

RennRad

STEIL, SCHÖN, NAH:
BERGE & TOUREN
IN DEUTSCHLAND

TRAININGSPLÄNE FÜR ALLE

Individuell schneller: Effizienz & Stoffwechsel. Eine Anleitung

12-Seiten-Report: Touren, Berge & Tipps

ALPEN: PÄSSE & ABENTEUER

20.000 Höhenmeter in 6 Tagen:
Stilfser Joch & Co. – Top-Touren

DAUERTEST: LAUFRÄDER & CO.

Trikots, Radhosen, Räder & mehr
über Monate hinweg getestet

DOLOMITEN: RADMARATHONS

Strecken, Pässe, Reportagen
– Tirol & Südtirol: Insider-Tipps

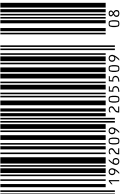
TEST: 18 SONNENBRILLEN

Style & Funktion: Leichte
Modelle ab 84 Euro getestet



LEICHTGEWICHTE

RADTEST: 13 LEICHTE RENN RÄDER – VON CANYON, CUBE, TREK & CO.



LEICHT GEWICHTE

Schnell, leicht, innovativ: Das sind die Race-Rennräder dieses Tests. 13 leichte Top-Modelle zwischen 5,28 und 7,6 Kilogramm im großen Test.

Text: David Binnig, Johann Fährmann, Marco Hinzer, Johannes Schinnagel, Magdalena Weigl, Jan Zesewitz
Fotos: Gideon Heede, Trek

Mit einigen Rädern dieses Testfeldes könnte man unmöglich die Tour de France gewinnen. Denn: Sie sind zu leicht. 6,8 Kilogramm muss ein Rennrad mindestens wiegen, mit dem man an Lizenz- beziehungsweise Profi-Rennen teilnehmen will. So lautet die Regel des Welt-Radsport-Verbandes UCI. Wir haben in diesen Test Räder mit einem Gewicht von bis zu 7,6 Kilogramm aufgenommen. Einst galten viele Leichtgewichts-Rennräder als wenig robust und alltagstauglich. Dass sich dies deutlich geändert hat, zeigen viele Modelle dieses Testfeldes. Welche Rolle spielt das Gewicht eines Rennrades? Die vereinfachte Kurzantwort: Im Flachen eine geringe – bergauf eine große. Messungen ergaben, dass man bei 250 Watt mit einem ein Kilogramm leichteren Rad ab einer Steigung von 4,4 Prozent Vorteile gegenüber einem Aero-Rad hat. Letztlich zählt bei der Leistung auf dem Rad vor allem eines: die Relation von Leistung und Gewicht – Watt pro Kilogramm. Bewegt ein Fahrer ein Systemgewicht von 85 Kilogramm an einem fünf Kilometer langen Anstieg mit durchschnittlich sechs Prozent Steigung mit einer konstanten Geschwindigkeit von 15 km/h, so muss er dafür durchschnittlich 236 Watt leisten. Ein um 0,5 Kilogramm minimiertes Systemgewicht spart 1,2 Watt. Ergo kann der Fahrer 0,1 km/h schneller fahren. Die Fahrzeit von knapp 20 Minuten reduziert sich um sechs Sekunden. Ein sehr großes Problem jedes Material-Gewichtstunings jedoch bleibt: der Preis. Denn je leichter ein Produkt ist, desto teurer ist es in der Regel auch. Leider.

Gewicht & Kosten

Viel Entwicklungsarbeit, teures Material, in der Regel Hightech-Carbonfasern und geringe Stückzahlen – dies sind Faktoren, die sich auf den Preis auswirken. Dennoch ist die Preisentwicklung in diesem Hightech-Rad-Segment, auch für uns, schwierig zu verarbeiten. Das teuerste Rad dieses Testfeldes kostet enorme 15.500 Euro. Das Airstream Triple EEE SL ist ein custom-angefertigtes Sondermodell. Von diesem Rennrad wurden im Jahr 2020 nur 30 Stück produziert. Die Ausstattung: hochwertig und extrem leicht. Das Gewicht: 5,28 Kilogramm. Mit diesem Custom-Modell in dieser Konfiguration gewann der Österreicher Mathias Nothegger zweimal den wohl berühmtesten Radmarathon überhaupt: den „Öztaler“ mit seinen 227 Kilometern und mehr als 5000 Höhenmetern. Auch das „günstigste“ Testmodell, das Liv Langma Advanced Pro, kostet noch 3399 Euro. Sein Gewicht: 7,15 Kilogramm.

Die beiden neuesten Test-Räder kamen erst im Mai beziehungsweise Juni dieses Jahres auf den Markt. Das eine ist eine Neubeziehungsweise Weiterentwicklung eines absoluten Klassikers unter den Race-Rennrädern: das Giant TCR. Das neue Giant-Top-Modell überzeugte in unserem Test auf ganzer Linie. Es ist steif, mit 6,56 Kilogramm sehr leicht und dennoch robust und voll alltagstauglich. Der Preis: 10.199 Euro. Eine andere Weiter- oder eher Neuentwicklung eines bekannten Modells in diesem Testfeld kommt von Trek. Das neue Émonda des US-Herstellers wurde vor allem mit einer Intention komplett überarbeitet: die Aerodynamik zu verbessern. Es soll somit Leichtgewicht bergauf und Geschwindigkeit im Flachen kombinieren. Im Test überzeugte das 6,85 Kilogramm schwere Topmodell Emonda SLR9 Etap. Jedoch hat auch dieses Rad seinen, sehr hohen, Preis: 10.999 Euro. //



