02
FASZINATION RENNRAD
RoadBIKE
FEBRUAR 2009
4,50 €
Österreich: 5,10 €
Schweiz: 8,20 sfr
Belgien/Lux: 5,30 €
Italien: 6,00 €
Dänemark: 50 dkr
Spanien: 6,00 €
Slowenien: 7,20 €
www.roadbike.de

Linus Gerdemann
Deutschlands Top-Profi
im Exklusiv-Interview

FASZINATION TITAN

Im Test: Wie gut sind die edelsten Rahmen der Welt?

Toskana

Das Rennrad-Paradies im Frühling
Plus: Tourenkarten zum Nachfahren

Test: Rollentrainer

Mit Indoor-Training zur Frühform
Die besten Modelle im Check

Tuning-Serie

Lenker und Vorbau: Die Profis verraten ihre Schrauber-Tipps

DER GROSSE ZUBEHÖR-GUIDE

So pflegen Sie Ihr Rennrad und Ihre Bekleidung richtig

TEST: NEUE RENNRÄDER
Top-Modelle ab 1500 Euro

VORSCHAU: PROFI-SPORT
Wer sind die Favoriten 2009?

MITTELGEBIRGS-TOUREN
Trainingsrunden vor der Haustür

WERKSTATT-TIPPS
So läuft's wie geschmiert

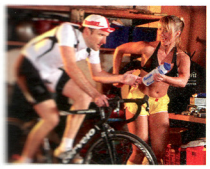
4 197137 004503 02

Traumhafte Rennräder: Rahmen aus Titan üben eine große Faszination aus.

Tino Fohlmann

RoadBIKE AKTUELL

Jan Ullrich war fest davon überzeugt, Letzter zu werden – bei einem Speedgolf-Turnier von ziemlich vielen namhaften Rennrad-Rentnern. Was Speedgolf genau ist, und welchen Platz Ulle letztlich belegte, lesen Sie ab **Seite 108**



Felix Krakow gab fürs Rollentrainer-Fotoshooting alles. In einer kalten Garage ließ sich der RoadBIKE-Redakteur mächtig anfeuern. Ob's ihm nur von der körperlichen Anstrengung heiß wurde, sei mal dahingestellt ... **Seite 46**

Linus Gerdemann ist die Hoffnung des deutschen Radsports schlechthin. Wie der Team-Milram-Profi den Rennzirkus sieht, lesen Sie im exklusiven Interview ab **Seite 18**

Traumdeutung

Manche Dinge sind verrückt. Ein Rennrad für 9000 Euro etwa, ein Rahmen für 3800 Euro oder ein Vorbau für 550 Euro. Und trotzdem sind es gerade die verrückten Dinge, von denen wir träumen. Ein Rennrad aus Titan ist so wie ein Ferrari für Auto-Verrückte. Unbezahlbar, aber ein Traum! RoadBIKE hat sich in dieser Ausgabe unter die Traumdeuter begeben und sieben Titanrennräder getestet. Was macht dieses Material so besonders? Warum versprühen die Rahmen ein unwiderstehliches Flair? Und müssen die Rahmen aus dem nahezu unverwüstlichen Metall wirklich so viel Geld kosten? Fragen, denen die Testredaktion auf den Grund geht, ohne dabei den Boden unter den Füßen zu verlieren. Denn die Tatsache, dass die Rennrad-Musik im Alu- und Carbonbereich spielt und dass auch 2000 Euro für ein Rennrad schon verdammt viel Geld sind, hat keiner von den Testern aus den Augen verloren. Aber träumen wird man ja wohl dürfen. Auch als Redakteur ...

Jens Vögele,
Chefredakteur

Betörend. Verlockend. Unwiderstehlich. Aber unbezahlbar. Titan hat für Rennradfahrer die gleiche Anziehungskraft wie ein Ferrari für Autoliebhaber. Jeder träumt davon, aber kaum jemand kann es sich leisten. Wer einen Titanrahmen hat, am besten auf Maß gebaut, kann Eindruck schinden – mit diesem edlen, matt schimmernden Material, das nahezu unzerstörbar ist und ein Leben lang hält. „Technisch überholt, zu weich, zu schwer und nur was für Menschen mit zu viel Geld", entgegnen dagegen Neider und Skeptiker, die längst wissen, dass Carbon das Material ist, mit dem sich nicht nur Leichtbau, sondern auch Steifigkeit und Komfort vereinbaren lassen.

