

ROADBIKE

06
2021

Immer fetter, immer besser?
Die richtige
Reifenbreite
So finden Sie das ideale Maß

**8-Wochen-
Trainingsplan**

Werden Sie
fit für lange
Tage im Sattel

**Legendäre
Giro-Pässe**

Unvergessliche
Momente der
Radsport-
geschichte

Pannenhilfe

Platt gefahren?
Kein Problem!

So schön ist
Deutschland

Neue Traumtouren
der ROADBIKE-
Community



Forza Italia!

Rennräder: Acht Modelle von Basso bis Wilier im Test • **Rezepte für
Radsportler:** Genießen ohne Reue • **Bekleidung-Sets:** Italienischer Chic
für Frauen und Männer • **Historie:** Rennrad-Pionierin Alfonsina Strada



Deutschland: 6,00 €
Österreich: 6,80 € / Schweiz: 9,90 sFr.
Belgien: 7,20 € / Italien: 7,70 €
Dänemark: 69,95 dkr / Spanien: 7,70 €

Prolog



Italien-Liebe.

Björn Hänsler (r.), Emilia Welte (l.) und Jakob Heni fotografierten die edlen italienischen Rennräder für diese Ausgabe, als sich Mark Horlacher mit leuchtenden Augen dazugesellte und als passionierter Rennradfahrer und *RB*-Leser zu erkennen gab. Seine Vinothek in Nürtingen schmückt Horlacher zum Giro d'Italia mit alten Stahlrennern – und zeigt die Etappen live. Jede Menge weiterer italienischer Momente finden Sie in diesem Heft, das Ergebnis des Shootings

ab Seite **36**



Frauenpower.

Immer mehr Frauen fahren Rennrad – und sollen künftig mehr in ROADBIKE stattfinden als bisher. Wir freuen uns über Feedback – oder die Teilnahme an unseren Aktionen wie „Ortsschildersprint“ oder „Lesertouren“ (S. 22 und S. 92), zu denen wir bislang vorwiegend Zuschriften männlicher Leser erhalten. Welche Widerstände Pionierinnen des Radsports schon vor fast 100 Jahren überwinden mussten, zeigt die Reportage über Alfonsina Strada, die 1924 den Giro d'Italia der Männer fuhr.

Ab Seite **98**



Reifenbreite.

Die ersten 20 000 Rennradkilometer seines Lebens sammelte Redakteur Moritz Pfeiffer Ende der 1990er Jahre auf 20 Millimeter schmalen Reifen, geschuldet einer engen Gabel und dem damaligen Zeitgeist. Heute werden Rennradreifen immer breiter. Warum eigentlich, fragte sich Pfeiffer, recherchierte in Prüflaboren und Windkanal – und begab sich im Selbstversuch mit 30-Millimeter-Pneus auf die Straße. Sein Fazit und alle weiteren Erkenntnisse finden Sie

ab Seite **62**



RoadBIKE aufs Tablet oder Smartphone:

Die Einzelausgabe gibt's für 4,49 €, das Jahresabo für 33,99 €. **Print-Abonnenten bekommen eine Ausgabe schon für 83 Cent**, im digitalen Abo kosten zwölf Ausgaben nur 9,99 €. Eine Leseprobe im App-Store gibt's gratis. ►► www.roadbike.de/digital

Besuchen Sie uns auch online auf roadbike.de und folgen Sie uns unter:



[roadbike.de/
podcast](http://roadbike.de/podcast)



[facebook.com/
RoadBIKE.magazin](https://facebook.com/RoadBIKE.magazin)



[instagram.com/
roadbike.magazin](https://instagram.com/roadbike.magazin)

Inhalt

IN JEDEM HEFT Leserpost 104 | Impressum 83 | Meinung 106 | Vorschau 105

[06/2021]

IM
TEST

Für viele eine echte Herzenssache: italienische Rennräder. Wir haben acht aktuelle Modelle getestet.

36



Räder & Teile im Test

NEUHEITEN ab Seite 26

Sram Rival eTap AXS
Canyon Grizl

TEST: ITALIENISCHE RENN RÄDER ab Seite 36

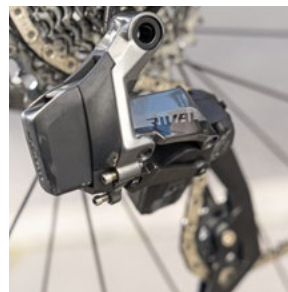
Basso Diamante SV
Bianchi Specialissima
C.B.T. Italia Necer99
De Anima O.Q.O.C
De Rosa SK Pininfarina
Fondriest Dardo Disc
Officine Mattio Lemma 2.0
Wilier Filante SLR

TESTSTRECKE ab Seite 70

Mavic Cosmic SL/SLR (Laufräder)
Endless Local Maleko (Trikot), Piz (Radhose)
Uvex Sportstyle 231 (Radbrille)
Bosch Easy Pump (elektr. Pumpe)
Voxom Fh3 (Flaschenhalter)
Magped Road (Systempedale)
Roeckl Berlin (Radhandschuhe)
Cadex Classics (Rennradreifen)

Rennradreifen werden immer breiter – zu breit? Unser Faktencheck hilft bei der Auswahl.

62



26 Im ersten Check: Srams günstige Funk-schaltung Rival. Neues Gravelbike Canyon Grizl.





6 Blick zurück: Giro-Pässe, an denen Radsportgeschichte geschrieben wurde.

Ratgeber & Fitness

Italienische Küche **52**

Rezepte zum Ausprobieren und Genießen: leckere Gerichte, die sich perfekt für Radsportler eignen.

Italienische Radsportmode **56**

Style und Funktion in perfekter Harmonie: Bekleidungs-Sets italienischer Hersteller für Rennradfahrerinnen & Rennradfahrer.

