



BORA-ARGON 18
Dominik Nerz & Emanuel
Buchmann im Interview



PHILIPPE GILBERT
Der kühne Traum von
den fünf Monumenten



IMPROFI-TEST
Cannondale SuperSix
Evo Hi-Mod Team

NOVEMBER
C
L
www.procycl

ProCycling

Aus dem ... des Pelotons



IM DETAIL

DAS RENNEN DES JAHRES

DER COUP DES
FABIO ARU BEI DER
VUELTA A ESPAÑA

**RAD-WM
RICHMOND**

RÜCKBLICK
Die Bilder einer
aufregenden Woche



GRANDIOSE COMEBACK

Die unglaubliche
Rückkehr von
Esteban Chaves

STARKE AUFTRITTE

Tom Dumoulin
Knapp an
ersten großen
Titel vor

Die Entscheidung
Fabio Arus Attacke
auf dem Weg nach
Cercedilla sichert
ihm den
in Mailand

TAGE DER KUMMEREI

Die 20 schwersten
Etappen
letzten 25 Jahre

WOM
MEDIEN
4 197078 305901 11

dern. Die Felgen haben eine maschinell bearbeitete und beschichtete Alu-Bremsfläche namens Exalith 2, die unter allen Wetterbedingungen hervorragend funktioniert. Sie müssen penibel eingestellt werden und können geräuschvoll sein, aber dieses Mal hörte man nichts. Da ich wusste, dass ich den Yksion-Reifen vertrauen konnte, nutzte ich die verkehrssamen Straßen voll aus. Vor allem in den Abfahrten können einem langsame Autofahrer mit Hut oder Wohnmobile wirklich den Spaß verderben.

Das Sellajoch und das Pordojoch wurden mit der gleichen Geschwindigkeit und flüssigen Trittfrequenz genossen wie das Grödnerjoch, bis eine feuchte Straße im letzten Stück der Abfahrt nach Arraba mich beinahe in Verlegenheit gebracht hätte. Ich fuhr schneller als beabsichtigt in die nasse Kurve und musste mich ein weiteres Mal einfach auf die Reifen verlassen – es funktioniert! Wie griffig die Yksion bei Nässe sind, ist erstaunlich.

Nachdem ich mir in Arraba eine Crostata und einen Cappuccino gegönnt hatte,

⚡ Die neue Gabel ist aerodynamisch, komfortabler und leichter, vor allem aber hat sie eine hohe Lenkpräzision.

▽ Die farblich abgestimmten Komponenten sind nicht nach Marcells Geschmack, verleihen dem Rad aber einen sehr kompletten Look.



fand ich es wirklich verlockend, meine Fahrt auf die Marmolata-Runde und den Passo Fedaià auszudehnen. Aber ich hatte schon ein gutes Stück Arbeit geleistet und fuhr auf direktem Wege über den Campolongo nach Hause.

Am Fuß des letzten Anstiegs des Tages ließ ich es etwas lockerer angehen und trat einen kleinen Gang, während ich mir meinen Snack schmecken ließ. Auch meine Beine freuten sich über die Pause. Während der langsamen Fahrt nutzte ich die Gelegenheit, einen weiteren Blick auf das Rad zu werfen. Die FSA-Komponenten sind alle großartig und sehr vertraut, wurden für Cannondale aber mit passenden grünen Akzenten versehen. Diese Farben werden nie nach meinem Geschmack sein und dürften eine hinreichende Entschuldigung sein, um auf die dezente „Black Inc.“-Version aufzurüsten. Dann wäre jedenfalls die Frage der passenden Bekleidung leicht gelöst.

Während Cannondale nur eine Farbe pro Modell anbietet, geben sie sich alle Mühe mit ihrer größen-spezifischen Bauweise. Das erfordert mehr Aufwand bei der Herstellung, sorgt aber dafür, dass alle Größen dasselbe Fahrverhalten haben.