Was aber ist dran am Mythos Titan? Wie gut sind Titanrennräder wirklich? Und wie viel muss ein guter Titanrahmen kosten? RoadBIKE geht diesen Fragen genau auf den Grund und hat sieben Titanrahmen unter die Lupe genommen. Einerseits im Labor, um zu sehen, wie die Rahmen verarbeitet sind, welche Steifigkeitswerte sie erreichen und wie stark sie Vibrationen dämpfen können. Andererseits aber auch in der Praxis, um zu erfahren, wie sich ein aufgebauter Titanrahmen auf der Straße anfühlt und welche Unterschiede zwischen den Testrahmen auszumachen sind.

Das ganze Spektrum

Das Testfeld bildet das ganze Spektrum ab, das sich Titan-Interessierten bietet – mit Rahmenpreisen von 1070 bis 3795 Euro: Seven und Moots stehen für die Kunst, mit der US-Marken zu Beginn der 80er den Titankult begründeten und seitdem maßgeblich prägen. Und dazu gehört, streng genommen, auch der Rahmen von Cube, denn er wird in den USA bei Litespeed, der Kultmarke von David Lynskey, gefertigt. Ähnlich edel wie die US-Renner präsentiert sich Nevi aus Italien, wo in den frühen 90ern viele der großen Namen auf Titan setzten: Es schien dort vor dem Carbonhöhenflug das Material der Zukunft zu sein. Deutlich günstigere Vertreter senden die Berliner Marke Kocmo und der Versender Radon in den Test – beide Titanrahmen werden in Russland gefertigt. Die niederländische Marke Van Nicholas schließlich stellt den günstigsten Testkandidaten mit einem in China produzierten Rahmen. Kocmo, Radon und Van Nicholas set- »

Beeindruckend, wie ein
Titanrad – einem Kunstwerk gleich –
alle Blicke auf sich zieht.
castelli
MUSEUM

Betörend,
wie Material und Fahrer im
Temporausch
miteinander verschmelzen.
REYNOLDS

zen damit bewusst einen Kontrapunkt zu den sündhaft teuren Luxusrahmen, der voll im Trend liegt: Titanrahmen mit gutem Preis-Leistungs-Verhältnis. Übrigens: Andere namhafte Titanmarken wie Litespeed, Merlin, De Rosa oder Bianchi schickten keine Räder in diesen Test – trotz einer Vorlaufzeit von rund einem Vierteljahr.

Die Preisfrage

Die Herkunft der Testräder beschreibt, in West-Ost-Richtung, auch das Preisgefüge. Die US-Rahmen im Test, mit Preisen weit über 3000 Euro, für den nackten Rahmen wohlgemerkt, sind für die meisten unbezahlbar. Kaum günstiger ist das Nevi aus Italien. Hauptgrund für diese exorbitanten Preise ist die extrem aufwendige und schwierige Verarbeitung des ohnehin schon sehr teuren Materials: Titan kostet rund zehnmal so viel wie Aluminium. Zudem verlangt es teure Schneidewerkzeuge, die Herstellung der Rohre durch Ziehen oder Schweißen aus Blechen ist zeitintensiv und anspruchsvoll, wie auch das Schweißen selbst. Titan reagiert leicht mit Sauerstoff, was zu Verödungen führen kann.

Daher wird mit Schutzgas, meist Argon, gearbeitet, das den Rahmen beim Schweißen überfließt, wenige Hersteller arbeiten in geschlossenen Kammern – eine buchstäblich schweißtreibende Arbeit für die Schweißer. Titan zu verarbeiten, ist folglich extrem zeitaufwendig. Arbeitszeit, die in den USA und Europa selbstverständlich deutlich höher zu Buche schlägt als in Russland oder Asien. Das ist auch einer der wesentlichen Gründe, warum die Testrahmen von Kocmo, Radon und Van Nicholas deutlich günstiger – von 1070 bis 1999 Euro – über den Tresen gehen.

Qualität nach Augenmaß

Doch bedeuten günstigere Preise auch zwangsläufig schlechtere Qualität? Ohne Zweifel: Das höchste der Gefühle an einem Titanrahmen ist nicht nur das edel schimmernde Material an sich, sondern dessen Verarbeitung. Schweißnähte in Perfektion zählen unter Experten und Rennrad-Schöngeistern als Krönung im Rahmenbau. Und in der Tat: Die teuren Rahmen Seven und Moots etwa taugen fürs Lehrbuch. Hauchzart und beeindruckend gleichmäßig reihen sich die Schuppen der Schweißnähte aneinander, scheinen am ganzen Rahmen wie aus einem Guss. Selbst wer das Millimetermaß anlegt oder mit der Lupe unschöne Einschlüsse »