Werkstatt: Pannenhilfe **76**

Platt gefahren? Die Schritt-für-Schritt-Anleitung zeigt, wie Sie Ihren Renner schnell wieder flott bekommen.

Fit fürs 24-Stunden-Rennen **84**

Wer bei Events wie Rad am Ring Tag und Nacht Leistung bringen möchte, muss sich gut vorbereiten. Unser Acht-Wochen-Plan ist die perfekte Basis.

Reise & Reportage

Zehn legendäre Giro-Pässe **6**

An diesen Anstiegen wurde beim Giro d'Italia Radsportgeschichte geschrieben. Plus: Anregungen für Ihre eigene To-do-Liste.

Alternativprogramm **92**

Das beste Mittel gegen den Corona-Blues: Rennrad fahren! Etwa auf diesen sieben neuen Traumrunden aus der ROADBIKE-Community.

Porträt: Alfonsina Strada **98**

Die Rennrad-Pionierin trotzte vor fast 100 Jahren allen Widerständen und ging – als einzige Frau jemals – beim Giro d'Italia der Männer an den Start.

Intro

Wieder da **16**

Comeback: Mark Cavendish und Fabio Jakobsen sind zurück auf Erfolgskurs.

Vermischtes **18**

Neue Events in Thüringen und auf Mallorca. Jonas-Deichmann-Ticker. Double-Everesting am Kandel. Ortsschild-sprint. EuroEyes Cyc classics in Hamburg. GRAVELBIKE – jetzt neu am Kiosk.

Test & Technik

Sram Rival eTap AXS **26**

Günstiger denn je: Srams neue 12-fach-Funkschaltung im ersten Test.

Neuheiten **30**

Neue Gravelbikes von Canyon und Cervélo. Lauftradneuheiten von Swiss Side, Bontrager und Campagnolo. Reifen-News von Schwalbe und Vittoria. Bekleidung von Shimano und Endura.

Italienische Rennräder **36**

Mehr als die Summe ihrer Einzelteile: acht ganz besondere Rennräder aus Italien im Einzeltest.

Breite Reifen **62**

Heiß diskutiert: die richtige Reifenbreite. Über das Für und Wider breiter Rennradreifen und welche Formate für welchen Fahrertyp taugen.

Teststrecke **70**

Neue Laufräder von Mavic im Test. Plus: Parts, Bekleidung und Zubehör im ROADBIKE-Check und -Dauertest.

84 Trainieren fürs nächste 24-Stunden-Rennen: So werden Sie fit in acht Wochen.



Björn Hänszler (3), Sirotti (1), Getty (2), Sportgraf (1)

Titelfoto: Björn Hänszler **Fahrer:** Jakob Heni

Test

ACHT ITALIENISCHE RENNRÄDER IM TEST

Veloci



ssimmo!

Klangvolle Namen, jede Menge Emotionen – italienische Rennräder faszinieren: mit Tradition, Technik, Stil – und noch ein bisschen mehr?

TEXT | CHRISTIAN BRUNKER
FOTOS | BJÖRN HÄNSSLER

Die Räder

Italienische Rennräder

Basso	Diamante SV
Wilier	Filante SLR
Bianchi	Specialissima
DeAnima	O.Q.O.C
C.B.T. Italia	Necer99
De Rosa	SK Pininfarina
Officine Mattio	Lemma 2.0
Fondriest	Dardo Disc Team



Schön schnell:
Bianchis Specialis-
sima und das
Fondriest-Dardo.

Kann ein Rennrad mehr sein als die Summe seiner Teile? Kann es eine Seele haben? Diese nicht ganz ernst gemeinte Frage drängt sich auf, wenn man zu ergründen sucht, warum insbesondere italienische Rennräder bei ihren Fans fast schon religiöse Gefühle wecken. Was lässt viele von uns innehalten, wenn sie ein Bianchi, Colnago, Pinarello oder Wilier am Straßenrad oder vor einem Café erblicken?

Wer in einem Rennrad nur ein schnödes, möglichst effizientes Sportgerät sieht, wer markanten Formen und klangvollen Namen nichts abgewinnen kann, wird dafür nur wenig Verständnis aufbringen. Doch so viel steht fest: Italien und Radsport, das war schon immer eine ganz besondere Verbindung. Die Franzosen mögen mit der Tour das größte Rennen haben, aber mit ihrer leidenschaftlichen, bedingungslosen Liebe zum Radsport mit allen seinen Höhen und Tiefen sind die Italiener konkurrenzlos – und die italienische Rennradindustrie sucht ebenfalls ihresgleichen: Namen wie Tullio Campagnolo, Edoardo Bianchi und Ernesto Colnago haben die Entwicklung unseres Sports geprägt. Die Namen stehen für Tradition und herausragende Leidenschaft, die ohne Zweifel Begehrlichkeiten

weckt: Einmal im Leben mit einem Rennrad fahren, das mehr zu bieten hat als nur überzeugende, perfektionistisch-nüchterne Ingenieurskunst. Sich stattdessen im Sattel vom Temperament und Feuer einer charakterstarken Rennmaschine verführen zu lassen, sich zugleich von der Masse abzuheben – für viele Rennradfahrer ein Traum.

Solche Träume erfüllen Verena und Jürgen Wastl, die sich mit ihrem Laden „Passione Bici“ im schwäbischen Kirchheim/Teck ganz den italienischen Rennrädern verschrieben haben und seit 2007 Importeur für De Rosa in Deutschland sind. „Ich bin früher Radrennen gefahren und war eigentlich immer auf Italienern unterwegs, von Bianchi bis Gios war da alles dabei“, sagt Jürgen Wastl. Über die Zeit entstand der Kontakt zu Ugo De Rosa und seiner Familie, der bis heute sehr eng und freundschaftlich sei. Da sei es nur logisch gewesen, sich auch mit dem Radladen ganz auf italienische Anbieter zu konzentrieren. „Viele von unseren Kunden sind leidenschaftliche Rennradfahrer und möchten einfach etwas Besonderes, ein Rennrad mit Seele“, sagt Verena Wastl. „Deshalb legen wir großen Wert darauf, die Räder individuell



„Wir sind eigentlich schon fast mehr eine Partnervermittlung als ein Rennradladen.“

VERENA UND JÜRGEN WASTL,
PASSIONE BICI

abzustimmen, damit Rad und Fahrer perfekt zusammenpassen. Wir sind eigentlich schon fast mehr eine Partnervermittlung als ein Radladen“, erklärt Verena Wastl lachend.