LEICHTESTES TESTRAD

Das Airstream Triple EEE SL.
Das Gewicht: 5,28 Kilogramm

GÜNSTIGSTES TESTRAD

Das Liv Langma Advanced Pro.
Der Preis: 3399 Euro

TEUERSTES TESTRAD

Das Airstream Triple EEE SL.
Der Preis: 15.500 Euro

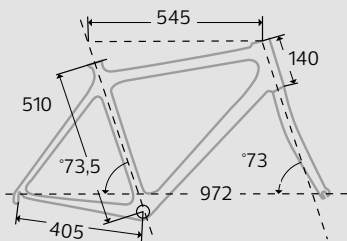


DETAILLÖSUNGEN

Oben: Die sehr leichten Airstreem-Laufräder sind mit Tuning-Naben von Tune aufgebaut.
Unten: Nur rund 60 Gramm wiegt ein Fibula-Carbon-Felgenbremskörper von THM.

Teile & Geometrie

- Gewicht:** 5,28 Kilogramm
- Rahmen:** Carbon
- Größe:** XXS, XS, S, M, L, XL
- Gabel:** Carbon
- Bremsen:** THM Fibula
- Schaltgruppe:** Shimano Dura-Ace Di2
- Übersetzung:** Vorne: 50/34 | Hinten: 11-30
- Laufräder:** Airstreem Carbon Aero SL
- Reifen:** Continental Competition TDF; 25mm
- Vorbau:** Schmolke Carbon Black Etd; 110 mm
- Lenker:** Schmolke Carbon 1K; 420 mm
- Stütze:** Schmolke Carbon 1K THO
- Sattel:** Schmolke Carbon THO



KOMFORT RACE

	KOMFORT	RACE
Rahmen	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●
Fahrverhalten	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●
Steigung	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●
Abfahrt	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●
Wendigkeit	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●
Laufruhe	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●
Komfort	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●
Ausstattung	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●
Preis/Leistung	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●
RennRad-URTEIL	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●

AIRSTREEEM

TRIPLE EEE SL • PREIS 15.500 EURO

Mit 5,28 Kilogramm ist das Airstreem das leichteste Rad im Test. Es kommt dem nahe, was beim Gewichtstuning an Rennrädern überhaupt möglich ist. Das Modell Triple EEE in der Custom-Lamination-Edition ist die Rennmaschine des zweimaligen Siegers des Ötztaler Radmarathons, Mathias Nothegger. Das Custom-Laminat des von Hand in Salzburg mit der Superlight-Nano-Carbon-Technologie gefertigten und 810 Gramm leichten Rahmens ist für ein Fahrergewicht von etwa 75 Kilogramm und Leistungsspitzen bis zu 1400 Watt konstruiert. Die Beschleunigung des Triple EEE SL ist bergauf dank der sehr hohen Tretlager- und Lenkkopfsteifigkeit in Kombination mit den hauseigenen Carbon-Aero-SL-Laufrädern sehr direkt und in diesem Test nicht zu übertreffen. Der Carbonlenker und der -Vorbau von Schmolke tragen neben der Superlight-Nano-Carbon-Gabel zu der extrem hohen Steifigkeit im Steuerbereich bei. Das Fahrverhalten ist dank der großen Sitz- und Lenkwinkel sehr agil und direkt, überzeugt jedoch gleichzeitig mit einer sehr hohen Laufruhe auf technisch anspruchsvollen Hochgeschwindigkeitsab-

fahrten. Die Sitzposition des Triple EEE SL ist klar race-orientiert und leicht gestreckt, bietet jedoch gleichzeitig genug Komfort für Langstreckenfahrten. Die Dämpfungseigenschaften stehen hinter der Ausrichtung auf Leichtigkeit und Steifigkeit zurück. Mittels der Custom-Laminierung lässt sich jedoch – je nach den gewünschten Fahreigenschaften – auch mehr vertikaler Flex oder eine höhere Steifigkeit realisieren. Sogar ein Rahmengewicht von nur 650 Gramm ist möglich. Trotz der geringen Dämpfung und der agilen Fahreigenschaften vermittelt das Rad ein sicheres Fahrgefühl. Dazu tragen auch die Continental-Competition-Reifen bei – sie vermitteln durch ihren starken Grip auch bei Nässe viel Sicherheit. Die Shimano-Dura-Ace-Di2-Gruppe arbeitet gewohnt präzise und zuverlässig. Die Übersetzung von 50/34 vorne und 11-30 hinten ist für ein bergiges Terrain passend. Die THM-Fibula-Carbon-Felgenbremsen verzögern stark und gut dosierbar, ihre Bremsleistung ist auch bei Nässe ausreichend. Die Carbon-Sattelstütze und der THO-Carbon-Sattel von Schmolke boten sportlichen Fahrern ausreichend Dämpfungskomfort für sehr lange Testfahrten in den Bergen.

RennRad FAZIT

Airstreem zeigt mit dieser Custom-Version, was im Rennrad-Leichtbau möglich ist: Das Triple EEE SL ist ein extrem leichtes, sehr steifes und sehr agiles Wettkampfrad. Die Ausstattung ist sehr hochwertig, der Preis ist enorm.