

BERGAMONT Dolce 5.0

Preis: € 999

Gewicht: 8,92 kg (RH 56, ohne Pedale)

RRI: 5,65

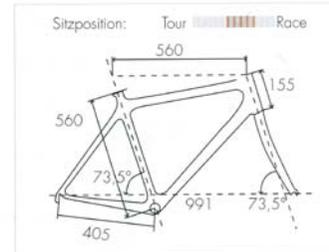
RennRad
RACE-TIPP



Rahmen: Aluminium, dreifach konifiziert
Größen: 51, 54, 56, 58, 61 cm
Gabel: Carbonscheiden mit Aluminiumschaft
Steuersatz: Ritchey
Kurbel: Truvativ Elita, 52/39/30
Schaltwerk: Shimano 105
Umworfer: Shimano 105
Schalt-/Bremshebel: Shimano 105
Bremsen: Shimano 105

Laufräder: Shimano WHRS 10
Reifen: Vittoria Zaffiro Pro Slick, 23 mm, faltbar
Lenker: Tatoo Pro
Vorbau: Tatoo Pro, 100 mm
Sattelstütze: Tatoo Pro, 31,6 mm
Sattel: Tatoo Pro

Rahmen	[Progressive Rating]									
Fahrverhalten	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]
Steigung	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]
Abfahrt	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]
Wendigkeit	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]
Laufruhe	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]
Komfort	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]
Ausstattung	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]
Preis/Leistung	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]



Optisch ist das Dolce sehr zurückhaltend, technisch ganz vorne: Das leichteste Rad, die leichtesten Laufräder und die ausgewogensten Reifen machen das Dolce zu einer guten Wahl für Einsteiger. Ergonomischer Lenker, Jagwire-Züge, Ritchey-Einstellrädchen neben den Schaltgriffen und Gummimäntelchen neben dem Steuerrohr sind praktische Details.

Vorbildlich: Der beste Sattelstützenkopf im Test hat zwei leicht erreichbare Befestigungsschrauben, ist einfach verstellbar. Das Design erinnert stark an Syntace. Die Sattelform ähnelt dem Fizik Arione.

Der Rahmen ist steif, wirkt sehr robust. Einige Klebefolien sind ramponiert oder nicht exakt platziert. An den Ausfallenden platzt der Lack leicht ab. Die Schweißnähte am Steuerrohr sind ungleichmäßig. Angesichts der großzügigen Garantie von fünf Jahren auf den dreifach konifizierten Rahmen und die Gabel ist dies wohl lediglich ein optisches Problem. Positiv: Alle Farben sind aufeinander abgestimmt.

Das Unterrohr ist zum Tretlager und zum Steuerrohr hin belastungsgerecht quer- beziehungsweise hochovalisiert. Die Sitzstreben sind vergleichsweise grazil und unter der Bremse querovalisiert. Das dämpft besser als dicke, runde Rohre. Die Dreifachkurbel ist mit dem langen Schaltwerk und der Kette schwerer als eine Kompaktkurbel. Die meisten Biker mögen die Zweifach-Optik sowieso lieber.

Die Felgen laufen rund, ohne Seiten- oder Höhen schläge. Die Speichen am Hinterrad sollten stärker gespannt sein. Shimano verbaut eine asymmetrische Felge. So stehen die Speichen links wie rechts im gleichen Winkel zur Nabe. Bei symmetrischen Felgen

sind die Speichen auf Kassettenseite steiler als die von der anderen Seite. Diese Speichenführung erlaubt ein stabileres Hinterrad. Sehr bissig greifen die 105er-Bremsen auf den Shimano-Felgen. Beim Bremsen stört ein leichtes Ruckeln, wohl durch den nicht völlig glattgefrästen Felgenstoß.

Das Fahrverhalten ist ausgewogen, die Sitzposition eher entspannt. Das relativ leichte Rad beschleunigt agiler als die Konkurrenten. Das liegt auch an den sehr guten, weil leicht rollenden Vittoria-Reifen (faltbar, 245 Gramm). Diese sind der beste Kompromiss aus Leichtbau, Leichtlauf und Haltbarkeit in diesem Test und werten das Bergamont spürbar auf.

Fazit: Leicht, bequem, funktional. Ein technisch starker Auftritt. Die Makel sind nur optisch. Das Design ist Geschmackssache.



Bequem: Der Sattel ähnelt dem Fizik Arione.



Schönheitsfehler: Das (klarlackierte) linke »G« ist unvollständig.