

# SIMPLON Serum – der Quantensprung

Beim diesjährigen Pressecamp des Hauses Simplon wurden wie schon traditionell üblich die Räder für die Saison 2010 vorgestellt. Als absolute Sensation ist sicherlich das superleichte und brandneue Toprennrad „Serum“ anzusehen.

Von Reinhard Hörmann



Viele Fachjournalisten warteten schon seit mehreren Wochen darauf, dass Simplon das Geheimnis des neuen Topproduktes lüftet. Ein paar Tage früher als angekündigt war es dann so weit, Werner Riebenbauer fuhr schon während der Österreich-Rundfahrt ein Rad, das es eigentlich noch nicht gibt. Sofort kursierten Fotos und Gerüchte im Internet, sofort spaltete das neue Simplon-Serum-Rennrad die Rad-sportler in zwei Lager. Als das Rad dann im Bregenzer Wald der internationalen Presse vorgestellt wurde, war auch klar, warum dies so ist. Eingefleischte Simplon-Fahrer wurden bisher mit konsequenter Weiterentwicklung der aktuellen Modelle verwöhnt, die das Gefühl der Kontinuität mit Tradition aufkommen ließen. Nun aber blieb erstmals bei der Vorarlberger Edelschmiede kein Stein auf dem anderen, weder aus technischer noch aus optischer Sicht. Bei ersten Betrachtungen sticht sofort ins Auge, dass ein speziell geformtes Sattelrohr in den Rahmen integriert wurde, eine Sattelstütze wird hier nicht mehr benötigt. Das Tretlager ist immens wuchtig dimensioniert und lässt auf enorme Stei-

figkeitswerte schließen. Simplon entschied sich für das Mittellager Pressfit 89.5, welches kompatibel zu Shimano, Campagnolo und SRAM ist. Die Kettenstreben sind ebenso sehr voluminös und auch asymmetrisch an das Tretlager angebunden, was höchste Stabilität gewährleisten soll. Die Ausfallenden werden aus Carbon gefertigt und sind hohl, das Schaltauge ist austauschbar. Weiters ist erstmals das obere Steuerlager 1-1/8", das untere 1-1/4". Eine absolut sinnvolle Maßnahme, um die Lenkpräzision zu verbessern und die Lebensdauer der Lager zu verlängern. Eine neuartige Vorspannmöglichkeit wurde in den Steuersatz von AC-Ros integriert, wobei man die Spannung mittels kleiner Schraube von außen ändern kann. Bei der brandneuen Gabel selbst vergrößert sich der Durchmesser des Gabelschafts nach unten, so wird das gesamte Rad fahrstabiler und in diesem Bereich auch steifer.

## Die Praxis

Ziel der Entwickler aus dem Ländle war es, die absolut herausragenden Fahreigenschaften des Vorjahrsmodells „Pavo“ zu erhalten, im

Gegenzug aber das Gewicht radikal zu verringern und den Komfort drastisch zu erhöhen. Bei ersten vorsichtigen Berührungen ist sofort die unglaubliche Leichtigkeit und Agilität des „Serum“ auffällig. Das Rad ist leicht wie eine Feder und geht so willig in Kurven und Serpentin, dass schnelle Kurvenfahrten sofort Adrenalin durch die Adern fließen lassen, alle Lenkbefehle werden unfassbar präzise auf die Straße gebracht. Im Tretlagerbereich ist der Rahmen so bocksteif, dass sich auch bei vehementen Antritten von großen und schweren Fahrern absolut nichts bewegt. Jedes Watt treibt vorwärts, es entwickelt sich ein Fahrgefühl der absoluten Kontrolle und Effektivität. Das Steuerlager arbeitet perfekt, auch in diesem Bereich geht der Plan der Ingenieure voll auf, es ist präzise und spurgetreu, steif und stabil. Auch bei schnellen Abfahrten mit etwas Seitenwind ist keinerlei Flatteranfälligkeit zu erkennen. Fahrer, die ein solches Renngerät nicht gewohnt sind, werden die Fahreigenschaften des „Serum“ wohl als leicht nervös interpretieren. Doch schon nach einigen wenigen Kilometern im Sattel will man auf diese Leichtführigkeit

keinesfalls mehr verzichten, zumal sie nie zu Lasten des Geradeauslaufens geht. Maßgeblich verändert hat sich auch der Komfort. Ist der Rahmen (dessen Geometrie etwas mehr Slooping aufweist als jener des „Pavo“) absolut steif und unnachgiebig, so gleicht das flexende Sattelrohr Unebenheiten auf der Straße aus wie ein Dämpfer. Daraus ergibt sich ein faszinierend weiches Fahrgefühl, gepaart mit den kompromisslosen Fahreigenschaften eines hochgezüchteten Renngeräts. Für Bandscheiben-geschädigte Sportler dürfte dieser Umstand eine maßgebliche Erleichterung beim Training sein.

