DIE HÖLLE VON Q IM SELBSTVERSUCH | PTO-CHEF ADAMO IM INTERVIEW | MOBILITY-TRAINING FÜR TRIATHLETEN

tri-mag.de

triathlon®

INSIDER. COACH. EXPERTE.

DEZEMBER 2020 NR. 185



NEUE SERIE

AGEGROUPER IM PORTRÄT

> S. 34

FTP-TEST & CO

So ermitteln Sie Ihren Status quo

> S. 66

EQUIPMENT-NEWS

Neues Material für 2021

> S. 50

TEST: DAS NEUE CANYON SPEEDMAX

Alles zur Bike-Neuheit des Jahres

+ 2 Modelle im exklusiven Test

> S. 38

4 191286 805901 00185

D € 5,90
A € 6,60
SFR 9,70
Lux € 6,80
ITA € 7,60
SK € 7,60

KÚ CYCLE TF1

Neue Räder sind bei Triathleten immer ein Thema. Seien es das eigene Geschoss oder einfach nur Neuheiten am Markt oder bei den Profis. Wohl kein Rad der letzten Jahre hat aber für so viel Diskussionen gesorgt wie das „TF1“ des niederländischen Anbieters Kú Cycle, das kürzlich vorgestellt wurde. Der so gern bemühte Begriff „disruptiv“ dürfte hierbei wirklich passen wie die sprichwörtliche Faust aufs Auge. Und dass dies bei Kú in mehr als einer Hinsicht der Fall ist, liegt neben der gewöhnungsbedürftigen Optik auch am Vertriebsmodell: Das TF1 gibt es nämlich nur über ausgewählte Bikefitter und nur nach vorheriger Vermessung. Erst danach erfolgt die maßgeschneiderte Fertigung in Asien. Hierbei werden dann vorhandene Module aus Carbon entsprechend abgelängt, miteinander verklebt und lackiert. Das fertige Produkt gibt es dazu unter anderem auch noch in Custom-Lackierung.

Das Ergebnis (laut Hersteller zehn Wochen nach Vermessung wieder beim Bikefitter abzuholen) ist dann ein wahres Unikat, das idealerweise wie angegossen passt – und deshalb auch nur für den einen Athleten gedacht ist. Natürlich sind noch die üblichen Modifikationen wie Überhöhung, Sitzhöhe und Kleinigkeiten wie Breite der Armpads und Neigung der Extensions möglich. Allerdings basiert die Plattform dann auf den Fitting-Koordinaten von Athlet X statt fertig abgestuft von XS bis XL. Dass es hierbei ganz maßgeblich auf den Fitter ankommt, versteht sich von selbst. Deshalb peilt Kú auch nur eine kleine Zahl von Anlaufstellen im deutschsprachigen Raum an. Dadurch und wegen des Preises (das Komplettrad geht erst im fünfstelligen Bereich los) wird es vermutlich erst mal bei einer eher spitzen und exklusiven Zielgruppe bleiben. Andererseits: In dieser Preisklasse ist man mittlerweile auch bei sehr vielen anderen Herstellern, wenn man sich für ein Premiummodell interessiert.

Der Kunde bekommt dafür aber mit dem TF1 ein Rad, das auch neben dem Faktor „auf Maß“ von allen anderen abweicht. Am augenscheinlichsten ist hierbei neben der extrem flächigen und dadurch irgendwie kompakt wirkenden Silhouette des Rahmens insbesondere die spezielle Gabel. Beziehungsweise gleich die ganze Frontpartie des Rads, die mit den Gabelscheiden verbunden ist. Diese – weiteres Alleinstellungsmerkmal bei Kú – variieren je nach Größe des Fahrers in der Länge um ganze 180 Millimeter. Mit zunehmender Größe wandert das Cockpit hierbei immer weiter nach oben in Richtung des daraufliegenden Fahrers. Anders als bei anderen Anbietern befindet sich alles rund um die Extensions und Spacer-„Türme“ immer gleich dicht am Fahrer. Das sieht in diesem Bereich dann deutlich kompakter aus als zehn Zentimeter oder mehr Spacer zwischen Basislenker und Armpads. Mutmaßlich auch ein Vorteil bei der Aerodynamik. Eine Idee dahinter: Durch den massiven Freiraum, den das Vorderrad hierdurch gewinnt, soll die frontal anströmende Luft besser um den Rahmen und die Beine des Fahrers herumgeleitet werden. Möglich ist das erst durch den Einsatz von Scheibenbremsen, da nur noch an der Nabe und nicht mehr an der Gabelkrone gebremst wird und hier









FOTOS > Hersteller





plötzlich designtechnische Freiheit herrscht. Dass diese beim TF1 mehr als einmal extrem ausgereizt wurde, beweist die gestauchte Form des vorderen „Rahmendreiecks". Auch hier gibt es extrem viel Abstand vom Unterrohr zum Vorderrad. Dies scheint aktuell ein Trend zu sein, der alle Neuerscheinungen eint: Entweder ist richtig viel Platz zwischen dem rotierenden Laufrad und dem Rest des Rads (so wie hier) oder eben ganz wenig so wie am Hinterbau. Eben genauso, wie es aus aerodynamischer Sicht und dem aktuellen Stand von Technik und Computersimulation angebracht ist.

Dass bei der Entwicklung ganz viel über Simulation gelaufen ist, liegt unter anderem daran, dass einer der Köpfe hinter Kú Cycle aus dem Bereich der Formel 1 stammt. Bevor Richard McAinsh mit Alex Bok, dem zweiten Gesicht hinter Kú Cycle, kooperierte, war er bei 3T für das Thema Aerodynamik verantwortlich und davor bei Rennställen wie Ferrari und Benetton ganz maßgeblich an allem beteiligt, was Aerodynamik und Faserverbundstoffe anging.

Weil Kú erkannt hat, dass sich das TF1 in erster Linie an den ambitionierten Athleten richten wird und dieser vermutlich mehr als einmal im Jahr samt Rad auf Reisen geht, hat man sich ein Feature überlegt, das vor allem Vielflieger freuen wird. Durch die spezielle Gabelform kann man diese vom Rest das Rads abkoppeln und platzsparend um den Rahmen schieben. Praktisch ist neben einer Kupplung, die das werkzeuglose Öffnen der hydraulischen Bremsleitungen erlaubt, dass das Packmaß des TF1 deutlich kompakter ist als bei normalen Rädern. Man kann auch mit einem zweiten Koffer statt sperriger und teurer Radkiste in den Flieger steigen.

Dass das TF1 im Gegenzug nicht beim lokalen Radhändler oder einfach per Direktversender geordert werden kann, sondern nur bei ausgewählten Bikefittern, ergibt hier sicher Sinn. Denn bei diesem ist die Zielgruppe wahrscheinlich ohnehin schon mehr als einmal gewesen und regelmäßiger Gast auf der Suche nach Optimierung.

Ob sich der Aufwand lohnt und wie gut das TF1 wirklich ist, werden weitere Tests im Windkanal sowie im Betrieb draußen auf den Wettkampfstrecken dieser Welt zeigen müssen. Wir bleiben da natürlich am Ball. Unsere Prognose: Wenn das TF1 erste Resultate mit guten Radsplits einfahren sollte, dann werden auch die Skeptiker noch einmal darüber nachdenken, wie wichtig die Optik eines auf Aerodynamik getrimmten Rads wirklich ist.