Ich erreichte mühelos den Gipfel des letzten Anstiegs, wo mich die beeindruckende Aussicht oberhalb von Corvara für das frühe Aufstehen mehr als entschädigte. Die letzte Abfahrt, bevor man den Ort erreicht, ist sehr kurvenreich und

macht einfach nur Spaß. Das Cannondale hat eine sehr präzise Gabel, was jeder merken und wovon jeder profitieren kann. Sie ist anscheinend auch 1,5 Watt aerodynamischer als die alte, was niemand merken dürfte ...

Kurz vor neun war ich wieder am Hotel Melodia del Bosco, stellte das Rad in der Garage ab, ging nach oben und war für ein wirklich großes Frühstück bereit.

Ich ermutige die Cannondale-Ingenieure, ihre gute Arbeit fortzusetzen, die Marketing-Leute, eines Tages das Grün sein zu lassen, und alle Leser, früh aufzustehen und dem Verkehr zuvorzukommen. Und wenn Sie das auf einem SuperSix Evo Hi-Mod machen, werden Sie eine tolle Fahrt haben. ☑



**DIE BEEINDRUCKENDE AUSSICHT
OBERHALB VON CORVARA
ENTSCHÄDIGTE MICH FÜR DAS FRÜHE
AUFSTEHEN UND DIE ABFAHRT
MACHTE EINFACH NUR SPASS.**





58 Gramm leichter als die Dura-Ace 9000 und deutlich steifer ist. Letzteres werden wir die Testlabore überprüfen lassen müssen, da ich nicht glaube, dass irgendein Fahrer den Unterschied zwischen zwei Highend-Kurbeln spüren kann.

Die SiSL2 ist aus Aluminium. Jedes Mal, wenn ich eine fahre, erinnere ich mich an ein Gespräch mit dem Carbon-Ingenieur von Cannondale bei der Präsentation eines Saeco-Team-Bikes Anfang der 2000er. Carbon sei toll für viele Sachen, sagte er, aber nicht, um eine Kurbelgarnitur zu produzieren.

Das sah auch Shimano immer so, während SRAM und Campagnolo für ihre Topgruppen auf Carbon gesetzt haben. Ich kann nur sagen, dass ich die Hollowgram-Kurbel sehr mag.

Ich fuhr über die Kuppe des Grödnerjochs und fühlte mich immer noch gut, genoss den neuen Straßenbelag und die umwerfende Aussicht. Ich freute mich auch auf die Abfahrt, die ich ziemlich gut kenne und die weiter unten richtig Spaß macht.

Das neue SuperSix Evo Hi-Mod hat viel gemeinsam mit dem eleganten Bianchi Specialissima, das ich während dieses Urlaubs ebenfalls fuhr, auch wenn das US-Rad deutlich technischer anmutet. Beide sind sehr leicht, steif und sprechen sehr gut an, ohne Komfort oder Fahrverhalten zu beeinträchtigen. Viele der ersten



superleichten Räder waren etwas zu hart und luden nicht dazu ein, schnell in die Kurven zu gehen, wenn die Straße nicht perfekt war.

Sowohl das Bianchi als auch das Cannondale sind als Allrounder konzipiert und kombinieren Steifigkeit, Leichtigkeit, Komfort und etwas Aerodynamik, statt zu versuchen, in nur einem Bereich der Beste zu sein. Diese Herangehensweise ist sinnvoll, da man so nie das falsche Rad für eine Fahrt wählen kann.

Zumindest optisch ist das neue Bike eng mit der Vorgängerversion verwandt. Die dünnen Sitzstreben, der sehr saubere Austritt des hinteren Bremszugs und das massive Tretlager wirken alle vertraut. Aber dank kleiner Veränderungen an all diesen Teilen – marginale Gewinne, um mit dem Team Sky zu sprechen – scheint dieses Rad seinem Vorgänger, der schon



auf einem sehr hohen Niveau war, überlegen zu sein. Laut den Angaben ist das Tretlager elf Prozent steifer, die sehr schlanke 25-mm-SAVE-Sattelstütze soll 30 Prozent mehr Komfort bieten.

