

pedaliéro

MAGAZIN FÜR GELÄNDERADSPORT





NEVER GET OFF CAMBER

MIT DEN FEIN ABGESTIMMTEN 110MM FEDERWEG, DER SPEZIELLEN 29ER GEOMETRIE UND DEN AUF TRAILS OPTIMIERTE KOMPONENTEN IST UNSER CAMBER SUPER LEICHT ABZUSTIMMEN UND RASANT IN DER BESCHLEUNIGUNG. DAS CAMBER IST EIN BIKE FÜRS ESSENTIELLE UND DIE ERSTE WAHL, WENN ES UM DICH GEHT. UND DEN TRAIL. BESUCHE DEINEN LOKALEN SPECIALIZED HÄNDLER, TESTE DAS CAMBER UND ÜBERZEUGE DICH SELBST! WWW.SPECIALIZED.COM

EDITORIAL

WARUM BIKEN WIR?

Hey du! Ja du! Du, der da gerade im neuen pedaliéro liest! Halt, nicht umdrehen, hier bin ich! Vor dir! Sag mir bitte: warum fährst du Mountainbike? Na?

Ok, ok, ich gebe es zu. Blöde Frage. Das wäre ja fast so, als würde man jemand fragen, warum er atmet. Warum er schlafen geht. Warum er isst und trinkt. Die Frage ist geradezu überflüssig. Wir alle kennen diesen Drang, biken gehen zu wollen, ja, beinahe zu müssen – um zufrieden zu sein. Und damit meine ich jetzt keine manisch Süchtigen, sondern uns alle, die wir biken. Das ist ja auch gerade das Besondere, einen Sport auszuüben, der fit hält und bei dem man sich nicht quälen muss loszulegen, geh mir weg mit Nordic Walking! Nix gegen die Walker, aber ihr versteht, was ich meine. Und explosionsartig vergrößert sich die Motivation, wenn es Frühling wird, die ersten warmen Tage trockene Trails bringen und – ein neues Bike im Keller wartet! Jaaa, biken, biken, biken! Uns, in der Redaktion, geht es auch so, fasziniert schauen wir auf die neuen Modelle und sind begeistert vom technischen Fortschritt, der uns immer leichtere, bessere und natürlich schönere Bikes bringt. Unsere Begeisterung ist sogar so groß, dass wir uns jedes Jahr 20-30 Bikes bestellen, um sie hemmungslos zu fahren! Jawoll, manche nennen es dann „arbeiten“, „testen“, „ausprobieren“. „Haha!“ nennen ich es, alles nur ein Vorwand, um biken zu gehen! Und weil wir so begeistert sind, können wir es uns auch nicht verkneifen, diese Erfahrungen mit den Bikes weiter zu tratschen. Und genau das findet ihr in diesem Heft. Alles klar? Keine Tabellen, keine Hyper-Mega-Giga-Noten, kein Bullshit. Nur das, was wir einem guten Freund empfehlen würden. Nur unsere Empfehlung, um dem zu frönen, was wirklich zählt und warum wir biken: der Faszination MTB.

Diese Faszination hat auch einen ganz besonderen Menschen wieder zurück in den Kreis der Biker geholt: Brett Tippie. Einst ein Popstar auf der Mountainbikebühne, war es einige Jahre sehr still um ihn. „Ich musste durch ein finsternes Tal wandern,“ sagt er, „jetzt wieder dabei zu sein ist so, als wäre ich durch einen langen dunklen Tunnel zurück ans Tageslicht gekommen.“ Wir trafen Brett im Laufe des letzten Jahres drei Mal, und immer wieder begeisterte er uns mit seiner Lebensfreude und Herzlichkeit. Ihm haben wir ein ausführliches Porträt gewidmet, zu finden

ab Seite 72. Dieser Mann gehört definitiv in die Bikeszene. Welcome back, Tippie!

Lassst es euch gut gehen!

Rock & Roll, eure Sawitzki Bros.

INHALT

REISE

Reise zwischen den Elementen : Bike Surf Irland	86
---	----

PORTRÄT

Welcome back, Brett Tippie!	72
-----------------------------------	----

EXTRAS

Editorial	3
Neues zum Liebhaben	6
Ein Brief an den pedaliéro: Post von Brett Tippie	18
Support Your Local Dealer! Shops in deiner Nähe!	70
Abo	98
Impressum	97

AUSPROBIERT SPEZIAL!

UNSERE CROSSCOUNTRYBIKES

Corratec Revolution SL XR, Scott Spark SL, Mondraker Lithium R, LaPierre X-Flow 512, KTM Lycan Prestige	24
---	----

UNSERE TRAILBIKES

Rose Granité Chief 6, Specialized Stumpjumper FSR Expert Carbon EVO, KTM Bark 20, Haibike Heet RX, Kona Abra Cadabra	36
--	----

UNSERE ENDUROS

Bergamont Threesome EX, Specialized Enduro Expert EVO, Trek Slash 9, Ghost Cagua Lector, Cannondale Claymore I	50
--	----

UNSERE FREERIDER & DOWNHILLER

Kona Entourage, Bergamont Straitline Team, GT Fury Carbon Worldcup	62
--	----

©Titelbild: Jan Volbracht, Andreas Sawitzki

©pedaliéro #02/12

30. Juni - 1. Juli 2012

PFADfinder



ÖTZ
TAL
SÖLDEN

4. Singletrail Schnitzeljagd durch Sölden

- Enduro-Event für Jedermann - Spaß garantiert
 - Lustige Missionen erleben
 - Gewinne ein „Riesenschnitzel“
 - 100 2er Teams nehmen die Jagd auf
- Infos unter: soelden.com/schnitzeljagd

Gewinne Preise von:



KONTROLLE MAL ZWEI. DRCV FEDERBEIN+ FEDERGABEL.

REMEDY // SOLUTIONS FOR THE DIRT.

Die von Fox exklusiv für uns gebauten DRCV-Federbeine und -Federgabeln bieten dir alles auf einmal: geschmeidiges An sprechverhalten, großartige Antriebs-Effizienz und endlos viel Federweg für die ganz harten Schläge. trekbikes.com/remedy



ENDURA DOWNHILL SHORT



NEUES

Robust und stylish – so mögen Downhiller das. Stabile Nahtkonstruktion und strapazierfähiges Oxford-Segeltuch trotzen jedem Bodenkontakt. Ein legerer Schnitt und Stretcheinsätze sorgen trotzdem für genügend Bewegungsfreiheit. Die Endura Downhill Short ist in zwei Farbvarianten, Grün/Schwarz und Camouflage/Schwarz, in den Größen S-XXL zum Verkaufspreis von € 74,99 erhältlich. www.endura.co.uk



ZUM LIEBHABEN

O'NEAL STINGER



Klamottenpezialist O'Neal bringt einen Schuh fürs Grobe, den Stinger. Er macht sich nicht nur auf dem Flatpedal gut, sondern auch in der Disco, dem Schulhof oder der Konfirmationsfeier. Seine Sohle sorgt mit klebrigen Honeyrubber-Material und wabenähnlichem Muster für beste Standfestigkeit bei oben genannten Anlässen. Das Obermaterial ist Leder, zu haben in vier Farben zu einem Preis von € 99,90. www.2wheel-distribution.com

^Text: Mark Liedtke

©pedaliéro #02/12



FEED
YOUR
PASSION



www.northwave.com

facebook.com/NorthwaveCycling

NW
NORTHWAVE
ITALIAN DESIGN

POC ENDUROHELM TRABEC RACE



Helm auf - vielleicht diesen Poc? Das neue Modell Trabec Race verfügt über die MIPS-Technologie, die sich bereits im Cortex Downhill-helm bewährt hat. Das Konzept besteht aus zwei Schalen, die sich beim Aufprall gegeneinander verschieben und dadurch 40% der Kräfte absorbieren. Zum ersten Mal wird diese Technologie nun in einem Inmold-Bikehelm eingesetzt. Mehr zu MIPS unter www.pocsports.com!

©pedaliéro #02/12

Dank guter Abdeckung sperrt die Julbo Dust Staub aus, und auch direkte Sonnenstrahlen oder Zugluft haben bei ihr keine Chance, ans Auge des Bikers zu gelangen. Beim Downhill sorgen gummierte Nasen-Pads sowie flexible und gummierte Bügelenden für festen Halt. Mit Spectron3+-Glas und Zebra-Glas sowie mit Wechselscheiben und in knalligen Farbkombinationen erhältlich. Preis: € 74,90,- bis € 129,90. www.julbo-eyewear.com



JULBO DUST

SIXSIXONE PROTEKTOREN



Sixsixone präsentiert eine neue Protektorenlinie für Touren- und Trailfahrer. Die Einsteigerlinie Riot, bestehend aus Knie-, Ellbogen- und Schienbeinschoner, ist der Nachfolger der bisherigen Veggie Modelllinie. Strapazierfähiges Cordura-Außenmaterial und EVA-Polsterung machen die Protektoren haltbar und sicher. Der Preis: Knie- und Schienbeinschoner € 44,90, Ellbogenschoner € 39,90. www.cosmicsports.de

^Text: Mark Liedtke

RADICALLY ELECTRIFIED

HAIBIKE

Powered by Bosch

High Performance und absolute Zuverlässigkeit: Die Bosch Driving Unit mit Mittelmotor und atemberaubenden 50 Nm maximalem Drehmoment.



Made in Germany

German Engineering und Design mit vollem Einsatz. Das Ziel: Beste technische Ausstattung, bedingungslose Funktion und eine extrem gute Verarbeitung.

Haibike eQ XDURO

Mountainbike meets Motocross, Muskeln treffen auf Adrenalin: das eQ XDURO - das weltweit erste echte Performance eMTB!

150 Watt Mittelmotor, 8 Ah Batteriekapazität und 50 Nm maximales Drehmoment bieten eine nie dagewesene Uphill-Performance und überzeugen zahlreiche Experten.

Jetzt mehr erfahren auf haibike.de/eq

Haibike „Reverse Angle Motor“

Als weltweit erste Marke präsentiert Haibike den gedrehten Motor. Die „Upside-Down“ Bauweise bietet maximale Bodenfreiheit bei optimalem Schutz des Motors.



Stay hungry
haibike.de



Standfestigkeit versprechen die neuen LG1+ Pedale, ebenfalls vom Hersteller e*thirteen. Sehr pfiffig: zwei Pedalplatten aus Polycarbonat sind auf dem Pedalkörper aufgeschraubt, und zwar mittels 14 individuell montierbarer Pins. Die IgulaSt-Gleitlager sind selbstschmierend, der Drehwiderstand der Achsen ist einstellbar. Gewicht: 468g. Preis: € 129,-.

www.e13components.com

**2012ER ROYAL RACING KOLLEKTION
MIT NEUEN LINIEN**



Mit der Matrix haben die adeligen Kleiderschneider von Royal ein königliches Jäckchen gezaubert. Die leichte Hardshelljacke besitzt eine Wassersäule von 10.000mm, verschweißte und wasserdichte Reißverschlüsse sowie mehrere Mesh-Belüftungsöffnungen und ein schweißableitendes Innenfutter. Zu haben für € 119,-, mehr dazu unter www.cosmicsports.de

Herausstechendes Merkmal des neuen Laufradsatzes LG1+ von e*thirteen sind die Nabens mit hohen Aluminiumflanschen und Nabenkörpern aus UD-Carbon, die in hochwertige Scandium-Felgen gespeist werden. 2.050g bringt er auf die Waage. Kostenpunkt: € 1.229,- Folgende Versionen des LG1+ sind verfügbar: VR mit 20mm Steckachse und HR mit 150x12mm/157x12mm. Mehr Infos: www.e13components.com.



^Text: Mark Liedtke

©pedaliéro #02/12

SQlab Griff Sicherheit



Lockfunktion – entwickelt von der Fa. Syntace®. Garantiert fester Halt am Lenker

Sicherheitszone mit Pyramidentextur – für sicheren Halt am Lenker

An die natürliche Form der Handwölbung angepasste leichte **Wellenform**

Mehr Komfort für **Ulnarnerv**/Handaußenfläche durch den vergrößerten und etwas tieferliegenden **Entlastungsflügel**

Größenbezeichnung (S oder M)
Wellenförmige Aussparung unter dem Entlastungsflügel ermöglicht **sicheren Halt** – auch beim Umgreifen im Gelände

Griffgewicht:
S: 120 g/Paar
M: 138 g/Paar

Komfortzone mit weichem Material

Flächige Formen an der Vorder- und Unterseite passen zur eckigen Form abgewinkelten Finger. Erhöht die **Griffsicherheit** im Vergleich zu herkömmlichen, runden Griffen

Auch in schwarzem **Echtleder** erhältlich!
(in Größe M und L)



SQlab.
Ergonomic
laboratories



SQlab GmbH · Postweg 4 · D – 82024 Taufkirchen

Tel. +49-89-666 10 46-0 · Fax +49-89-666 10 46-18 · info@sq-lab.com · www.sq-lab.com

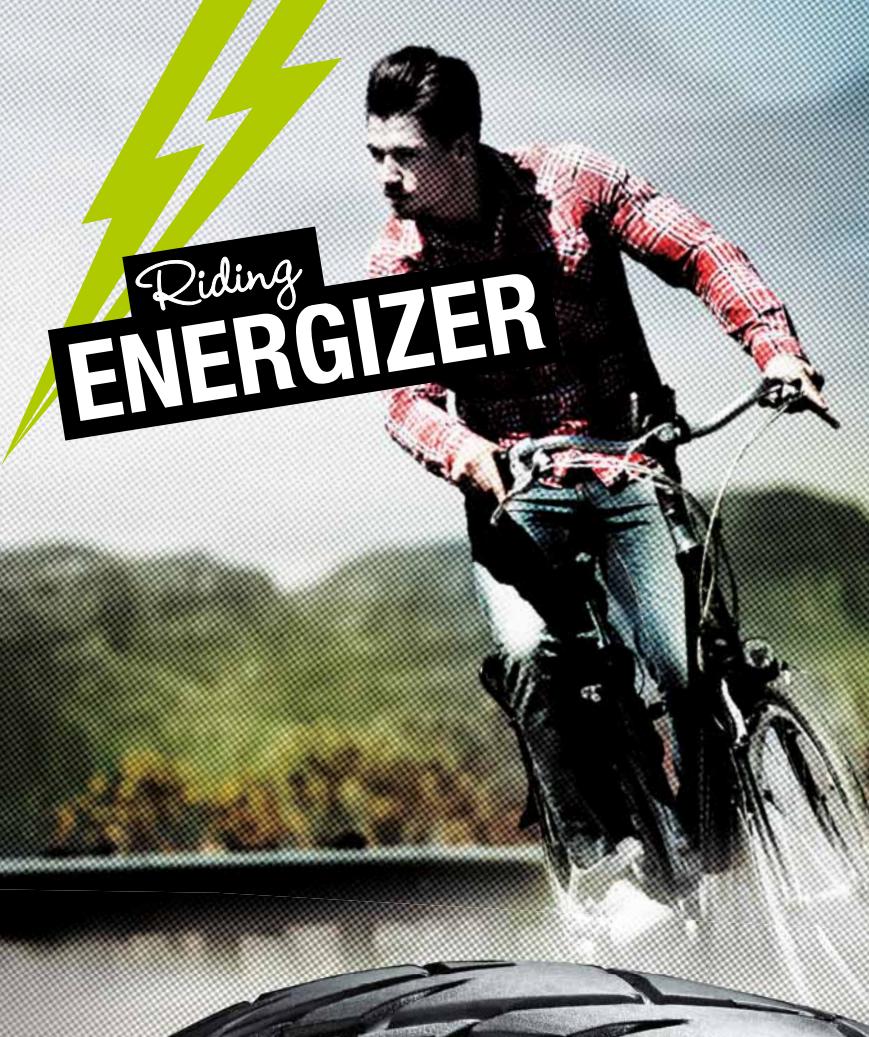
Plastic doesn't even work here...



So why trust it in your suspension?

Plastic certainly has its place, but we'd like to think inside your suspension fork isn't one of them. At X-Fusion, we use only the highest quality CNC-machined aluminum parts to ensure the best possible performance and durability. X-Fusion: all metal, all of the time.





Energizer PLUS

Energizer PRO

Energizer

Die neuen Reifen speziell für E-Bike-Anforderungen:
Mehr Grip bringt mehr Sicherheit. Mit ECE-R75 Zulassung.

PRO: besonders leicht und schnell.

PLUS: besonders sicher,
mit GreenGuard-Pannenschutz.