Partner fürs Leben vermittelt auch Carsten Kupsch, der in seinem Rennradstudio „Rad-Kreuz“ in Berlin unter anderem Bianchi, Basso und Bottecchia verkauft. „Die meisten meiner Kunden erfüllen sich einen Lebenstraum“, sagt Carsten Kupsch. „Da spielen natürlich Emotionen, die beispielsweise das Bianchi-Celeste auslöst, eine große Rolle.“ Das letzte Gramm Gewicht oder auch der Preis seien hingegen oft zweitrangig: „Wer ein Bianchi haben möchte, will eben ein Bianchi haben.“ Aber natürlich sind Emotionen nicht alles, betont Kupsch: „Allein damit verkauft man heute auch keine Räder mehr.“

Dass „Italiener“ nicht nur mit Optik, Emotion und Tradition punkten können, sondern auch technologisch auf der Höhe der Zeit sind, belegen die Erfolge im Profisport – und längst nicht nur die vergangener Zeiten: Die letzten sechs Tour-Sieger waren alle auf Rädern „made in Italy“ unterwegs, vor allem Pinarello zeichnete sich mit fünf Siegen von 2015 bis 2019 aus, 2020 war Colnago erfolgreich. Den letzten Tour-Sieg auf einem Nicht-Italiener feierte – ausgerechnet – ein Italiener: Vincenzo Nibali gewann 2014 auf Specialized.

Ein letzter Punkt: Es gibt eben auch nicht DIE italienischen Rennräder, denen Kritiker gerne eine gewisse barocke Verspieltheit vorwerfen. Der im Unterton versteckte Vorwurf der Rückständigkeit ist dabei durchaus beabsichtigt. Doch wer sich mit den italienischen Herstellern befasst, sieht schnell: Natürlich ist die Tradition allgegenwärtig, aber es gibt auch junge Hersteller, wie beispielsweise Officine Mattio, denen es gelingt, Tradition und Moderne mit einem ganz neuen, faszinierenden Ansatz zu verbinden. Zu Rennrädern mit Seele... ■



Für Genießer: ein guter Tropfen nach einer schönen Tour auf edlen Rennern.

DIE RADHERSTELLER

Officine Mattio? C.B.T Italia? Bianchi? Nie gehört? Hier eine kurze Historie der italienischen Hersteller dieser Ausgabe:

BASSO Aus einer Garage in die weite Welt: 1974 begann Alcide Basso damit, in seiner Garage Räder herzustellen. Bis heute werden die Räder in San Zenone degli Ezzelini „mit italienischer Leidenschaft und italienischem Stolz“ gefertigt.

BIANCHI Seit 135 Jahren tragen Räder aller Art den Namen von Edoardo Bianchi, der sein Unternehmen 1885 in Mailand gründete.

Die Firmengeschichte ist gepflastert mit Tour-Siegen, viele Radsport-Größen waren auf diesen Rädern unterwegs, von Fausto Coppi über Marco Pantani bis zu Jan Ullrich.

C.B.T. ITALIA Der Name C.B.T. steht für „Construction Bicycles Tardivo“, die Firma wurde Mitte der

1950er Jahre von Giovanni Tardivo gegründet. Am Firmensitz in Cuneo nahe der Grenze zu Frankreich werden bis heute Rennräder aus Stahl, Aluminium, Titan und Carbon hergestellt.

DEANIMA Die kleine Manufaktur aus Pergine Valsugana bei Trento bietet sechs Modelle an – in Carbon oder Stahl. Alle DeAnima-Räder sind individualisierbar und, so gewünscht, auf Maß zu haben.

DE ROSA Seit 1952 fertigt Ugo de Rosa in Mailand Rennräder; sein berühmtester Kunde ist Eddy Merckx, der bei Ugo de Rosa den Rahmenbau lernte und damit den Grundstein für sein eigenes Unternehmen legte. Viele Modelle werden auf Maß gefertigt und individuell aufgebaut.

FONDRIEST Noch während seiner Profikarriere gründete Maurizio Fondriest, Straßenweltmeister von 1988, sein Unternehmen. Es baut ausschließlich Rennräder, die mittlerweile frei konfigurierbar sind und per Direktvertrieb angeboten werden.

OFFICINE MATTIO Giovanni Monge Roffarello entwickelte 2013 sein Unternehmen mit dem Ziel, Tradition und Innovation zu verbinden.

WILIER TRIESTINA 1906 gründete Pietro Dal Molin in seiner kleinen Werkstatt in Bassano del Grappa die Firma Wilier, die 1945 in Wilier Triestina umbenannt wurde. Nach dem Konkurs 1952 belebten die Brüder Gastaldello die Marke 1969 neu, auf der aktuell zwei Profiteams fahren.



„Das Diamante ist eine richtig schnelle Rennmaschine, ein perfekter Tempobolzer.“

SEBASTIAN HOHLBAUM,
RB-REDAKTEUR





1| Die schicke Lenker-Vorbau-Kombination soll auch die Aerodynamik verbessern.

2| Eigenwillig geformte Sattelstütze mit Vertiefung auf der Rückseite.

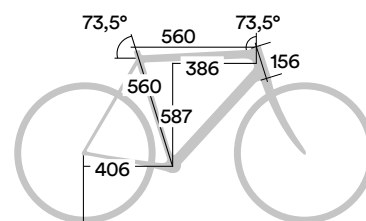
3| Nobel: die neuen Campagnolo-Bora-WTO-45-Laufräder.