Als ich in den langen, offenen Abschnitten der Abfahrt über 80 km/h erreichte, fühlte ich mich vollkommen sicher und hatte immer das Gefühl, alles unter Kontrolle zu haben, selbst als ich in meiner Lieblings-Super-Aero-Haltung auf dem Oberrohr hockte – mit den Schultern auf dem Lenker und der Gabel zwischen den Knien. Heutzutage frage ich mich, wie ich die Abfahrten in dieser Position zu Beginn meiner Karriere auf gemufften TVT-Carbon- oder Otero-Stahlrahmen überlebt habe.

Wenn man schnell abfährt, braucht man natürlich gute Bremsen, um die Kurven in Angriff nehmen zu können, und genau das liefern die Dura-Ace-Bremsen in Kombination mit den Mavic-Laufrä-

▲ Das Tretlager ist übergroß und lässt Unter- und Sitzrohr viel Platz zum Andocken.

▼ Der vertraute „FSA K-Force Compact Carbon“-Lenker hat eine Form, die Marcel liebt.

DAS CANNONDALE IST ALS ALLROUNDER KONZIPIERT. DAS IST SEHR SINNVOLL, DA MAN SO NIE DAS FALSCHERAD FÜR EINE FAHRT WÄHLEN KANN.



Technische Daten

- ▶ **Rahmen:** SuperSix Evo BallisTec Hi-Mod
- ▶ **Gabel:** SuperSix Evo BallisTec Hi-Mod
- ▶ **Komponenten:** Shimano Dura Ace Di2
- ▶ **Kurbelsatz:** Cannondale Hollowgram SiSL2
- ▶ **Bremsen:** Shimano Dura Ace
- ▶ **Laufwheelsatz:** Mavic Cosmic Pro Carbon
- ▶ **Bereifung:** Mavic Yksion Pro
- ▶ **Lenker:** FSA K-Force Compact
- ▶ **Vorbau:** FSA OS-98 OSI
- ▶ **Seatpost:** Cannondale SAVE Carbon
- ▶ **Sattel:** Fizik Arione R3
- ▶ **Gewicht:** 6,3 kg (ohne Pedale)
- ▶ **Preis:** 9.999 €
- ▶ www.cannondale.com

mehr als die jüngsten, verrückt leichten Räder. Mein erster Eindruck, als die Straße steiler wurde, war, dass die Steifigkeit dieses Rades mindestens so beeindruckend ist wie die all seiner Vorgänger. Ohne Zweifel ist dieses Modell steifer denn je – gerade im Vergleich zu Rädern von vor zehn Jahren. Aber was zählt, ist dieses Gefühl, auf dem steifsten Rad zu sitzen, das ich je gefahren bin – das heißt, dass Cannondale all die Jahre die Nase vorn hatte.

Die Wahl der Laufräder bei der Team-Version ist gut, wenn man einen Allrounder will, aber diese Cosmic mit 52 Millimeter hohen Alu-Felgen sind mit angegebenen 1.620 Gramm nicht superleicht. Die Mavic R-Sys SLR würden vielleicht besser zu diesem Renner und seiner bergtauglichen Übersetzung passen. Trotzdem waren die Cosmic steif und ich konnte aus den Kurven heraus schnell beschleunigen, wenn es nicht so steil war. Wo es steiler war, fragte ich mich jedoch, wie gut sich dieses Rad mit ein paar superleichten Schlauchreifen-Rädern anfühlen würde.

Da ich eine dreistündige Fahrt geplant hatte, hatte ich keine Angst, mich zu ver-

