besser sein. Die 31,6 Millimeter „dicke“ Carbon-Sattelstütze kommt ebenso aus dem Hause des fränkischen Leichtbauspezialisten bike ahead wie der Lenker. Beide eint die NSA-Technologie: Die „No-Slip-Application“ ist eine Schicht aus Kautschuk, die direkt im Fertigungsprozess mit dem Bauteil verbacken wird. Im Praxistest konnten sowohl Lenker wie auch Sattelstütze je mit einem deutlich geringerem Drehmoment fixiert werden. Der Custom-Carbonsattel des spanischen Herstellers Saevid passt mit nur 79 Gramm ins Bild dieses exklusiven Rennrad-Modells: Er ist ein Unikat. Der Leichtbau geht hier jedoch etwas zu Lasten des Komforts. Sehr gut: Zur Ermittlung der richtigen Sitzposition gibt es beim Kauf eines Einhorn-Rads ein kostenloses Bikefitting von waytowin.eu dazu.

RennRad
FAZIT

Einhorn bietet mit seinem Carbonrahmen auf Maß ein spritziges, agiles und voll renntaugliches Disc-Rennrad. Auch die Campagnolo-Record-Disc-Gruppe ist stimmig: Ihre Haptik, die knackigen Schaltvorgänge und vor allem die geringe Handkraft beim Bremsvorgang überzeugten die Tester.