


# Velomotion

Das **NEUE** Magazin für aktive Radfahrer ————— von den Machern von **pro cycling**

Velomotion

## MADE IN ITALY

Acht italienische  
Klassiker  
bis 2000 Euro  
im Praxistest

**GIANT  
TIME TRIAL**

**T-Mobile**  
verlost fünf Plätze mit  
V.I.P.-Betreuung durch  
Tobias Steinhauser



*Campagnolo*

**RECORD 2007** Ein erster Blick auf die Details  
der neuesten Edelgruppe



### GÜNSTIGES TITAN

Drei erschwingliche  
Titan-Renner



### FESTES SCHUHWERK

24 Paar Radschuhe –  
und wie Profis die  
passenden finden



### GLATTE BEINE

Warum und wie die  
Profis rasieren



### SAURE GURKEN

Mit Olaf Pollack  
durch den Spreewald



### MOBILE HELFER

Mini-Werkzeuge  
für die Trikottasche

bede





# TOMMASINI RACING ALLOY



Preiswert, aber funktionell: Die Veloce-Schaltung von Campagnolo, mit zehn Ritzeln auf dem aktuellen Stand der Technik.



Die Veloce-Bremse liefert in Kooperation mit Campagnolo-Vento-Laufrädern eine ordentliche Verzögerungsleistung ab.



Der italienische Rohrhersteller Columbus war schon vor Jahrzehnten Lieferant für die allermeisten einheimischen Rahmenbauer.

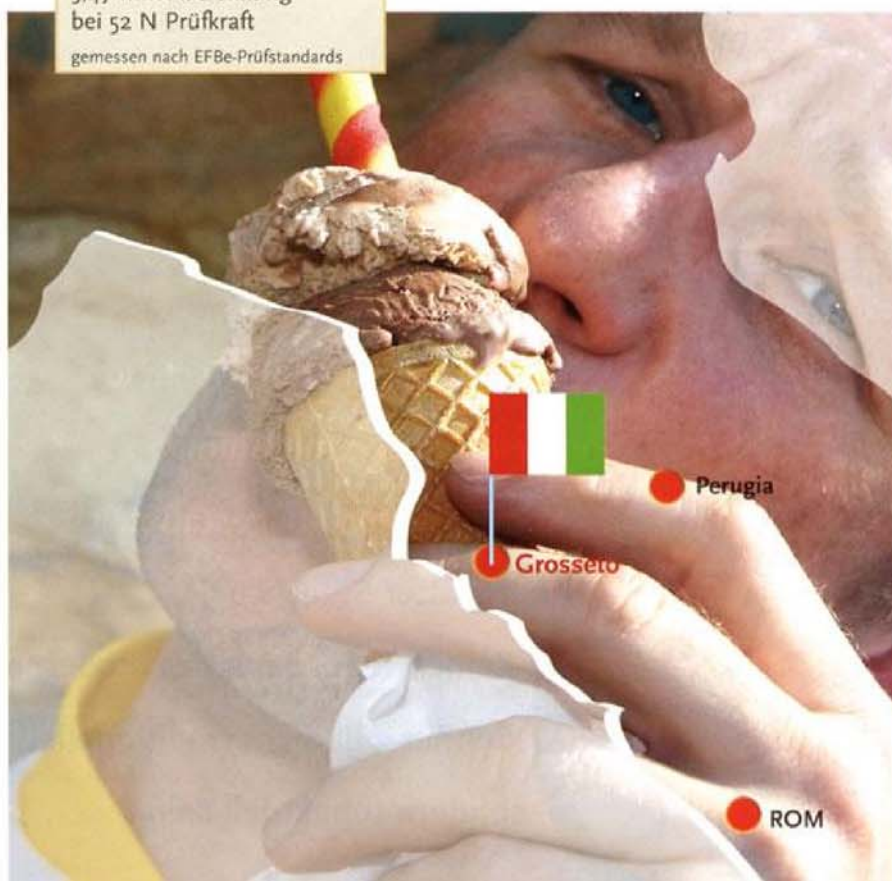
MESSWERTE	
<b>Wiegetrittsteifigkeit (Auslenkung Tretlager):</b>	6,19 mm Auslenkung bei 800 N Prüfkraft
<b>Spursteifigkeit (Torsion Längsachse):</b>	5,47 mm Auslenkung bei 52 N Prüfkraft
gemessen nach EFBe-Prüfstandards	

