

GEGEN-KANDIDAT

TEST

Campagnolo Potenza

Seit vielen Jahren hat Campagnolo in der Mittelklasse einen schweren Stand, denn Shimanos Ultegra dominiert den Markt. Eine neue Gruppe soll's nun richten. Ob die Potenza das Zeug dazu hat, zeigt der TOUR-Test

TEXT

Jens Klötzer

KURZ & KNAPP

Campagnolos neue Potenza-Gruppe ist nicht sehr innovativ, aber trotzdem eine attraktive Alternative zu Shimanos Ultegra. Sie bietet das gute Schaltverhalten der teureren Campa-Gruppen und ist genauso robust und haltbar. Eine positive Überraschung sind die neuen Bremsbeläge – und der günstige Preis. Die silberne Variante ist zudem die derzeit einzige Option für Fans klassischer Optik.

An der Spitze ist alles klar, dahinter herrscht Durcheinander: Das beschreibt keine Rennsituation sondern das Komponenten-Sortiment der italienischen Traditionsmarke Campagnolo. Die Top-Gruppen namens (Super-) Record und Chorus sind seit vielen Jahren etabliert, doch im mittleren Preisbereich erschweren feinste Unterschiede und vor allem häufig wechselnde Bezeichnungen der Gruppen die Orientierung.

Zuletzt war 2010 die Athena angetreten, um dem Platzhirsch Shimano Marktanteile streitig zu machen. Doch obwohl technisch mindestens ebenbürtig, war die Gruppe wenig erfolgreich. Das lag und liegt nicht zuletzt an der Preispolitik der Italiener. Mit Kurbel und Bremshebeln aus Carbon rückt die Athena sehr nah an die Chorus heran und ist letztlich doch deutlich teurer als die japanische Konkurrenz. Folglich kosten auch – ohnehin selten angebotene – Komplettäder mit Athena-Ausstattung mehr als Ultegra-Renner. Die günstigere Campa-Alternative namens Centaur ist technisch fast identisch mit der Athena, verfügt aber nur über zehn Ritzel

und gilt, spätestens seit Shimano die Ultegra- und sogar die 105-Gruppe auf Eifach-Antrieb aufgerüstet hat, als nicht mehr up to date.

Mit der neuen Potenza will Campa nun Boden gut machen und räumt gleichzeitig sein Portfolio auf: Athena und Centaur gibt es künftig nicht mehr – sie werden durch das neue, preiswerte Eifach-Ensemble ersetzt. Deren Look entspricht dem der teureren Gruppen: Die Vierarm-Kurbel ist ähnlich dynamisch-kantig gestaltet, Hebel und Bremsen behalten das bewährte, klassische Design.

Auffällig ist der völlige Verzicht auf Carbon, womit Campa bisher auch in der Mittelklasse nicht unbedingt sparsam umging. Die Kurbel ist hohl geschmiedet, auch Schaltwerk und Bremsgriffe sind aus Alu. Das Finish ist dezent, matte und polierte Flächen wechseln sich auf den schwarz eloxierten Teilen ab. Nicht nur Stahlrahmen-Fans wird freuen, dass es zusätzlich eine silberne Variante gibt. Damit lassen sich auch klassische Räder optisch passend mit moderner Technik ausrüsten.

Trotz der Verwendung von Metall statt Carbon ist die Potenza nicht schwer. Sie kann die Ultegra zwar nicht unterbieten, wiegt aber nur knapp 80 Gramm mehr: Kurbel und Innenlager sind etwas schwe-

rer als bei der Ultegra (800 zu 690 Gramm), Hebel und Bremsen dagegen etwas leichter.

EINFACHE BEDIENUNG

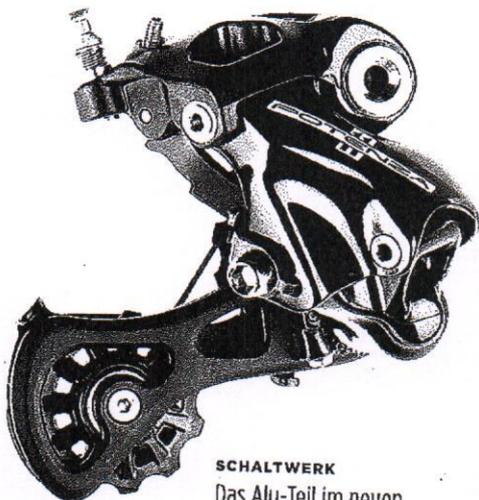
Die Form der Hebel entspricht weitgehend dem Vorbild der Athena; die Griffkörper liegen perfekt zur Hand, und der Bremshebel lässt sich auch von oben gut bedienen. Die Potenza arbeitet mit dem „Power Shift“ genannten Schaltprinzip, das zuvor schon Athena und Centaur teilten. Ein Druck auf den Daumenhebel wechselt nur einen Gang – bei den teureren mechanischen Gruppen sind es bis zu vier. Ein Nachteil ist das nicht – im Gegenteil: Man trifft durch mehrmaliges Drücken garantiert den gewünschten, richtigen Gang, und der geschwungene Hebel ist aus der Unterlenkerposition viel leichter erreichbar. Mit einem Schwenk des großen rechten Schalthebels klettert die Kette wie gehabt bis zu drei Ritzel nach links. Das Schaltverhalten ist tadellos, besonders die neu geformten Kettenblätter der Potenza bringen einen spürbaren Fortschritt. Das Schalten benötigt wenig Kraft, die Schalthebel