SRAM TYPE 2 UMWERFER



Kettenschlagen ade! So könnte man kurz und knackig den Effekt des neuen Sram Type 2 Umwerfers beschreiben. Erreicht wird das durch die sogenannte "Roller Bearing Clutch". Sie sorgt dafür, dass das Schaltwerk sich zwar leicht nach hinten, aber nur sehr schwer nach vorn bewegen lässt. So wird eine durchgehend hohe Kettenspannung erreicht, die das unkontrollierte Schlagen der Kette verhindert. Verbaut wird die neue Technologie zuerst in XO und X9 Schaltwerken, die es allerdings weiterhin parallel auch ohne Type 2 geben wird. Mehr Infos dazu unter: [www.sram.com/de!](http://www.sram.com/de/)

BARAMIND MTB LENKER



Dieser neue Lenker will für mehr Komfort sorgen: Der Baramind ist flexibel und dämpfend, aber zugleich extrem stabil – davon konnten wir uns bei einer Testfahrt selbst überzeugen. Kleine Schläge und Vibrationen werden wirkungsvoll absorbiert, so soll er mehr Fahrkomfort ermöglichen. Der Lenker flext nur in zwei Richtungen, und zwar maximal 7° nach unten und 3° nach oben, in Lenkrichtung ist er steif wie ein herkömmlicher Lenker. Zur Anpassung auf das Fahrergewicht stehen vier Einsätze zur Wahl, zu haben ist er in den Breiten 630mm und 680mm. Der Preis: € 195,-. www.cbe-sports.com

MERIDA ONE SIXTY



MADE IN GERMANY SINCE 1932



FLEXIBEL ZUM ZIEL SPAERO



Schrader
Presta



Auto
Schrader



Dunlop



Länge: 215 mm | Maximaler Druck: 5 bar | Gewicht: 160 g
Material: Aluminium-Kunststoff | aufschraubbarer Duo-Kopf



SKS-GERMANY.COM

City Helmets



Sehen und gesehen werden.

uvex City Helme sind stets
ein Blickfang!

Bei Tag wegen des coolen Looks.
Bei Nacht wegen der Rücklichter
und Reflektoren. Außerdem bieten
sie bei jeder Jahreszeit und jedem
Wetter perfekten Komfort sowie
Schutz vor Sonne oder Kälte.
Jetzt gehört die Stadt dir!

MADE IN
GERMANY

uvex-sports.com
facebook.com/uvexcycling

SAINT UND ZEE: NEUES FÜR DIE HARDCOREFRAKTION VON SHIMANO!



Kühlrippen an der neuen Saint Disc



Kompakter Bremshebel



Schön flaches Saint Pedal



Konsequent 1-fach



Neues Zee Schaltwerk



Zee kommt ebenfalls mit Vierkolbenbremse

W em es gar nicht stabil genug sein kann, der konnte sich in der Vergangenheit stets auf Shimanos Saint verlassen. Jetzt wurde die komplette Gruppe überarbeitet, und wie! Das neue Schaltwerk beherrscht jetzt auch den Umgang mit zehn Gängen, per „Mode Converter“ kann man es außerdem an unterschiedlich breite Kassetten anpassen. Dank der etablierten Shadow+-Technologie baut es sehr kompakt, aufgrund breiterer Drehpunkte soll das Schaltwerk besonders steif und präzise arbeiten. Die neuen Saint Stopper präsentieren sich als schlank designete Vierkolbenbremse, Kühlrippen befinden sich nicht nur an den verbauten Ice-Tech-Belägen, sondern auch an den neuen Bremsscheiben, um die Hitze noch besser abzuleiten. Neu ist sowohl die Saint Kurbel, die konsequent nur noch ein Kettenblatt zu bieten hat, sowie ein sehr schmuckes und flaches Pedal. Dem bewährten Platzhirschen Saint wird zusätzlich ein kleiner Bruder zur Seite gestellt, der auf den Namen Zee hört. Viele technische Merkmale sind hier zum günstigeren Kurs zu haben, im Angebot sind ebenfalls eine starke Vierkolbenbremse, und auch das Schaltwerk ist auf Robustheit ausgelegt und arbeitet präzise mit der Shadow+-Technologie. So ist die Zee gerade für die jungen Wilden gedacht, die eine Top-Hardcoregruppe auf SLX-Niveau bekommen und noch ein paar Mäuse für den nächsten Besuch im Bikepark sparen wollen. Mehr Infos unter www.paul-lange.de!



2012 WIRD DEINE SAISON! MIT CONWAY!

Unser CONWAY ALLSTAR TEAM zeigt es wieder einmal: unsere Q-Bikes überzeugen mit Top-Qualität. 29er oder 26er? Carbon oder Alu? Ganz wie Ihr wollt.

Überzeugt Euch selbst in unseren CONWAY Test-Centern: www.conway-bikes.de

0-MLC 1029



0-MLC 1100



www.conway-bikes.de

Hermann Hartje KG, Telefon 04251/811-500, e-Mail info@conway-bikes.de



SHIFT IT BABY!

PRODUKTMANAGER CHRIS HILTON ÜBER SRAMS NEUE GRIP SHIFT-SCHALTER



„Für den neuen Grip Shift-Schalter haben wir mehr Zeit benötigt als für jeden anderen Shifter im Bereich Mountainbike!“ Chris Hilton, Produktmanager SRAM und Truvativ



P: In den letzten Jahren habt ihr einige wegweisende Antriebsprodukte auf den Markt gebracht, die XX-Gruppe mit 2x10 Gängen, bald darauf gab es auch 3x10 und einige andere Sachen mehr. Viele Biker haben sich gefragt, wann es denn auch einen neuen Grip Shift-Schalter gibt. Schließlich seid ihr die „Grip Shift-Company“, es war euer erstes Produkt überhaupt.

C: Richtig, mit Grip Shift hat alles angefangen, und bis heute läuft die Produktreihe sehr gut. Als wir die XX-Gruppe herausbrachten, haben wir natürlich auch das Rufen nach einer neuen Grip Shift vernommen. Schließlich wollten auch die Grip Shift-Fahrer nicht auf 10fach verzichten. Also haben wir uns hingesetzt und einen komplett neuen Drehschalter entwickelt.

P: Wer fährt Grip Shift, welche Biker habt ihr damit im Visier?

C: Diese Frage haben wir uns auch gestellt. Und auch die Frage nach den Verbesserungen. Geht es darum, besonders leicht zu werden? Was sind 20 Gramm Ersparnis im Verhältnis zum gesamten Bikegewicht? Und was schleppst man alles in seinem Rucksack mit? Unter diesem Gesichtspunkt konnte Gewichtsreduzierung allein nicht das Ziel sein, 20 Gramm Ersparnis schienen uns kein ausreichender Kaufanreiz zu sein. Natürlich wollten wir auch die Gewichtsfaschisten erreichen, immerhin ist Grip Shift noch leichter als XX-Shifter, aber unser Hauptaugenmerk lag auf den Leuten, die die Handhabung lieben. Sie möchten beim Schaltvorgang die Hände immer sicher am Lenker haben, und sie mögen die Ergonomie. Das ist unsere Zielgruppe, und genau auf diesem Gebiet haben wir die neuen Schalter maßgeblich verbessert: Funktion und Ergonomie.

P: Was habt ihr bei dem neuen Modell verändert?

C: In den letzten zehn Jahren gab es keine signifikante Veränderung von Grip Shift. Das ist fast schon etwas schockierend, gerade wenn man bedenkt, was sich sonst so bei uns getan hat. Wir mussten uns eingestehen, dass Grip Shift nicht die Performance, die Vorteile und die Technologie besaß, die unsere neuen Produkte auszeichnet. Logische Konsequenz war, dass wir einen Grip Shift-Schalter entwickeln wollten, der auf höchstem Niveau rangiert, auf XX-Niveau. Also haben wir den alten Shifter beiseite gelegt und einen komplett neuen Shifter entwickelt. Wir haben nichts vom alten übernommen.

P: Wie sieht das im Detail aus?

C: Der alte Schalter hatte zwei Plastik-Buchsen, man kann sich vorstellen was passierte, wenn dort Dreck und Wasser eingetreten sind: Sie wurden immer schwergängiger. Außerdem waren sie nicht besonders präzise, innen war fast alles aus Plastik. Als wir uns entschieden haben, den neuen Grip Shift-Schalter mit 10fach auszurüsten, war uns klar, dass wir eine erheblich höhere Fertigungsqualität haben müssen. Also haben wir einen nicht rostenden Stahl genommen, um das Innenleben zu gestalten. Es befinden sich drei Kugellagerreihen in jedem Griff, für reibungslose Schaltvorgänge. Wir konnten ein sehr präzises Indexing erreichen, ein sehr knackiges Schaltgefühl, mit einem kernigen metallischen Sound. Wir nennen das ganze „Speed Metal Indexing“.

P: Klingt nach lauter Musik! Seid ihr Heavy Metal Fans?

C: Naja, wenn es um Haltbarkeit geht auf jeden Fall! Wir haben das neue Grip Shift hart getestet, und wir können sagen, dass es wirklich Schwerstarbeit geleistet hat. Wir haben es

NATURE
PROOFED...



ACTIVE FLEX
SEAT STAY

Durch unsere flexiblen Hinterbaustreben fährst Du ermüdungsfrei über Stock und Stein. Erschütterungen werden effizient absorbiert und Du kannst Dich voll und ganz auf anstehende fahrtechnische Herausforderungen konzentrieren.



Gut zu sehen: drei Kugellagerreihen im vorderen Teil



120 Kugeln in einem Griff –
allein das sind mehr Teile als das Vorgängermodell insgesamt zu bieten hatte

so hart getestet, dass wir sagen können: wenn du 10.000 Schaltzyklen pro Woche damit durchführst, wird es nach vier Jahren noch immer präzise und ohne Spiel funktionieren. Wobei ein Schaltzyklus bedeutet: alle zehn Gänge hochschalten, sowie alle zehn Gänge runterschalten – und zwar unter Last.

P: Wie sind die Shifter bei euren Teamfahrern angekommen?

C: Zuerst einmal: wir zwingen niemanden, Grip Shift zu fahren. Wer etwas anderes fahren möchte – gerne. Aber ein paar der Jungs stehen drauf, und so bekommen sie natürlich auch die Produkte als erste zu fahren. Im letzten Jahr, es war um die Eurobike herum, gaben wir unseren Testern bei der Weltmeisterschaft in Champéry die neuen Modelle. Sie kamen sehr gut an, und alle wollten sie direkt nach der Weltmeisterschaft testen. Jaroslav Kulhavý aber hat sie genommen und gesagt: „Hey, die sind super, die baue ich mir sofort dran!“ Erst wollten wir ihn davon abhalten, aber er meinte, dass er sie unbedingt fahren wollte. Und was war das Ende vom Lied: Er wurde damit Weltmeister!

P: Na, da erübrigt sich ja die Frage, ob sie ihm gefallen haben.

Was habt ihr sonst noch geändert?

C: Viel Arbeit haben wir auch in den Griff gesteckt, in die Funktion und die Ergonomie. Man kann die Griffe nun, so wie es heute üblich ist, fest schrauben und muss nicht mehr

wie früher mit Haarspray rumhantieren. Das war 1996 okay, heutzutage ist das aber indiskutabel. Zum Glück, wir alle wissen was passiert ist, wenn man Griffe mit Haarspray fixiert hat und dann in einen Regenschauer gekommen ist (lacht). Das war mehr Rodeo als Fahrrad fahren! Wir werden außerdem eine Reihe von unterschiedlichen Grifftypen anbieten, damit wir unterschiedlichen Ansprüchen gerecht werden können.

P: Klingt ja alles ziemlich benutzerfreundlich...

C: Benutzerfreundlichkeit ist eines der Hauptargumente bei Grip Shift. Das System ist nahezu selbsterklärend, man findet sich intuitiv zurecht. Natürlich kommt es schon mal vor, dass man sich verschaltet, aber den Dreh hat man wirklich schnell raus. Und wenn doch jemand damit zu viele Probleme hat, vielleicht ist ein Drehschalter dann doch nicht das Richtige für diese Person. Unser Ziel ist es nicht, die Menschen davon zu überzeugen, dass Grip Shift herkömmlichen Shiftern überlegen ist. Unser Ziel ist es, den Menschen die Wahl zu lassen, was sie fahren möchten. Man muss sich vor Augen halten, dass 10-15 Prozent der Biker Grip Shift-Fans sind, die meisten davon sind sehr engagierte Fahrer, die genau wissen, was sie wollen. Wer kein Grip Shift fahren möchte, für den haben wir ja genug andere Shifter im Programm!

P: Chris, vielen Dank für das Gespräch! ☺



Chris beim Praxistest



Harriet Rücknagel,
zweifache
Deutsche Meisterin
im Downhill

TSCHÜSS StVO.

Bikes For Different Stories



Das Bergamont
Straitline Team

www.bergamont.de



bergamont
BICYCLES

EIN BRIEF AN DEN PEDALIERO

BRETT TIPPIE

A letter to pedaliero - mail from Brett Tippie!

Brett Tippie is the world's original freeride bicycle rider. He started cycling because it's the best sport in the world. His first bike was a girl's bike from my cousin, which he really rode a lot. Not a day went by without breaking and fixing it. Had he not developed his passion then today he would certainly be a snowboarding year round. Today his favorite bike is a Rocky Mountain. His favorite way to impress women is by being funny. Sometimes he gets really frustrated only because he has to sleep sometimes. If he could he would give mother nature a tongue-lashing, because of mosquitoes!! Actually by nature he is mellow. When he listens to the music of AC/DC he loves to jump my 4x4. The trick that he would never dare to try is, messing with Richie Schley's hair products. He will never forget his worst crash because I fell off a 40 foot cliff and was uninjured. about the biking scene annoys him, it is flat tires. The women of his dreams is my fiancee Sarah Fenton. If he gets itchy feet he likes to travel to my childhood home of Kamloops, there is wicked trails & slopes. he still likes to shred best. From politicians you can learn how to pay taxes. Never in his life he would do the job drop. His mother always told him to chase your dreams, and that's true. He has 2 kids, and for the future he dreams of riding bikes as an old man with my family and friends.

Info:

born in: ~~1970~~ the 60's.

location: Vancouver, B.C., Canada

sponsors: Rocky Mountain, Race Face, Marzocchi, EVOC, Easton, ~~Wolff~~ Giro, Hayes brakes, Tuf Rack, Niterider lights, Smith Optics, MRP, 5.10, Maxxis, FSA headsets, & Pinkbike.



BOW DESIGN. SINCE 1993.



WEITERENTWICKLUNG EINES KULTS:

Oft kopiert und doch nie erreicht. Als Pioniere des Bogen-Designs, sehen wir es als unsere Pflicht die Weiterentwicklung unseres Markenzeichens voranzutreiben. Mit den Bow-Rahmen bieten wir die ideale Rahmengeometrie für Twentyniner Bikes. Das „Super Bow“ hat die Wendigkeit und Sicherheit, die es auf langen Anstiegen und verwinkelten Trails braucht.

...: FUNKTION

Das patentierte BIOMETRIC BOW SYSTEM ist DAS Markenzeichen von corratec.

Seit Jahren garantiert die einzigartige Geometrie Komfort und maximale Rahmensteifigkeit. Das Bow-Design ist mit kleinstmöglichen Rahmendreiecken geradezu prädestiniert für Twentyniner. Außergewöhnlich leichtes Abrollverhalten speziell in grobem Geläuf, Dynamik und Wendigkeit. Innovativ und einfach eine Stilikone: Der perfekte 29" Rahmen.

corratec

IKO Sportartikel Handels GmbH // Kufsteiner Str. 72 // D-83064 Raubling



FIND US ON FACEBOOK!
www.corratec.com



AUSPROBIERT SPEZIAL 2012!



DIE BESTEN BIKES IM FAHRBERICHT. WIE IMMER GARANTIERT SUBJEKTIV!

DIE SAISON 2012 IST DA, UND WIE IN JEDEM JAHR WIDMEN WIR WIEDER FAST EIN KOMPLETTES HEFT DEN NEUEN BIKES. UND WAS ES DA WIEDER FEINES GIBT! AUCH TESTER SIND NUR MENSCHEN, UND SO HAT SICH AUCH BEI UNS BEI EINIGEN BIKES EIN ENORMER „HABEN WOLLEN!“-EFFEKT EINGESTELLT. ZUGEGBENERMASSEN FÄLLT ES IMMER SCHWERER, NEGATIVE DINGE HERAUS ZU FILTERN, ECHTE GURKEN GIBT ES KAUM NOCH AM MARKT, VIEL MEHR SIND ES KLEINE DETAILS, DIE NERVEN KÖNNEN. DAS NIVEAU DER BIKES IST INZWISCHEN SO HOCH, DASS DIE HERAUSFORDERUNG EHER DARIN BESTEHT, DAS PASSENDE BIKE FÜR SEINEN PERSÖNLICHEN ANSPRUCH ZU FINDEN. EINES VORWEG: DIE KATEGORIE 29ER TAUCHT IN DIESER AUSGABE NICHT AUF, SIE ERHÄLT EINEN SONDERPLATZ IM NÄCHSTEN HEFT.

