

Profitest

Il Diavolo Black Venus





DIE VENUS VON TANNHEIM

Um sich sein persönliches Black Venus anmessen zu lassen, musste Marcel Wüst nur ein paar Kilometer den Rhein hinauf fahren. Umso länger fiel dagegen die Anfahrt zur Testrunde aus, dem 230 km langen „Tannheimer“. Eine (An-)Reise, die sich gelohnt hat...

Fotografie Marco Felgenhauer



Wenn ich schon einmal die Gelegenheit habe, Einfluss auf ein mir zur Verfügung gestelltes Testrad zu nehmen, nutze ich die mir gebotenen Optionen natürlich so weit wie möglich aus. Beim Top-Modell aus dem Hause Il Diavolo gab es allerdings so viele verschiedene Möglichkeiten, dass selbst ich nicht bis an die Grenze gehen wollte.

Alberto Kunz, Radrennfahrer und Inhaber des wohl schönsten Rennradladens im Rheinland, bietet der Kundschaft mit seiner Eigenmarke Top-Material mit ungeahnten Möglichkeiten zur Individualisierung. Die Rahmen werden in einer kleinen, aber sehr feinen italienischen Schmiede auf Maß gefertigt. Auch ganz spezielle Profirennmaschinen werden dort gebaut – dann steht eben nur der Teamsponsor drauf...

Zum Einsatz kommt hochwertigstes Mitsubishi-T50-Carbon. Der Endkunde kann sogar Einfluss auf die Formen seiner Rahmenrohre nehmen, wenn es um die richtige Balance von Steifigkeit und Gewicht geht. Auch klassische, kleinere

▲ **Black Venus im ProCycling-Look – bei Il Diavolo ist in Sachen Dekor fast alles möglich. Die Spacer unterm Vorbau sollten speziell für den Tannheimer eine aufrechtere Sitzposition ermöglichen.**

Rohrdurchmesser sind möglich, die aber in Sachen Fahrstabilität voll auf der Höhe der Zeit sind. Auch bei Fahreigenschaften (wendig oder ruhig), Rahmengenometrie (Race-Position oder entspannte Haltung) und Lenkung (direkt oder komfortabel – oder beides!) geht Alberto ganz individuell auf die Bedürfnisse des Kunden ein.

Mein im Tube-to-tube-Verfahren hergestelltes Black Venus sah zunächst einmal klasse aus, dabei hatte ich auf viele Möglichkeiten verzichtet – die Custom-Lackierung mit ProCycling-Schritzug und meinem Casa-Ciclista-Logo musste allerdings dann doch drauf.

Unter- und Oberrohr waren „squoval“, also fast viereckig mit runden Kanten, das Sitzrohr hingegen klassisch rund. Vom Monostay-Hinterbau aus liefen sehr flache Sitzstreben in Richtung der Ausfallenden; eine auch bei anderen Herstellern immer häufigere Variante, die vor allem Komfort verspricht – den das Diavolo auch hielt. Die dreieckigen Kettenstreben waren nicht nur optisch ansprechend, vor allem sollten sie später auf der Straße gute Kraftübertragung beweisen.

Was die Ausstattung angeht, hatte ich Alberto um Sram-Komponenten gebeten, und da ich das Rad im Juli beim Radmarathon im Tannheimer Tal auf Herz und Nieren testen wollte, hatte ich eine Kompakt-Kurbel geordert.

Zunächst war ich überrascht, dass neben den Red-Komponenten die Rival-Bremsen montiert waren, doch diese hausintern „Dirty Red“ genannte Variante ist für den Kunden sicherlich interessant: Bei nur 20 Gramm Mehrgewicht und gleichwertigen Bremsleistungen kann sich der Kunde über 200 Euro Ersparnis freuen – und auch optisch passten die schwarzen Verzögerungszangen perfekt ins Bild.

Dazu hatte Alberto für einen Satz Aero-Carbon-Laufräder gesorgt. Die Gigantex-Felge wird im Hause Diavolo mit Sapim-CX-Speichen aufgebaut; der Radsatz liegt mit 1.200 Gramm und 1.000 Euro in Sachen Preis-Gewichts-Verhältnis sicherlich ganz weit vorne.

Da ich meinen ersten Probefahrten im Rheinland absolvierte, war mir egal, dass die Red-Powerdome-Kassette eine 11-23er Abstufung aufwies; für den „Tannheimer“ hatte ich mir jedoch eine 11-28-Variante besorgt – schließlich wusste ich genau, was mich dort erwartete.

Der erste Eindruck in und um Köln war klasse, der zweite bei meinen Warm-up-Runden in Österreich ebenfalls. Das Einzige, was sich als etwas knifflig erwies, war das Justieren des Sattels auf der integrierten Stütze, aber das sind ja Einstellungen, die man nur einmal vornehmen muss – auf Wunsch natürlich bei Alberto Kunz im Laden.

