

April 4/ 2008



Frühjahrsklassiker

ProTour fehlen Top-Rennen

Radtest

7 preiswerte Alu-Rennräder
um 1500 Euro

Im Interview

„Vordenker“ Keith Bontrager
„Hoffnungsträger“ Markus Fothen

Deutsche Rennen

Der Kampf ums Überleben

Biometrie II

Von Fußfehlstellungen und Sitzproblemen



120 Jedermann-Termine



Radhandschuhe

Randonneure – Wilde Kerle
Krämpfe – Muss das sein?
Auf Pässefahrt durch die Schweiz





Hallo Herr Hinnen! Alle haben Carbon, Sie verkaufen ausschließlich Räder aus Aluminium, wie kommt's?

Unabhängig von Trends und Marketingaussagen bietet der Werkstoff Aluminium ein wesentlich besseres Preis-Leistungs-Verhältnis. Zudem verfügen meine Rahmen – bestehend aus Oversized-Rohren und Harteloxierung, bei einem Gewicht von 1200 Gramm – über ein stabiles, nicht zu hartes und gleichzeitig gütiges Fahrverhalten. Durch die hohe Werkstoffgüte kann ich zudem 10 Jahre Garantie auf Rahmenbruch geben.

Auf stoßartige Belastungen reagiert Aluminium sehr starr, andere Materialien können Belastungsspitzen besser ausbügeln. Ist der Aspekt Komfort aus Ihrer Sicht zu vernachlässigen?

Das kommt ganz auf das verwendete Aluminium sowie dessen Verarbeitung an. Durch die jahrelange Arbeit mit diesem Werkstoff habe ich heute eine perfekte Abstimmung zwischen Steifigkeit und Fahrkomfort gefunden. Die 2008 neu vorgestellte Produktserie verwendet das weiterentwickelte 7047-Aluminium im Soft-tube-oversized-Design. Die neu gestalteten Rohrdurchmesser und -formen bieten in Verbindung mit dem verbesserten Aluminium-Werkstoff ein gütiges und präzises Fahrverhalten.

7075, 6061, und Sie bieten einen Rahmen aus einer 7047-Aluminiumlegierung an – wo liegt der Unterschied?

Der Unterschied liegt in der Oberflächenhärte, den Rohrspezifikationen und dem Gewicht. Mit dem neuen 7047-Aluminium im Soft-tube-oversized Design sind wir in der Lage, 1200 Gramm leichte Rahmen für Menschen bis über 100 Kilogramm zu bauen.

Sie kommen aus dem Triathlonsport, spiegelt sich das in den Fahreigenschaften Ihrer Rennräder wider?

Ich habe auf der Basis meiner eigenen sportlichen Erfahrungen sowie meiner Ausbildung zum Werkzeugmacher versucht, ein Optimum an Fahrkomfort und Steifigkeit zu gewährleisten. Neben den Erfahrungen im Triathlonsport greife ich aber auch die Bedürfnisse aus dem klassischen Straßensport auf und setze diese in meinen Rahmenserien konsequent um. Ein optimales Preis-Leistungs-Verhältnis spielt für mich zudem eine wichtige Rolle.

verzichtet völlig auf den marktüblichen Einsatz von Carbon, egal bei welchen Modellen aus seinem Portfolio. Beim Testmodell kommt erstmalig der Einsatz der hauseigenen Aluminiumlegierung 7047 zum Einsatz, die laut Roy Hinnen zu einem leichten und stabilen Aluminiumrahmen führt.

Leicht, das ist das Stichwort, das uns zum Culebro von Focus führt. Mit 8,06 Kilogramm ist der Cloppenburg der Fliegengewicht im Testfeld und gefällt so natürlich durch exzellente Kletterqualitäten. Ein niedriges Gesamtgewicht führt aber nicht nur zu guten Möglichkeiten im Gebirge, ein Rad mit niedrigem Gewicht verschafft dem Fahrer einen spielerischen Umgang mit seinem Renner, der Fahrspaß nimmt zu. Fast noch wichtiger gefällt beim Culebro der perfekte Mix aus sportlicher und komfortabler Sitzposition. Nicht zu gestreckt, nicht zu aufrecht fühlen Sie sich eigentlich immer und von Anfang an wohl auf dem Rad. Und das sollte ja eigentlich die größte Rolle spielen, wenn Sie sich ein Rennrad kaufen. Dennoch, ein Manko bleibt, ohne dass die Cloppenburg aber direkt etwas dafür können: Die Kurbel der am Culebro verbauten Rival von Sram baut ein wenig zu breit. Da wir das Rad auch an kalten Tagen im Test hatten, haben wir uns den Überschuh im Bereich der Ferse an eben jener Kurbel aufgeschlitzt. Und wenn wir schon bei kleineren Missständen sind, dann sei an dieser Stelle auch das Lenkerband von Orbea angesprochen. Die Spanier beginnen im Klemmbereich mit dem Wickeln des Bandes. Für uns ein falscher Anfang: Aufgrund der Überlappung des Bandes im Übergang vom Oberlenker zur Lenkerbeuge schiebt sich das Band auf, kräuselt sich und wird im schlimmsten Fall irgendwann den Blick auf das Aluminium des Lenkers freigeben. Und das ist nicht nur unter ästhetischen Gesichtspunkten eine unschöne Szene.