2



3



Basso Diamante SV

Mit dem neuen Diamante SV hat Basso im vergangenen Herbst sein neues, rundum überarbeitetes Top-Modell auf den Markt gebracht. Das Kürzel „SV“ steht dabei für „Super Veloce“ – also „richtig schnell“ – eine klare Richtungsvorgabe für die Entwicklungsabteilung. Eine schwierige Aufgabe, galt es doch, ein exzellentes Rad noch ein bisschen besser – sprich schneller – zu machen, wie es von Basso heißt.

Herausgekommen ist ein spannender Renner mit vielen innovativen Details, beispielsweise die komplett form-schlüssige Kombination aus Lenker und Vorbau, die aerodynamische Vorteile bringen soll und alle Züge und Leitungen komplett integriert. Um das Diamante im Einsatz noch vielseitiger zu machen, nimmt der Rahmen nun Reifen bis 32 mm Breite auf.

Und was soll man sagen? Das Resultat dieser detailverliebten Entwicklerarbeit beeindruckt: Kaum im Sattel, fühlt man sich sofort wohl und extrem gut aufgehoben – als hätte man nie auf einem anderen Rad gesessen. Die Sitzposition fällt dabei eher kompakt und recht entspannt aus – perfekt für lange Touren. Soll es dagegen richtig schnell

zur Sache gehen, bietet der Unterlenker einen sicheren Griff und viel Kontrolle, passend zur ohnehin sicheren Straßenlage des Diamante mit seiner sehr guten Laufruhe. Und schnell ist ja das Motto des Diamante: Einmal auf Tempo gebracht, rollt der Renner auf Campas noblen Bora WTO 45 schlicht herausragend. Die 28er-Vittoria-Reifen sorgen gleichzeitig dafür, dass das Tempo hoch bleibt, wenn die Straße mal nicht ganz perfekt asphaltiert ist.

Andererseits muss man festhalten: Explosive Antritte sind nicht so das Metier des Diamante, es ist eher für gleichbleibend hohes Tempo ausgelegt – ein typischer Highspeed-Roller eben. Ein echtes Plus für Käufer des Diamante SV: Egal ob Schaltgruppe, Laufräder oder Übersetzung, über den Konfigurator lässt sich die Ausstattung ganz an die eigenen Wünschen anpassen – entsprechende Kaufkraft vorausgesetzt.

FAZIT Das neue Basso Diamante SV ist ein auf Top-Niveau ausgestatteter Tempobolzer, der dank entspannter Sitzposition auch auf ausgedehnten Touren einen perfekten Begleiter abgibt.

Preis/Vertrieb	10 089 Euro/Fachhandel
Gewicht	7,9 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größen	45/48/51/53/56/58/61/63

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Shimano Dura-Ace Di2, 11–30
Kurbelsatz	Shimano Dura-Ace, 50/34
Bremse	Shimano Dura Ace, 160/160
Laufräder	Campagnolo Bora WTO 45
Reifen	Vittoria Corsa Graph. 2.0, 28 mm
Vorbau/Lenker	Basso/Basso Aero Bar
Sattel/Stütze	Selle Italia/Diamante SV Carb.

CHARAKTER

Sitzposition	komfortabel ▼ sportlich
Charakter	laufruhig ▼ wendig

👍 Das gefällt

Mit seiner satten Straßenlage und den hohen Felgen ist das neue Diamante SV ein überzeugender Renner für gleichbleibend hohes Tempo.

👎 Das weniger

Im Antritt würde man sich etwas mehr Explosivität wünschen.

Das perfekte Rad für ...

alle, die einen schnellen, aber durchaus tourentauglichen Allrounder suchen.

Test



1



2

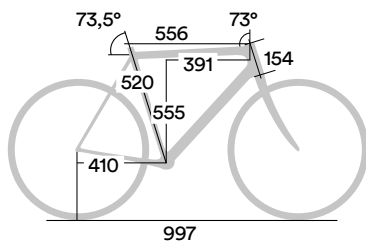


3

1] Komplet integriert: das eigens entwickelte Cockpit.

2] Gegen den Trend hält Wilier hinten an kleinen 140er-Discs fest.

3] Leicht, schnell und komfortabel: die Wilier SLR42KC-Laufräder mit 28er-Vittoria-Reifen.



Preis/Vertrieb	10 300 Euro/Fachhandel
Gewicht	6,9 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größen	XS/S/M/L/XL/XXL

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Shimano Dura-Ace Di2, 11–30
Kurbelsatz	Shimano Dura-Ace, 50/34
Bremse	Shimano Dura-Ace, 160/140
Laufräder	Wilier SLR42 KC Carbon
Reifen	Vittoria Corsa Graph. 2.0, 28 mm
Cockpit	Wilier Bar Integrated Carbon
Sattel/Stütze	Selle Italia/Filante Custom

CHARAKTER

Sitzposition	komfortabel	▼	sportlich
Charakter	laufruhig	▼	wendig

Das gefällt

Trotz Aero-Anleihen ist das Filante sehr leicht und fährt sich durchaus komfortabel, zudem gefällt der sehr ausgewogene Charakter.

Das weniger

Hinten böte eine 160er-Disc mehr Reserven.

Das perfekte Rad für ...

alle, die einen perfekten Allrounder mit Chic suchen – und das nötige Kleingeld mitbringen.

Wilier Filante SLR

Schnell, leicht, komfortabel und natürlich steif – alles auf einmal? Noch vor Kurzem war daran nicht zu denken, in wenigstens einem Punkt galt es immer, Abstriche zu machen. Doch das frisch in diesem Frühjahr präsentierte Filante SLR von Wilier beweist: Es geht doch! Schlanke, 6,9 kg bringt der rassige Renner auf die Waage – und das trotz hoher Felgen und des aerodynamisch optimierten Rahmens. Eine Benchmark, die andere Hersteller oft mit ausgewiesenen Leichtgewichtsrennern nicht erreichen.