„DIE HAUSINTERN ‚DIRTY RED‘ GENANNT-TE VARIANTE IST FÜR DEN KUNDEN INTERESSANT: BEI NUR 20 GRAMM MEHRGEWICHT KNAPP 200 EURO ERSPARNIS.“



◀ Rundes Sitzrohr, Rahmenvorderbau im „Squoval“-Design – das Black Venus ist ziemlich unverwechselbar.

▲ Die dreieckigen Hinterstreben bieten genug Raum für Auszüge aus dem Rheinischen Grundgesetz.

Nun aber freute ich mich ungemein, endlich mal ein Rad unter Rennbedingungen testen zu können. Nun ja: Ein Radmarathon ist zwar kein Rennen, aber die 230 km und knapp 3.000 Höhenmeter durch atemberaubende alpine Landschaften mit fast 1.000 anderen Teilnehmern zu bewältigen – da kommt ab und an schon einmal so etwas wie Rennfieber auf.

Um sechs Uhr morgens war es zwar noch etwas kühl und in der Anfangsphase ging es auch stetig bergab, doch durch das hohe Tempo waren alle Reflexe gefordert, und zum Frieren blieb keine Zeit. Nach nur zehn Kilometern hatten wir gut und gerne eine Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 50 km/h erreicht – die Spitzenwerte lagen bei 70 und darüber, und in dem riesigen Feld war das eine oder andere Brems- und Ausweichmanöver nicht zu vermeiden. Schon hier wurde mir klar, dass meine Black Venus fahrtechnisch voll auf der Höhe war. Die schnellen und langgezogenen Kurven konnte ich voll nehmen, die Fahrstabilität war in allen Situationen top. Die Aero-Laufräder waren schnell, und vor allem wenn wieder mal eine Ortsdurchfahrt anstand, freute ich mich über die bissige und gut dosierbare Bremsleistung der Rival-Stopper. Trotz Carbonflanke musste ich keine Einbußen hinnehmen – allerdings war ich nicht nur der Bremsen wegen froh, dass es traumhaftes Wetter mit inzwischensehr angenehmen Temperaturen gab. Beim Fotoshooting einige Tage vorher war das noch ganz anders gewesen.

Die lange Anfahrt Richtung Flexenpass und Arlberg machte in dem großen Haufen unendlich viel Spaß, und neben Helmut Wechselberger, Peter Schlickerrieder und Gerrit Glomser traf ich auch



◀ In Sachen Optik, Gewicht und Bremsleistung gibt es kaum einen Unterschied zwischen Rival- und Red-Stopper. Wohl aber beim Preis.

► Wer dieses Rad findet, bitte dort abliefern – als Belohnung gibt's auch einen Cafe con Leche.



Technische Daten

- ▶ **RAHMEN** Il Diavolo Black Venus
- ▶ **GABEL** Il Diavolo by Deda, Vollcarbon
- ▶ **KOMPONENTEN** Sram Red (Rival-Brem.)
- ▶ **LAUFRÄDER** Il Diavolo Aero Carbon (20/24 Speichen v./h.)
- ▶ **BEREIFUNG** Tufo HR Composite Carbon 22 mm Schlauchreifen
- ▶ **LENKER/VORBAU** Deda RHM O2, 44 cm/ Deda Zero 1, 120 mm
- ▶ **STEUERSATZ** FSA
- ▶ **SATTELSTÜTZE** Integriert mit FRM-Klemme (im Rohr)
- ▶ **SATTEL** Fizik Arione CX Carbon
- ▶ **GEWICHT** 6,4 kg inkl. Pedale
- ▶ **PREIS** Testrad mit Sonderlackierung 4.999 €; Maßrahmen +100 €
- ▶ **KONTAKT** www.il-diavolo.com



▲ Damit kein Kettenklemmer den schönen Rahmen beschädigt, hat Alberto Kunz an einen Fanghaken gedacht.

▲ Schräglage à la Wüst - um das zu schaffen, muss man schon fast waagrecht über dem Asphalt liegen...

◀ Die hohe Steifigkeit des leichten Rahmens sorgt dafür, das jedes Watt aus den Beinen auf die Straße kommt.

meinen früheren Teamkollegen Tom Cordes, den ich schon seit gut acht Jahren nicht mehr gesehen hatte. Wer im Fahrerfeld allerdings quasselt, der findet sich aber schnell ziemlich weit hinten wieder, und so musste ich, um die ersten wirklichen Anstiege vorne zu beginnen, erstmal 500 Positionen gut machen.

