

Profitest

Trek Madone 6.9 SSL Leopard

LEOPARDEN- MUSTER

Schwächen? Mängel?
Bei einem Rad, das es
doppelt aufs Tour-Podium
geschafft hat, muss man
nach so etwas gar nicht erst
suchen. Es vorzustellen, ist
für Marcel Wüst dagegen
die reinste Freude.

Fotografie Marco Felgenhauer





Da ich in den letzten Jahren regelmäßig das neueste Madone-Modell ausprobiere, ist es für mich immer schwieriger bis unmöglich, die technischen Neuerungen im Sattel im wahlsten Worstcase zu erfahren. Das neue Arbeitstier der Schleck-Brüder ist eine konsequente Weiterentwicklung der vielen Topmodelle, die der Hersteller aus Waterloo, Wisconsin, bis dato abgeliefert hat.

Die immer wieder bewohnten Verbesserungen im Hinblick auf Stichtigkeit, Gewicht und Komfort sind höchstens in Labortests nachzuvollziehen – aber seien wir ehrlich: Es gibt doch nichts Langweiligeres als Zahlenreihen, wenn es darum geht, eine Rennmaschine und ihre Fahrereigenschaften zu beschreiben.

Dass ich auf einem zeitgemäßen High-End-Ferrari sitze, war mir schon vor der ersten Pedalumdrehung klar – schließlich

„WIE EUROPÄISCHEN PROFIS FUHREN ALLESAMT NOCH STAHLRAHMEN, DIE AMIS HINGEGEN WAREN SCHON DAMALS MIT MONOCOQUE-CARBON AM START.“

▲ Das aktuelle Topmodell in Treks Rennrad-Ränge nimmt besten Räder des Profis, und in Leopard-Cycle auch die schönsten

ist Trek seit Jahrzehnten für bahnbrechende Neuerungen bekannt. Mein erster Kontakt mit den Rahmen der besonderen Art hatte ich in den 90er-Jahren des vorigen Jahrhunderts, als ich eine Rennserie im Mittleren Westen der USA bestritt. Dort fuhren auch die Profis vom Team Saturn; unterwegs waren sie mit dem damals unglaublich leichten OCLV-Rahmen. Wie europäischen Profis fuhren alle mit noch Stahlrahmen aus 531-Braynolds- oder irgendwelchen Columbus-Rohren, die Amis hingegen waren schon damals mit Monocoque-Carbon am Start.

Dass sich die Wistspitze im Rahmenbau nun einem durchweg sehr hohen Niveau angenähert hat, ist letztlich auch den innovativen Ingenieuren aus den Vereinigten Staaten zu verdanken.

Und ehrlich gesagt muss man ja auch nicht wirklich testen: Die vielen Tour-Siege von Lance bei Contador, die Performance der Schleck vor einigen Monaten oder allein der Parforce-Ritt von Jens Voigt über den Tourmalet sind Testfahrten, die die Klasse des Materials beweisen haben – demnach ist es schön, wenn man Gelehrtheit bekommt herauszufinden, wie sich die Arbeitstiere der Profis im Alltag anfühlen. Und am liebsten füllen

sich sportliche Rennradfahrer in den Bergen. Selbst mir als Sprinter geht das so, denn was mit meinem Kurpsel oder alleine in alpinem Gelände auf große Tour geht, der muss kein Zeitstil schaffen, hat aber alle Möglichkeiten der Welt, sich an die eigenen körperlichen Limits sowie an die des Rades heranzuarbeiten.

Wie erwartet, schoss das Madone bei den ersten Pedalstrichen wie wild nach vorne. Die schon bekannte Kombination aus integrierter Sattelstütze mit einem Carbon-Säulen zur Sattelbefestigung ist nicht nur einfach zu handhaben, was die Einstellung der Sattelhöhe angeht, sondern auch fahrbar komfortabel. Das ist auch ganz gut so, denn einige der eleganten Straßen, die ich als Geratewohl ausgeprobte, hatten im letzten Wieser alt getreten. Der Wisbühne-Hinterbau mit dem flugartigen, flachen Ströben ist für seine Federungseigenschaften hinreichend bekannt – auch hier die volle Punktzahl.