ALS TESTREVIER HABEN WIR ERNEUT LATSCHE IN SÜDTIROL GEWÄHLT, WETTERTECHNISCH IM FRÜHJAHR EINE BANK. UND SO FANDEN WIR BEI ALPENANFANG APRIL STAUBTROCKENE TRAILS, WOLKENLOSEN HIMMEL UND BESTES ESSEN VOR. ETLICHE KILOMETER HABEN WIR DORT ABGESPULT, JEDES BIKE WURDE AUSGIEBIG GEFahren, DIE MEISTEN SOGAR

FÜR MEHRERE TAGE. UND WIEDER KOMMEN DIE ENTWICKLER ODER PRODUKTMANAGER DER BIKES ZU WORT, SIE VERRATEN UNS, WELCHE IDEEN HINTER DEN RÄDERN STEHEN UND WIE MAN BEI DER ENTWICKLUNG VORGEGANGEN IST.

DOCH NOCH IMMER GILT BEIM PEDALIÉRO: KEINE NOTEN! WIR SIND JA SCHLIESSLICH NICHT IN DER SCHULE. WIE GUT SICH EIN BIKE BEWEGEN LASST KANN MAN NICHT IN ZAHLEN AUSDRÜCKEN. WIR VERSUCHEN EUCH NUR EINEN Eindruck DAVON ZU GEBEN, WIE WIR DIE BIKES ERLEBT HABEN, UM SIE BESSER EINSCHÄTZEN ZU KÖNNEN. DOCH NICHTS ERSETZT DIE EIGENE ERFAHRUNG – ZU OFT HAT SICH EIN VERMEINTLICHER TESTSIEGER ALS FLOP ERWIESEN, WEIL ER NICHT DEM FAHRKÖNNEN, DEM BEVORZUGTES REVIER ODER DEN BESONDEREN KÖRPERPROPORTIONEN DES KÄUFERS ENTSPRACH. DESHALB NUTZT DIE MÖGLICHKEITEN AUF FESTIVALS ODER BEIM ÖRTLICHEN HÄNDLER, UM EIN PAAR PROBERUNDE ZU DREHEN. ZUSAMMEN MIT DEN INFOS AUS DIESEM HEFT SOLLTEN EUCH SO ENTTÄUSCHUNGEN ERSPART BLEIBEN!

IN DIESEN KATEGORIEN HABEN WIR GETESTET:

CROSSCOUNTRY / MARATHON:
80-120 MM FEDERWEG; 70 % BERGAUF, 30 % BERGAB

TRAILBIKE:
120-150 MM FEDERWEG; 50 % BERGAUF, 50 % BERGAB

ENDURO:
160-170 MM FEDERWEG; 30 % BERGAUF, 70 % BERGAB

FREERIDE / DOWNHILL:
170-230 MM FEDERWEG; 0-20 % BERGAUF, 100-80 % BERGAB

WIR BESCHREIBEN DIR DEN CHARAKTER EINES BIKES, DAMIT DU ENTSCHEIDEN KANNST, OB DAS RAD ZU DIR PASST ODER NICHT. SO WIE EIN KUMPEL EINE EMPFEHLUNG AUSSPRICHT – DAS IST SEIT JAHREN UNSER CREDO.

VIEL SPASS BEIM LESEN UND FINDEN DEINES EIGENEN TESTSIEGERS!

PROMOTION

DOLCEVITA HOTEL JAGDHOF

UNSERE TESTBASIS

Eine glasklare Empfehlung für einen Bikeurlaub in Latsch: das DolceVita Hotel Jagdhof, das uns für die Dauer unseres Aufenthaltes als Teststation gedient hat. pedaliéro geprüft und mit der Note 1+ bewertet!

Mit viel Liebe fürs Detail von der Familie Pirhofer geführt, bietet das 4-Sterne-Hotel alles, was zu einem erstklassigen Wellness- und Aktivhotel gehört.

Biker sind hier definitiv bestens aufgehoben. Sicher und wohlbehütet übernachtet das treue Gefährt im videoüberwachten Bikeraum, der natürlich über eine Werkbank verfügt, ein Bike-Waschplatz befindet sich direkt vor der Tür. Zehn geführte Touren bietet das Hotel pro Woche an, wer die tollen Trails rund um Latsch lieber auf eigene Faust entdecken will, für den stehen neuste GPS-Geräte mit mehr als 80 Touren zur Verfügung. Leihräder gibt es im hauseigenen Bike-Verleih mit angeschlossenem Bike-Shop, dort findet sich auch eine kompetente Bikewerkstatt.

Und da nach dem biken vor dem biken ist, bietet das Hotel Jagdhof natürlich auch einen exzellenten Wellness- und Fitnessbereich an, um müde Bikermuskeln wieder auf Trab zu bringen. Hier mal ein kleiner Auszug aus den zahlreichen Highlights: sechs individuelle Themensaunen auf zwei Etagen, Ruheräume mit Wasserbetten, Doppelbetten und Kuschelecken, ein sonnendurchfluteter Fitnessraum, ein Hallenbad mit 31° Wassertemperatur, sowie ein beheiztes Felsenfreibad mit 29°.

Na, wer da nicht gleich relaxen will, ist selber schuld!



Nicht unerwähnt bleiben sollte die gute Küche des Hauses, der hohe kulinarische Anspruch Südtirols wird auch im Hotel Jagdhof vorbildlich gepflegt. Vom gesunden Schlemmer-Frühstück über das Wellnessbuffet am Nachmittag mit Snacks und herzhaften Leckereien, bis zum abendlichen Gourmet-Menü (6 - 8 Gänge) und dem täglichen Activity-Menü gibt es mehr als genug, um die leeren Speicher wieder aufzufüllen.

Alles in allem der perfekte Ausgangspunkt für ausgiebige Touren durchs Vinschgau!

DolceVita Hotel Jagdhof | Herrengasse 15 | I-39021 Latsch - Vinschgau
Tel.: +39 0473 62 22 99 | E-Mail: info@jagdhof.com | www.jagdhof.com

«Meine Ingenieure
hatten eine harte Zeit.
Gute Neuigkeiten!»

Gilles Lapierre, ein Chef der keine Kompromisse mag.



Mit der Adaption der patentierten Pendbox-Technologie in einer XC-/Marathon-Plattform definiert Lapierre die Performance-Grenzen für Langstrecken-Bikes neu. Das neue X-Flow liefert Dir das wohl effizienteste Fahrwerks-System unserer Zeit. 120mm pure Performance und Vielseitigkeit – die neue Pendbox-Technologie entkoppelt Antriebs-Power und bietet absolute Fahrwerks-Effektivität. Fühl den Genuss der neuen Referenz für Marathon und XC-Tourenbiken.

KATEGORIE:

CROSSCOUNTRY/ MARATHON

[krɔ:s kəntri] ['ma:ratɔn]

CROSSCOUNTRY:

ENGLISCHE BEZEICHNUNG
FÜR QUERFELDEIN {adv};
ÜBER STOCK UND STEIN [ugs.]

FEDERWEG:

80-120 MM

EINSATZBEREICH:

70 % BERGAUF, 30 % BERGAB



DIE BIKES

CORRATEC REVOLUTION SL XTR ①
SCOTT SPARK SL ②
MONDRAKER LITHIUM R ③
LAPIERRE X-FLOW 512 ④
KTM LYCAN PRESTIGE ⑤



CORRATEC REVOLUTION SL XTR

AUSPROBIERT!

CROSSCOUNTRY



ÜBER DAS BIKE

Philipp Heuberger, Marketing Manager Corratec

P: Euer Rahmen ist mit 997 Gramm sehr leicht, welchen Aufwand betreibt ihr, um das Gewicht realisieren zu können?

PH: Das Revolution gibt es ja schon seit 2009 als Karbonrahmen, wir wollten den Namen am Leben halten, aber einen ganz neuen Rahmen entwickeln. Also haben wir angelehnt an unserem Biometric Bow Design das neue Revolution entworfen. Um den Rahmen so leicht zu bekommen verwendeten wir ein High Modulus Carbon, das sehr zug- und scherfest ist. Unsere Technologie TCM+ ermöglicht es uns, sehr belastungsspezifisch mit dem Karbon zu arbeiten. Was man dem Rahmen nicht ansieht: Der Tretlagerbereich, die Kettenstreben und die Sitzstreben sind ein KARBONTEIL.

P: Ins Auge springen die sehr tief reichenden Kettenstreben des Revolution...

PH: Die Form der Kettenstrebe ist dahingehend optimiert, dass sie eine geringstmögliche Torsion hat, und somit ein Vortrieb ohne Kraftverluste stattfinden kann. Darin integriert ist das LPC (Low Profile Chainstay), es ist eine abgesenkte Kettenstrebe, die das Kettenschlagen auch im größeren Gelände minimiert. Aber der Rahmen hat auch noch ein paar weitere nette Features: Direct Mount für den Umwerfer, die Inserts dafür sind extra mit Kevlar einlaminiert, genauso wie die Inserts für den Flaschenhalter, um die Schrauben vor dem Ausreißen zu schützen. Am Steuerrohr haben wir entlang des Kraftflusses eine reliefartige Verstärkung, um noch mehr Steifigkeit in diesen Bereich zu bringen.

FAHREINDRUCK

Corratec-typisch zeigt sich auch das Revolution mit gebogenem Oberrohr, das eine Einheit mit der Kettenstrecke bildet. Ein optisches Schmankerl, das uns sehr gut gefällt. Der tolle Eindruck bei der Optik setzt sich bei der Ausstattung fort: DT Swiss Karbon Laufräder und DT Swiss Karbon Gabel sorgen dafür, dass das Gesamtgewicht schön niedrig bleibt. Aus dem eigenen Hause gesellt sich Hardware der Marke Zzyzx dazu, Sattelstütze, Vorbau und Lenker sind allesamt komplett aus Karbon gefertigt und tragen besagtes Label. Einzig bei der Kurbel hat man auf Karbon verzichtet, die hervorragende XR-Kurbel fügt sich aber sehr geschmeidig ins Gesamtbild ein.

Im Gelände bestätigen sich die Rennambitionen, diese Bike ist schnell, noch schneller sogar, und extrem schnell, wenn auch noch ein schneller Fahrer drauf sitzt. Der Rahmen ist sehr steif, gemeinsam mit dem niedrigen Gewicht schießt das Bike explosionsartig nach vorn. Es ist immer eine ganze Kette von Komponenten und deren Eigenschaften für den Vortrieb verantwortlich, Corratec hat diese Kette vorzüglich im Griff. Ein Dragster unter den Racebikes, da hat so manches andere Bike das Nachsehen. Am Berg klettert es wie ein Zicklein so leichtfüßig, es will hinauffliegen auf die grünen Almen, um saftiges Gras zu naschen. Bergab ist bei einem Hardtail natürlich immer Konzentration gefragt, doch auch hier schlägt sich das Revolution gut, etwas stärker profilierte Reifen könnten dieses Potential noch weiter ausbauen. Viele Racer schätzen zudem eine gute Wendigkeit, und auch auf diesem Gebiet kann das Revolution punkten. Spielerisch lässt es sich über den Trail bewegen, es reicht wenig Druck, um eine Richtungsänderung einzuleiten. Geschaltet und gebremst wird mit Shimanos XR, die sich bekanntermaßen vorzüglich verhalten. Einzig über die 180mm Scheibe am Vorderrad haben wir uns gewundert, hier würden wir eine 160er Scheibe bevorzugen. Das Corratec Revolution ist somit ein reinrassiger Racer, der kaum Wünsche offen lässt. Vielleicht ist das Bike ganz einfach mit den Worten eines Testfahrers zu erklären, der mir ein Post-it an den Monitor geklebt hat. Darauf stand: „Geniales Racebike, will ich haben! Muss nur mal schnell im Lotto gewinnen!“

FAZIT

Was erwartet man von einem Race-Hardtail? Ein kompromisslos auf Vortrieb getrimmtes Gerät, das leicht ist, schnell beschleunigt und einen puristischen Look bietet. Wer uns in diesem Punkten zustimmt bekommt mit dem Corratec Revolution ein extrem nobles Gefährt, das zielstrebig einen Podiumsplatz ansteuert. ☺



CORRATEC REVOLUTION SL XTR

Kategorie: CrossCountry

Preis: € 7.999,-

Gewicht: 8,0 kg

FW vorne: 100 mm

FW hinten: –

Info: www.corratec.de

DAS HAT UNS GEFALLEN

Kompromissloses Racebike, das höchste der Gefühle.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

–



Wer das lesen kann, frisst garantiert Staub

SCOTT SPARK SL

AUSPROBIERT!

CROSSCOUNTRY



DU WIRST DIESES RAD LIEBEN... WENN DIE WÖRTER „KOMPROMISS“ UND „ÜBERZIEHUNGSZINS“ NICHT ZU DEINEM WORTSCHATZ GEHÖREN.

ÜBER DAS BIKE

Jochen Haar, Scott Marketing

P: 9.499,- Euro. Jochen, wer kauft dieses Rad?

JH: Klar, von diesem Bike verkaufen wir natürlich nicht tausende Bikes, das wäre ja zu schön. Es ist eben das absolute High-End-Bike, das Teuerste, was wir im Programm haben, und meiner Meinung nach das Beste, was du im 120mm-Bereich kriegen kannst. An dem Bike ist einfach das Edelste vom Edelsten verbaut. Es ist ein konkurrenzfähiges Racefully, aber es wird auch als Trailbike verkauft, da es satt Federweg hat. Zählt man alle positiven Eigenschaften zusammen, geringes Gewicht, allerfeinste Ausstattung, sehr großer Einsatzbereich und ein einzigartiges System wie TwinLoc, da ergibt sich dieser Preis. Es ist ganz klar unser Vorzeige-Flaggschiff.

P: Du hast eben das TwinLoc-System angesprochen...

JH: Ich denke, dass es das Herausragende an der ganzen Spark Reihe ist, unser Top-Feature. Mit dem TwinLoc kannst du mit einem Daumendruck den Federweg des gesamten Fahrwerkes reduzieren, oder ganz blockieren. Gerade im Traction-Mode fährt es sich auf technischen flachen Trails sensationell, auf technischen Uphill-Passagen hast du in dieser Einstellung ein wahres Aha-Erlebnis. Diese Variabilität des TwinLoc bietet sonst kein Bike der Welt. Natürlich ist das SL der Rolls Royce unter den Racefullys – wer nicht so tief in die Tasche greifen kann oder will profitiert von den technischen Highlights beim Spark – bei ein paar hundert Gramm mehr – aber auch bei einem der unteren Modellkategorien, z.B. dem Spark 30. Das kostet dann nur 3.199,- Euro, wiegt aber auch nur 11,2kg.

FAHREINDRUCK

Manchmal erstarren auch erfahrene Testler beim Anblick eines Bikes in Ehrfurcht, und so erging es uns, als wir mit vorsichtigen Händen das Scott Spark SL aus seinem Karton hoben. Fast 10.000 Euro für ein Bike, wann bekommt man so etwas schon zu Gesicht, geschweige denn unter den Hintern? Der Gang zur Waage erzeugte die nächsten erstaunten Gesichter, 8,9kg stand da in digitalen Lettern, und das für ein Fully mit satten 120mm Federweg. Dieses Gewicht erreichen heutzutage nur die wenigsten Hardtails, von Fullys mal ganz zu schweigen. Der Blick auf die Komponenten kann nun nicht mehr wirklich überraschen, das meiste ist schlicht und einfach aus Karbon, der Rest ist einfach nur vom Feinsten: Sram XX Gruppe, Ritchey WCS Anbauteile, DT Swiss Karbon Laufräder mit Keramiklagern, Rock Shox XX Gabel mit Carbon Brücke usw., eine Speisekarte bei Lafer lässt sich nicht so lecker. Natürlich wurde extrem viel Arbeit in den extrem leichten Rahmen gesteckt. Scott, eh schon führend im Bereich der Karbontechnologie, hat nochmals etliche Trümpfe gezogen, mit interessant klingenden Namen wie IMP3. Was das ist? Streng geheime Formgebungsverfahren, die neueste Technologie im Bereich der Karbon-Produktion, was denn wohl sonst? Dadurch wird ein einzigartiges Verhältnis aus Steifigkeit und Gewicht erzeugt. Ebenso einzigartig ist aber auch das TwinLoc-System. Mit nur einer Bewegung des Fingers kann das Fahrwerk verändert werden, und zwar Gabel und Dämpfer gleichzeitig. Drei Modi stehen zur Wahl, ein Uphill-, ein Trail- und ein Downhillmodus. Das funktioniert im Gelände ganz ausgezeichnet, ohne Verzögerung oder Schnickschnack schaltet man das gesamte Fahrwerk um, reduziert oder vergrößert den Federweg. Das Fahrgefühl auf dem Trail ist einfach einzigartig. Schade, dass es nur einem kleinen, erlauchten Kreis möglich sein wird, dieses Bike zu erfahren. Das Spark SL vermittelt ein Gefühl der Schwerelosigkeit, so als wäre man ohne Bike unterwegs, als würde man allein über den Trail schwaben. Hier von „guter Beschleunigung“ oder „spritzigem Fahrgefühl“ zu sprechen wäre gnadenlos untertrieben, Leute, das Bike ist so leicht wie ein Standard-Rennrad, zudem bügelt es gnadenlos alles weg, was sich ihm in den Weg stellt! Das Fahrwerk ist extrem potent und vielseitig, mit diesem Bike kann man Cross-Country-Rennen gewinnen, aber auch bequem eine Feierabendrunde über gerne auch technisch anspruchsvolle Trails unternehmen. Einzig die Reifen schränken den Einsatzbereich ein, doch die sind ja schnell getauscht.