„Von Profis für Profis gemacht“, lautet nicht umsonst der Claim, mit dem die italienische Edelschmiede ihren neuen Top-Renner bewirbt. So sind die Profis von Astana-Premier Tech und Total Direct Energie auf dem Filante SLR unterwegs und haben schon in einigen Rennen das Potenzial dieses Renners bewiesen, zuletzt bei der Baskenlandrundfahrt.

Perfekt zum charakterstarken Filante SLR passt die feuerrote Lackierung, die auf den ROADBIKE-Testrunden viele Blicke auf sich zog. Gleichzeitig sorgte das Filante für spontane Hochgefühle im Sattel:

Leichtfüßig klettert es steile Anstiege nach oben, die extrem leichten Wilier SLR42KC-Laufräder beflügeln das Filante geradezu. Inklusive Reifen und Kassette bringen sie nur 2683 Gramm auf die Waage. Geht es über die Kuppe, ist es eine helle Freude, dem Wilier die Sporen zu geben und mit Vollspeed in die Abfahrt zu jagen.

Präzise zirkelt es um enge Kurven, setzt die anschließenden Antritte unmittelbar in Geschwindigkeit um und beeindruckt gleichzeitig mit sicherer Straßenlage, egal wie hoch die Tachanzeige klettert. Mehr Fahrspaß? Fast nicht möglich. Denn bei aller Sportlichkeit hat Wilier den Komfort nicht vergessen: Dafür sorgen die 28er-Vittoria-Reifen gemeinsam mit der gut flexenden Sattelstütze. Schließlich kann es – sitzt man erst im Sattel des Filante – passieren, dass man gar nicht mehr nach Hause möchte ...

FAZIT Mit dem neuen Filante SLR hat Wilier ein absolut herausragendes Rad im Angebot, das die Messlatte für künftige Allround-Rennräder sehr hoch legt. Ein tolles Gesamtkonzept!



„Das neue Filante SLR von Wilier ist so leicht, so schnell und so komfortabel, dass man gar nicht mehr nach Hause möchte.“

CHRISTIAN BRUNKER, RB-REDAKTEUR

Test

Handgemachtes
Eis

auch vegan
& glutenfrei



„Wen ein Rennrad wie das Specialissima in Celeste nicht zu absoluten Top-Leistungen anspornt, dem ist nicht mehr zu helfen.“

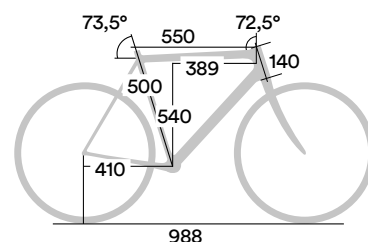
MORITZ PFEIFFER, RB-REDAKTEUR



1| Jedes Bianchi trägt den Namen des Firmengründers auf dem Steuerrohr.

2| Detailverliebt: Sogar Flaschenhalterschrauben kommen in „Celeste“.

3| Shimano als Stilbruch? Das Specialissima gibt es auch mit Campa-Gruppen.



Bianchi Specialissima

Kann eine Farbe auf der Doping-Liste stehen? Denn für viele steht außer Frage: Bianchis „Celeste“ – die mit Abstand ikonischste Farbe im Radsport – macht schneller und spornt zu Top-Leistungen an. Auf einem solchen Rad einen Tritt auslassen oder einfach nur mitrollen? Ein Ding der Unmöglichkeit!

Doch Bianchis neuer Leichtgewichtsrenner überzeugt bei weitem nicht nur mit seiner Optik: Zunächst einmal lässt die Top-Ausstattung mit Shimanos Dura-Ace Di2 und den Vision-SC40-Laufrädern keine Wünsche offen. Für ein komplettes „Italien-Setup“ müssen Kunden allerdings weitere 1500 Euro drauflegen, denn so viel kostet die Variante mit Campagnolo edler Super Record EPS.

Der Mehrwert auf der Straße ist dabei überschaubar, da überzeugt das Specialissima auch so als echter Ausnahmekönner. Besonders gefällt der ausgewogene Charakter, das Specialissima trifft die Mitte zwischen Agilität und Laufruhe nahezu perfekt. So ist es wendig genug für enge Kurvenstrecken und vermittelt auf schnellen Passagen genügend Sicher-

heit durch die nötige Laufruhe. Gleiches gilt für die Sitzposition auf dem Rad: weder zu gestreckt noch zu entspannt. So ist auch der Unterlenker noch gut zu greifen – perfekt, wenn es mal länger gegen den Wind geht.

Ein ausgesprochenes Komfortwunder sollte man hingegen nicht erwarten, das Heck ist recht hart, dafür gibt's klares Feedback von der Straße. Denn bei allen Allround-Talenten des Specialissima – es bleibt doch ein ausgesprochenes Performance-Rennrad. Bergauf fühlt es sich voll in seinem Element. Da kann der Anstieg gar nicht lang genug sein.

Doch bei aller Begeisterung: Für einen neu entwickelten, ausgewiesenen Leichtgewichtsrenner, für den in Top-Ausstattung deutlich über 10000 Euro fällig werden, wäre ein Gesamtgewicht etwas näher an der 7-Kilo-Marke sicher kein Makel ...

FAZIT Aufsitzen und wohlfühlen, wie steil oder wie lang die Strecke auch sein mag. Das Specialissima ist ein extrem vielseitiger Allrounder und ein Rad zum Verlieben. Ein paar Gramm weniger wären fein ...