Am komplett mit Bontrager-Komponenten ausgestatteten Rahmen war auch ein ebensolcher Sattel montiert: der Affinity PXL mit Thru-Gestell. Dieser passt perfekt zu meinem Alterswert, wobei die drei verschiedenen Sitzbreiten, die es zur Auswahl gibt, es jedem möglich



▲ Besten Sattelstuhl der Welt. An die DZ kommt so leicht nichts heran.

▲ Treks Toprahmen werden selbstredend in der eigenen Fabrik in den USA gefertigt.

machen, ein just auf die Anatomie abgestimmtes Sitzgerät zu finden. Das mögen viele nicht als das wichtigste Merkmal eines Rennrades beschreiben, aber ein perfektes Gesamtbild setzt sich eben immer aus vielen kleinen Details zusammen.

Die Fahreigenschaften sind bei einem Profi-Rad natürlich das Wichtigste, da ich aber noch ziemlich genau im Kopf hatte, wie sich die Vorgängermodelle auf Mallorca beziehungsweise im Münchener Olympiapark fuhren, machte ich mir diesbezüglich keine Sorgen – zu Recht, wie sich auf der ersten Bergpassage herausstellen sollte.

Der Anstieg mit unerwartet steilen zwölf Prozent kam gleich im Anfang der Berg, sodass Shimano Di2 gleich von Beginn an gefordert war – ebenso wie meine Beine und der voluminöse Träglerbereich des Treks. Nachdem die Kette drei Ritzel nach oben geklettert war, kurbelte ich die drei Kilometer lange Rampe hinauf. Das fulminant steile Biogo-Treilager war nicht aus der Ruhe zu bringen, und alle Energie, die ich auf die – leider nur 172,5 Millimeter langen – Kurbeln brachte, wurde in Vortrieb umgewandelt. Diese Arbeit würde ich dann auf der anderen Seite für eine rasante Abfahrt nutzen.

Überhaupt machte das Klettern mit dem Madone wirklich Laune, denn die Sinterung war angenehm entspannt – wenn sich dann mal im Steilen fahren konnte. Wenn ich mich in die Pedale stellte und durch Ziehen am Lenker die Pedalkraft erhöhte, gab es auch im Bereich des ganz in Weiß gehaltenen Cockpits keine Beschwerden, was die Stützpunkte angeht. Nicht nur optisch, sondern auch in Sachen Funktion war die Vorbau-Lenker-Kombination vom Affinity meist.



▲ Am Bontrager-Laufradstuhl breitet sich ein Tre-Ritzel, das die meisten Radfahrer jedoch kaum nutzen dürfen.

▲ Der in die Stebe integrierte DuoTrap-Sensor überträgt Treffrequenz und Geschwindigkeit an jeden ANT+-fähigen Tacho.



Technische Daten

- ▶ RAHMEN Madone 6.9SSL OCLV
- ▶ GABEL Bontrager Race XXX Lite
- ▶ KOMPONENTEN Shimano Di2-Kit E91
- ▶ LAUFRADER Bontrager Affinity, Dualreifen (K60 Speedster)
- ▶ BEREIFUNG Bontrager R4
- ▶ LENKER/VORBAU Bontrager Yankalix, Lenker, PU-Bontrager 1000 Lite
- ▶ STEUERSATZ Cane Creek
- ▶ SATTELSTÜTZE Bontrager
- ▶ SATTEL Bontrager Affinity PXL, Polster T1
- ▶ GEWICHT ca. 66 kg
- ▶ PREIS ca. 10.000 €
- ▶ KONTAKT www.trekbikes.com



▲ Bei Trek beginnt man früh mit einer durchdrachten Innenverlegung der Züge und Kabel.

▲ Bonträger von Kopf bis Fuß. Logo, auch der Sattel kommt von der Eigenmarke.

▲ Was will man da noch haben? Immerhin ist beim Madone das Tour Podium schon eingetaktet...

Der „Variable radius“ des Lenkers machte ihn vor allem in der Unterlenkerposition (die ich am Berg allerdings nicht brauchte) sehr komfortabel, und auch das dick gewickelte und gepolsterte Lenkerband war ganz nach meinem Geschmack.

Beim Erreichen der letzten Kehren wurde die Steigung dann etwas erträglicher, und hier beschleunigte ich mit Maximalkraft aus den Haardellen hinaus – mit dem Resultat, dass das Madone ohne Zögern richtig in Fahrt kam und meine Beine schnell und nachteilig überhaubten. Durch den massiven Tretlagerbereich wird nicht nur die enorme Steifigkeit erreicht, auch die Anbringung des voluminösen Sitzes – wie Unterrohr (die ja keine wirklichen Rohre sind) passt perfekt.