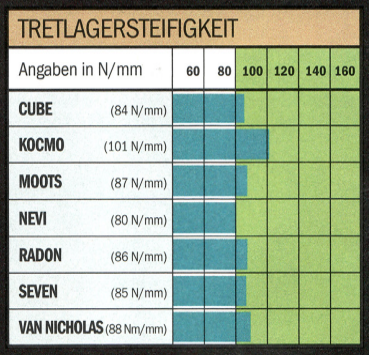
AUF EINEN BLICK: RoadBIKE **MESSLABOR**

GEWICHTE IM VERGLEICH

Angaben in Gramm	komplett	Rahmen	Gabel	Laufräder
CUBE	6800	1346	366	2158
KOCMO	6900	1432	331	2300
MOOTS	6900	1466	342	1947
NEVI	7500	1542	394	2439
RADON	6900	1376	364	2282
SEVEN	7200	1346	397	2295
VAN NICHOLAS	8500	1669	430	2898

niedrigstes Gewicht höchstes Gewicht

TRETLAGERSTEIFIGKEIT



der „grüne Bereich" für ideale Steifigkeit

LENKKOPFSTEIFIGKEIT

der „grüne Bereich" für ideale Steifigkeit

BEMERKENSWERTE GEWICHTE

Die leichtesten Rahmen von Cube und Seven liegen auf dem Gewichtsniveau eines sehr guten Rahmens aus Aluminium – oder eines etwas unterdurchschnittlichen Carbonrahmens. Ein gutes, zeitgemäßes Ergebnis, hinter dem sich die meisten anderen Rahmen mit Gewichten unter der 1500-Gramm-Marke einreihen. Lediglich Nevi und das günstige Van Nicholas drücken recht schwer auf die Waage. Gemessen am extrem günstigen Preis des Letztplatzierten ist dies jedoch zu verzeihen – allerdings wiegt das Van Nicholas komplett aufgebaut somit 1700 Gramm mehr als das Cube.

GEMISCHTE DATEN

Ein gemischtes Bild geben die Titanrahmen, gemessen samt Gabel und Steuersatz, bei den beiden klassischen Steifigkeiten in Tretlager und Lenkkopf ab. Beim Tretlager liegen alle im „grünen Bereich", den RoadBIKE als für jedes Fahrergewicht ausreichend ermittelt hat. Bis auf Kocmo liegen alle Rahmen allerdings am unteren Ende dieses Bereichs, für absolute Steifigkeitsfanatiker hat Titan somit durch die Bank Nachteile im Vergleich mit Alu oder Carbon. Im Lenkkopf bleiben alle Rahmen-Gabel-Sets unter dem Wert, den RoadBIKE als für jedes Fahrergewicht ausreichend definiert. In der Praxis bedeutet das zwar kein Sicherheitsrisiko, doch schwerere Fahrer mit einem Gewicht von mehr als 75 Kilogramm spüren im Vergleich zu einem sehr steifen Lenkkopf Unterschiede. Wer mit Titan liebäugelt, muss sich so über Abstriche bei der Steifigkeit bewusst sein.

Dass Titanrenner so sportlich sein können, hätten die Tester nicht erwartet.

Unterm Strich bestätigen die RoadBIKE-Labormessungen, dass Titanrahmen in der Regel deutlich komfortabler, aber weniger steif sind als Alu- oder Carbonrahmen.

