

RennRad

TESTS: DIE BESTEN



RACE- VS. KOMFORT-MODELLE

Alle Kauf-Tipps

WINDKANAL-TESTS: SCHNELLER

Aero-Renn- und Laufräder

TESTS: IM DAUER-EINSATZ

Sättel, Radkleidung & mehr

RENNRÄDER & GRAVELBIKES: DIE TOP-RÄDER DES JAHRES

ALLE TESTSIEGER



DIE TOP-RÄDER DES JAHRES

Der Markt für Rennräder und Gravelbikes ist schon lange groß und unübersichtlich – und wächst von Jahr zu Jahr. Mit diesem Extra-Magazin bieten wir einen Überblick und eine Zusammenfassung. Hier finden Sie die besten – insgesamt und in Kategorien wie „Race“, „Komfort“ oder „Preis-Leistung“ – Modelle aller RennRad-Tests des Jahres. Monatlich testen wir, die RennRad-Redakteure und -Testfahrer, dutzende Räder in verschiedenen Preisklassen. Die aktuelle Crème de la Crème davon

finden Sie auf den kommenden Seiten: Die Testsieger, Kauf-Tipps, Race-Tipps und mehr Empfehlungen der Saison. Egal, wonach Sie suchen – ob nach einem preis-leistungsstarken Einsteiger-Gravelbike, einem komfort-orientierten Endurance-Rennrad oder einem top-aerodynamischen Highend-Race-Modell: Hier, in diesem RennRad-Spezial, werden Sie fündig.

David Binnig | Chefredakteur



LANGDISTANZTEST

DAUERTEST

BASIC BIKE

Preis Rahmenset: 1220 Euro

Ein Gravelbike, ein Mountainbike und nun auch ein Rennrad – das ist das Programm von Basic Bikes. Das Motto des jungen Berliner Herstellers: so schlicht, günstig und pragmatisch wie möglich beziehungsweise nötig. Oder anders gesagt: „Leichte, schnelle, zuverlässige und bezahlbare Bikes aus Carbon. Ohne Schnickschnack, mit klarem Design.“ So beschreiben die Gründer Jost Litzen und Hendrik Großer ihr Konzept. Dieses setzt unter anderem auf standardisierte und leicht zu wartende Teile. An unserem Test-Rennrad, auf dem unsere Testfahrer rund 2000

Kilometer abgespult haben, fallen sofort einige Besonderheiten auf. So etwa die bunten Logo-Aufkleber auf dem Rahmen und den Laufrädern. Wem dies zu auffällig ist, der kann auch eine schwarze Variante wählen. Die Aufkleber sind jedoch nicht überlackiert – hinter der dauerhaften Haltbarkeit und ungestörten Optik steht somit ein Fragezeichen. Gut: Im Dunkeln reflektieren die Sticker Licht und verbessern somit die Sichtbarkeit des Fahrers. Sehr „ungewöhnlich“ ist die am Testrad verbaute RX-Twoo-12fach-Gruppe. Der chinesische Hersteller setzt auf mechanische Schaltvorgänge und eine Schaltlogik an den Hebeln, wie man sie von Campagnolo-Ergopower-Modellen gewohnt ist: Runter beziehungsweise „schwerer“ geschaltet wird mittels eines „Daumenhebels“. Dieser fällt noch deutlich größer aus als an Campagnolo-Griffen. Die Übersetzungsbandbreite von 50/34 und 11-34 sorgt für ausgewogene Gangabstufungen – und ist für Bergfahrten und die meisten Fahrertypen sinnvoll gewählt. Vorne wie hinten ist in den RX-L-Twoo-Discbrakes jeweils eine 140-Millimeter-Bremsscheibe verbaut – eine 160er vorne könnte hier noch mehr Reserven bieten. Im Testverlauf zeigte die Gruppe keine Ausfallerscheinungen oder größeren Verschleiß, doch die Schaltvorgänge waren teils weniger schnell beziehungsweise „geschmeidig“ als bei Konkurrenzgruppen. Ab und an war zudem ein „Nachschalten“ mittels des Daumenhebels notwendig. Auch die Disc-Bremsen waren beim wichtigen Test-Parameter „absolute Bremspower“ nicht ganz auf dem Niveau etablierter Gruppen anderer großer Hersteller.



DAUER TEST

**LANGSTRECKEN-, BERG- UND RACE-
MODELL: DAS NEUENTWICKELTE
SIMPLON PAVO IV IM DAUERTEST.**

SIMPLON PAVO IV

Preis: 9819 Euro

Im Jahr 2007 präsentierte Simplon das erste Pavo. Nun, 17 Jahre später, brachte der österreichische Hersteller aus Hard bei Bregenz die vierte Generation des Rennrad-Klassikers auf den Markt. Im Vergleich zu seinen Vorgängern wurde das Pavo IV völlig neu entwickelt. Das Ziel der Simplon-Ingenieure: eine Fusion aus Leichtbau und Aerodynamik. Die früheren Pavo-Modelle überzeugten vor allem mit ihrer Agilität und ihrem Beschleunigungsverhalten bergauf. Das Pavo IV soll diese Merkmale nun mit den aerodynamischen Eigenschaften des Simplon-Aero-Modells Pride II kombinieren. Im Windkanal-Radtest der RennRad-Ausgabe 9/2021 erreichte kein Modell bessere Aero-Werte als das Pride II. Dass das Pavo IV kein reines Bergrad ist, fällt bereits auf den ersten Blick auf: Alle Leitungen und Züge laufen vom Lenker kommend durch einen speziellen Steuersatz in das Rahmeninnere und sind damit nahezu unsichtbar. Zudem wurden sämtliche Rahmenrohre am Pavo IV durch Strömungssimulationen aerodynamisch optimiert. Am auffälligsten wird dies an der Front: Durch die aerodynamisch geformte haus-eigene Lenker-Vorbau-Einheit aus Carbon, das schlanke



KONTAKT PUNKT



Text: Günther Proske **Fotos:** Gideon Heede , Cor Vos

DER SATTEL IST DIE „SCHNITTSTELLE“ ZWISCHEN MENSCH UND MATERIAL - UND DAS INDIVIDUELLSTE BAUTEIL JEDES RADES. ELF TOP-SÄTTEL IM TEST.