Preis/Vertrieb	10 490 Euro/Fachhandel
Gewicht	7,2 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größen	47/50/53/55/57/59/61

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Shimano Dura-Ace Di2, 11–30
Kurbelsatz	Shimano Dura-Ace, 50/34
Bremse	Shimano Dura-Ace, 160/160
Laufräder	Vision SC40 Disc TLR
Reifen	Vittoria Graphene 2.0, 25 mm
Vorbau/Lenker	FSA/FSA K-Force Carbon
Sattel/Stütze	Fizik/FSA K-Force Light

CHARAKTER

Sitzposition	komfortabel	▼	sportlich
Charakter	laufruhig	▼	wendig

👍 Das gefällt

Bianchis Specialissima bietet herausragendes Handling, es ist antrittsstark und überzeugt mit seiner ausgewogenen Geometrie.

👎 Das weniger

Angesichts des Preises sind 7,2 Kilo etwas viel.

Das perfekte Rad für ...

Italophile, für die es nur eine echte Rennradfarbe gibt – und die das nötige Kleingeld für diesen beeindruckenden Allrounder aufbringen können.

Test



„Ein Komplettgewicht von nur 7 Kilo? Das DeAnima ist extrem beeindruckend, da wird aus dem Stahlrad glatt ein Strahlrad!“

MORITZ PFEIFFER, RB-REDAKTEUR

DeAnima

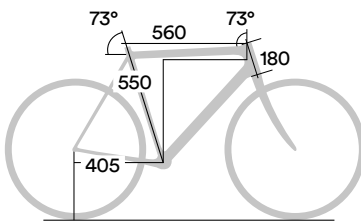
O.Q.O.C

Kann das wirklich Stahl sein? Nur knapp über 7 Kilo zeigt die ROADBIKE-Waage für das O.Q.O.C von DeAnima an – ein Top-Wert, der zeigt, dass Stahlrenner keineswegs schwer sein müssen. Vielmehr beweist die kleine Manufaktur DeAnima, was alles aus dem traditionsreichen Material herauszuholen ist; das Rahmengewicht gibt DeAnima mit 1350 Gramm an.

Nicht weniger klassisch und wie das Material „ein Statement gegen die aktuellen Modeerscheinungen“ ist auch der Aufbau des Rahmens: mit außen liegenden Zügen und geschraubten Innenlagern. Zeitlos oder

altbacken? Geschmacksache – wartungsfreundlich ist es allemal. Die Rahmen gibt es in einer Standardgeometrie oder auf Maß – jeweils in Italien von Hand gefertigt. Auch beim Design werden individuelle Wünsche gerne umgesetzt. Auf der Straße beeindruckt das O.Q.O.C mit seiner Leichtfüßigkeit und dem agilen, sehr lebendigen Charakter.

FAZIT Das O.Q.O.C von DeAnima ist eine Absage an Modetrends. Ein moderner Klassiker, der sich angenehm fährt – für alle, die bewährte Technik und Stahlrahmen lieben.



Preis*/Vertrieb	3000 Euro/Fachhandel
Gewicht	7,0 kg
Rahmenmaterial	Stahl
Größen	48 bis 62 und auf Maß

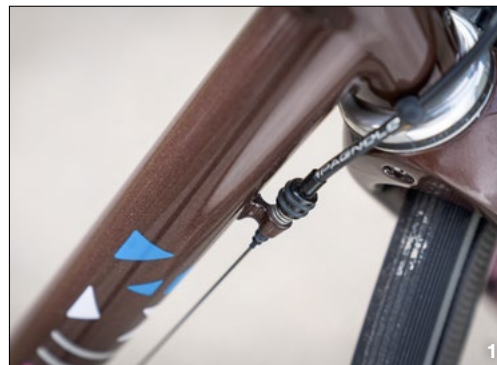
AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Campagnolo Record, 11–29
Kurbelsatz	Campagnolo Record, 50/34
Bremse	Campagnolo Record
Laufräder	Campagnolo Bora One 35
Reifen	Vittoria Corsa Tubular, 25 mm
Vorbau/Lenker	Deda Superleggera
Sattel/Stütze	Selle Italia/Deda Superleggera

CHARAKTER

Sitzposition	komfortabel	▼	sportlich
Charakter	laufruhig	▼	wendig

* nur Rahmen-Set



1| Klassisch praktisch: Alle Züge liegen außen am Rahmen.

2| Stilecht italienisch: Jeder Rahmen wird individuell aufgebaut, gerne auch komplett italienisch mit Campa-Gruppe.



👍 Das gefällt

Das DeAnima überzeugt mit seinem leichtfüßig-agilen Charakter und dem ganz speziellen Fahrgefühl eines Stahlrahmens.

👎 Das weniger

Schlauchreifen sind leider kaum praxistauglich.

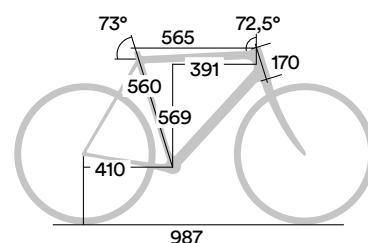
Das perfekte Rad für ...

Liebhaber klassisch anmutender und individuell aufgebauter Stahlrennräder „made in Italy“.



1| Wie bei den Profis: C.B.T. liefert das Necer99 mit einem langen 130er-Vorbau aus.

2| Geschraubt statt gepresst: wartungsfreundliches Innenlager nach BSA-Standard.



Preis/Vertrieb	3190 Euro/Fachhandel
Gewicht	8,3 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größen	49/52/54/56/58

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Shimano Ultegra, 11-28
Kurbelsatz	Shimano Ultegra, 50/34
Bremse	Shimano Ultegra, 160/160
Laufräder	DT Swiss PR1600 Spline
Reifen	Continental GP5000, 25 mm
Vorbau/Lenker	Nix K-Must/Nix KF003 Carbon
Sattel/Stütze	Fizik/Deda Zero

CHARAKTER

Sitzposition	komfortabel <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sportlich
Charakter	laufruhig <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> wenig

C.B.T. Italia

Necer99

C.B.T. Italia? Noch nie gehört? Das ist nicht weiter verwunderlich, schließlich gehört der Hersteller aus Cuneo zu den kleineren Produzenten. Umso größer ist die Leidenschaft, mit der dort Rennräder wie das Necer99 gefertigt werden – immer noch ausschließlich in Italien.