FAZIT

Nur ein Wort: sensationell. ☺



SCOTT SPARK SL

Kategorie: CrossCountry

Preis: € 9.499,-

Gewicht: 8,9 kg

FW vorne: 0/120 mm

FW hinten: 0/85/120 mm

Info: www.scott-sports.com

DAS HAT UNS GEFALLEN

Ein atemberaubendes Bike.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

Die Reifen. Zu kompromisslos und zudem etwas pannenanfällig.



MONDRAKER LITHIUM R

AUSPROBIERT!

CROSSCOUNTRY



Du wirst dieses Rad lieben...wenn dein Abend versaut ist, bist du auf der Tour mit deinen Kumpels nicht der Schnellste.

ÜBER DAS BIKE

Frank Jeniche, Pressesprecher Mondraker

P: Welche Biker wollt ihr mit dem Bike ansprechen?

FJ: Das Lithium ist unser 100mm Fully für sportliche Tourenfahrer und Marathonisti, die auch mal beim CrossCountry Gas geben wollen. Das Bike geht nach vorne los, es ist sehr verwindungssteif und das Fahrwerk sportlich abgestimmt. Wenn du reintrittst wird aus dem Rad fast ein Hardtail, bei größeren Brocken macht es aber auf, und es stellt 100 sehr effektive Millimeter zur Verfügung. Das Lithium R ist das günstigste Modell der Reihe, mit den Modellen Lithium RR und RR LTD stehen noch zwei weitere Bikes zur Wahl.

P: Wie charakterisierst du das Fahrwerk?

FJ: Der Hinterbau ist eine Art VPP-System, mit einem besonderen Merkmal: die Ansteuerung des Dämpfers erfolgt von beiden Seiten. Er hat so eine bessere Kraftverteilung und ein sensibleres Ansprechverhalten. Der Dämpfer liegt etwas verborgen in dem geteilten Sitzrohr und damit ziemlich tief. Der Schwerpunkt sitzt damit ebenfalls sehr tief, was uns wiederum Vorteile beim Handling beschert. Der Dämpfer ist speziell auf die Hinterbaukinematik des Mondrakers abgestimmt, doch obwohl der Dämpfer etwas kompliziert eingebaut aussieht ist er einfach zu entnehmen, alle Schrauben sind frei zugänglich, zudem handelt es sich bei der Länge auch um ein Standardmaß. Somit ist es natürlich möglich, auch andere Dämpfer dort einzubauen.

FAHREINDRUCK

Lithium Stealth 2.0 Zero Suspension System – Alter Schwede, das nenne ich mal einen amtlichen Namen für einen Rahmen. Und nein, es handelt sich hier nicht um die Bezeichnung eines Tarnkappenbombers, dieser Bomber ist ausschließlich in friedlicher Mission unterwegs, sein Tieffluggebiet sind die hiesigen Wälder. Unsere Aufmerksamkeit bleibt natürlich sofort am Wort „Lithium“ kleben, es ist ein Material, das schon in geringen Mengen beigefügt die Zugfestigkeit und Härte einer Legierung verbessert. Einen handwerklich und optisch sehr schönen Rahmen hat Mondraker da hingestellt, edel und filigran. Am Hinterbau kommt das erwähnte Zero Suspension System zum Einsatz, ein VPP-System, das unabhängig von Antriebs- und Bremseinflüssen funktionieren soll. Witzigerweise hat Mondraker dem System eine ganze Internetseite gewidmet, wer nachlesen möchte: www.zerosuspensionsystem.com.

Beim ersten Betrachten des Bikes landen unsere Blicke auch gleich auf dem Herzstück des Zero Suspension Systems, dem Dämpfer. Dieser ist recht versteckt eingebaut, knapp oberhalb des Tretlagers. Das Sitzrohr wurde zu diesem Zwecke unten geteilt, der Dämpfer läuft mitten durch. Als Dämpfer dient ein Rock Shox Monarch RT3, der sehr sportlich abgestimmt ist, passend dazu darf sich vorne eine Reba RL austoben. Diese kann mittels Hebel vom Lenker blockiert werden. Das Lithium will als Racer verstanden werden, es ist definitiv sehr straff abgestimmt, da wippt nix, das Bike schießt los, als ginge es um sein Leben. Jeder Pedaltritt schiebt den Fahrer kompromisslos nach vorne, der verwindungssteife Rahmen mit seinen in sich gedrehten Kettenstreben trägt definitiv seinen Teil dazu bei. Sportlichkeit ist Trumpf, hier werden alle CrossCountry-Racer glänzende Augen bekommen, die flach profilierten Kenda-Pneus rennen wie der Teufel, lassen aber an einigen Stellen Grif vermissen. Sehr angenehm ist das Handling, sehr agil geht es um die Kurven, das Lithium R ist erfrischend spritzig, eben reines 26er Handling. Unverständlich in unseren Augen ist allein das Fehlen eines Sattelstützenschnellspanners, diese zusätzlichen paar Gramm erleichtern das Handling doch enorm, sei es nun im Gelände oder beim Transport.

FAZIT

Im Tiefflug schießt das Mondraker Lithium R über den Trail, ein schnelles Bike für wahre Heizorgien. Komfortorientierte Biker werden mit dem Biker sich nicht soviel anfangen können, dafür ist es aber wohl auch nicht gedacht. Klare Empfehlung für die Race-Fraktion! ☺



MONDRAKER LITHIUM R

Kategorie: CrossCountry

Preis: € 2.840,-

Gewicht: 11,9 kg

FW vorne: 100 mm

FW hinten: 100 mm

Info: www.mondraker.com

DAS HAT UNS GEFALLEN

Sehr sportlich und schnell.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

Kein Schnellspanner für die Sattelstütze.



LAPIERRE X-FLOW 512

AUSPROBIERT!

CROSSCOUNTRY



Du wirst dieses Rad lieben... wenn du ein sensationell spritziges und leichtfüßiges CrossCountry Bike suchst!

ÜBER DAS BIKE

Lorna Schouten, Marketing & PR Managerin LaPierre

P: Ist das neue X-Flow der Nachfolger des etablierten X-Control?

LS: Ich würde es nicht Nachfolger nennen, es nimmt zwar den selben Fahrertypus ins Visier, das X-Control wird es aber noch weiterhin geben, in einer etwas niedriger angesiedelten Preisregion. Das Bike gehört noch lange nicht zum alten Eisen, es ist nur ein anderes System. Mit dem neuen X-Flow wollen wir aber eine neue Benchmark setzen. Es ist ein sehr universelles Tourenfahrrad. Es geht sehr gut bergauf, fährt sich aber trotz der „nur“ 120mm Federweg auch bergab sehr schön.

P: Die hintere Federung bestimmt eine Technologie namens „Pendbox“. Was steckt dahinter?

LS: Das Pendbox-System ist ein aktives System, das sehr gute Traktion ermöglicht. Kinematisch ist es immer bestrebt Bodenkontakt zu halten. Das verbessert den Vortrieb, aber auch die Kontrolle des Bikes deutlich. Das spürt man deutlich, wenn man aus einer Kurve heraus kommt, das Bike nimmt schneller wieder Geschwindigkeit auf, die Traktion ermöglicht sofortigen Vortrieb.

P: Das Pendbox-System ist ja nicht neu.

LS: Nein, wir nutzen es schon einige Zeit in unseren Downhillern, dort hat es sich sehr bewährt. Dieses System in die unteren Federwegsklassen zu transferieren war nur ein logischer Schritt. Das Grundprinzip ist das gleiche, aber natürlich ist es auf den Anwendungszweck angepasst worden.

FAHREINDRUCK

Das Herzstück eines jeden Bikes ist der Rahmen, und beim X-Flow wird das besonders deutlich. Auch wenn alle Welt „Karbon!“ schreit, es ist immer noch möglich, auch in Alu bildhübsche und individuelle Rahmen zu bauen. Die Formsprache des LaPierre orientiert sich dabei stark an den organischen Formen eines Karbonbikes, im Steuerkopfbereich muss mal zweimal hingucken, um des Pudels Kern zu entlarven. Hydrogeformt geht es von dort aus Richtung Heck weiter, ein sensationell geformtes Oberrohr umwirbt das Auge, zwei Finger stützen sich am Sitzrohr ab, eine fließende Linie läuft schließlich bis zum Ausfallende. Eine sehr schöne Innenverlegung der Züge rundet den positiven Gesamteindruck ab. Und auch was die Technik angeht hat das LaPierre Spektakuläres im Angebot. Die Hinterbaukinematik wird von einem System namens Pendbox gesteuert. Es ist im Grunde ein abgestützter Eingelenker, bei dem das Tretlager auf einer beweglichen Wippe sitzt und somit vom Hauptrahmen getrennt ist. Das Tretlager bewegt sich bei jedem Einfedern mit, sodass eine Kettenlängung nahezu eliminiert werden kann. Das Ergebnis soll ein antriebsneutrales System mit deutlich besserer Performance sein.

Schwingt man sich auf das X-Flow spürt man sofort die Jahrzehntelange Erfahrung, die LaPierre zu bieten hat. Das Bike passt wie angegossen, Es ist weder zu kurz noch zu lang, einfach so wie es sein sollte. Aber Obacht! Wir sind einen Rahmen in der Größe L gefahren (1,80m Körpergröße), und bei einem Vorbau von 9cm hatten wir nicht das Gefühl, zu sportlich zu sitzen. Also unbedingt vorher probesitzen und sich nicht von den Größenangaben täuschen lassen! Nach nur wenigen Metern auf dem Trail wird klar, warum 26 Zoll noch lange nicht tot ist. Wir sind selten ein so agiles und spritziges Bike gefahren, es macht – trotz des verhältnismäßig moderaten Federwegs von 120mm – unglaublich viel Spaß, das Bike durch die Kurven zu drücken, zu beschleunigen und abzuziehen. Dieses Fahrgefühl ist einzig und allein den 26 Zöllern vorbehalten, wer auf dieses Gefühl steht ist beim X-Flow goldrichtig. Über die Uphillfähigkeiten brauchen wir bei so einem Bike kaum zu reden, selbstverständlich hat LaPierre hier seine Hausaufgaben gemacht. Obwohl die Gabel nicht absenkbare ist zieht es unbekümmert bergauf, die sehr gut passenden Conti X-King Reifen tragen ihren Teil dazu bei. Bergab setzt sich der positive Endruck fort, der Hinterbau funktioniert vorbildlich, obwohl er in der Tendenz eher sportlich als komfortabel daher kommt.

FAZIT

Wer glaubt, CrossCountry funktioniert nur noch mit 29 Zoll sollte sich mal auf das LaPierre X-Flow setzen. Er wird sein blaues Wunder erleben. ☺



Sieht kompliziert aus, funktioniert aber einfach: Pendbox

LAPIERRE X-FLOW 512

Kategorie: CrossCountry

Preis: € 3199,-

Gewicht: 12,5 kg

FW vorne: 120 mm

FW hinten: 120 mm

Info: www.bikes-lapierre.de

DAS HAT UNS GEFALLEN

Sehr spritziges Fahrverhalten, toller Rahmen.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

Gabel nicht absenkbare.



Schön: Rahmen mit innenverlegten Zügen

KTM LYCAN PRESTIGE

AUSPROBIERT!

CROSSCOUNTRY



ÜBER DAS BIKE

Leo Schmid, KTM Marketing

P: Alle Welt redet von 29 Zoll, welche Vorteile bietet 26 Zoll?

LS: Laut unserer Einstellung überwiegen vor allem bei Hardtails die Vorteile der 29er. Bei größerem Federweg verlieren diese Vorteile an Wert und die Nachteile der 29er überwiegen, insbesondere bei Touren- und AM-Bikes, ganz speziell bei Downhill-Bikes. Die Vorteile der 26er sind landläufig bekannt und auch bei KTM nicht anders: Steifigkeit der Rahmen und Laufräder, niedrigeres Gewicht, bessere Wendigkeit, Komponentenangebot. Da gerade Räder mit viel Federweg auf Trails zuhause sind und wendig sein sollten, wird hier von uns auf die 26er zurückgegriffen. Bei 29ern hat man außerdem bei Fullies mit viel Federweg konstruktionsbedingte Probleme mit der Freiheit des Hinterrads, das sehr nahe an die Sattelstütze heranrückt.

P: Kernstück des Lycan ist der Karbonrahmen...

LS: Der Rahmen wird in Monocoque Bauweise gefertigt und verwendet einen Alu Hinterbau. Ein konisches Steuerrohr bringt die benötigte Steifigkeit, die Lenkerhörnchen sorgen für den nötigen Komfort auf langen Touren. Besonderheit in der Lycan-Serie sind die Top-Modelle Prestige und Master mit einer 150mm Fox Talas Gabel, im Gegensatz zu den anderen Lycans mit 120mm an der Front. Das bietet beim DH mehr Sicherheit, beim Uphill kann der Federweg auf 120mm eingefahren werden.

FAHREINDRUCK

Im bekannten Orange der Motorräder rollt unser Ausprobiert-Bike, das KTM Lycan Prestige, in unsere Redaktion. Die Nähe zu den weltbekannten Benzinkollegen ist allgegenwärtig, und das obwohl KTM Fahrrad und KTM Motorrad zwei unabhängige Firmen sind. Das Grau-Orange steht dem Karbonrahmen ganz auszeichnet, vermutlich hat es noch keinem Mountainbike geschadet, sich imagemäßig in der Nähe eines Motorrades aufzuhalten. Dahinter steckt ein sehr schön gefertigter Rahmen aus Karbon, Unter- sowie Oberrohr haben einen dreieckig anmutenden Querschnitt, was sehr gefällig aussieht. Einzig der Hinterbau ist aus Aluminium, dort wo die Kette an der Strebe Schäden verursachen könnte befindet sich ein passgenauer, funktionaler Schlagschutz. Bei der Ausstattung haben die Mattighofener aus dem Vollen geschöpft: Shimanos Top-Gruppe XTR soweit das Auge blickt, die Laufräder gibt DT Swiss dazu, das Fahrwerk ist fest in der Hand von Fox. Vorne federt und dämpft eine 32 Talas, sogar mit Kaschima Coating, hinten übernimmt diesen Job ein Float RP23 mit Boost Valve. Um es gleich vorwegzunehmen: die Federungsperformance konnte uns überzeugen, bergauf ist kein nennenswertes Wippen zu spüren, die Absenkfunktion der Talas wird natürlich gerne genutzt; bergab verleiht der überaus potente Hinterbau dazu, noch ein bisschen schneller zu fahren, als man es normalerweise mit 120mm tun würde. Der Dämpfer arbeitet sehr sensibel und steckt auch grobe Brocken gelassen weg, das Hinterrad ist immer auf Bodenkontakt aus. Es gibt eine gewisse Diskrepanz zwischen dem Hinterbau mit 120mm Federweg und der Front, die bis zu 150mm zu bieten hat. Nachteile konnten wir allerdings keine feststellen. Wer den zusätzlichen Federweg braucht ist froh, ihn dabei zu haben. Wer nicht, lässt die Gabel eben unten. Erwähnenswert ist noch das Cockpit. Auf den ersten Blick fanden wir es etwas gewöhnungsbedürftig, weil es mit seinen ergonomischen Griffen inklusive Barends schon sehr speziell ist. Nun gut, das Cockpit ist eh immer eine sehr persönliche Sache, doch nachdem wir einige Kilometer mit dem Bike abgespult hatten, fühlte es sich sehr vernünftig und gut an.

FAZIT

Einen leichten, technisch extrem hochwertigen Renner hat KTM da gebaut, ein Multitalent für jede Menge Spaß auf Touren und auf dem Trail. Der Preis ist für das gebotene sicher angemessen, wer aber ein paar Mäuse sparen möchte, für den findet sich in der Lycan-Familie auch ein günstigeres Modell. Insgesamt ein tolles Bike, nicht nur für KTM-Fans! ☺



KTM LYCAN PRESTIGE

Kategorie: CrossCountry

Preis: € 4.999,-

Gewicht: 11,4 kg

FW vorne: 120-150 mm

FW hinten: 120 mm

Info: www.ktm-bikes.at

DAS HAT UNS GEFALLEN

Angenehm leicht, sehr gute Allroundeigenschaften.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

–



KATEGORIE:

TRAILBIKE

[*'treɪlbaɪk*]

TRAIL:

ENGLISCHE
BEZEICHNUNG

FÜR:

[WANDER]PFAD {M}

FEDERWEG:

120-150 MM

EINSATZBEREICH:

50 % BERGAUF, 50 % BERGAB



DIE BIKES

ROSE GRANITE CHIEF 6 ①
SPECIALIZED STUMPJUMPER EVO ②
KTM BARK 20 ③
HAIBIKE HEET RX ④
KONA ABRA CADABRA ⑤



ROSE GRANITE CHIEF 6

AUSPROBIERT!