Wie wichtig ein optisch perfekter Auftritt für den Kauf bzw. den Verkauf eines Rades ist, dessen scheint man sich bei Cinelli völlig im Klaren. Eine perfekte farbliche Abstimmung führt beim Xperience bereits vor Fahrtantritt zu einer aufregenden Begegnung. Wenn dann auch noch – und das ist beim Italiener der Fall – alle anderen Kriterien, die ein gutes Rad ausmachen, erfüllt werden, dann empfehlen wir Ihnen ein solches Rad gerne zum Kauf.

Der zweite Italiener im Testfeld ist mit dem Modell Dedalus Viner vertreten. Das Traditionsunternehmen setzt auf Carbon als optischen Reiz. Lenker und Vorbau wirken im Kohlefaser-Look gefällig, besitzen allerdings einen Kern aus Aluminium. Ein inzwischen bei zahlreichen Herstellern gängiges Prinzip. Wir hätten uns allerdings auch an einem Auftritt der Steuerzentrale in Aluminium nicht gestört.

Zum Ende das mit 1399 Euro günstigste Rad im Test. Corratec liefert das Corones mit einer fast kompletten Ultegra aus, die durch eine FSA Gossamer ergänzt wird. Ansonsten kompromisslos setzen die Bayern auf hauseigene Zzyzx-Anbauteile und einen dazu durchaus passenden Laufradsatz von Mavic namens Aksium Race. Eine eigentlich runde Sache.

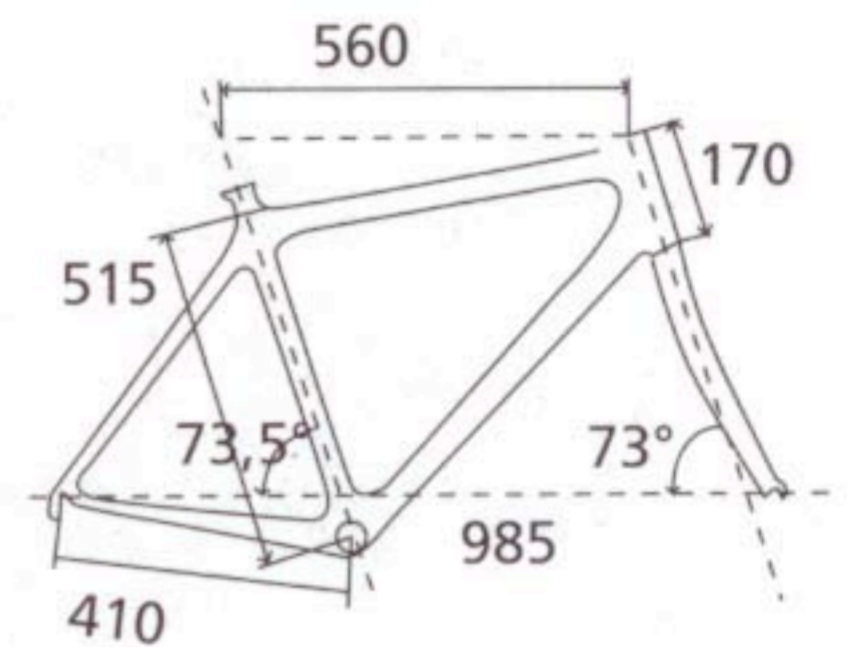
Allerdings, und das gilt für alle Hersteller, wundern wir uns schon ein bisschen, dass keiner in dieser Preisklasse auf eine 105 von Shimano setzt und das gesparte Geld in einen stärkeren Laufradsatz steckt. Technisch kaum unterlegen wäre die 105 eine günstigere und nur etwas schwerere Alternative zur Ultegra. Ein wertigerer Laufradsatz als die soliden Aksium Race von Mavic bzw. Racing 7 von Fulcrum, auf die sechs von sieben Teilnehmer setzen, würde bei allen Kandidaten die Performance des Rades als Ganzes eher verbessern, als dies eine Ultegra im Unterschied zu einer 105 tut.