Optisch ist das teils verwirrend, denn man hat beim genauen Betrachten den Eindruck, als läufe das Sitzrohr am Flaschenhalter aus der Mitte, um ans Tretlager zu gelangen – den Fahreigenschaften tut das jedoch nur gut!

Die Geometrie, das zeigt dann die folgende Abfahrt, ist echt reumütig, und



▲ Bonträger hat schon lange Carbon-Felgen für Fahrten am Start – das ist praktisch, sicher und schnell.

▼ Keine Überreaktion beim Antritt. Das Madone geht einfach nur nach vorne.

schnelle Abfahrten mit engen Kurven sind definitiv das Zubause des Madone.

Es brauchte anfangs etwas Mut, die Kurven radikal anzufahren, aber das Handling erwies sich als so wunderbar vorhersagbar, dass man höchstens vom Straßenauftrieb oder der Beschaffenheit der Oberfläche überrascht werden kann – nicht jedoch vom Madone. Das Innenverhalten der Bonträger Carbon Clincher war phänomenal, aber das kannte ich schon von meiner Abfahrt am Puig Major vor einiger Zeit. Die Shimano-Carbon-

Bremsklötze machten dosiertes Verzögern mit Bass möglich – eigentlich die perfekte Voraussetzung für schnelle und sichere Abfahrten. Die Trek-Gabel vermittelte eine wunderbare Spurtreue und war dabei angenehm komfortabel, ohne unpräzise oder gar wackig zu wirken. Hier gibt ebenfalls: Wenn die Profis auf diesem Gefährt die Alpen oder Pyrenäen turmbrechen, dann ist das echtes Topmaterial, auf das man sich verlassen kann.

Die innenverlegten Züge sind in dieser Klasse inzwischen Standard und passen sehr schön ins Bild einer schrankelosen und Performance-orientierten Rennmaschine. Das minimal höhere Rahmenengewicht spielt ja gerade im Profi-Bereich kaum mehr eine Rolle, da der Weltverband weiterhin an der nicht mehr zeitgemäßen Gewichtsgrenze von 6,8 Kilogramm festhält.

Schöne Details waren neben dem Sponsorlogos, die „mein“ Madone als echtes Teamid identifizieren, auch die integrierten Aufnahmen für Trimmfrequenz und Tacho in der linken Kettenstrebe. Ohne großes Kabelbündel oder Kabelbinder zur Befestigung hat der Athlet hier die wichtigsten Daten auf dem Display, und das ohne optische oder aerodynamische Turbulenzen. Ich hatte zwar den dazugehörigen Tacho nicht am Rad, aber da ich fast immer ohne irgendwelche Zahlen an Lenker oder Handgelenk unterwegs bin,

fiel es mir leicht, auf den langen Flachstücken zurück zum Hotel meine Geschwindigkeit einigermaßen einzuschätzen. Mit ganz leichtem Rückenwind war ich auf nun wieder topfeiner und perfekt asphaltierter Straße mit gut und gerne 40 km/h unterwegs.

Beim Schließen vor einer winzigen Weile bemerkte ich erstmals, dass das Übersetzungsspektrum zwar best gefächert war, aber eine ungünstige Lücke aufwies. Es gab kein 16er-Ritzel. Gerne hätte ich dafür auf das 17er verzichtet, das außer den Profis sowieso niemand anständig rumrückt – gerade, wenn wie hier klassische Kettenblätter mit 53/39 montiert sind.

Das war allerdings der einzige Kritikpunkt, und den zu ändern, fielen gar nicht schwer. Einmal umstellen auf 12-25, und schon ist alles im Lot. Die profilierten Bonträger-Carbon-Landfläder mit drei weißen Spichen waren auch auf den flachen Abschnitten ein schneller Begleiter.

Was die Abstimmungen angeht, kann ich ebenfalls nur die Bestnote aussprechen, denn bei allen Ortschaft-Sprints, jeder ohne direkte Konkurrenten, gab es nur Vortrieb ganz ohne seitlichen Flox.

Dass die Schlekke die Tour nicht gewonnen haben, lag also eindeutig nicht am Rad – das Trek Madone ist nach wie vor eines der besten Räder im Peloton, und in der Leopard-Trek-Variante auch eines der ästhetischsten. ■

