

DAUER TEST

LANGSTRECKEN-, BERG- UND RACE-
MODELL: DAS NEUENTWICKELTE
SIMPLON PAVO IV IM DAUERTEST.

SIMPLON PAVO IV

Preis: 9819 Euro

Im Jahr 2007 präsentierte Simplon das erste Pavo. Nun, 17 Jahre später, brachte der österreichische Hersteller aus Hard bei Bregenz die vierte Generation des Rennrad-Klassikers auf den Markt. Im Vergleich zu seinen Vorgängern wurde das Pavo IV völlig neu entwickelt. Das Ziel der Simplon-Ingenieure: eine Fusion aus Leichtbau und Aerodynamik. Die früheren Pavo-Modelle überzeugten vor allem mit ihrer Agilität und ihrem Beschleunigungsverhalten bergauf. Das Pavo IV soll diese Merkmale nun mit den aerodynamischen Eigenschaften des Simplon-Aero-Modells Pride II kombinieren. Im Windkanal-Radtest der RennRad-Ausgabe 9/2021 erreichte kein Modell bessere Aero-Werte als das Pride II. Dass das Pavo IV kein reines Berggrad ist, fällt bereits auf den ersten Blick auf: Alle Leitungen und Züge laufen vom Lenker kommend durch einen speziellen Steuersatz in das Rahmeninnere und sind damit nahezu unsichtbar. Zudem wurden sämtliche Rahmenrohre am Pavo IV durch Strömungssimulationen aerodynamisch optimiert. Am auffälligsten wird dies an der Front: Durch die aerodynamisch geformte haus-eigene Lenker-Vorbau-Einheit aus Carbon, das schlanke

Steuerrohr und die leicht nach außen gewölbten Gabel-scheiden konnte die Stirnfläche verhältnismäßig klein gehalten werden. Hinten sind es vor allem die recht tief ansetzenden und dünnvolumigen Sitzstreben und die in den Rahmen integrierte Klemmung der Sattelstütze, die die aerodynamische Ausrichtung verdeutlichen. Dennoch liegen die Stärken des Pavo IV auch bergauf – das wird bereits nach wenigen Testkilometern deutlich. Dazu trägt auch der leichte und extrem verwindungs-steife Carbon-Rahmen bei. Eine Besonderheit dessen: die spezielle Autoklaven-Fertigung in Portugal. Der Rahmen wird nicht, wie normalerweise üblich, aus mehreren Teilen zusammengesetzt, sondern in einem einzigen Bauteil gefertigt. So kann Gewicht „eingespart“ werden, während gleichzeitig die Steifigkeit erhöht wird.

Ausrichtung & Gewicht

Gerade das recht breite Tretlager und die asym-metrischen Kettenstreben, in Verbindung mit den aus Kohlefasern gefertigten Ausfallenden, tragen zu dieser hohen Verwindungssteifigkeit bei. Das Gewicht des Rahmens in der Größe M: 800 Gramm. Das Gesamt-gewicht des Testmodells: 7,68 Kilogramm. Noch weiteres Gewichts-Tuning-Potenzial besteht etwa bei den ver-bauten DT-Swiss-ARC-1100-Dicut-Laufrädern mit ihren 50 Millimeter hohen Felgen. Diese punkten jedoch mit einer sehr hohen Seitensteifigkeit und guten aero-dynamischen Eigenschaften. Top: Über den Simplon-Online-Konfigurator können schnell und einfach andere Laufräder beziehungsweise Komponenten ausgewählt werden. Das Fahrverhalten ist geprägt von einer extrem hohen Agilität. Dafür verantwortlich sind vor allem die kurzen Kettenstreben und der mit 75 Grad sehr steile Sitzrohrwinkel. In Kombination mit dem recht langen Steuerrohr ist die Sitzposition eher aufrecht, kompakt, fast nicht gestreckt – und somit voll langstreckentaug-lich, trotz eines Stack-to-Reach-Wertes von 1,47. Gerade Radmarathonfahrer sowie Radsportler mit langen Beinen und einem vergleichsweise kurzen Ober-körper oder einer eingeschränkten Beweglichkeit können von der Geometrie des Pavo profitieren. Gleich-zeitig ist auch die Laufruhe durch den eher flachen Lenk-winkel und den recht langen Radstand auf einem sehr hohen Niveau. Die Balance zwischen Laufruhe und Agili-tät ist somit sehr gelungen – wobei die Tendenz leicht zu Letzterer geht. Auch beim Parameter Fahrkomfort liegt das Pavo IV noch voll „im grünen Bereich“. Vor allem die hauseigene Carbon-Sattelstütze und die schlanken Sitzstreben sorgen für einen spürbaren „Flex“. Zudem bieten die montierten 28 Millimeter breiten Schwalbe-Pro-One-Reifen, mit einem geringen Luftdruck gefahren, einen guten Dämpfungskomfort. Sie punkten außerdem mit einem sehr geringen Rollwiderstand und viel Grip in den Kurven – auch bei Nässe. Der Rahmen und die Gabel bieten Platz für bis zu 34 Millimeter breite Reifen.

Ausstattung & Komfort

Auch der Selle-Italia-SLR-Boost-Superflow-Sattel bietet recht viel Komfort. Er überzeugte die Tester mit seiner durchdachten Ergonomie und erwies sich als ab-solut langstreckentauglich. Die elektronische Sram-Force-AXS-Gruppe ist mit 48/35 vorne und einer 10-36-Kassette hinten extrem breit übersetzt. Die große Übersetzungsbandbreite bietet auch für Ein-steiger und das Hochgebirge ausreichend leichte Gänge. Die Gangsprünge sind jedoch teils recht groß. Auch die Schaltgruppe kann über den Online-Konfigurator selbst ausgewählt werden. Im Testverlauf überzeugte die Sram-Force-AXS-Gruppe mit sehr schnellen Gangwechseln, ihrer Robustheit sowie einer recht langen Akkulaufzeit. In dieser Preisklasse würde man aber sicher eher eine Sram-Red- oder Dura-Ace-Gruppe erwarten. Die hydraulischen Force-Scheiben-bremsen mit den beiden 160-Millimeter-Discs zeigten im Testverlauf unter allen Bedingungen eine stets hohe absolute Bremspower und eine feine Dosierbarkeit. //



KOMPAKT

- Handling
- Agilität
- Rahmensteifigkeit
- Allround-Eigenschaften
- Preis



SPEZIFIKATIONEN

Rahmengewicht:	800 Gramm
Gesamtgewicht:	7,68 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Gabel:	Carbon
Größe:	XXS, XS, S, M, L, XL
Bremsen:	Sram Force AXS; 160/160 mm
Schaltgruppe:	Sram Force AXS
Übersetzung:	48/35 10-36
Laufräder:	DT Swiss ARC 1100 Dicut; 50 mm
Reifen:	Schwalbe Pro One; 28 mm
Cockpit:	Simplon Lenker-Vorbau-Einheit ARC1; 120 x 400 mm
Sattel:	Selle Italia SLR Boost Superflow