Bild links: Bei der Kurbel der Rival von Sram müssen Sie beim Tragen von Überschuh vorsichtig sein. Die Kurbel baut etwas breit und hat in unserem Fall das gute Stück von Adidas im Fersenbereich aufgeschlitzt. Bild rechts: Bei Orbea wickelt man das Lenkerband von oben nach unten. Das bedeutet, dass im Bereich der oberen Lenkerbiege ein rascher Verschleiß zu erwarten ist.





ROY HINNEN 03



Typisch Roy Hinnen: Die Schaltzüge verschwinden im Steuerrohr.



Golden Eye: das auswechselbare Schaltauge im Heck

Rahmen:

Die Roy Hinnen GmbH wurde 1995 in der Schweiz als Handelsfirma für hochwertige Triathlonprodukte gegründet. Kein Wunder, schließlich war Roy Hinnen selbst ehemaliger Triathlonprofi und kennt die Bedürfnisse der Endkunden aus eigener Erfahrung bestens. Acht Jahre später begann der Schweizer mit dem Bau eigener Triathlon- und Rennräder und legte dabei Wert auf höchste Qualität – und trotz des Carbonhypes schon immer und ausschließlich auf Aluminium. Mit der O-Serie präsentierte Roy Hinnen zu Beginn des Jahres 2008 eine komplett überarbeitete Produktlinie im Straßenradbereich. Im Fall des O3 setzt Roy Hinnen auf die Aluminiumlegierung 7047 und bietet den Rahmen im so genannten Soft-tube-over-sized-Design an. Kennzeichen des O3 sind ein bauchiges Steuerrohr und ein hoch auf querverovalisiertes Unterrohr. Der deutliche Slope des Oberrohrs wird von kräftigen Sitzstreben form-schön übernommen und endet in wuchtigen Ausfallenden. Geschützt wird das Material per schwarz eingefärbter harter Eloxal-Schicht.

Fahreindruck und Technik:

Von „gütigem und präzisiertem Fahrverhalten“ spricht man bei Roy Hinnen, wenn man sich nach den Fahreigenschaften des O3 erkundigt. Das lassen wir so gerne stehen. Das Rad ist keine Spur nervös und gefällt durch perfekten Geradeauslauf. Kaum aus der Ruhe zu bringen ist das O3 trotz kurzem Radstand ein echter Gleiter, der sich dank 8,49 Kilogramm auch durchaus im Gebirge beweisen kann. Dennoch, mit Blick auf die angenehm aufrechte Sitzposition in Kombination mit einem sportlich komfortablen

Sattel und den erwähnten „Gleiteigenschaften“ ist der O3 ein echter Grand Turismo.

Die Ausrüstung ist zweifellos makellos und teilweise hochwertig. Allerdings kann sich RennRad das Roy Hinnen problemlos mit einer 105 von Shimano vorstellen. Das gesparte Geld hätten wir in einen noch besseren Laufradsatz gepackt und wenn noch was übrig gewesen wäre, dann hätten wir uns sogar noch eine Carbonstütze spendiert. Dennoch, eine starke Leistung.

Technik & Info

Rahmen O3 Aluminium
Größe 47,5, 52,5, 55, 56,5 cm
Geometrie Slope
Gabel Carbon, Aluschaft
Steuersatz integriert
Gewicht 8,49 kg (RH 55)
Kurbel Shimano Ultegra
Kurbellänge 172,5 mm
Schaltwerk Shimano Ultegra 10-fach
Umwerfer Shimano Ultegra 2-fach
Schalt-/Bremshebel Shimano Ultegra
Bremsen Shimano Ultegra
Laufräder Mavic Aksium Race
Reifen 23er Michelin Pro2 race
Lenker Deda Elementi Peiga, Alu
Vorbau Deda Elementi Logo, Alu
Sattelstütze Deda Elementi Black Stick, Alu
Sattel Selle Italia Trans Am X2

Vertrieb & Info

Roy Hinnen GmbH, Tel.: +41(0)41-7907288,
 roy@royhinnengmbh.ch, www.royhinnen.ch

Preis 1 499 Euro

Fazit

Der Aluminiumexperte schickt mit dem O3 einen hochwertigen Aluminiumrahmen ins Rennen. Das Rad als Ganzes punktet mit soliden Fahreigenschaften und einer teilweise hochwertigen Ausrüstung.

Kategorie:

🚴 = Steigung 🚴 = Abfahrt 🚴 = Wendigkeit
 🚴 = Laufruhe/Sprint 🚴 = Komfort

