

**RALPH DENK**

Der Teamchef über die
aktuellen Geschehnisse

**FABIAN CANCELLARA**

Die neue Bekleidungsline
von Spartacus und Gore

**TRAUMRÄDER**

Acht Renner der
kommenden Saison

APRIL 2020

€ 5,90

A-€ 6,50

CHF 10,80

Lux-€ 6,50

www.procycling.de

Procycling

Aus dem Herzen des Pelotons

MADS PEDERSEN

WIE ER DURCH SPIELEN AUF DER PLAYSTATION
DIE WELTMEISTERSCHAFT GEWANN

BENNETT & ARCHBOLD

Exklusives Interview mit
Deceunincks dynamischem Duo

SEP VANMARCKE

Warum der Belgier seinen
Traum, Flandern zu gewinnen,
nicht aufgeben wird

GROSSE
SAISON-
VORSCHAU

ALLE RENNEN,
ALLE FAHRER, ALLE TEAMS
ALS WENDETITEL!

**wom**
MEDIEN

4 197078 305901



TRAUM- RENNER 2020

Gravel-Bikes hier, Elektroräder dort – manchmal scheint es so, als habe die Fahrradbranche nicht mehr viel Zeit fürs gute alte Rennrad. Aber keine Sorge – auch im neuen Jahrzehnt wird eifrig konstruiert, spezifiziert und entwickelt. Und trotz vieler Kontinuitäten gibt es dieses Frühjahr wieder spannendes und innovatives Material satt.

Text Caspar Gebel Fotografie Andreas Meyer

Nun ist es wirklich so weit: Der Scheibenbremse gehört am Rennrad nicht nur die Zukunft, sondern längst die Gegenwart. Gerade noch ein Hersteller schickte ein Rad mit Felgenbremsen zum Test, was inzwischen schon fast wieder ein Alleinstellungsmerkmal ist, in Kombination mit Carbonfelgen aber auch das beste Argument für die modernere Bremsanlage. Diese wiederum ist längst die über sie behaupteten Nachteile losgeworden: Canyon zeigt, dass ein Discrenner auch das UCI-Limit unterbieten kann, und Aero-Pioniere wie Fuji treiben den Scheibenbremsen eventuelle Nachteile gegen den Fahrtwind aus.

Ein aktueller Toprenner kann also alles auf einmal sein: aerodynamisch, leicht und dank elektronischer Schaltsysteme

mit einem Bedienungskomfort gesegnet, den man sich vor ein paar Jahren noch nicht träumen ließ. Und es sind nicht mehr nur sündhaft teure Topräder, die mit dieser Kombination aufwarten; auch im mittleren Preisbereich finden sich viele Merkmale der Topräder.

Manches ist freilich so aufwendig, dass es auch auf längere Sicht der Spitzenklasse vorbehalten bleiben wird. Besonders deutlich wird das an Rennmaschinen mit komplett integrierter Leitungsführung, was einen großen Konstruktions- und Montageaufwand erfordert. Während elektronische Schaltungen und Scheibenbremsen auch in die Mittelklasse vorgedrungen sind, wird die besondere Optik der innen liegenden Leitungen ein Merkmal der teuren Toprenner bleiben.



TITICI F-RIO 1

4.990 € (Rahmenset) // www.titici.com



SPECS

Rahmen Titici
Carbon
Gabel Titici
Carbon
Schaltung
Shimano
Dura-Ace Di2
Kurbelsatz
Shimano Dura-Ace
Lauftradsatz
Vision
Metron 55 SL
Bereifung
Vittoria Corsa
Vorbau/Lenker
Vision Metron
5D ACR
Sattel Prologo
Stütze
Titici Carbon
Gewicht* 7,89 kg /
1.569 g / 1.251 g

*Komplett o.P. / HR / VR
ohne Steckachsen

Der italienische Hersteller blickt auf eine fast 60-jährige Firmengeschichte zurück und gehört zu jenen handwerklich arbeitenden Rahmenbauern, die die Wende vom Stahl- zum Carbonrahmen erfolgreich vollzogen haben. Wo sich viele Kollegen in der Retro-Nische verstecken und wie eh und je Rohre in Muffen löten, schafft Titici futuristische Radkunstwerke, die mit nichts zu vergleichen sind. So fällt das F-Rio 1 einerseits durch die einzigartige „Cromovelato“-Lackierung auf, die je nach Blickwinkel in unterschiedlichen Farben leuchtet und bei aller Modernität an die großen Zeiten des italienischen Rahmenbaus gemahnt, andererseits durch seine ausgefallene Formgebung. Gerade das extrem flache Oberrohr ist hier hervorzuheben, in das die filigranen Streben münden, nachdem sie am Sitzrohr vorbeigelaufen sind. Wie die schmal zulaufende Gabel sorgt das für ein ausgewogenes Verhältnis von Steifigkeit und Komfort der agilen, ausgewogenen Rennmaschine, deren Rahmengeometrie selbstverständlich vom Kunden bestimmt werden kann.

Sehenswert ist auch die Leitungsführung, von der man fast nichts sieht; dank Di2 ist dies am Testrad nicht ganz so aufwendig. Die Vorbau-Lenker-Kombination – wie die Aero-Laufräder von Vision – fällt

neben den integrierten Leitungen mit ihrer etwas ungewohnten Vorbiegung des Oberlenkers auf. Die Dura-Ace schaltet perfekt, hinterfragen lässt sich allerdings die Wahl der Bremsscheiben: Mit 140 statt 160 Millimetern verzögern sie deutlich schlechter, sind also nur etwas für wirklich leichte Fahrer. Ein Ausstattungshighlight sind dagegen die seidenweich rollenden Baumwollreifen von Vittoria.

FAZIT

Exklusiv, individuell und futuristisch ist dieser maßgefertigte Carbonrenner aus Italien, der mit Wunschgeometrie und Traumausstattung erhältlich ist. Einziger Nachteil des Testbikes sind die zu kleinen Bremsscheiben.