Und dieses italienische Feuer spürt man auch im Sattel sofort: Das Necer beeindruckt durch seinen schnellen Antritt und die ausgesprochen sportlich-gestreckte Sitzposition. Im Unterlenker geht es schon ordentlich nach

unten, sodass es eine helle Freude ist, mit dem Necer99 über die Straßen zu jagen. Da kann man vielleicht auch darüber hinwegsehen, dass das C.B.T. Italia nicht eben als Komfortwunder durchgeht.

FAZIT Das Necer99 von C.B.T. Italia präsentiert sich als VollblutSPORTLER, mit dem Antritte eine helle Freude sind. Mit komplett integrierten Zügen präsentiert es sich technisch und optisch auf der Höhe der Zeit.

„Dem Necer99 die Sporen zu geben, macht einfach Spaß, da landet gefühlt jedes Watt direkt auf der Straße.“

DAGMAR BEHRINGER, ART DIRECTOR ROADBIKE



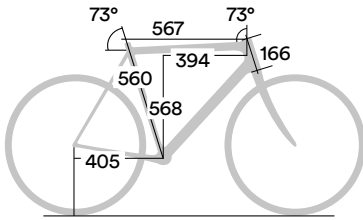
Test



2



- 1] Markant: Das De-Rosa-Herz zierte auch das Steuerrohr des SK Pininfarina.
- 2] Ein Glanzpunkt ist die auffällige Lackierung – inklusive Sattelstütze.
- 3] Schnell und schön: die hohen Felgen der Fulcrum-Laufräder.



Preis/Vertrieb	7600 Euro/Fachhandel
Gewicht	7,7 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größen	46/48/50/52/54/56/58/60

AUSSTATTUNG	
Schaltgruppe	Shimano Ultegra Di2, 11–30
Kurbelsatz	Shimano Ultegra, 50/34
Bremse	Shimano Ultegra, 160/140
Laufräder	Fulcrum Wind 40 DB
Reifen	Vittoria Graphene 2.0, 25 mm
Vorbau/Lenker	FSA ACR/K-Force
Sattel/Stütze	Selle Italia/De Rosa Pininfarina

CHARAKTER	
Sitzposition	komfortabel ▼ sportlich
Charakter	laufruhig ▼ wendig

Das gefällt

Das SK Pininfarina überzeugt mit seinem ausgewogenen Handling als vielseitiger Allrounder.

Das weniger

Lackierte Sattelstützen sehen toll aus, sind aber leider furchtbar kratzempfindlich...

Das perfekte Rad für ...

alle, die sich gerne im Glanz ihres Renners sonnen – und einen charakterstarken Begleiter für ihre Touren suchen.

De Rosa SK Pininfarina

Wer sich durch neidische Blick antreiben lässt, wird mit dem neuen SK Pininfarina von De Rosa mit Sicherheit den einen oder anderen Bestwert knacken. Denn die auffällige, zwischen grün-metallic und violett changierende Lackierung ist ein absoluter Eye-Catcher, an dem man sich kaum sattsehen kann. Unauffälliges Unterstatement ist nicht die Stärke des Pininfarina – man zeigt, was man hat. Mit diesem Renner über die sanften Hügel der Toskana zu heizen – kann es derzeit einen schöneren Traum geben?

Zumal das SK Pininfarina geschickt Aero-Elemente wie die hohen Fulcrum-Felgen, die flächigen Rohrprofile nebst passender Sattelstütze und eine eher gemäßigte Geometrie zu einem vielseitig-harmonischen Allrounder kombiniert, der alle Anforderungen spielerisch meistert. Shimanos Ultegra Di2 bietet zudem herausragende Performance zum fairen Preis-Leistungs-Verhältnis. Eine vergleichbare „italienische“ Gruppe – etwa eine Chorus EPS – fehlt leider noch immer im Portfolio von Campagnolo.

Die Sitzposition auf dem De Rosa gerät zwar sportlich, ist aber für Hob-

byfahrer noch problemlos fahrbar, auch im Unterlenker. Gleichzeitig beeindruckt der Renner mit sehr ausgewogenem Handling und angenehmer Laufruhe, ohne dabei an Agilität einzubüßen. Mit Top-Speed leicht gewundene Gefällstrecken hinabzujagen, zaubert dem Fahrer ein Lächeln ins Gesicht und weckt die Hoffnung, dass diese Straße nicht so schnell enden möge.

Aber auch wenn es mal bergauf geht, ist der Spaß nicht zu Ende. Mit 7,7 Kilo ist das Pininfarina in der getesteten Konfiguration zwar kein Leichtgewicht, aber dennoch alles andere als schwerfällig, und so trübt auch eine mit Anstiegen gespickte Runde den Fahrspaß nie ernsthaft. Und noch eine Stärke von De Rosa: Als kleiner Hersteller erfüllt der Anbieter auch individuelle Wünsche. Eine andere Lackierung? Andere Laufräder oder Schaltkomponenten? Va bene, kein Problem!

FAZIT Das SK Pininfarina von De Rosa ist ein absoluter Blickfang, überzeugt aber auch auf der Straße als angenehm-ausgewogener Allrounder mit starkem Charakter – und mit individuellem Charme.