TRAILBIKE



Du wirst dieses Rad lieben... wenn für dich
der Trail zum Playground werden soll!

ÜBER DAS BIKE

Thorsten Heckrath-Rose, Juniorchef

P: Mit dem Granite Chief bewegt ihr euch im klassischen Trailbikebereich, welcher Mountainbiker soll angesprochen werden, welchen Einsatzbereich definiert ihr?

THR: Das Granite Chief ist ein echter Allrounder und zählt zu der Kategorie All Mountain. Mit seinen 150 mm Federweg soll das Bike auch im Downhill und anspruchsvollen Gelände für viel Fahrspaß sorgen. Im Uphill kann der Biker sein Fully nahezu wippfrei auf sich abstimmen, dafür sorgen die gewichtsabhängigen Dämpfer-Setups.

P: Welche Möglichkeiten hat der Kunde, das Bike zu individualisieren?

THR: Bei uns hat jeder Kunde die Möglichkeit, sich sein individuelles und einzigartiges Bike durch den Rose Konfigurator zusammen zu stellen. Aus tausenden von Komponenten können unsere Kunden die passenden Parts für ihr Traumbike wählen, ganz nach ihren Wünschen und Bedürfnissen. Bezahlt wird dabei lediglich der Aufpreis für die Komponenten, Bearbeitungsgebühren fallen nicht an.

P: Eure Bikepalette ist inzwischen sehr umfangreich, wer ist für die Entwicklung des Bikes verantwortlich?

THR: Unser MTB-Chefentwickler Andi Heimerdinger. Andi entwickelt die Rahmen und testet sie gleich vor der Haustür. Am Comer See hat er eine perfekte Arbeitsumgebung, er ist Radfahrer durch und durch und spürt jede Veränderung an einem Bike.

FAHREINDRUCK

Ein fettes Unterrohr – das ist das Erkennungsmerkmal der Rose MTBs, und so kommt auch das Granite Chief daher. Fett muss aber nicht schwer bedeuten – der Rahmen ist stark gewichtsoptimiert und wiegt gerade mal ca. 2600g. Damit stellt Rose ein 150mm-Rad mit 12,6 kg auf die Räder, ein wirklich guter Wert.

Das Chief in Größe M ist relativ kurz, man sitzt recht aufrecht auf dem Rad. Wir sind das Bike mit recht viel Sag gefahren, rund 30%, so entfaltet es eine enorme Downhillperformance. Zwar sackt es so ein wenig weg, das stellt aber kein Problem dar, da die Plattform des RP23 gut arbeitet. Mit dem Lift Select System von Magura lässt sich die Gabel auf 120mm runter tragen. Das, gepaart mit den leicht laufenden Nobby Nic Reifen von Schwalbe und dem geringen Gewicht, lässt das Bike sehr bequem bergauf klettern, ohne dass es wirklich anstrengend wird. Auch steile Rampen sind so kein Problem. Der schmale Lenker (690mm) ist hier sehr angenehm, bergab würden wir eine breite Ausführung bevorzugen.

Absolut top sind die innen verlegten Züge, die für ein sehr „cleanes“ Bild sorgen. Des Weiteren sehr erfreulich sind die hochwertigen Komponenten aus dem Hause Syncros. Standards wie Tapered Steuerrohr, PressFit Innenlager und Postmount Bremsaufnahme sind bei Rose ebenfalls selbstverständlich.

Auf dem Trail ist das Granite Chief sehr verspielt und wendig, wenn's mal richtig eng wird. Der Schwerpunkt ist sehr zentral, und das Bike liegt gut in der Luft, wenn man mal an der nächsten Wurzel abzieht. Der Hinterbau fegt satt über Hindernisse und behält auch bei groben Schlägen immer Bodenkontakt. Gefühlt sind es mehr als 150mm, was sicherlich auch dem großvolumigen, eigentlich auf das Rose abgestimmten RP23 Dämpfer zuzuschreiben ist. Leider kann die Gabel da nicht ganz mithalten, die Magura Thor neigt zum wegtauchen. Da schafft auch die einstellbare Druckstufe keine Abhilfe. Bei Rose kann man aber sein Bike individuell konfigurieren und das für sich perfekte Setup selber zusammenstellen. Überzeugen konnten uns hingegen die MT6 Bremsen. Nach kurzer Einfahrzeit hatten sie sehr gute Bremsspower, ohne auf langen Abfahrten zu faden. Der schwammige Druckpunkt ist etwas gewöhnungsbedürftig.

FAZIT

Früher einmal der kleinste Radladen Bocholts ist Rose heute fest im Bikebusiness verankert. Der Traditionshändler schickt mit dem Granite Chief ein Trailbike ins Rennen, dass eine immense Zielgruppe ansprechen dürfte. 150mm, beste Ausstattung, geringes Gewicht, überzeugende Fahreigenschaften und das zum vernünftigen Preis – dieser Argumentationskette dürften wohl viele Käufer folgen. ☺



ROSE GRANITE CHIEF 6

Kategorie: Trailbike

Preis: € 2.499,-

Gewicht: 12,6 kg

FW vorne: 150 mm

FW hinten: 150 mm

Info: www.roseversand.de

DAS HAT UNS GEFALLEN

Gefühlt mehr Federweg machen auch bei einem Trailbike viel Spaß.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

Die Gabel. Die Magura Thor war bockig und neigte zum Wegtauchen. Bei Rose aber kein Problem, eine optional wählbare, sehr gute Fox Talas RLC Fit kostet nur geringen Aufpreis.



SPECIALIZED STUMPJUMPER FSR EXPERT CARBON EVO

AUSPROBIERT!

TRAILBIKE



Du wirst dieses Bike lieben wenn...du eine aggressive, leichte Trailrakete in vollendeter Ausstattung suchst.

ÜBER DAS BIKE

Sebastian Maag, Marketing Specialized Europe

P: Den Stumpjumper gibt es mit und ohne den Namenszusatz Evo. Wie unterscheiden sich die Bikes, für welchen Fahrer ist das Evo gedacht?

SM: Das Evo bietet mehr Federweg und eine etwas andere Geometrie, wie flachere Winkel und ein tieferes Tretlager. Außerdem ist es anders ausgestattet. Das normale Stumpy ist sicher für den normalen Tourenfahrer ideal, auf das Evo werden sicher eher die Biker zurückgreifen, die einen aggressiveren Fahrstil haben und deren Fahrtechnik ausgeprägter ist. Der Evo-Fahrer nimmt sich gerne auch mal heftigere Abfahrten vor, würde an einem normalen Stumpjumper seine eigenen Reifen draufziehen und einen breiteren Lenker montieren. Diese Arbeit nehmen wir ihm ab, denn genau das ist am Evo von Werk aus bereits getun.

P: Ein bisschen wildert ihr aber damit ja schon im Einsatzbereich eures Enduros, das ja auch nur einen Zentimeter mehr an Federweg bietet.

SM: Das Enduro kann natürlich gerade im größeren Gelände seine Stärken ausspielen, besonders wenn du hohe Lasten auf dem Bike hast, zeigen sich die Vorteile. Der Rahmen ist gerade im vorderen Bereich etwas steifer, du kannst ohne zu zögern mit dem Enduro in den Bikepark gehen. Es ist eben alles noch ein bisschen mehr in Richtung Downhill verschoben.

P: Das Stumpy gibt es ja auch als 29er, stirbt das 26er-Modell bald aus?

SM: Nein, das kann ich mir nicht vorstellen. So wie das Stumpy jetzt ist sehen wir es als perfektes Mountainbike an. Wer gerne ein 29er fahren möchte, für den haben wir das auch im Programm, aber wer was fahren möchte, entscheidet der Kunde letztlich selbst.

FAHREINDRUCK

Was vor 30 Jahren unter dem Titel Stumpjumper mit einem Stahl-Hardtail begann und sich über leichtfüßige Alu-Racebikes fortsetzte, mündete letztendlich in sportlichen High-End-Fullies – und in unserem Testbike mit der Appendix Evo. Mittels einer geänderten Dämpferanlenkung hat man den Federweg gegenüber der Standardvariante des Stumpjumpers auf 150 mm aufgebohrt – ein verstecktes Detail. Auffällig dagegen: der organisch-kraftvolle Carbon-Rahmen. Der Hersteller verspricht eine ausgezeichnete Steifigkeit bei reduziertem Gewicht. Und noch einen Wink, wo das Evo hin will: Specialized hat dem Bike eine schaltbare ISCG '05 Gamut Kettenführung verpasst. Eine 142 x 12 mm Schraubachse und einen größerer Speichenflanschabstand, bekanntermaßen Indikatoren für ein steiferes Rahmenheck und ein stabileres Laufrad, räumen auch letzte Zweifel aus: Das Evo will die Singletrails entlang gedroschen werden. Noch ein kurzer Blick aufs Fahrwerk: Den Alu-Hinterbau kontrolliert ein speziell für Specialized gefertigter Fox RP23 Adaptive Logic Dämpfer mit flutschigem Kashima-Coating und Auto-Sag Einstellung. Eine Fox Factory Float ebnet mit 15 cm Hub, Druck- und Zugstufenverstellung den Weg.

Das Evo klettert flink, auch ohne Absenkfunktion an der Gabel. Zur Not lässt sich die Front über Lockout ruhigstellen. Die Lenkzentrale ist schön niedrig. Trotz kurzem Heck neigt das Bike beim Klettern nicht zum Aufsteigen, da das Vorderrad dank des langen Oberrohrs ausreichend Druck kriegt. Läuft der Trail oder geht's gar hinab, kommt mit dem Stumpy die Verzückung. Das Bike ist extrem agil und rasant, Steifigkeit und Spurtreue sind beeindruckend. Das Stumpy will sich regelrecht mit den Kuven prügeln, wirft sich freudig in die gewünschte Linie und lässt selbst in engen, winkligen Sektionen den Dampfahnen offen. Der Lenkwinkel ist mit 67° prädestiniert fürs Trailgeballer und bietet die ideale Balance aus Wendigkeit und Laufruhe. Wird das Geläuf steiler und größer, offenbart das Stumpjumper ein für leichte Trailbikes beachtliches Downhill-Potential, ohne in den roten Bereich zu kommen. Die Formula Stopper verzögern tadellos mit brethartem Druckpunkt. Immer wieder begeistert beim Evo das Beschleunigungsvermögen in flachen Passagen und seine Leichtfüßigkeit, die es erlauben, durch Pumpen in Kompressionen und über Unebenheiten Speed und Flow zu generieren.

FAZIT

Das Specialized Stumpjumper FSR Expert Carbon Evo vereint uneingeschränktes Kletterpotential, Spritzigkeit, Wendigkeit, Schluckvermögen und Laufruhe zu einem ultimativen Trailbike. ■



Auch an einem Trailbike sinnvoll: Kettenführung

SPECIALIZED STUMPJUMPER FSR EXPERT CARBON EVO

Kategorie: Trailbike

Preis: € 4.499,-

Gewicht: 12,1 kg

FW vorne: 150 mm

FW hinten: 150 mm

Info: www.specialized.com

DAS HAT UNS GEFALLEN

Agilität und Spritzigkeit, Design, Verarbeitung, Ausstattung.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

–



Schöne Karbonstruktur am Oberrohr

KTM BARK 20

AUSPROBIERT!

TRAILBIKE



Du wirst dieses Rad lieben...wenn du auf Männerfreundschaften stehst.

ÜBER DAS BIKE

Leo Schmid, KTM Marketing

P: Das Bark und das Lycan sind bei euch unter der Kategorie „Tour & All Mountain“ zusammengefasst. Wie grenzt ihr die beiden gegeneinander ab, für welchen Biker mit welchem Einsatzbereich ist welches Bike gedacht?

LS: Im Bereich Tour und AM bieten wir zwei Serien an, das Lycan mit 120/125mm für den Toureneinsatz und für gemütliche Marathons, sowie die Barks mit 150/155mm für den AM Bereich und Light-Enduro. Die Lycan-Serie ist etwas leichter und tourentauglicher, die Bark-Serie bietet noch mehr Reserven bergab.

P: Am Hinterbau setzt ihr auf euer bewährtes Pro Damping System. Was muss man sich darunter vorstellen?

LS: Es ist ein antriebsneutraler Viergelenker mit schwimmender Dämpferbefestigung. Der Antrieb arbeitet effizient, mit geringem Pedalrückschlag. Die Entwickler sind Robert Henrich und Gerald Wirthenstätter, die beiden haben das AM Konzept für KTM entwickelt.

P: Welche Highlights hat das Bark noch zu bieten?

LS: Sonstige Besonderheiten sind das XR Trail Schaltwerk beim Bark20, integrierte Kabelführung, Verwendung von Steckachsen vorne und hinten und ein konisches Steuerrohr. Das Rahmengewicht beträgt 2990g. Sicherlich nicht das leichteste AM Bike am Markt, aber dafür mit sattem Hinterbau ein wirkliches AM Bike, das durch die Stabilität (daher kommt das Mehrgewicht von ca. 500-1000g zu Mitbewerbern) auch in wirklichen Downhills genutzt werden kann. Und das zeichnet nach unserer Meinung ein AM Bike aus: Antriebsneutral bergauf und satt bergab. All Mountain eben.

EISKALTER TESTSIEGER

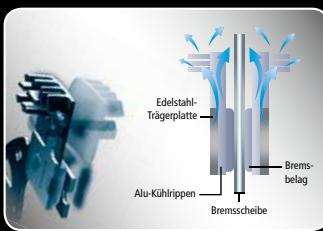
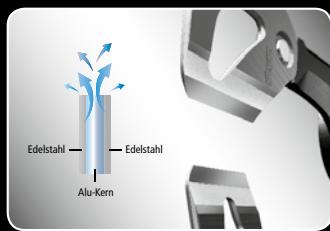


ICE TECHNOLOGIES

HIGH STOPPING POWER.
LESS FADING.

Shimano Ice-Tech Bremscheiben haben eine 3-lagige Sandwich-Struktur: Alu-Kern, eingebettet in Edelstahl. Die bessere Hitzeableitung des Aluminiums reduziert die Oberflächentemperatur der Bremscheibe um rund 100 Grad. Ice-Tech Bremsbeläge mit Alu-Kühlrippen können die Oberflächentemperatur der Bremsbeläge um weitere 50 Grad senken.

Das Ergebnis: Ice-Tech Scheibenbremsen weisen praktisch kein Fading auf!



Schnitt durch die Ice-Tech Bremscheibe

Ice-Tech Bremsbeläge



SHIMANO

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Shimano Service Center, Ihrem Fachhändler oder unter:
D: Paul Lange & Co · www.paul-lange.de | A: Thalinger Lange GmbH · www.thalinger-lange.com | CH: Fuchs Movesa AG · www.fuchs-movesa.ch

FAHREINDRUCK

Wenn es darum geht, ein Bike der „Big Player“ in seine Kaufauswahl mit einzubeziehen, kommt man an der Marke KTM kaum vorbei. Seit Jahren bieten sie Bikes auf höchstem Niveau an, bei unseren österreichischen Nachbarn ist KTM eine der beliebtesten Marken überhaupt. Mit dem Bark 20 schickt KTM ein sehr hübsch aussehendes Trailbike ins Gelände, das zuerst durch sein sehr gediegnes Äußeres auffällt. Schwarz und weiß geht immer, besonders wenn es so gefällig umgesetzt wird wie beim KTM (man beachte die Verquickung der Farben an Wippe und Sitzrohr). Auch des Weiteren hat der Rahmen einige nette Details zu bieten, wie die Kabelhalter für eine Variosattelstütze, oder den an die Outline des Sitzrohrs angepassten Sattelstützenschnellspanner. Das Vorhandensein einer Variosattelstütze in dieser Bikekategorie halten wir für unbedingt empfehlenswert, nichtsdestotrotz möchten wir an dieser Stelle lobend erwähnen, dass am Bark sogar ein ganz besonders feines Exemplar zu finden ist, eine Rock Shox Reverb. Schwingt man sich aufs Bike präsentiert sich das Bark recht kurz und ziemlich kompakt, man sitzt aber keineswegs zu aufrecht. Sondern ziemlich ideal. Das ist natürlich reine Geschmackssache. Was keine Geschmacksfrage ist: Die Griffe. Die gehen gar nicht. Am besten sofort im Shop lassen. Obwohl sie an einer Seite geschraubt sind könnte man denken, man sitze am Ende doch auf einem Motorrad, so sehr lassen sie sich verdrehen. Aber das ist nur ein kleiner Wermutstropfen vor der großen Ausfahrt. Denn bei der drehen wir mal im positiven Sinne durch, so groß ist die Begeisterung. Denn das Bark ist ein richtig dynamischer, wiesel-flinker Kurvenräuber. Sein Potential wirkt sehr erwachsen, geht schon in Richtung Enduro, sein Handling ist dagegen sehr verspielt. Wie auch schon bei anderen KTM-Bikes hat uns auch dieses Mal der Hinterbau mit seinem schwimmend aufgehängten Dämpfer sehr eingenommen. Das System funktioniert einfach. Humorlos saugt es auch massive Unebenheiten weg, es herrscht eine Ruhe am Heck wie beim Bingoabend im Altersheim. Natürlich wurde hier mit dem bewährten Fox RP23 BV ein sehr guter Dämpfer verbaut, aber wir wetten, dass man in diesen Hinterbau auch eine leere Coladose hängen kann und er würde trotzdem funktionieren. Die Fox Talas an der Front steht dem in nichts nach, und somit präsentiert das Bark ein wirklich tolles Fahrwerk.