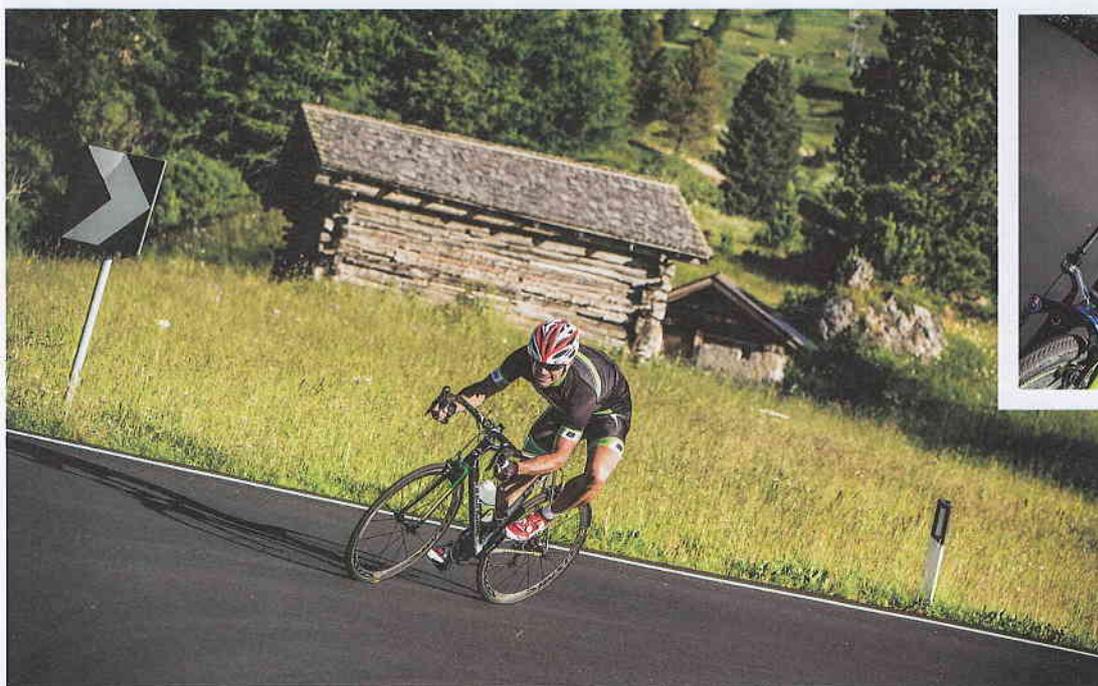
ICH FUHR ÜBER DAS GRÖDNERJOCH UND FÜHLTE MICH IMMER NOCH GUT, GENOSS DEN NEUEN STRASSENBELAG UND DIE UMWERFENDE AUSSICHT.

▲ Sekunden später trat Marcel in der Luft weiter wie Wile E. Coyote, als ihm die Straße ausging.

ausgaben, und nahm das Grödnerjoch mit anständigem Tempo in Angriff. Die Kette lief ruhig in der Mitte der Kassette und bewegte sich mit der gewohnt geschmeidigen Präzision der Di2 auf und ab. Vorne ist es noch besser. Der servo-getriebene Umwerfer lässt die Kette jedes Mal schnell und perfekt vom kleinen auf das große Kettenblatt gleiten.

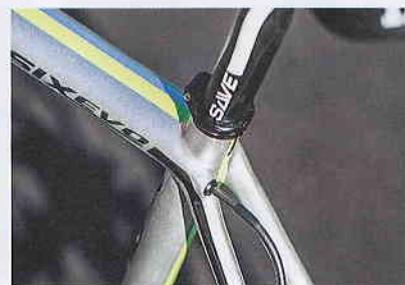
Dieser Rahmen hat auch Öffnungen für mechanische Schaltzüge; und nachdem jüngst die kabellose elektronische SRAM-eTap-Schaltung vorgestellt wurde, haben die nächsten Rahmen vielleicht gar keine Löcher mehr.

Als prominente Abweichung von der Dura-Ace-Gruppe ist die Hollowgram-SiSL2-Kurbel wirklich interessant. Sie trägt dazu bei, das Gesamtgewicht zu verringern, da die SiSL2 angeblich



◀ Das Steuerrohr ist schlank und auffällig schnörkellos im Vergleich zu vielen aktuellen Designs neuer Räder.

▼ Die dünne „Speed SAVE“-Sattelstütze liefert die „Mikro-Federung“ (wie Cannondale es nennt) für schlechte Straßen und lange Fahrten.



Sagen wir's einfach so: Radfahren ist gut, Radfahren in den Dolomiten ist besser, und an einem frühen Sonntagmorgen das nagelneue Cannondale SuperSix Evo Hi-Mod zu fahren, ist am besten.