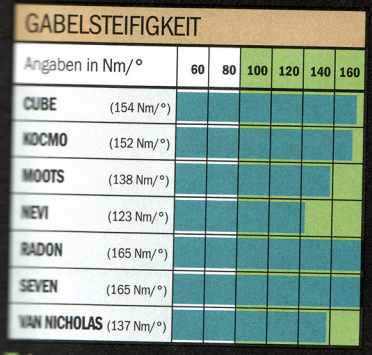
Für die Ewigkeit

Trotzdem schaffen es alle Rahmen im Test, absolut praxistauglich und zeitgemäß zu sein. Wer über die fehlende Lenkkopfsteifigkeit hinwegsieht, kann im Gegenzug die Vorteile von Titan voll auskosten. Und das – unfallfreies Fahren vorausgesetzt – sogar für eine lange Zeit, denn Titanrahmen sind gemacht fürs Leben. Sie vermitteln ein ganz neues Fahrgefühl, erst recht, wenn sie – wie bei Seven, Moots oder Nevi – auf Maß gefertigt sind. Das Material ist extrem korrosionsbeständig, selbst gegen Salzwasser, und kommt deshalb ohne Lackschicht aus. Auch gegen Kratzer ist das harte Titan unempfindlich, Flecken lassen sich mit etwas Öl auf einem weichen Tuch einfach wegpolieren. Nicht zuletzt dieser Nimbus der Unzerstörbarkeit ist ein weiterer Grund für die Aura, die Titan noch immer umgibt. Technisch und handwerklich spricht also viel mehr für als gegen Titan – wenn man auf der Suche nach dem Besonderen ist. In seiner Seltenheit und Wertigkeit liegt der Reiz des Materials, dessen Namen aus der griechischen Mythologie stammt: die Titanen waren Nachkommen von Gaia und Uranos, dem ältesten Göttergeschlecht. Und wer würde nicht gern einmal etwas Göttliches besitzen?

Fazit: Betörend, verlockend und unwiderstehlich sind die Räder im Test ganz bestimmt, aber nicht alle sind unbezahlbar. Zwar kein Schnäppchen, aber seinen Preis absolut wert ist das Kocmo Road Master und verdient sich den Kauftipp. Den Testsieg holt sich aber das Seven Axiom SG: Selten begeisterte ein Testrad in diesem Maße. Der Preis resultiert aus dem großen Aufwand, den Seven betreibt: Für ein perfekt verarbeitetes und individualisiertes Rad. RB

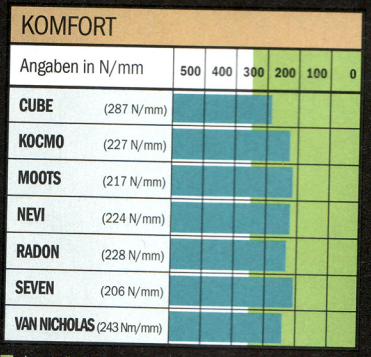
Alle Daten, alle Fakten auf einen Blick: Im eigenen Prüflabor misst und wiegt RoadBIKE alle Testräder. Hier stehen alle relevanten, tatsächlichen Werte zu den Testrädern – nicht die Herstellerangaben.

GABELSTEIFIGKEIT



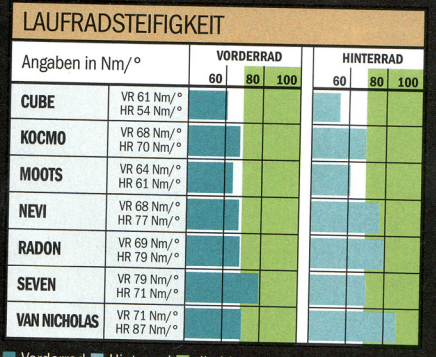
der „grüne Bereich" für ideale Steifigkeit

KOMFORT



der „grüne Bereich" für spürbaren Komfort

LAUFRADSTEIFIGKEIT



Vorderrad Hinterrad die ideale Steifigkeit

SPURSTABIL

Alle Gabeln in den Testrädern überzeugen mit hohen Werten bei den gesonderten Messungen ihrer Seitensteifigkeiten. Das zeigt, dass nicht die Gabeln, sondern die Rahmen im Lenkkopf Schwächen haben. Wären die Gabeln nicht so spurstabil, wäre das Manko der Rahmen auf der Straße deutlicher spürbar. So führen die Gabeln jeden Lenkbefehl präzise aus, auch wenn die Lenkköpfe steifer sein könnten.

HERVORRAGEND

Schon immer wurde Titanrahmen ein hoher Komfort nachgesagt, dieser Test beweist ihn erstmals. Und zwar eindrucksvoll. Selbst der in diesem Testfeld schwächste Rahmen liegt, absolut betrachtet, auf einem sehr guten Niveau. Kocmo, Moots, Nevi, Radon und ganz besonders Seven erreichen hier absolute Traumwerte bei der vertikalen Nachgiebigkeit, also dem auf der Straße spürbaren Komfort.

GEMISCHTES BILD

Wie so oft zeigen die Messungen der Laufradsteifigkeiten wenig Licht und viel Schatten. Richtig gute Ergebnisse erzielt keiner der Laufradsätze, die mit den Testrädern geliefert wurden. Besonders die Vorderräder liegen auf einem schlechten Niveau – was die Kritik an der Lenkkopfsteifigkeit der Rahmen relativiert. Denn auch der steifste Rahmen bringt in der Praxis nichts, wenn das Vorderrad dann beim Einlenken nachgibt. Schwach sind die teuren Carbonfelgenräder im Cube und Moots.

