



# SCHÖNER ITALIENER

Nicht nur Fans filigraner Stahlrohre dürfte das Wasser im Munde zusammenlaufen: Dieses Bike ist kein Retro light. Es bringt uns das echte Straßenfeeling zurück.

Text: Wolfgang Scherreiks | Fotos: Bella Ciao

Bei drei Dingen muss man lieben: Italienische Kultur, Rahmenbau und ein reduziertes Design. Dann dürften die Fahrräder von Bella Ciao eine magische Anziehung ausüben. Die Marke ist nach einem alten Partisanenlied benannt. Ihre filigranen Retro-Modelle heißen „Reporter“ wie der Film von Michelangelo Antonioni. Oder „Neorealista“, nach der italienischen Filmepoche der 1940er und 1950er Jahre. Deren Filmstil zeigt ungeschminkte Wirklichkeit. Wo sich die am Bike wiederfindet, darauf kommen wir später zurück.

Die Wunderkammer von Bella Ciao liegt nicht in Taiwan, sondern wirklich in Norditalien. Dort werden die Stahlrahmen gebaut. Sitz und Showroom befinden sich in Berlin, wo auch das Design ausgeheckt und die Rahmen mit allen Komponenten aufgebaut werden. Direkt

aus der Unternehmenszentrale entführen wir das Ingegnere für unsere Spritztour.

Der Rahmen ist so leicht, dass man ihn einfach über die Schulter werfen kann. Ein paar Treppen hinunter aus dem Showroom und raus damit auf die Straße. Bevor wir aufsteigen, werfen wir noch einen Blick aufs Design.

## Der Rahmenbauer sitzt in Italien, pulverbeschichtet wird später in Deutschland

Der Frame besteht aus einem doppelt konifizierten Dedacciai-Rennradrohrsatz. Auch Dedacciai produziert noch in Italien. Mit einem Zoll Oberrohrdurchmesser machen die Rohre das Rahmendreieck wunderbar schlank. Schmale Ketten- und Sitzrohrstreben fügen sich filigran in die Form. Hinzu

kommen ruhige Übergänge mit schlichten Muffen. Fans einer bruchlosen Ästhetik dürfte also das Wasser im Munde zusammenlaufen. Die Pulverbeschichtung mit einer Rostschutzgrundierung plus zwei Schichten Pulverlack wird in Deutschland erledigt. Sie rundet den verführerischen Look des Fahrrads ab. Damit nicht genug, lesen sich die Farbbezeichnungen, aus denen man wählen kann, wie illustre Namen auf der Weinkarte eines Sommeliers: Azzurro Vento, Bianco Vaticano, Grigio Tempesta, Rosso Rubino und noch weitere.

Das Rad besitzt zwar einen Rennradvorbau. Doch anstelle des klassischen Rennbügels hat man dem Ingegnere einen breiten Lenker aus poliertem Aluminium spendiert. Den hat man bei Bella Ciao selbst designt. Für den Fahrer eine interessante und äußerst bequeme Option, die man viel öfter an sportlichen



Die Tektro-Bremsen passen optisch ins Konzept. Allerdings verzögern sie nicht wie erwünscht. Da wäre noch Luft nach oben.



Der Rahmen wird in Italien aus einem schlanken Dedacciai-Rohrsatz gebaut und überzeugt mit seiner Eleganz und Leichtigkeit.



Singlespeed bleibt für uns die erste Wahl für das Ingegnere. Wem das nicht ausreicht, der kann mit diversen Schaltungen aufrüsten.



Nicht alle Parts sind italienisch. Wie öfter an Retro-Rädern, findet man am Bella Ciao ein Sturmey-Archer-Kettenblatt mit 48 Zähnen.

Klassikern sehen möchte. An den Lenkerenden sitzen handgenähte und wasserfeste Ziegenledergriffe.

In Rennfahrerpose ist man also nicht unterwegs. Man sitzt zwischen aufrecht und moderat, der Blick darf frei umherschweifen. Damit ist das Fahrrad nicht nur äußerliche Augenweide. Es bietet alle Voraussetzungen zum entspannten Gleiten und spricht alle Sinne an.

Beim ersten Fahrereindruck kommt denn auch richtig Freude auf. Das Konzept des leichten Gewichts passt klasse zum rohen Touch zwischen Fahrer, Bike und Straße beim Singlespeed (wer eine Schaltung bevorzugt, kann das Modell

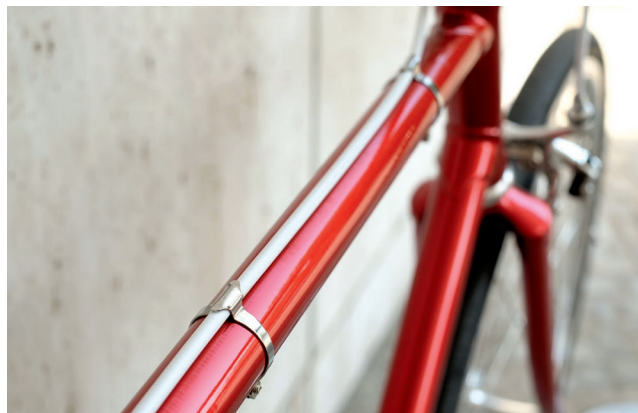
übrigens mit Shimano Alfine 8-Gang, Schlumpf Speed Drive und anderen Schaltungen konfigurieren).

Das heißt nicht, dass es für jedermann komfortabel sein muss. Wer lieber vollgefedert wie eine Prinzessin über die Straßen der Stadt schwebt, dem mag das stark reduzierte Fahrrad enttäuschen. Unser großes Rahmendreieck am Testbike, immerhin mit einer Rahmenhöhe von 63 Zentimetern, federt etwas weniger als erwartet. Aber das finden wir gut. Radfahren als ursprüngliches Fahrerlebnis war nie wirklich komfortabel. Da haben wir sie wieder: die ungeschminkte Wirklichkeit à la Neorealismus.

