



Gute Rennradreifen sollen Eigenschaften vereinen, die sich eigentlich widersprechen: geringer Rollwiderstand bei guter Haftung, dabei ausreichender Pannenschutz und das alles bei möglichst wenig Gewicht. Das Ziel der Ingenieure ist es also, immer wieder den besten Kompromiss aus diesen verschiedenen Merkmalen zu finden. So wirbt auch der Fortezza Tri Comp Slick von VREDESTEIN mit TriComp Technology, Sportex Protection Layer und einem Curve Control System. Inwieweit sich dies alles auf der Straße bemerkbar macht, wird sich zeigen.

Der Fortezza Tri Comp wird mit dem Zusatz „Race“ in den Farben anthrazit/gelb, anthrazit/weiß, anthrazit/blau, anthrazit/rot oder ganz in Schwarz angeboten.

## Montage



Der 180 g leichte Faltreifen in der Größe 23-622 lässt sich ohne größere Mühen auf die Felge montieren. Eine Bindung an eine bestimmte Laufrichtung ist nicht vorhanden.

Auch das Ausrichten am Felgenhorn stellt keine Probleme dar. Aufgepumpt lief er auf Antrieb rund, ohne Seiten- oder Höhenschlag.

Auffallend sind die vom Hersteller empfohlenen Reifendrücke. So ist der Mindestdruck mit 8 bar und der Maximaldruck mit 12 bar angegeben.

## Praxis



Foto M.Hofmann/rund-ums-rad

Den Reifen gibt es, wie schon erwähnt, in verschiedenen Farbkombinationen, sodass man bestimmt die richtige für sein Rad bzw. sein Design findet.

Bei mir hätte sich „weiß“ oder auch „blau“ evtl. besser gemacht als die gelbe Ausführung. Aber nun ja, wie heißt es so schön: Mut zur Farbe!

Mit 10 bar in beiden Reifen ging es dann auf die Strecke. Die ersten Kilometer lasse ich es langsam angehen. Erst einmal an den Pneu gewöhnen.

Die Dämpfung ist, wie bei 10 bar Druck auch nicht anders zu erwarten, nicht der Hit. Hier wurde ganz klar auf Wettkampf optimiert. Knallhart geht es über die vielen Unebenheiten, die der Asphalt nach dem Winter so bietet. Dabei verlässt der Fortezza aber nicht seine Spur und läuft sauber auf seiner Linie. Auch die vielen kleinen Steinchen die auf den Radwegen noch vom Winter übrig sind hinterlassen am Fortezza keine Spuren. Nicht die kleinste Verletzung ist auf der Lauffläche auszumachen.

Der Pannenschutz scheint hier trotz des Leichtbaus sehr gut zu funktionieren. Auch beim Bremsen hatte der Reifen keinerlei Probleme die Bremskräfte auf die Straße zu bringen.



Foto M.Hofmann/rund-ums-rad

Etwas anders verhält es sich beim schnellen Antritt: Obwohl relativ leicht und sehr hart gepumpt, kommt er mir bei Anritten wie z.B. an der Ampel etwas zäh vor. Irgendwie fehlt ihm beim Antritt ein wenig die Spritzigkeit.

Wenn er aber erst einmal rollt, dann kann man mit ihm auch ganz gut Tempo machen. Auch bei höherer Geschwindigkeit war der Fortezza jederzeit beherrschbar, wenn, ja wenn man keine großen Schräglagen fahren muss.

Meine erste „Schrecksekunde“ bekam ich nämlich, als ich einen auf meiner Hausstrecke gelegenen Kreisverkehr, in meiner üblichen Geschwindigkeit umrundete. Da dies nach 32 Kilometern mein Wendepunkt ist, wird der Kreisel einmal ganz durchfahren. Doch hoppla, was war denn das? Große Schräglagen sind wohl nicht so das Metier des Fortezza. Sollte ich das „Curve Control System“ hier schon an seine Grenzen gebracht haben?



Nun muss ich erwähnen, dass ich mit dem Motorrad auch schon Rundkurse im Hanging-Off-Stil, soll heißen mit schleifenden Knien in den Kurven durchfahren habe und von daher mit Kurvenfahrten auf Zweirädern durchaus vertraut bin, aber hier hatte ich das Gefühl ganz knapp einem Sturz entgangen zu sein.



Doch was wäre ein Reifentest, wenn man den Reifen nicht wirklich bis an seine Grenzen bringen würde und so kam es letztendlich dann doch noch, wie es kommen musste und das Vorderrad quitierte in Schräglage bei trockener Straße die Zusammenarbeit mit dem Asphalt. Ein Sturz sowie eine handtellergroße Abschürfung am linken Oberschenkel inklusive 2 gebrochener Rippen waren das Resultat dieser Ausfahrt.

Mag sein, dass der gelbe Gummi nicht so viel Grip aufbaut wie sein schwarzer Kollege, doch in der Vergangenheit fuhr ich schon des Öfteren farbige Reifen und dies ohne Probleme.

Im Testzeitraum wurden aufgrund der Witterung mit dem Fortezza Tri Comp Slick auch 275 Kilometer auf einer freien Rolle absolviert. Hier verhielt er sich vorbildlich, lief extrem leise und erwärmte sich auch bei 35 km/h Dauertempo mit max. 33°C nur unwesentlich.

Während des ganzen Testzeitraums war kein nennenswerter Verschleiß feststellbar.

## Fazit

Insgesamt wurden mit dem Fortezza Tri Comp Slick 300 Kilometer auf der Straße und 275 Kilometer auf einer freien Rolle zurückgelegt. Dabei gab es keinen Grund zur Klage bis auf die Unsicherheit, die der Reifen in Schräglage vermittelte.

Sein Einsatzgebiet sehe ich deswegen ganz klar beim Triathlon oder Zeitfahren, wo es gilt, lange Geradeausstücke ohne enge Kurven mit hoher Geschwindigkeit zu fahren. Hierfür sprechen seine ausgezeichneten Rollereigenschaften, das geringe Gewicht und die Tatsache, hohe Reifendrucke zu realisieren.

Aber auch als Alltagsreifen für das Training auch auf schlechten Wegen wäre er durch seine Pannensicherheit keine schlechte Wahl.

Ob sich der Sturz mit einem anderen Reifen an gleicher Stelle hätte vermeiden lassen vermag ich im Nachhinein nicht zu sagen. Aufgrund meiner persönlichen Erfahrungen mit dem Fortezza Tri Comp Slick könnte ich ihn als farbigen Reifen aber nicht bei Radrennen, Passabfahrten oder Kriterien auf engen Stadtkursen ruhigen Gewissens empfehlen. Hier würde ich dann doch dem schwarzen Fortezza vor den Farbigen den Vorzug geben.

Denn um eine bessere Performance in puncto Grip zu erreichen, werden den Kautschuk/Gummimischungen unter anderem auch Rußpartikel zugegeben. Dies ist bei farbigen Reifen jedoch nicht möglich.