## Kompromisse

Im Rahmen integrierte Sattelstützen allerdings sind nicht jedermanns Sache. Da die Sitzhöhe grundsätzlich mit dem Abschneiden dieser Rahmenkomponente eruiert wird, sind Fehlleistungen insofern zum Teil fatal, wenn auch mittels spezieller Aufnahme bis zu 2 cm Höhe ausgeglichen werden kann. Auch bei zu starker Klemmung der Sattelaufnahme kann der Rahmen geschädigt werden. Nachträgliche Reparaturen sind zwar möglich, aber aufwendig. Diesbezüglich sollten sich Unerfahrene unbedingt an eine Fachwerkstätte wenden. Beim Verpacken des Rades in einen Koffer könnte es ebenso zu Problemen kommen. Ist der Radkoffer groß dimensioniert, wird eine mittlere Rahmengröße noch unterzubringen sein, ab Höhe

58 wird es dann schwierig. Es empfiehlt sich insofern, den Originalkarton mit nach Hause zu nehmen, um mit dem „Serum“ auch im Trainingslager über die Landstraßen fliegen zu können. Den Entwicklern ist diese Problematik offenbar bewusst, auch das eine solche Lösung nicht jedermann optisch gefällt, dürfte klar sein. Dennoch wurde aufgrund der eindrucksvoll verbesserten Eigenschaften in Bezug auf Komfort und Leichtigkeit diese Lösung präferiert.

## Fazit

Mit dem Rennrad „Serum“ gelingt Simplon ein aufregendes Rad der absoluten High-End-Klasse. Es ist extrem leicht, außerordentlich steif und agil, vortriebsschnell und extra komfortabel. Das Rahmengewicht von 995 Gramm entspricht einem realen Rahmengewicht von knapp 780 Gramm, wenn man eine leichte Sattelstütze abzieht. Im Vergleich zum „Pavo“ mit herkömmlicher Sattelstütze erreicht man eine Gewichtsersparnis von bis zu 250 Gramm. Würde man beim „Pavo“ eine wirklich leichte Sattelstütze nachrüsten, würde sich der Gewichtsunterschied vermutlich „nur mehr“ halbieren, was in Anbetracht der bereits nahezu ausgereizten Möglichkeiten immer noch einen Riesensprung bedeutet. Simplon nahm sich vor, bei der Bestausstattung des „Serum“ mit dem Preis unter der 6.000-Euro-Grenze zu bleiben, was ein extrem gutes Preis-Leistungs-Verhältnis bedeuten würde. ■

## Facts

- Double Chamber+: ein zusätzlicher Steg stabilisiert den unteren Teil des Sattelrohres und verbessert das Schaltverhalten
- Pressfit 89.5: das neue Tretlagersystem ist kompatibel zu Shimano-, Campagnolo- und SRAM-Tretlagern mit eingepressten Lagerschalen
- Asymmetrische Kettenstreben
- 3FT (Triple Fusion Technology): Kombination aus Monocoquebauweise, Muffentechnik und Tube 2 Tube-Verbund
- Hotmelt-Hochmodul-Kohlefaser: hochmodulare Kohlefaser von Toray für maximale Festigkeit und niedriges Gewicht
- Hollow Carbon Dropouts: hohle Ausfallenden aus Kohlefaser mit auswechselbarem Schaltungsauge
- Slim Vibrex Sitzstreben & Sattelrohr: Die leicht gekrümmten, ultraschlanken Sitzstreben in Kombination mit dem speziell geformten integrierten Sattelrohr erhöhen die vertikale Elastizität am Sattel.
- SCS+ Technologie: die mandelförmigen Rohre bieten höhere Seitensteifigkeit
- Steuersatz: Oberes Steuerlager 1-1/8", unteres Lager 1-1/4" für noch bessere Lenkpräzision und höhere Lebensdauer der Lager. Durch die integrierte Vorspannmöglichkeit des Steuersatzes von ACROS entfällt eine herkömmliche Spanneinheit
- Kabelstopps: alle integrierten Stopps und Führungen sind aus Kohlefaser gefertigt
- Farben: Weiß/Blau/Carbon und Schwarz
- Gewicht Rahmen: ca. 955 g inkl. Sattelstütze (RH 52)
- Gabelgewicht: 295 g (Schaftlänge 200 mm)

Gut trainierte Sportler wollen absolutes Topmaterial. Mit dem Simplon Serum besitzt man eines der innovativsten und leichtesten Serienrennräder der Welt.