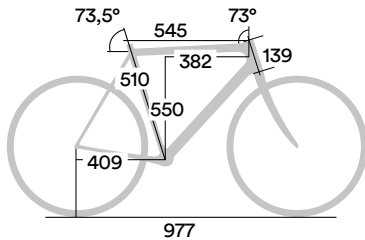


„Das SK Pininfarina glänzt nicht nur mit seiner Lackierung, auch auf der Straße hat es mich beeindruckt.“

JAKOB HENI, RB-TESTFAHRER



Test



Preis/Vertrieb	7490 Euro/Fachhandel
Gewicht	7,1 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größen	48/50/52/54/56/58/60/63

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Sram Force eTap AXS, 10–33
Kurbelsatz	Sram Force eTap AXS, 48/35
Bremse	Sram Force, 160/140
Laufräder	Schmolke TLO 45 Carbon
Reifen	Pirelli PZero Velo, 23/25 mm
Vorbau/Lenker	Deda Superzero
Sattel/Stütze	Schmolke/Deda Superzero

CHARAKTER

Sitzposition	komfortabel	▼	sportlich
Charakter	laufruhig	▼	wendig



Leichtbau, Teil 1: Sogar die Umwerferschelle ist hier aus Carbon gefertigt.

👍 Das gefällt

Das Lemma 2.0 ist ein bis ins Detail auf Leichtgewicht getrimmter Renner.

👎 Das weniger

Mancher könnte sich vielleicht etwas mehr Laufruhe wünschen.

Das perfekte Rad für ...

alle, die sich für hochwertige und leichtfüßig-agile Rennräder mit klarem Design und ausgeprägtem Vorwärtsdrang begeistern können.

Officine Mattio

Lemma 2.0

Erst seit wenigen Jahren bereichert Officine Mattio die Riege italienischer Rennradhersteller und hat sich das große Ziel gesetzt, große Tradition und Moderne zu verbinden. Ein Rad, mit dem das geradezu beispielhaft gelingt, ist das Lemma 2.0: Mit seinem klaren, reduziert-unverspielten Design setzt es ein klares Zeichen. Gleiches gilt für das Komplettgewicht, das nur haarscharf die 7-Kilo-Marke reißt. Möglich macht das die detailverliebte, hochwertige Ausstattung

mit Schmolke-Carbon-Laufrädern und -Sattel, selbst die Umwerferschelle ist aus Carbon gefertigt. Das bleibt nicht ohne Folgen: Auf der Straße begeistert das Lemma 2.0 als ausgesprochen leichtfüßiger, sehr agiler Kletterer.

FAZIT Klares Design, Carbon bis ins Detail: Das Lemma 2.0 von Officine Mattio begeistert als geradliniger Leichtgewichtsrenner, der jeden Anstieg förmlich hinauffliegt.



„Das Lemma 2.0 ist ein Rennrad nach meinem Geschmack: klare Linien, leichte Teile, top Verarbeitung – und natürlich richtig schnell!“ ALEXANDER WALZ, REDAKTIONSLEITER



Leichtbau, Teil 2: Die TLO 45 Laufräder von Schmolke.



„Schnell und kompromisslos nach vorne: Das Dardo Disc von Fondriest ist ein Rennrad, wie ich es liebe.“

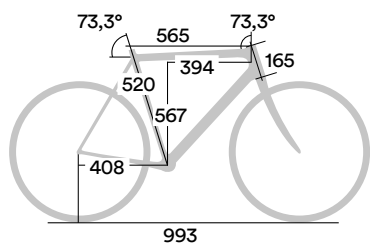
EMILIA WELTE, RB-TESTFAHRERIN

Fondriest Dardo Disc Team

Ein kurzer Druck aufs Pedal und schon schnell das Dardo Disc mit einer beeindruckenden Beschleunigung nach vorne. Was soll man auch von einem Renner erwarten, der den Namen des sprintstarken Klassikerjägers und Weltmeisters Maurizio Fondriest trägt? Eben. So ist der Name Programm, das Dardo Disc ein Rad für echte Rennsportler – mit einem sehr agilen Charakter. Apropos: Charakteristisch sind auch die leicht nach hinten geschwungenen Gabelscheiden der „Reflex“-Gabel, die Straßenvibrationen besser schlucken soll – nur ein Beispiel dafür, dass beim Ent-

wurf des Dardo Ingenieure und Designer Hand in Hand gearbeitet haben, wie Fondriest berichtet. Bei der Ausstattung dieses Renners haben Kunden überdies die große Auswahl, über die Homepage lässt sich beim Dardo nicht nur die Ausstattung wählen, sondern auch die Lackierung aus insgesamt sechs Varianten.

FAZIT Explosive Antritte sind die große Stärke des Dardo Disc von Fondriest. Hinzu kommt der mitreißend lebendige Charakter, wie ihn ambitionierte Radsportler zu schätzen wissen.



Preis/Vertrieb	5189 Euro/Fachhandel
Gewicht	7,9 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größen	XXS/XS/S/M/L/XL

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Shimano Ultegra Di2, 11–28
Kurbelsatz	Shimano Ultegra, 52/36
Bremse	Shimano Ultegra, 160/140
Laufräder	Fulcrum Racing 4
Reifen	Vittoria Graphene 2.0, 25 mm
Vorbau/Lenker	Deda Zero100/Superzero
Sattel/Stütze	Selle Italia/Fondriest Dardo

CHARAKTER

Sitzposition	komfortabel	▼	sportlich
Charakter	laufruhig	▼	wendig

👍 Das gefällt

Stillstand? Keine Option für das Dardo, jeder Antritt wird unmittelbar und beeindruckend in Vortritt umgesetzt.

👎 Das weniger

Der 40er-Lenker fühlt sich doch sehr schmal an.

Das perfekte Rad für ...

alle tempoverliebten Racer mit Power in den Beinen, die keinen Ortsschildersprint verlieren möchten.

1| Ungewohnt: Die leicht nach hinten geschwungenen Scheiden der „Reflex“-Gabel.

2| Die Plakette am Sitzrohr weist das Fondriest auch von Weitem als waschechten Italiener aus.