Als ich Anfang Juli ein paar Tage Urlaub in den Dolomiten machte, um zu wandern und natürlich Fahrräder zu testen, war die Touristensaison in vollem Gange. Auf den Straßen wäre also schnell ziemlich viel los gewesen, wenn ich mich an meinen üblichen Urlaubsrhythmus – ausschlafen und gemütlich frühstücken – gehalten hätte.

Gerade auf dem Sella-Ronda-Pass sind ab 10:00 Uhr viele Motorräder unterwegs, also beschloss ich, mit den ersten Sonnenstrahlen aufzustehen und die Sella-Ronda-Schleife gegen den Uhrzeigersinn in Angriff zu nehmen. Vom fantastischen Hotel Molodia del Bosco in Badia sind es 17 Kilometer beziehungsweise rund eine Stunde Fahrt bis zum Gipfel des Grödnerjochs, daher machte mir die morgendliche Kühle nichts aus, denn ich kletterte sofort los, während die Sonne erst noch richtig aufging.

Ich bin jedes Top-End-Cannondale gefahren, das in den letzten zehn Jahren auf den Markt gekommen ist, deswegen war

▲ Ein tolles Rad, perfektes Wetter, einsame Straßen und sogar nagelneuer Straßenbelag – besser geht's nicht.

► Das neue SuperSix Evo Hi-Mod hat klassische Linien und sieht fantastisch aus, wobei die grünen Farbakzente Geschmacksache sind.



ich gespannt auf dieses neue Modell. Natürlich vermarkten sie es als leichter, steifer und aerodynamischer. Letzteres ist immer so eine Sache, weil Aerodynamik und Steifheit keine Affinität zueinander haben, wenn es um Rahmendesign und -konstruktion geht. Cannondale hat gut daran getan, das „Aero“ nicht überzubetonen und nicht zuzulassen, dass es andere Bereiche beeinträchtigt.

Als ich kurz nach sechs die Schuhe ein-clickte und in Richtung Corvara losfuhr, herrschte fast kein Verkehr und der Himmel war schon blau. Das SuperSix war perfekt auf meine Position eingestellt und fühlte sich passgenau und geschmeidig an.

Mein Test-Bike war die Team-Version des neuen SuperSix Evo Hi-Mod und daher mit Shimano-Di2-Gruppe, Cannondale-Hollowgram-Kurbel und „Mavic

Cosmic Pro Carbon“-Laufrädern versehen. Wie jede Version dieses Rads hat das „Team“ eine semikompakte Kurbel und eine 11-28er-Kassette, sodass ich ziemlich sicher war, dass mir die Gänge an diesem Tag nicht ausgehen würden. Ein 34er-Kettenblatt hätte ich mir nur gewünscht, wenn ich anders herum gefahren wäre – über den Furkelpass und weiter zum gefürchteten Kronplatz. Aber warum hätte ich mir die Strapazen auf Schotterpiste antun sollen, mit denen die Giro-Fahrer häufiger zu kämpfen haben?

Das Grödnerjoch hochzufahren ist eine Wonne und ich genoss die Fahrt gleich von den ersten Kurven an, die aus Corvara herausführen. Das Rad ist sehr leicht, wenn auch nicht superleicht; das ist der Job der 5,9 Kilogramm leichten „Black Inc.“-Version und selbst das wiegt ein ganzes Kilo

EIN 34ER-KETTENBLATT HÄTTE ICH MIR NUR GEWÜNSCHT, WENN ICH ÜBER DEN FURKELPASS UND WEITER ZUM GEFÜRCHTETEN KRONPLATZ HÄTTE FAHREN WOLLEN.



NOCH 'WAS BESSER

Marcel Wüst testet das neue Cannondale SuperSix Evo Hi-Mod Team früh morgens in den Dolomiten. Ergeben all die kleinen Änderungen in der Summe ein besseres Rad?

Text Marcel Wüst || Fotografie Tom Bause

Profitest

Cannondale SuperSix Evo Hi-Mod Team