Der sehr lange Sprint am Feld vorbei brachte eher mich als das Diavolo ans Limit - das steifigkeitsoptimierte Tretlager brachte jedes Watt Pedalkraft auf die Straße, und auch durch das geringe Gewicht von nicht mehr UCI-legalen 6.400 Gramm dauerte es nicht lange, bis ich mich wieder unter den ersten 50 Fahrern positioniert hatte. Das Gefühl in Lunge und Beinen ließ die Vorfreude auf den ersten Pass des Tages allerdings etwas schrumpfen - als die Straße dann aber anstieg war ich so weit erholt, dass ich es in meiner Gruppe dennoch genießen konnte.

Die Sitzposition hatte ich perfekt justiert und die meiste Zeit kurbelte ich im Sattel sitzend meine Kilometer herunter; der Deda-Lenker war in der von mir gewählten Position ideal zu greifen. Ich wusste, dass ich mit den Kräften haushalten musste, wenn ich am letzten schweren Berg, dem Hahntennjoch, nicht komplett einbrechen wollte.

Eine Distanz von 230 Kilometern hatte ich zuletzt bei meinem letzten großen Rennen als Profi vor meinem Unfall gefahren - am 6. August 2000 „feierte“ ich



▲ Die Kombination aus Reifen, Felge und Bremsen ließ auch beim regnerischen Fotoshooting wilde Kurvenfahrten zu.

▼ Die optimierte Sitzposition des Maßrahmens sorgt für beste Kraftübertragung.

Geburtstag bei den Cycloclassics. Seitdem bin ich zwar viel gefahren, aber nie mehr so lang und so hoch an einem Tag!

Nachdem ich an der Verpflegungsstation auf dem Arlberg etwas zu lange getrödelt hatte, musste ich auf der Abfahrt eine gute halbe Minute auf eine allem Anschein nach gut funktionierende Gruppe zufahren, was mit der Black Venus eine wahre Freude war. In den schnellen Kurven konnte ich das Tempo voll stehen lassen, und wenn ich mich auf den Lenker

legte und ganz klein machte, war meine 50/11-Übersetzung eh zu klein, um weiterzutreten.

Kurz vor St. Anton fehlten nur noch ein paar Meter; diese allerdings im Gegenwind auf eine kreiselnde Gruppe zuzufahren, erforderte noch mal einen langen Sprint, der sich dann auch gleich in den Beinen bemerkbar machte.

Da im Tal, weiterhin mit Gegenwind, ein geregeltes Kreisel der Gruppe vor allem deshalb nicht möglich war, weil einige gar nicht wussten, was das ist und warum man es tut, dachte ich, dass wir nun auf die erste Gruppe sehr viel Zeit verlieren würden. Ein Blick in die Ergebnisliste zeigte mir aber später, dass die genau so unstrukturiert gefahren sein müssen ...

Der Knaller des Tages wartete dann nach knapp 170 Kilometern. In Imst steigt die Straße zum Hahntennjoch brutal an – glücklicherweise kannte ich diesen Anstieg noch aus Profitagen. Genau für diese 15 Kilometer hatte ich den 28er-Zahnkranz montiert (und vorne 34 Zähne, wohlgemerkt!). Die Sram Red tat ihre Dienste ohne Murren, und besonders im ersten Steilstück im Ort war ich froh, ein so leichtes Rad von Alberto bekommen zu haben. Die meiste Zeit fuhr ich im Stehen, und die Kraftübertragung war perfekt. Da die Abfahrt auf der anderen Seite steil und winklig ist, freute ich mich nach allem,

was ich schon über die schwarze Venus wusste, ganz besonders auf diesen Abschnitt. Nach kurzer Pause auf der Passhöhe ging es weiter, wieder mit etwas Rückstand auf eine kleinere Gruppe. Doch dieser sollte nicht lange währen.

Die neue Diavolo-Gabel mit 1 1/2-Zoll-Schaft ist zwar im Gegensatz zu jener mit 1 1/8 Zoll, die Alberto auf Wunsch bei Leichtbaurädern montiert, etwas schwerer, dafür aber gigantisch gut, was das Kurvenverhalten angeht. Das konische Steuerrohr machte vor allem bei schnell angefahrenen Kehren unglaublich viel Freude. Vor allem die Wendigkeit in Kombination mit dem perfekten Geradeauslauf machen das Rad wirklich teuflisch gut.

Auf der letzten langen Geraden, bevor wir wieder im Tal ankamen, war die Geschwindigkeit kurz vor dreistellig, und meine Venus fühlte sich weiterhin sehr sicher an. Das Kreiseln klappte in dieser Gruppe etwas besser, und da ich vom Veranstalter eigentlich die Vorgabe hatte, in 7:30 Stunden im Ziel anzukommen, trödelt ich im Finale etwas rum, ließ mir den leckeren Kuchen an der letzten Verpflegungsstation schmecken und feuerte einzelne Fahrer und Kleingruppen an, um dann 25 Sekunden vor meiner geforderten Zeit die Ziellinie zu überfahren. Black Venus sei Dank klappte es. Mit diesem Rad ist alles möglich – jedenfalls mit dem richtigen Fahrer. 📍