Selbst wenn die Seite des Herstellers sicherheitshalber verkündet, man sei nicht rückwärtsgerichtet. Wer sagt überhaupt, dass alles, was gestern war, schlecht ist? Konsequenterweise endet der Reiz des Ingegnere nicht beim makellosen Ausstellungsstück, das zur stillen Ergötzung oder Angaben vor Freunden über dem Sofa hängt. Retro light ist Quatsch. Die Erfahrung wird erst komplett in der nicht nur äußerlichen Rückeroberung der Fahrradkultur von einst. Zusammen mit der Sitzhaltung macht das Ingegnere aus jedem Weg eine „leichtfüßige“ Zeitreise. Ein bisschen Rauheit macht Spaß, man muss sich nur



Statt Rennbügel gibt es einen breiten Lenker aus dem Hause Bella Ciao. Abgerundet wird der mit wetterfesten Griffen aus Ziegenleder.



Haben wir so hingenommen: Die Bremszüge sind außen verlegt. Hübsche, schlanke Zugführungen weisen ihnen den Weg.



Am Ingegnere ist garantiert nicht zu viel dran. Und doch hat das Bike alles, was man zum entspannten Cruisen durch die Stadt braucht.

**WERTUNG** (max. 10 Punkte)

<b>Fahrspaß</b>	10
<b>Bedienung</b>	9
<b>Fahrkomfort</b>	9
<b>Ausstattung</b>	8
<b>Preis/Leistung</b>	9
<b>GESAMT</b>	<b>45</b>

**PLUS-MINUS**

- ▲ handmade Stahlrahmen
- ▲ geringes Gewicht
- ▲ klassischer Look
- ▼ mäßige Bremsen

drauf einlassen. Und keine Angst: Ein Gewicht von unter zehn Kilo Gewicht und die Übersetzung des Bikes garantieren unbeschwertes Fortkommen.

Der schöne Italiener verspricht auch einen tollen Geradeauslauf. In der Retro-Kategorie gibt es allerdings Fahrräder mit einem viel längeren Gabelvorlauf. Die Lenkung des Bella Ciao erscheint auf dem ersten Kilometern sogar etwas unruhig. Hat man sich erst einmal drauf eingestellt, freut man sich über das direkte Lenkverhalten. Und seine praktische Wendigkeit können wir auf unserer Stadtfahrt gut gebrauchen.

Auf Höchstgeschwindigkeiten ist das Bella Ciao jedoch nicht geeicht. Das Tempo reicht je nach Fahrstil aus für Stadtfahrten und kleine Wochenendtrips. Schnelles Anfahren ist aber möglich. Und die Übersetzung von 48 zu 18 bringt einen gut über Steigungen. Wenn es drauf ankommt, packen die Tektro-Bremsen leider nicht besonders knackig. Besonders bei Nässe muss man etwas Bremsweg mit einkalkulieren. Mittlerweile an Scheibenbremsen gewöhnte Tempomacher dürfte eine solche Ausstattung kaum ansprechen. Discs an das filigrane Konzept zu packen, wäre jedoch ein ästhetisches Desaster. Entweder man bessert an der Ausstattung nach oder man lässt alles eine Spur ruhiger ange-

hen. Schließlich hat auch niemand gesagt, dass alles, was gestern war, gut ist.

Wer sich für das Bella Ciao entscheidet, erhält einen leichten und eleganten Klassiker mit authentischem Straßengefühl für einen Einstiegspreis von 1.395 Euro. Für zukünftige Besitzer dürfte das Ingegnere ein klasse Kandidat für behutsame Individualisierungen sein.

Entweder man besorgt sich die Teile dafür selbst oder man greift auf Customizing-Ideen des Hauses zurück. Dazu gehören unter anderem Edelstahlschutzbleche von Gilles Berthoud, Alu-Kettenschutz von Velo Orange, Professional Rennsattel von Brooks oder Miche-Primato-Bahnrad-Naben. Aber erst drehen wir noch eine Runde...

**BELLA CIAO INGEGNERE**

KATEGORIE	EINSATZZWECK	SITZPOSITION
Roadster	Stadt	aufrecht/moderat
<b>Rahmen</b>	Dedacciai-Zero-Uno-Stahl, RH 54 / 57 / 61 / 63 cm	
<b>Farben</b>	Azzurro Vento, Bianco Vaticano, Blu Mille Notte, Blu Notturna, Grigio Tempesta, Rosso Rubino, Seta Verde Scuro	
<b>Gabel</b>	Stahl	
<b>Lenker</b>	Bella Ciao Componenti Speciali CS2A, Aluminium poliert	
<b>Vorbau</b>	Thomson X2 70 0°	
<b>Schaltung</b>	-	
<b>Übersetzung</b>	48:18 Zähne	
<b>Sattel</b>	Brooks B17	
<b>Felgen</b>	Aluminium-Hohlkammerfelgen, 28 Zoll	
<b>Reifen</b>	Continental SportContact	
<b>Bremsen</b>	Tektro R 559	
<b>Beleuchtung</b>	-	
<b>Gewicht</b>	ab 9,8 kg	
<b>Optionen</b>	SA-Duomatic, Shimano-Alfine-8-Gang, Schlumpf-Speed-Drive, u. a.	
<b>Preis</b>	ab EUR 1.395,-	
<b>Hersteller</b>	Bella Ciao, Tel. +49-30-31 518975, bellacio.de	