Von allen Testkandidaten ist die Rennmaschine des Toskaners Tommasini wohl die klassischste. Mit seiner schlanken Optik und der aufwendigen Lackierung könnte der Alu-Rahmen fast für eines der Stahl-Modelle gehalten werden, die bei Tommasini selbstverständlich nach wie vor im Angebot sind. Zumal der ungewöhnlich weit in Italiens Süden angesiedelte

Hersteller die für Alu-Rahmen seltene Kunst des Gravierens am Leben erhält, die eigentlich mit dem Ende der Stahl- und Muffen-Ära ausgestorben ist. Einziges Zugeständnis an den modernen Geschmack ist das leicht abfallende Oberrohr.

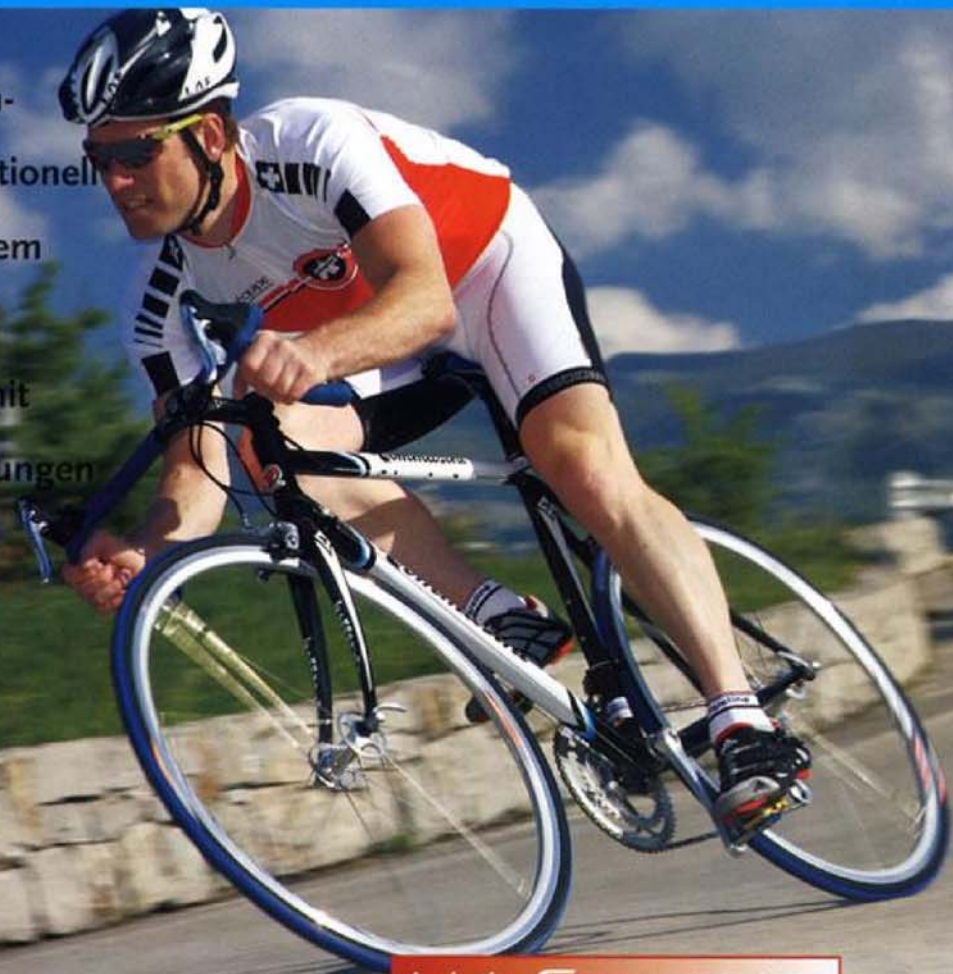
Keine Frage – das Tommasini ist eine wunderschöne Rennmaschine, die sich genauso fahren lässt, wie man es von einem Italiener erwartet: Damit perfekt für scharfe Kurven und schnelle Abfahrten, dabei nie wacklig oder nervös und ausgesprochen steif, wie die EFBe-Prüfung ergibt. Die Maßrahmen-Option des Herstellers braucht der wenig verwöhnte Kunde da eigentlich gar nicht mehr in Anspruch zu nehmen, doch wer will, kann gegen 170 Euro Aufpreis Winkelstellungen und Rohrlängen im Rahmen des Sinnvollen frei bestimmen. Und auch sonst gibt es alles nach Wunsch: etwa 18 Farbvarianten, diverse Ausstattungsoptionen und natürlich Kleinigkeiten wie die Wahl der Kurbellänge.