FAZIT

Wer Trailfahren liebt und auf echte, ehrliche Gefühle steht, der wird im Bark einen treuen Begleiter finden. Nicht superleicht, aber solide in der Qualität und mit besten Fahreigenschaften ausgestattet, geht es gut mit auf Tour und wildert munter in Enduro-Regionen. Ein Bike wie eine gute Männerfreundschaft – berechenbar, ehrlich, herzlich. ☺



KTM BARK 20

Kategorie: Trailbike

Preis: € 3.399,-

Gewicht: 13,6 kg

FW vorne: 120-150 mm

FW hinten: 150 mm

Info: www.ktm-bikes.at

DAS HAT UNS GEFALLEN

Performance des Hinterbaus.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

Griffe.





AIRACE
WWW.AIRACE.COM.TW



Rider's Best Friend

INFINITY ST

- Wegweisende Formgebung des Standfußes („Top Thin Bottom Flat“) bietet eine erhöhte Stabilität beim Pumpen
- Pumpenfuß und -rohr aus Stahl
- 2-Komponenten Griff
- max. Druck 16,5 bar (240psi)
- 2,5“ Manometer



Informationen über unsere Service-Hotline 0 42 51 / 811-500

oder info@quality-brands.de

www.quality-brands.de/airace

 **HARTJE**

 Quality Brands

HAIBIKE HEET RX

AUSPROBIERT!

TRAILBIKE



Du wirst dieses Bike lieben...wenn du ein kompromissloses High-End Konzept suchst, das deinem hohen sportlichen Anspruch an alpine Touren gerecht wird und das von Marathon bis rasante Trail-Abfahrten alles abdeckt.

ÜBER DAS BIKE

Christian Malik, Produktmanager Haibike

P: Christian, ich glaube ihr habt es mit dem doppelten „e“, nach dem Greed und dem Sleek kommt jetzt das Heet!

CM: (lacht) Ja, das passt gut in die Reihe! Wir haben gesehen, dass unser Cross-Country-Marathonfully Sleek sehr gut ankam, und inspiriert davon haben wir das Heet konstruiert. Der Rahmen ist ein paar wenige Gramm schwerer als das Sleek, er wurde an neuralgischen Stellen verstärkt, um den erweiterten Einsatzbereich durch das Mehr an Federweg gerecht zu werden.

P: Vergleicht man die Rahmen, sieht man eine gewisse Verwandtschaft. Was haben das neue Heet und das XC-Bike Sleek gemeinsam?

CM: Obwohl das Heet deutlich mehr Federweg hat, 150mm nämlich, ist es ebenfalls sehr leistungsstark. Es ist sehr leicht, sodass man damit gerne einen Marathon fahren möchte, es hat aber auch genug Federweg, zum Beispiel für den Alpencross. Es ist also ein sehr universelles Rad. Somit war auch der Werkstoff Karbon das Material unserer Wahl, um noch mehr Steifigkeit rein zu kriegen und trotzdem Gewicht zu sparen.

P: Ausfällig ist das Design des Heet, schwarz-grün zieht sich durch beinahe alle Komponenten...

CM: Wenn man ein Rad konstruiert, ein echtes High-End-Produkt, sollte der Blick nicht nur auf dem Rahmen hängenbleiben. Das ganze Rad sollte komplett wirken – von den Laufrädern, über den Sattel, bis zur Gabel... alles sollte gut aufeinander abgestimmt sein. Das machen wir allerdings bei allen Bikes, auch bei den günstigeren Modellen.

FAHREINDRUCK

Selten ist uns in unserer Testflotte ein optisch wie funktionell so durchgängig und konsequent gestaltetes Bike wie das Haibike Heet RX untergekommen. Die kraftvoll grünen Decals auf dem seidig laminierten Kohlefaser-Gewebe des technisch-organischen Haupttragwerks replizieren sich am Sattelende, dem Umlenkhobel, der 32er Talas RLC und den exklusivem Reynolds All Mountain Carbon Laufrädern. Dazu das ergänzende Quantum komplementären Rots an Maguras Edelstopfern MT-8, Srams Top-Gruppe XX und dem Monarch RT3 Dämpfer. Ausschließlich feinste Bauteile zu einem so stimmigen Gesamtwerk zusammenzuführen; dafür gebührt Haibike auf jeden Fall schon mal vorab unsere Anerkennung. Aber hält es auf dem Trail auch ein, was es dem Auge verspricht? Das geringe Gewicht des Heet RX ist auf jeden Fall eine Wonne. Es sprintet und klettert leichtfüßig, fast wie ein Race-Fully, und das bei 150 mm Federweg. Die Sitzposition ist dank des eher langen Vorbaus auch bei einer verhältnismäßig kurzen Oberrohrlänge moderat sportlich. Ausdauernde, alpine Klettertouren lassen sich mit dem Heet auch dank absenkbbarer Gabel mühelos meistern. Das optimale Setup haben wir in einer etwas strafferen Abstimmung gefunden, die aber noch ausreichend Komfort und Sicherheit bietet, wenn der Trail technisch wird oder er schnell talwärts geht. Trails im Renntempo entlang zu jagen macht mit dem quickebendigen Heet am meisten Spaß, aber auch sein Abfahrtspotential ist für so ein leichtes Bike mit Race-Genen beachtlich. Selbst technische Steilstücke lassen sich noch gut meistern, auch wenn durch die Vorbauhöhe in extremen Situationen gelegentlich eine leichte Frontlastigkeit zu vermerken ist. Die edle Ausstattung des Heet erweist sich als ideale Abrundung des Gesamtpakets. Die präzisen, sauberer Gangwechsel der Sram XX Gruppe und die seidig dosierbare Bisskraft der Magura MT-8 sind immer wieder erbaulich. Bei jeder Pedalumdrehung vermittelt das Heet das Feedback, ein Stück High-Tech über den Trail zu reiten. Ein Lob auch dafür, dass Haibike bei den Reifen der Versuchung widerstanden hat, dass Gewicht des Heet vielleicht doch noch auf die 11 Kilo Marke zu drücken und statt dessen mit Schwalbes Fat Albert zünftiges, hochgebirgstaugliches Schuhwerk spendiert hat.

FAZIT

Das Haibike Heet RX ist ein optischer wie technischer Leckerbissen erster Güte, wie geschaffen für sportlich ambitionierte Over-The-Mountain Touren. ☀



HAIBIKE HEET RX

Kategorie: Trailbike

Preis: € 5.999,-

Gewicht: 11,4 kg

FW vorne: 120-150 mm

FW hinten: 155 mm

Info: www.haibike.de

DAS HAT UNS GEFALLEN

Gewicht, Spritzigkeit, Optik, Fat Albert Reifen.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

An manchen Steilstrecken hätten wir uns einen etwas kürzeren Vorbau gewünscht.



KONA ABRA CADABRA

AUSPROBIERT!

TRAILBIKE



Du wirst dieses Rad lieben...wenn du über Trailbiking, Alpenüberquerung und Endurorennen alles fahren möchtest – mit nur einem Bike.

ÜBER DAS BIKE

Andreas Hofman, Kona Marketing und Vertrieb

P: Beim Abra Cadabra dreht sich alles um euer Magic Link. Was ist so Magic daran?

AH: Eigentlich ist es eher ganz genaue Berechnung, was wir da gemacht haben. Vereinfacht gesagt passt sich das Rad durch das Magic Link immer dem Untergrund an. Der Vorteil: Ich muss keinen Hebel drücken, nichts manuell umstellen, unser System funktioniert automatisch, durch die gesamte Kinematik. Somit ist das Abra Cadabra für uns DAS Trailbike schlechthin, weil es so einen großen Einsatzbereich abdeckt.

P: 2008 kam das erste Magic Link raus, wie hat es sich inzwischen in der Praxis bewährt?

AH: Wir sind ja mittlerweile in der zweiten Generation des Magic Link, und eines unserer Anliegen vom Wechsel von Generation 1 auf Generation 2 war, es zu vereinfachen, unkomplizierter und langlebiger zu machen. Unsere Langzeittests haben bestätigt, dass es nicht nur optimal funktioniert, sondern auch langlebig und sehr haltbar ist.

P: Ihr beziffert den Federweg am Heck mit 160mm...

AH: Ja, der Hauptdämpfer hat 100mm und durch die zusätzliche horizontale Feder des Magic Link kommen nochmal 60mm dazu. Man muss da etwas umdenken, da sich der gesamte Federweg aus zwei Komponenten zusammensetzt, aber wir haben den effektiven Federweg exakt ausgerechnet. Das wurde uns auch schon von unabhängiger Stelle bestätigt, es sind insgesamt 160mm.

FAHREINDRUCK

„It's a kind of magic!“ trällerte schon Queen Sänger Freddy Mercury, und Kona hat diese Magie mit dem Magic Link in sein Abra Cadabra eingebaut (für die jüngeren Leser: Queen war eine überaus erfolgreiche englische Rockband, gegründet in den 1970er Jahren). Aber was genau macht dieses Magic Link, diese magische Hinterradfederung? Das Link ist eine kleine Wippe, die Dämpfer und Kettenstrebe miteinander verbindet. Wenn Zug auf die Kette kommt, zum Beispiel beim Bergauffahren, bewegt sich die Wippe nach vorn und verringert den Federweg auf etwa 110 Millimeter. Sitz- und Lenkwinkel werden steiler, die Klettereigenschaften dadurch verbessert. Beim Bergabfahren geht alles genau in die andere Richtung, bedingt durch den geringeren Kettenzug – bewegt sich die Wippe nach hinten, Sitz- und Lenkwinkel werden flacher. Der Federweg des Dämpfers vergrößert sich auf 160 Millimeter, das Tretlager senkt sich ab.

Auf dem Trail merkt man diesen Effekt sehr deutlich, wenn es bergauf geht: man spürt die (virtuelle) Verkürzung der Kettenstreben, den kürzeren Radstand und den steileren Sitzwinkel. Somit bekommt man mehr Kraft auf die Pedalen und alle Vorteile, die die Geometrie eines CrossCountry-Bike bietet. Wenn es dann in den Downhill geht und der Kettenzug nachlässt reagiert das System im Bruchteil einer Sekunde. Das Bike bekommt einen flacheren Lenkwinkel, wird dadurch laufruhiger, der Radstand erhöht sich, der Schwerpunkt bewegt sich nach unten – alles Faktoren, die beim Downhill gut zu gebrauchen sind.

Hatten wir bei unserem letzten Test des Abra Cadabra noch kritisiert, dass die Federgabel nicht absenkbare sei, passt beim aktuellen Modell die Fox Talas perfekt ins Konzept. 150mm Federweg bietet sie maximal, 120mm sind es reduziert. Somit passt sie sich vorzüglich an den Hinterbau an, bergauf geht es fahrwerkstechnisch nun mit 120mm/110mm (Federweg vorne/ hinten), bergab stehen dann satte 150mm/160mm zur Verfügung. Und das lässt bei einem Gesamtgewicht von 12,4kg viel Freude aufkommen, egal ob es hoch oder runter geht!

FAZIT

Karim Amour und Matt Slaven, zwei der weltbesten Enduroracer, sind mit diesem Bike auf Endurorennen unterwegs, und sie können sich auf ein sehr vielseitiges und leistungsstarkes Bike verlassen. Mit hervorragender Tourentauglichkeit und überzeugenden Downhilleigenschaften ausgestattet ist das Kona Abra Cadabra ein Allrounder par excellence. Und wem das Abra Cadabra etwas zu kostspielig ist, für den gibt es noch das günstigere Cadabra. Ohne Abra, aber mit ebensoviel Magic Link! ☺



Hier sitzt die Magie: Magic Link

KONA ABRA CADABRA

Kategorie: Trailbike

Preis: € 3.990,-

Gewicht: 12,4 kg

FW vorne: 120-150 mm

FW hinten: 110-160 mm

Info: www.konaworld.com

DAS HAT UNS GEFALLEN

Hervorragender Allrounder, gemessen am Federweg recht leicht.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

–



Hardware aus dem Hause Kona

KATEGORIE:

ENDURO

[end'uro]

ENDURO:

ENGLISCH, ZU:
ENDURANCE =
AUSDAUER;
STRAPAZIERFÄHIGKEIT

FEDERWEG:

160-170 MM

EINSATZBEREICH:

30 % BERGAUF, 70 % BERGAB

1**2****3**

DIE BIKES

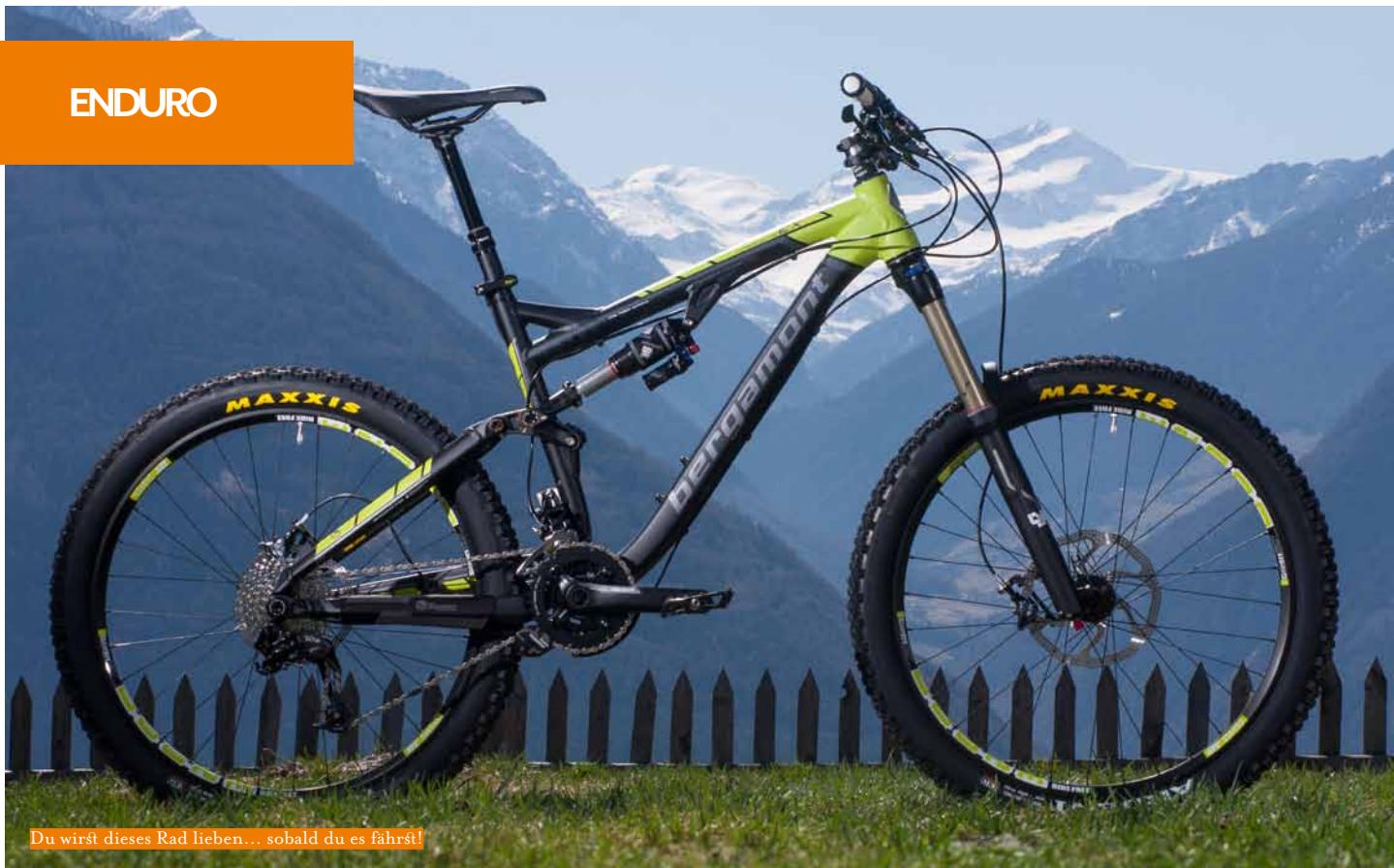
BERGAMONT THREESOME EX ①
SPECIALIZED ENDURO EXPERT EVO ②
TREK SLASH 9 ③
HOST CAGUA LECTOR ④
CANNONDALE CLAYMORE 1 ⑤

4**5**

BERGAMONT THREESOME EX

AUSPROBIERT!