Foto: Greiner



BERGWERK
Die neue Bergkassette
mit 11-32 Zähnen



SCHALTWERK
Das Alu-Teil im neuen
Design; für die Bergüber-
setzung gibt's eine Vari-
ante mit längerem Käfig

Elfach-Gruppen von Campagnolo. Diese Übersetzung erfordert allerdings ein Schaltwerk mit längerem Käfig, das es vorerst nur als Potenza-Variante gibt. Was das Komplett-Set anbelangt, überrascht Campagnolo beim Preis: 850 Euro sind tatsächlich eine Kampfansage. Bei einschlägigen Internet-Versandhändlern wird die Gruppe wohl noch deutlich günstiger zu haben sein; damit kostet sie in etwa so viel – wenn nicht gar weniger – als Shimanos Ultegra. Schenkt man der offiziellen Preisliste Glauben, sind manche Komponenten des Ensembles sogar Schnäppchen:

So kostet der Satz Hebel gerade mal 175 und der Satz Bremsen nur 58 Euro. Die Verschleißteile sind dagegen deutlich teurer, Kassette (115 Euro) und Kette (32 Euro) liegen weit über den entsprechenden Ultegra-Teilen (ca. 50/25 Euro, alles Preise auf dem freien Markt). Bei der guten Haltbarkeit der Teile dürfte das aber nur für ausgesprochene Vielfahrer eine Rechenaufgabe sein.

GELUNGENER EINSTAND

Unterm Strich ist die Potenza eine interessante und gleichwertige Alternative zum Ultegra-Mainstream und nicht nur für notorische Individualisten eine Option. Der Schlüssel zur größeren Verbreitung liegt für Campagnolo allerdings darin, mehr Kompletträder serienmäßig auszustatten, denn in der Preisklasse um 2.000 Euro stellen nur wenige Rennradkäufer ihr Rad individuell zusammen oder bauen es sogar eigenhändig auf. Ob in Zukunft also wieder mehr Campa-Renner in Läden, Magazinen und auf der Straße zu sehen sein werden, muss sich noch zeigen. Wünschenswert wäre es.

GRUPPENVERGLEICH

GEWICHTE

	POTENZA III	SHIMANO ULTEGRA
Bremse vorne	162 g	176 g
Bremse hinten	157 g	171 g
Bremsschalthebel	373 g	417 g
Schaltwerk	206 g	195 g
Umwerfer	97 g	87 g
Kurbelsatz	803 g	689 g
Innenlager	72 g	74 g
Zahnkranzkassette	266 g	249 g
Kette	258 g	260 g
Summe	2.394 Gramm	2.317 Gramm

Campagnolos Potenza und Shimanos Ultegra trennen nur 80 Gramm. Die Campa-Kurbel wiegt etwas mehr, Hebel und Bremsen sind etwas leichter.

BEWERTUNG

	POTENZA III	SHIMANO ULTEGRA
Gesamtgewicht	2.394 g	2.317 g
Note Gewicht	2,3	2,3
Note Bedienung	1,4	1,4
Note Antrieb	1,5	1,5
Note Schaltung	1,4	1,4
Note Bremsen	1,6	1,9
Gesamtnote	1,6	1,7

Die Noten zeigen, wie konkurrenzfähig die Potenza ist. In den verschiedenen Disziplinen unterscheidet sie sich nur geringfügig von der Ultegra, Stärken und Schwächen heben sich auf: Beispielsweise verschleiben die Ultegra-Teile schneller, dafür ist die Kurbel steifer. Den Ausschlag geben die Campa-Bremsen mit den deutlich verbesserten neuen Belägen.

Mehr zu unseren
Testverfahren:

WWW.TOUR-MAGAZIN.DE

Webcode #29221