

DAS RENNRAD-MAGAZIN

# TOUR



# 1.100 €

## Zehn Renner für preiswerten Fahrspaß



DIE NR. 1 IN EUROPA

HÄNDLER-REPORT

## Schwere Fahrer – falsch beraten?

PORTRÄT

## Der kommende Star: Giro-Sieger Damiano Cunego

INTERVIEW

## Anti-Doping-Kämpfer Richard Pound

Die leichtesten Serienrahmen im Test

# Champions League

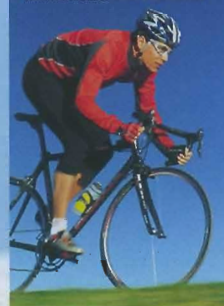
## 36 SEITEN EXTRA

TRAININGSPLANER PROBIERUNG

### TOUR

#### Topfit durch die Saison

Die Trainingssteuerung für Rennradfahrer und Triathleten



TEXT: DIRK ZEDLER

FOTOS: DANIEL SIMON


**D**ie farbigen Zeiten scheinen vorläufig vorbei: Schwarz ist Trend, egal ob als Lack für Autos, als Farbe der Mode, oder neuerdings auch im Fahrradbau. Dass allerdings alle zehn Räder eines TOUR-Tests im komplett schwarzen Gewand antraten, das gab es noch nie. Doch die ungewöhnliche Uniformität hat neben modischen Aspekten auch einen technischen Grund. Ihr Ticket für das exquisite Testfeld konnten nur Hersteller lösen, die einen serienmäßigen Rahmen im Angebot haben, der in Rahmenhöhe 57 unter der Marke von 1.100 Gramm bleibt: Viele haben es versucht, zehn Rahmen bestanden die Herausforderung, alle aus Carbon. Und weil die schwarzen

Fasern im Epoxydharz so schön schwarz glänzen, verbindet sich das kongenial mit dem Zeitgeist. Um bei diesem aktuellen Test nicht zu viele Doppelungen mit unserem Carbonrahmen-Test vor einem Jahr (TOUR 1/2004) zu produzieren, konnten nur Hersteller mit neuen oder zumindest weiterentwickelten Rahmen die Hürde nehmen. Es wird noch davon zu berichten sein, wie sehr man sich gerade bei Carbonrahmen vom äußeren Schein täuschen lassen kann – und davon, dass ein weiterentwickeltes Produkt nicht zwingend besser sein muss. Zunächst darf man sich von der edel schimmernden Struktur des Werkstoffs Carbon nicht blenden lassen: Denn was man von außen sieht, hat mit der Technik nichts zu tun. Die äußerste Carbonschicht dient nur dem schönen Schein; ihre Funktion ist auf den billigen Nebenjob reduziert, unter dem Lack eine zweite Schutzschicht gegen Kratzer oder Abrieb zu bilden.

### VON RISIKEN...

Entscheidend für die technischen Eigenschaften des Materials und damit auch des Rahmens ist, dass die Kohlefasern im Inneren belastungsgerecht angeordnet sind und möglichst wenig vom „Bindemittel“ Epoxydharz diese Fasern umschließt. Kein anderer Werkstoff bietet so viel Potenzial, um ihn exakt auf die Anforderungen des späteren Produkts abstimmen zu können – aber kein anderer Werkstoff birgt auch ein so hohes Risiko enorm schwankender Qualität bei nahezu identischem Aussehen. Das gilt nicht nur für vergleichbare Produkte verschiedener Hersteller, es kann auch Teile aus der Serienproduktion eines einzelnen Herstellers treffen. Welche Ausmaße es annehmen kann, wenn ein Anbieter den Herstellungsprozess nicht durchgehend unter Kontrolle hat, illustriert ein potenzieller Kandidat dieses Tests eindrucksvoll. Die österreichische Marke Simplon war aus dem Test vor einem Jahr (TOUR 1/2004) als einer der Sieger hervorgegangen. 985 Gramm Rahmengewicht und eine Lenkkopfsteifigkeit von 77 Newtonmetern pro Grad waren die Eckdaten des Modells „Pride“, das mit einer besseren Gabel sogar Platz eins hätte belegen können. Weil genau die Gabel das Teil sei, so der Hersteller, an dem man nachgebessert habe, hätte sich das Rahmen-Set eigentlich erneut für den Test qualifizieren können. Doch der Gang zur Waage brachte die Enttäuschung. Man kann den „Pride“ mit einem bereinigten Gewicht von 1.180 Gramm nun zwar nicht ernsthaft als schweren Rahmen bezeichnen, aber er wiegt dann doch exakt 20 Prozent mehr als das äußerlich baugleiche Modell aus dem vergangenen Jahr. Für die Formel 1 des Rennradrahmenbaus schlicht unakzeptabel.

Das Beispiel zeigt: Serienfertigung auf gleichbleibend hohem Niveau kann ein Problem sein – und nicht alle Hersteller führen eine ausreichende Qualitätskontrolle durch. Wer sich also als Kunde auf solch einen High-End-Rahmen



Bergauf, im Wiegetritt, sind die leichten Renner in ihrem Element: Jeder Tritt treibt das Rad spürbar nach vorne, man fühlt sich leichtfüßig und motiviert



# SPAR-OFFENSIVE

1.100 Euro Höchstpreis statt 1.100 Gramm Höchstgewicht: Zehn

Kannst du im TOUR-Test beweisen, dass Fahrspaß nicht teuer sein muss