ENDURO



Du wirst dieses Rad lieben... sobald du es fährst!

ÜBER DAS BIKE

Matthias Faber, Pressesprecher Bergamont

P: Ihr hattet eine Weile kein echtes Enduro im Programm, jetzt bringt ihr mit dem Threesome EX ein 160mm Bike auf den Markt, das nicht nur beim Namen eurem Trailbike Threesome ähnelt...

MF: Richtig, das Threesome EX hat das Rahmenkonzept des Threesome, nur bringt es eine Enduro-Geometrie mit.

P: Was habt ihr im Vergleich zum Threesome geändert?

MF: Wir haben den Lenkwinkel flacher gemacht, das Tretlager ist ein bisschen tiefer gekommen, der Lenker ist ebenfalls etwas flacher, da wir ja eine 160mm Gabel einbauen wollten, und der Sitzwinkel wurde angepasst. Wir haben aber bewusst

darauf geachtet, dass eine Ähnlichkeit zum Threesome erhalten bleibt – damit wollten wir auf die gute Tourentauglichkeit des Bikes hinweisen. Beim Threesome haben wir Erfahrung gesammelt, wie man so einen Rahmen leicht und stabil bauen kann. Das hat uns beim EX geholfen, er ist an einigen Stellen zusätzlich verstärkt, aber nicht viel schwerer.

P: Warum diese verstärkte Ausrichtung auf das Thema Tour?

MF: Endurorennen sind ja immer mehr im Kommen, und auf diesen Rennen gilt es ja immer auch eine gewisse Strecke bergauf zu fahren. Das ist ja nicht nur in dieser Art von Rennen so, das entspricht ja auch im gewissen Maße der Realität. Wer ein Endurobike fährt, muss oder will in der Regel auch bergauf fahren. Wo es keinen Shuttle gibt, geht es ja gar nicht anders. Deshalb muss ein Enduro meiner Meinung nach nicht nur top Downhillqualitäten bieten, sondern auch gut Uphill gehen.

FAHREINDRUCK

Das Bergamont Threesome ist uns schon eine Weile bekannt – als sportives Trailbike mit 150mm Federweg. Für 2012 haben die Hamburger das Rahmenkonzept erweitert und ein komplett neues Enduro entwickelt. Sinnvolle Änderungen wurden am Lenkwinkel des Rahmens vorgenommen, dieser wurde auf 66,5° geändert. Das Tretlager wurde tiefer gesetzt, so dass das Bike sehr abfahrtsorientiert wirkt. Die hochwertigen Komponenten, wie Sram X9 Parts, DT-Swiss E2000 Laufräder, Syntace Vorbau oder Reverb Sattelstütze passen gut in das Konzept. Unser Testbike kommt in Größe M, für Menschen um die 1,80m Körpergröße passt das ganz ausgezeichnet. Die Sitzposition ist eher kompakt, das tiefer gesetzte Tretlager deutet auf ausgeprägten Abwärtsdrang hin. Das Rad bietet in engen Kurven ein extrem gutes Handling. Auf langen technischen Trails bleibt das Bike immer gut kontrollierbar, das tief abfallende Oberrohr bietet zusätzlich genügend Beinfreiheit. Aber auch auf harten, schnellen Downhill Passagen fühlt es sich wohl. Das Rad bleibt immer gut beherrschbar und dank des 740mm breiten Lenkers und kurzem Syntace Vorbau hat man immer genügend Druck auf dem Vorderrad. Auch die Uphill Qualitäten des Threesome lassen wenig Wünsche offen. Es klettert effektiv und schnell Steigungen hinauf, ohne nach hinten zu kippen und bietet genügend Vortrieb. So sollte ein Fahrwerk funktionieren, souverän bergab, wippfrei bergauf. Die Rockshox Lyrik DH-Gabel bietet mit ihren satten 160mm Federweg gemeinsam mit dem firmeninternen Monarch Plus Dämpfer eine souveräne Fahrwerksperformance. Wer sein Bike individuell auf seine Bedürfnisse anpassen möchte findet bei Gabel und Dämpfer ausreichend Tuning Potenzial. Schöne Detaillösungen sind des weiteren die Maxle Steckachse am Hinterrad sowie die Möglichkeit, an der Dämpferwippe den Lenkwinkel mittels Drehens einer Hülse von 66,5° auf 67° zu verstetzen. Erwähnenswert wären noch die DT-Swiss Enduro Laufräder, die leicht, aber stabil genug auch für hochalpines Gelände sind.

FAZIT

Mit dem neuen Threesome EX haben die Nordlichter von Bergamont ein absolutes Enduro-Spaßbike auf die Beine gestellt. Die Rahmendetails sind klar durchdacht, sämtliche Parts harmonieren als Einheit und überzeugen auf ganzer Linie. Das Spektrum des Bikes ist groß, sowohl Downhill- als auch Uphill-eigenschaften können überzeugen. Wir müssen feststellen: Selbst Flachlandtiroler können mittlerweile erstklassige Endurobikes bauen, und somit setzen wir das Threesome EX mit an die Spitze des Enduro Olympos. ☺



Fein: DT Swiss E2000 Laufräder in Bikefarbe

BERGAMONT THREESOME EX

Kategorie: Enduro

Preis: € 3.399,-

Gewicht: 14 kg

FW vorne: 160 mm

FW hinten: 160 mm

Info: www.bergamont.de

DAS HAT UNS GEFALLEN

Erstklassige Geometrie, perfektes Handling, Top Ausstattung.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

–



Geometrieverstellung im Handumdrehen

SPECIALIZED ENDURO EXPERT EVO

AUSPROBIERT!

ENDURO



Du wirst dieses Rad lieben...wenn dir eine überlegene Performance wichtiger ist als der Gewichtsvorteil einer vollen Trinkflasche!

ÜBER DAS BIKE

Sebastian Maag, Marketing Specialized Europe

P: Auch beim Enduro habt ihr ein Evo-Modell.

Welchen Einsatzbereich wollt ihr damit abdecken?

SM: Mit dem Enduro Evo wollen wir auch den Kunden ansprechen, der sich früher für das SX Trail entschieden hat. Das SX Trail war für viele Fahrer schon fast überdimensioniert, das Enduro Evo soll da als Alternative fungieren. Im Vergleich zum normalen Enduro ist es deutlich abfahrtsorientierter und natürlich perfekt für den Einsatz im Bikepark geeignet.

P: Deshalb kann das Bike auch gut mit etwas Mehrgewicht leben?

SM: Wir haben festgestellt, dass Biker, die sich ein solches Bike kaufen, nicht immer ein superleichtes Bike wünschen. Es gibt sogar welche, die ein gewisses Mehrgewicht zu schätzen wissen, weil sie so das Handling besser finden. Da das Bike aber eh meist bergab bewegt wird ist, so denke ich, alles um die 13, 14kg ziemlich in Ordnung. Schließlich kann man auch mit diesem Gewicht gut bergauf treten.

P: Präsent am Evo ist der Stahlfederdämpfer.

Welche Vorteile bietet er?

SM: Es ist nicht nur am Heck eine Stahlfederdämpfung verbaut, auch in der Gabel werkelt eine. Die Vorteile von Stahlfederdämpfern sehe ich in erster Linie in ihrer höheren Sensibilität. Das ist beim Downhill natürlich ein echter Vorteil.

FAHREINDRUCK

Das Specialized Enduro ist uns ein alter Bekannter und guter Freund, den wir in der Vergangenheit schon in verschiedenen Varianten und Luxusstufen ausprobieren durften. Und doch rieben wir uns erstmal die Augen, als wir die aktuelle Evo-Variante aus dem Karton zogen: Ein Enduro mit Stahlfederwerk statt der in dieser Kategorie allgegenwärtigen Luftfederung – und mit dem Beinamen Evo. 170 mm gediegene Schluckfreude, verteilt auf nur 14,4 kg. Ah! Einen breiteren Lenker als seine Luft-Brüder hat es auch. Das macht hüppelig, und darum geht der Bock auch erst einmal auf Talfahrt. Und bei dem was nun kommt, muss die große Riege der Marktgestalter ganz tapfer sein: Das Abwärtsgeholper auf diätischen Luftfahrwerken mag uns nach all den Jahren so vertraut geworden sein, dass wir es irgendwann als Status Quo empfunden haben, und marginale Performance-Verbesserungen uns dank eindringlicher medialer Flankierung wie ein Segen nach dem nächsten vorgekommen sind. Das hier ist dagegen eine ganz andere Klasse. Stahlfeder rules! Und zwar um Längen. Das Enduro Evo plättet die Trails hinunter wie ein Großer und liegt so was von satt. Dabei sorgt das geringe Gewicht für ein ausgeprochen verspieltes Handling, und die zentrale, Enduro mäßige Sitzposition für tolle Kontrolle. Je größer der Trail und je schneller die Fahrt, um so stärker kommen die Vorteile der Stahlfedern zum Tragen. Höhere Laufruhe, mehr Bodenkontakt, späteres Anbremsen – mit dem Evo ist man spürbar schneller unterwegs, als mit einem „normalen“ Enduro. Und bergauf? Keine Spur von Schaukelstuhl. Das austarierte, reife FSR-Fahrwerk neigt auch ohne Schnickschnack nur minimal zum Nicken. Zwar ließe es sich mit einer absenkbareren Gabel vermutlich besser klettern, die 125 mm Hub der Command Post Sattelstütze erleichtern den Anstieg aber ebenfalls, und die Front bleibt dank semiintegriertem Steuersatz, flachem Vorbau und moderat gekröpftem Lenker ausreichend flach. Der Rest vom Bike gerät bei dieser Fahrwerks-Kanone leicht in den Hintergrund, sollte aber dennoch Erwähnung finden: Schaltbare Gamut Kettenführung, Avid XO Armaturen sowie Stopper und Gangwechsler, steifes 142+ Heck mit Schraub-Steckachse, leichte Roval Systemlaufräder mit DT-Swiss Innenleben und tubeless ready Felgen, griffiger Dickreifen-Mix aus Butcher und Purgatory – Enduristenherz, was willst du mehr.

FAZIT

Stahlfeder is not dead! Und macht aus einem guten Enduro endlich eine echte Maschine. Traut euch. Besser kann man ein lächerliches Kilo Mehrgewicht nicht anlegen. ☺



SPECIALIZED ENDURO EXPERT EVO

Kategorie: Enduro

Preis: € 4.199,-

Gewicht: 14,4 kg

FW vorne: 170 mm

FW hinten: 160 mm

Info: www.specialized.com

DAS HAT UNS GEFALLEN

Downhillmäßiges, leistungsstarkes Fahrwerk, optimale, stimmige Ausstattung, agiles Handling.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

–



TREK SLASH 9

AUSPROBIERT!

ENDURO



„Du wirst dieses Rad lieben...wenn Enduro für dich bisher zu wenig Downhill hatte!“

ÜBER DAS BIKE

Hubert Hager, Marketing Manager Trek

P: Im letzten Jahr hattet ihr noch das Scratch im Programm, das uns sehr gefallen hat. Jetzt kommt ihr mit einem neuen Bike heraus, dem Slash, das nahezu dieselbe Zielgruppe anspricht. Wieso ein komplett neuer Nachfolger?

HH: Das *Slash* sehen wir als Weiterentwicklung des *Scratch*. Der Rahmen ist komplett überarbeitet, das neue *Slash* ist tourenorientierter und universeller als sein Vorgänger. Unter Tourentauglichkeit verstehen wir bei diesem Bike allerdings keine CrossCountrytouren im herkömmlichen Sinn, sondern vielmehr Freeridetouren. Dort soll es zum Einsatz kommen, ebenso wie bei Downhill-Marathon- oder Endurorennen, bei denen es Tretpassagen gibt. René Wildhaber setzt es dort zu diesem Zweck ein.

P: Hat René bei der Entwicklung mitgewirkt?

HH: Ja, er hat das Rad getestet und seine Wünsche weitergegeben. René ist nicht nur ein exzellenter Downhillfahrer, sondern unternimmt auch viele Touren, er ist topfit. Beim Gardasee Marathon hat er eine Top 20 Platzierung erreicht, entsprechend vielseitig wünschte er sich das Bike.

P: Federwegtechnisch habt ihr das *Slash* im Vergleich zum *Scratch* ja etwas abgespeckt, von 170mm auf 160mm...

HH: Wir gehen in unserer gesamten Linie dazu über, die Bikes nicht so sehr über den Federweg zu definieren, sondern über die Geometrie. So hat das *Slash* zwar nominell 160mm Federweg, diese fühlen sich Dank des eigens von Fox für uns gebauten DRCV-Federbeins mit zwei Luftkammern aber nach deutlich mehr an.

FAHREINDRUCK

Trek schickt 2012 seinen Freerider Scratch in Rente und stellt dem 150mm Trailbike Remedy ein 160mm Enduro mit deutlich mehr Gewichtung bergab zur Seite. Sein Name: Slash. Bei der Entwicklung des Rahmens sollen ähnliche Maßstäbe wie beim Downhiller Session angelegt worden sein. So kommt der Rahmen nicht ganz so bullig wie der des alten Scratches, aber deutlich voluminöser als der des Remedys daher. Trek punktet mit vielen durchdachten Details, wie einem auswechselbaren Schlagschutz am Unterrohr, teilweise innen verlegten Zügen und einem Kabelausslass am Sitzrohr für die Reverb Stealth Sattelstütze. Gut bewährt haben sich der ABP Hinterbau, der Antriebs- und Bremseinflüsse eliminieren soll, und der, für Trek exklusiv gebaute, DRCV Dämpfer, der mehr Linearität und damit mehr nutzbaren Federweg verspricht.

In 18,5 Zoll sitzt man mit 1,80m entspannt auf dem Slash, ohne dass es zu lang wirkt. Der flache Lenkwinkel von 66° bedingt einen langen Radstand von 117cm. Das sorgt für Laufruhe bei hohen Geschwindigkeiten.

Zunächst geht es aber erst mal eine ganze Weile bergauf. Dank Plattform im Dämpfer und abgesenkter Gabel kein Problem. Mit dem geringen Gewicht geht das Rad gut nach vorne, entspannt erreicht man den Gipfel, ohne zu viele Körner gelassen zu haben. Einzig der etwas höhere Rollwiderstand der XR4 Pneus macht es etwas anstrengender.

Bei Einfahrt in den Trail zeigt das Slash, wofür es gebaut wurde. Das DRCV Federbein gibt spürbar mehr Federweg frei und bleibt auch im Midstroke angenehm sensibel. Das passt perfekt zu der vorzüglich arbeitenden Fox Talas. Wurzeln und steinige Passagen werden ohne Probleme geschluckt, man fühlt sich in jeder Situation sicher auf dem Rad. Dazu trägt auch der hervorragende Grip der XR4 Reifen bei trockenen Bedingungen bei. Die weiche Gummimischung klebt regelrecht am Fels. Was bergauf ein Nachteil ist, wird bergab zum wahren Vergnügen. Trotz langem Radstand und flachem Lenkwinkel lässt sich das Slash gut in verblockten Passagen und engen Spitzkehren bewegen. Mit der 142x12mm Steckachse und dem Tapered Steuerrohr ist das Rad aber auch steif genug für schnelle Abfahrten und mit den kurzen Kettenstreben wendig genug, wenn's mal eng wird.

FAZIT

Das Slash 9 glänzt mit Highend Ausstattung und geringem Gewicht. Der Rahmen weist sehr schöne Details auf, und auch die hauseigenen Komponenten sind auf Top-Niveau. Zusammen mit dem gut arbeitenden Fahrwerk und dem ausgezeichneten Handling ist es dieses Jahr eins der heißesten Enduros auf dem Markt. Wen der Preis abschreckt kann auch auf die günstigen Modelle ausweichen. Die Komponenten sind einfacher, der Rahmen aber der gleiche.



TREK SLASH 9

Kategorie: Enduro

Preis: € 5.499,-

Gewicht: 13,5 kg

FW vorne: 160 mm

FW hinten: 160 mm

Info: www.trekbikes.com

DAS HAT UNS GEFALLEN

Gabel und DRCV Dämpfer harmonieren sehr gut, man hat immer genug Reserven bei grober Gangart.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

Die X0 HR Bremse hatte leider einen Totalausfall und musste ersetzt werden.



HOST CAGUA LECTOR

AUSPROBIERT!

ENDURO



ÜBER DAS BIKE

Ruben Torenbeek, Bikeentwicklung Ghost

P: Ein Karbonrahmen an einem Endurobike mit 160mm – da treten sofort Fragen nach der Haltbarkeit auf. Könnt ihr die Zweifel zerstreuen?

RT: Ja, denn der Rahmen ist absolut auf Nummer sicher konstruiert. Dort, wo wir hätten Gewicht sparen können, haben wir entschieden, dass Haltbarkeit vorgeht. So haben wir stark belastete Stellen noch einmal extra verstärkt. Und trotzdem ist der Rahmen immer noch leichter als ein vergleichbarer Aluminiumrahmen.