1 699 Euro kostet der Spaß in der hier vorgestellten Ausführung. Dafür wird der „Racing Alloy“-Rahmen mit Campagnolos kompletter Veloce-Gruppe sowie Vento-Laufrädern bestückt. Der nackte Rahmen kostet inklusive Carbongabel mit Alu-Schaft 770 Euro. Die Veloce-Teile können vom Image her natürlich nicht mit den





Mit Stilelementen der Stahlrahmen-Ära ist Tommasini der Favorit traditionell eingestellter Rennradfans. Unter dem verspielten Lack steckt jedoch ein moderner Alu-Rahmen, der auch mit Standard-Geometrie gute Fahrleistungen abliefern, aber natürlich auch als Maßrahmen erhältlich ist.



### +++ FAZIT +++

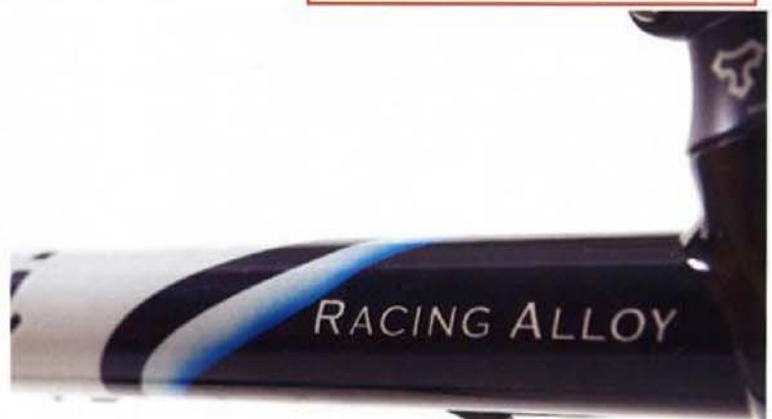
Tommasini präsentiert den Klassiker dieses Radtests. Schlanke Rohre und die zahlreichen Gravuren schlagen eine Brücke in die Stahlrahmen-Ära; der handwerkliche Standard ist hoch, der Preis dagegen ziemlich kundenfreundlich. Dafür müssen natürlich auch weniger edle Ausstattungsdetails akzeptiert werden.

Carbon-glänzenden Topgruppen aus dem Hause Campagnolo mithalten, die Unterschiede zur Centaur, der Nummer drei der Kult-Schmiede, sind jedoch relativ gering. Ein Zehnfach-Schaltssystem mit satt rastenden Gängen und bissige Bremsen weisen beide Gruppen auf; im Detail ist die Centaur jedoch schöner ausgeführt. Wie Anzihsachen bei einer großen Geschwisterschar werden die technischen Merk-

male der Campa-Gruppen nach und nach unten durchgereicht; das Innenlager mit der breiten Welle und den außen am Rahmen anliegenden Gewindeschalen etwa ist ein Anachronismus, den die „Großen“ schon abgelegt haben. Trotzdem kann man mit der Veloce viel Spaß haben, zumal sie an einen handwerklich überzeugenden, typisch italienischen Rennrahmen montiert ist.



Mit solchen Gravuren gibt sich heute kein Hersteller mehr ab – außer Tommasini, der von den alten Gewohnheiten nicht lassen kann und der Radsport-Gemeinde einen modernen Rahmen mit klassischer Optik liefert.



Schlanke Rohre prägen das Erscheinungsbild des Tommasini, das Rohrmaterial kommt vom italienischen Traditionshersteller Columbus.