SEVEN Axiom SG

Preis: 3795/7900 €* · Gewicht: 1346/7200 g* · Vertriebsweg: **Fachhandel**

Stilsicher: Titanvorbau und Lenker im Seven-Design.

Konsequent: die Sattelklemmschelle aus Titan.

Die USA sind das Land, in dem Titan seit langem seine Renaissance feiert – weit über 20 000 Titanrahmen sollen dort pro Jahr über den Ladentisch gehen. 1997 gründete Titanveteran Rob Vandermark Seven Cycles, die seitdem den Kult auf die Spitze treiben. Neben hochwertigster Verarbeitung in Massachusetts wird jeder Rahmen individuell auf seinen Besitzer zugeschnitten – nicht nur die Geometrie, je nach Gewicht und Fahrstil werden auch die Durchmesser und Wandstärken der Titanrohre passend gewählt.

Dieser Aufwand erklärt den teuersten Rahmen in diesem Testfeld. Er ist aber auch der beste. Optisch lässt sich das an der sachlichen Formensprache und den unglaublich perfekten Schweißnähten ablesen. Technisch belegen das die Daten aus dem Messlabor: Der leichteste Rahmen im Test erreicht den besten Komfortmesswert – den drittbesten, den RoadBIKE je gemessen hat! Und das trotz im Testrad montierter Alu-Sattelstütze – ein Modell aus Titan hätte sicher einen noch besseren Messwert bedeutet. Die Steifigkeiten des Axiom SG liegen für Titan auf sehr gutem Niveau. Der Rahmen wurde für ein Fahrergewicht um 80 Kilo konzipiert, keiner der Tester beklagte sich so über spürbare Schwächen.

Im Gegenteil lobten die Tester unisono den Vortrieb, den das Seven versprüht. Der war deshalb so erwähnenswert, weil die Geometrie des Axiom SG sportlich-komfortabel ausgelegt ist und eigentlich keinen so knackigen Vorwärtsdrang erwarten lässt. Zur langstreckentauglichen Sitzposition passt vorbildlich, wie geschmeidig das Seven auf jeden Richtungswechsel reagiert – direkt, hochpräzise, aber dabei stets gelassen und unaufgeregt zirkelt es durch jeden Kurvenradius. Die besten Voraussetzungen für zackige Abfahrten in den Alpen. Und mit seiner Laufruhe und dem erwähnten Vortrieb erklimmt das Seven auch jeden noch so harten Anstieg, zwar nicht als Bergsieger, aber immer mit deutlich Zug nach vorn. Mit jedem Kilometer weiß man diesen Luxus-Renner mehr zu schätzen – und lieben. Vorsicht: Dieses Rad macht süchtig. Wer einmal darauf sitzt, fängt sofort an zu rechnen, wie er sich ein Seven vielleicht doch leisten kann ... Die Ausstattung rundet den überzeugenden Auftritt des Seven perfekt ab. Der Titanvorbau und die steife Gabel von Seven passen hervorragend ins Bild – schlagen aber mit jeweils 550 Euro zu Buche. Campagnolos neue Chorus-Gruppe gefiel im Test durch die tolle Ergonomie – wer's ganz exklusiv möchte, sollte aber zur Super Record greifen. Insgesamt liegt der Seven-Rahmen in diesem exklusiven Testfeld an der Spitze – sowohl im Labor als auch in der Praxis. Aber auch beim Preis!

FAZIT: Der pure Luxus! Der beste und leichteste Rahmen im Test holt sich mit seinen beeindruckenden Fahreigenschaften den klaren Testsieg.

RoadBIKE Testergebnis **SEHR GUT**

AMERIKANISCH PERFEKT

SEVEN TREIBT DEN TITANKULT GANZ LOCKER AUF DIE SPITZE.

Rob Vandermark war einst der erste Angestellte bei der Kultmarke Merlin. Dort entwickelte sich Vandermark zur absoluten Titan-Koriphäe, führte konifizierte Rohrsätze und S-Bend-Streben ein – so ließen sich unter anderem Greg Lemond und Jeannie Longo Rahmen von ihm bauen. 1997 gründet er mit anderen Merlin-Veteranen seine eigene Firma, Seven Cycles. Das Konzept ist, jeden Rahmen individuell auf seinen Käufer anzupassen. Aufgrund eines umfangreichen Fragebogens und mit allen Körpermaßen errechnet Seven die passende Geometrie, Maße und Konifizierung der verwendeten Rohrsätze – die perfekte Individualisierung.

*Gewichte und Preise jeweils für den Rahmen und das komplette Testrad