Es kann jeden treffen, selbst einen Grand-Tour-Sieger wie Jai Hindley: Im Jahr vor seinem Giro-d'Italia-Erfolg beendete er die Rundfahrt vorzeitig. Der Grund: Sitzprobleme. Ein Sattel ist entscheidend für das Wohlbefinden auf dem Fahrrad. Im besten Falle spürt man ihn kaum. Im schlechtesten Falle verursacht ein „falscher“ Sattel Druckstellen, Taubheitsgefühle und Schmerzen. Welches Modell zu welchem Fahrer passt, ist eine entscheidende Frage. Die Antwort ist jedoch: eine individuelle Lösung. Nie war die Auswahl an Sätteln größer als heute – nie waren die Lösungen differenzierter. Rennrad-Sättel sind speziell. Sie unterscheiden sich in wesentlichen Punkten von Modellen anderer Rad-Kategorien. Wer mehrere Stunden am Stück auf dem Sattel sitzt, nimmt dabei häufig wechselnde Sitzpositionen ein – je nach dem Streckenprofil und der gewählten Intensität. Deshalb sind Rennradsättel oft lang und schmal, sodass man in verschiedenen Bereichen mit unterschiedlichen Sitzpositionen



13

MODELLE IM WINDKANAL

AERO

**SCHNELLER MIT
DERSELBEN LEISTUNG -
DER LABORTEST: ZEHN
AERO-RENNRÄDER,
EIN ALLROUNDER, EIN
RACE-GRAVELBIKE UND
EIN ZEITFAHRRAD IM
WINDKANAL GEMESSEN.**





55 BIS 65 MILLIMETER HOHE FELGEN

**DER GROSSE WINDKANAL-
UND PRAXIS-TEST: ZWÖLF
SATZ LAUFRÄDER IM
VERGLEICH. SCHNELLER MIT
HOCHPROFIL-FELGEN:
WAS BRINGEN SIE?
WAS KÖNNEN SIE?**

AERO **LAUFRÄDER**

DURCH BLICK



Text: Günther Proske **Fotos:** Gideon Heede, Cor Vos

Sonne, Staub, Insekten – eine Sonnenbrille ist eine Schutzschicht vor den Augen. Aber auch noch mehr. Für Viele ist sie auch ein modisches Statement. Die Größe muss passen, die Form, die Farbe und mehr. In unserem großen Vergleichstest spielt die Optik jedoch keine Rolle, sondern nur die Funktion. Hier geht es um Test-Parameter wie den Dauer-Tragekomfort, das Sichtfeld, die Gläser-Qualität, den UV-Schutz, das Gewicht, das Preis-Leistungs-Verhältnis und mehr. Fakt ist: Wer stundenlang bei hellem Sonnenlicht unterwegs ist, sollte unbedingt seine Augen schützen. Zu starkes UV-Licht kann der Grund für diverse Augenkrankungen sein. Alle Qualitäts-Sonnenbrillen – und hierzu gehören auch alle unsere Testmodelle – schützen effektiv vor schädlichen Sonnenstrahlen von bis zu 400 Nanometern Wellenlänge. Sie tragen deswegen oft die Bezeichnung UV400 oder „100 Prozent UV-Schutz“. Das europäische CE-Zeichen verpflichtet die Hersteller zudem dazu, ihre Brillen mit einem UV-Schutz bis 380 herzustellen. Die Sitz- beziehungsweise die Anpassungsoptionen: Niemand würde auf die Idee kommen, einen Helm auf den Markt zu

bringen, der nicht einstell- oder anpassbar ist. Bei Sportbrillen ist dies jedoch teilweise noch der Fall. Manche Modelle lassen sich nicht einstellen – entweder eine Brille passt oder man nimmt eine andere. Bei vielen Brillen dieses Testfelds lassen sich die Nasenstege anpassen. Diese sind entweder formbar, stufenweise einstellbar oder auszuwechseln. Alle drei Varianten funktionieren auf ihre Weise. Formbare Nasen-Pads justiert man am besten mit einer kleinen Flachzange, denn es genügt nicht, sie nur nach außen oder innen zu drücken. Mit der Zange dreht man sie in den richtigen Winkel. Einige Brillen weisen einen recht schmalen Nasenwinkel auf. In diesem Fall ist das schlichte Biegen nicht zielführend. Biegt man die Pads zu weit nach innen, kann dies Druckstellen am Nasenbein verursachen. An manchen Modellen sind auch die Bügel variabel. Man kann sie formen, verlängern oder wechseln. Gerade bei langen Bügeln ist das enorm wichtig, denn stehen diese waagrecht nach hinten, können sie mit vielen Helm-Modellen kollidieren. Wer die Brille in einem Fachgeschäft kauft, kann seinen Helm zum Anprobieren mitbringen.



16

SPORT-SONNENBRILLEN
IM TEST

BLICKFELD, KLARHEIT,
TRAGEKOMFORT, SCHUTZ,
GEWICHT UND MEHR:
SPORT-SONNENBRILLEN SIND FÜR
RADSPORTLER UNVERZICHTBAR.
16 AKTUELLE MODELLE IM TEST.