P: Welchen Einsatzbereich wollte ihr mit dem Cagua abdecken?

RT: Wir nennen das Super-Enduro. Der Fahrspaß sollte im Vordergrund stehen, die Trailtauglichkeit und das Bergabfahren. Aber das Bike sollte auch eine gute Tourentauglichkeit bieten, der Sitzwinkel ist recht steil damit man, wenn der Sattel hoch kommt, viel Druck aufs Pedal bekommt.

P: Welche Bedeutung hat der Namenszusatz Lector?

RT: Lector bezeichnet bei uns immer ein Rad aus Karbon. So gibt es beispielsweise auch das AMR Lector, ebenfalls ein Karbonrad. Das Cagua gibt es allerdings auch noch in einer Variante aus Aluminium – etwas günstiger, etwas einfacher ausgestattet, aber ohne den Namenszusatz Lector. Natürlich ist es dann auch etwas schwerer, bietet aber ebenfalls sehr viel Fahrspaß.

FAHREINDRUCK

Beim ersten Aufsitzt fühlt sich das Bike wie ein XC Fully an. Nicht sehr Enduro typisch, aber für die ersten Höhenmeter bergauf durchaus praktisch klettert das Cagua auch wie ein XC-Bike. Wir fahren das Rad in 20,5 Zoll, was anfangs ungewöhnlich groß für manchen Tester wirkt. Doch dieser Eindruck verfliegt nach wenigen Metern, dank des kurzen Vorbau bekommt man gut Druck auf das Vorderrad, und mit der abgesenkten Talas klettern wir entspannt bis zu 1000Hm. Ghosts „Anti-Squat“-System funktioniert, und auch ohne Plattform im Monarch Dämpfer wippt das Bike kaum. Kurze und flache Anstiege lassen sich auch ohne abgesenkte Gabel mühelos treten, bei steileren Bergaufpassagen ist diese Kletterhilfe, bedingt durch den flachen Lenkwinkel von 66,5°, aber zwingend notwendig. Sehr positiv fallen die Tune/Alex Laufräder auf. Die geringe rotierende Masse macht sich sowohl bergauf als auch bergab im Handling positiv bemerkbar. Die Qualität der Komponenten sollte im Allgemeinen für eine hohe Laufleistung sorgen.

Sowohl Dämpfer als auch Gabel können dank einstellbarer High und Low Speed Druckstufe mit ausreichend Sag gefahren werden, ohne dass das Fahrwerk schwammig wirkt. Der breite Lenker und der kurze Vorbau vermitteln Downhill Feeling. Nach der Abstimmung geht es in den Trail, erst über grobes Geröll, dann in eine enge und technische Sektion. Der lange Radstand und das potente Fahrwerk vermitteln viel Sicherheit in schnellen Highspeed-Passagen. Allein die Reifen tänzeln ein wenig und sollten mit etwas mehr Druck gefahren werden. In engen Spitzkehren wirkt sich der Radstand dagegen nachteilig aus, wenn es sehr eng wird hilft es nur noch das Hinterrad zu versetzen. Insgesamt konnten wir aufgrund des geringen Gewichts aber auch in sehr technischen Passagen mit dem Cagua gut arbeiten.

Das Fahrwerk schluckt viel weg und könnte mit Freeride Reifen noch mehr leisten. Der steife Rahmen setzt Lenkbewegungen direkt um und durch den zentralen Schwerpunkt lädt das Cagua auch gerne zu der ein oder anderen Sprungeinlage ein. Einzig die langen Kettenstreben verhindern, dass das Cagua ein echtes Play-bike auf dem Trail wird.

FAZIT

Das Cagua überrascht trotz seinem bulligen Auftreten mit guten Klettereigenschaften. Der Karbonrahmen und die leichten Parts unterstützen das Ganze. Für den Spaß bergab hält das Bike sehr gute Fahrwerkskomponenten bereit. Einzig der Preis könnte etwas abschrecken. Dafür hat Ghost aber noch eine Alu Version des Cagua im Programm mit ähnlich guter Ausstattung. Vielleicht der Geheimtipp 2012! ☺



GHOST CAGUA LECTOR

Kategorie: Enduro

Preis: € 4.899,-

Gewicht: 13,6 kg

FW vorne: 170 mm

FW hinten: 165 mm

Info: www.ghost-bikes.com

DAS HAT UNS GEFALLEN

Die Ausgewogenheit zwischen Uphill- und Downhillqualitäten.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

Die Kettenführung tat nicht immer ihren Dienst.



CANNONDALE CLAYMORE 1

AUSPROBIERT!

ENDURO



„Du wirst dieses Bike lieben wenn...du mit sattem Federweg nicht nur GUT bergauf und bergab fahren willst, sondern BESSER.“

ÜBER DAS BIKE

Jens Haug, Marketing Manager Germany CSG

P. Beim Claymore propagiert ihr einen extrem großen Einsatzbereich. Wie definiert ihr diesen?

JH: Wir definieren mit dem Claymore und auch mit dem Jekyll den „Overmountain“-Bereich. Im Prinzip decken wir mit diesen Bikes den klassischen Trailbike und Enduro Bereich ab. Aber wir sind der Meinung, dass man durch die Technologie der beiden Bikes deutlich mehr Fahrspaß hat. Da darf es dann eben auch ein bisschen mehr sein und Overmountain heißen. Das System basiert auf der Entwicklung des Jekylls von Peter Denk.

P: Was passiert bei diesem System technisch, wie wirkt es sich auf das Fahrverhalten aus?

JH: Das Claymore wurde im Prinzip um den einzigartigen Dyad Dämpfer herum entwickelt. Das Besondere an dem Dämpfer ist, dass er im Prinzip zwei Dämpfer in einem ist. So hat man auch zwei Rebound Einstellungen. Durch einen Hebel am Lenker wird ein Kolben aktiviert, der den Ölfluss im Dämpfer entweder verringert oder komplett öffnet. Dadurch hat man zum einen zwei unterschiedliche Federwege, 110mm und 180mm. Man verändert aber auch Sitz- und Lenkwinkel, bei 180mm hat man flachere Winkel, für ein angenehmes und sicheres Downhill-Fahrgefühl, bei 110mm hat man steilere Winkel, um beispielsweise in Uphills eine bessere Position auf dem Bike zu haben. Durch das extrem große Volumen des Dämpfers fühlt sich das Fahrwerk im Flow Modus (180mm) extrem soft und linear an. Fast wie ein Coil Dämpfer, nur mit dem Gewichtsvorteil eines Luftdämpfers.

FAHREINDRUCK

Viele Hersteller haben schon mit dem Prädikat der eierlegenden Wollmilchsau geworben, dem einen Bike für alles, das ebenso gut bergauf wie bergab geht. Cannondale hebt diese gängige Proposition jedoch auf die nächste Stufe: Das Claymore sei zwei Bikes in einem, klingt es verheißungsvoll. Was ist also dran an diesem Versprechen? Des Pudels Kern liegt im exklusiv für Cannondale gefertigten Fox DYAD RT2 Dämpfer. Technisch gesehen stecken in diesem Wunderwerk zwei separate Dämpfer, deren unterschiedliche Charakteristiken sich über einen Wählhebel rechts am Lenker wechselweise aktivieren lassen. In der Flow-Stufe stehen stolze 180 mm Federweg am Hinterrad bei reichlich Sag zur Verfügung. Man spürt beim Umschalten deutlich, wie das Bike absinkt und die Federung satter wird. Schaltet man in die Elevate-Stufe und federt einmal aus, verringert sich der Hub am Hinterrad auf straffe 110 mm. Das Innenlager hebt sich und die Fahrwinkel werden steiler. In der Flow-Einstellung lässt sich das Claymore wie ein Big Bike talwärts rocken. Das Heck arbeitet sensibel und schluckfreudig und harmoniert toll mit der 180er Fox 36 Talas Federgabel. Das tiefe Tretlager und die hohe Front geben Sicherheit und kennen beim Gefällegrad der Piste praktisch kein Limit. Geht es eben oder bergan, steigert das Umschalten auf den Elevate-Modus die Pedaliereffizienz und Uphill-Fähigkeit des Claymore signifikant, gerade auch in Kombination mit der verstellbaren X-Fusion Sattelstütze und der Talas Absenkfunktion der Gabel. Die Charakteristik des Bikes wandelt sich dabei so deutlich, dass man mit Recht von zwei verschiedenen Bikes sprechen kann. Gerade auf langen, anspruchsvollen alpinen Abfahrten, wo immer wieder Transferpassagen und Gegenanstiege auftauchen, ist das Claymore der Hit. Längere Anstiege lassen sich im Elevate Modus ebenfalls meistern, die relativ hohe Front und die leicht rückwärtige Sitzposition zeigen dann aber doch die Grenze zum Trailbike auf. Ansonsten überzeugt das Claymore auf ganzer Linie: Der dynamisch kraftvolle Rahmen mit seinen schönen Smooth-Welds ist top verarbeitet, der funktionale Komponentenmix aus Shimano XT und SRAM X9, Elixir 9 und FSA Cockpit kommt auch gut ohne Eye-Catcher aus. Schwalbes Hans Dampf Pneus decken den weit gefächerten Einsatzbereich des Claymore ideal ab.

FAZIT

Das Claymore kombiniert das Abfahrtspotential eines 180 mm Freeriders mit der Kletterfähigkeit eines leichten Enduros und hält damit sein Versprechen ein, zwei Bikes in einem zu sein. ☺



CANNONDALE CLAYMORE 1

Kategorie: Enduro

Preis: € 5.499,-

Gewicht: 14,5 kg

FW vorne: 180 mm

FW hinten: 110/180 mm

Info: www.cannondale.com

DAS HAT UNS GEFALLEN

Geometrieverstellung on the fly, Rahmendesign, sehr breiter Einsatzbereich.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

Etwas zu hohe Front und rückwärtige Sitzposition bei langen, steilen Anstiegen.



KATEGORIE:

FREERIDE/ DOWNHILL

[fri raud] / ['daʊnhɪl]

DOWNHILL:

ENGLISCHE BEZEICHNUNG
FÜR BERGAB;
BERGABWÄRTS {ADV}

FEDERWEG:

170-230 MM

EINSATZBEREICH:

0-20 % BERGAUF, 100-80 % BERGAB

1



DIE BIKES

KONA ENTOURAGE 1
BERGAMONT STRAITLINE 2
GT FURY CARBON WORLDCUP 3

2



3



KONA ENTOURAGE

AUSPROBIERT!

FREERIDE



Du wirst dieses Rad lieben...wenn du eine unkaputtbare Spaßmaschine für den Bikepark in all seinen Varianten suchst!

ÜBER DAS BIKE

Andreas Hofman, Kona Marketing und Vertrieb

P: Mit dem Kona Entourage wollt ihr die eierlegende Wollmilchsau erfunden haben. Ihr sprecht von „Drei Bikes in Einem“. Was genau steckt im Entourage?

AH: Für uns ist das Entourage DAS Bike all-in-one. Das Bike soll jeden Einsatzbereich im Gravity-Segment abdecken, und somit sprechen wir Freerider, Downhiller und Dirtjumper zugleich an. Wir haben viele Teamfahrer, die dieses Bike fahren und in den verschiedenen Disziplinen einsetzen, die uns bestätigen, dass es auch funktioniert.

P: Wie habt ihr das erreicht?

AH: Wir haben die Geometrie extrem kompakt gemacht, beispielsweise liegt die Kettenstange bei nur 415mm. Das macht das Bike extrem wendig. Damit bekommt die Zielgruppe ein Bike, mit dem sie Dirtjump machen kann, dass sehr spielfreudig in der Luft liegt, aber das außerdem genug Stabilität und Fahrsicherheit am Boden mitbringt. Deshalb ist auch eine Singlecrownfeder im Bike mit 170mm Federweg. Genug Federweg, um bergab Reserven zu haben, aber agil genug zum Dirtjumpen. Wem es zu wenig downhillorientiert ist, für den haben wir ja noch den Operator im Programm, der in diesem Bereich noch vielseitiger ist. Wer aber ein Bike für alle Gravity-Fälle sucht liegt mit dem Entourage goldrichtig.

FAHREINDRUCK

Wenn ein Hersteller seit 16 Jahren am nahezu gleichen Rahmendesign festhält, ist das entweder ein Zeichen für Ignoranz oder aber ein Beweis für ein wirklich erfolgreiches Prinzip. Im ersten Fall würde es den Hersteller in einem sich rasant entwickelnden Segment wie dem Mountainbikesport vermutlich gar nicht mehr geben. Kona dagegen ist big, und ihr Prinzip des abgestützten Eingelenkers konnte sich behaupten. Ergo: Es ist erfolgreich. Nur: Was fangen wir mit einem 17 kg schweren 170 mm Bike an? „Nich' Fisch, nich' Fleisch“ höre ich den Norddeutschen da unken. „Enduro-Federweg bei Downhiller-Masse, oder was?“ Zugegeben, mit derartigem Schubladendenken kommt man beim Entourage nicht weiter. Aber was kann das Ding denn nun? Jedenfalls nicht Touren fahren und schon gar nicht bergauf. Aber das war wohl auch nicht im Sinne des Erfinders. Na, wer kommt drauf, was wir hier vor uns haben? Das Kona ist auch keine schwuppige Bügelmaschine, auf der sich alle Waldhindernisse bis zur Größe eines Münsterländer im Sitzten plätzen lassen. Feines An sprechverhalten im unteren Federwegsviertel, dann rasch straffer werdend, schlägt weder beim Durchkeulen übler Kompressionen durch noch bei stumpfen Flatdrops. Schon eine wage Idee? Sehr definiertes Absprungverhalten, extrem kurzes Heck. Wird's langsam wärmer? Unverwüstlicher Rahmen, robuste, einfache Technik, tiefes Tretlager,.... richtig! Ein Shredderbike für den Park. Und zwar für alles, was einem da unter die Stollen gerät. Northshore-Stunts, A-Line, Slopestyle, DH rippen und Dirts whippen, und die illegalen Buddel-Spots im nächsten Naherholungswald wollen wir mit diesem Spaßmacher auch nicht missen. Der flache, überaus kompakte Rahmen bietet annähernd die Bewegungsfreiheit eines Dirlbikes, die sich bei eingeschobenem Sattel durch das flache Sitzrohr noch vergrößert. Die Reifenfreiheit ist selbst bei den 2.5er Maxxis Pellen mehr als großzügig. Überdimensionierte Lager, standfeste Code Bremsen, eine E13 Kettenführung und die bocksteife Domain, vermutlich die am meisten unterschätzte Gabel, runden das Hardcore-Paket ab. Dem wahren Zweck erst einmal zugeführt, stimmt am Kona Entourage einfach alles.

FAZIT

Das unverwüstliche Entourage will aktiv bewegt werden, mit Herz, Willen und Körpereinsatz. Dann belohnt es dich, fräst die Kurven, macht den DH-Trail zum Pumptrack, lässt dich fliegen und von Größerem träumen. Das ultimative Shreddergerät. ☺



Bärenstark: Avid Code Bremse

KONA ENTOURAGE

Kategorie: Freeride

Preis: € 2.499,-

Gewicht: 17,1 kg

FW vorne: 170 mm

FW hinten: 170 mm

Info: www.konaworld.com

DAS HAT UNS GEFALLEN

Unverwüstlicher, kompakter Rahmen, ausgereiftes, traditionelles Fahrwerksdesign, robuste Ausstattung.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

Bergauffahren (aber dafür ist es auch nicht gedacht).



Der fluffige Fox Van R kontrolliert 170mm

BERGAMONT STRAITLINE TEAM

AUSPROBIERT!

DOWNHILL



ÜBER DAS BIKE

Matthias Faber, Pressesprecher Bergamont

P: Das Straitline hatte Bergamont bereits letztes Jahr im Repertoire, was ist neu am 2012er Modell?

MF: Im Vergleich zum Vorjahr haben wir die Lenkwinkel geändert, und das Tretlager liegt nun tiefer. Außerdem haben wir eine zusätzliche Rahmengröße eingeführt, es gibt jetzt die Größen Small, Medium und Large. Dabei entspricht die 2011er Größe Medium jetzt der Größe Small, die 2011er Größe Large ist nun Medium und oben drauf gibt es 2012 noch die Größe Large. Hört sich komplizierter an, als es ist, kurz gesagt bieten wir jetzt drei Größen an.

P: Warum habt ihr bei dem Bike eine Änderung der Geometrie vorgenommen?

MF: Wir sind immer bestrebt, die Geometrie zu verbessern, das resultiert natürlich auch aus den immer höheren Ansprüchen der Verbraucher. Die Strecken werden immer anspruchsvoller, dementsprechend wollen wir den Bikern natürlich ein optimales Werkzeug an die Hand geben. Wenn ich mir ansehe, wie der Downhillworldcup in Pietermaritzburg gelaufen ist, wie weit dort die Sprünge waren, dann zeigt das natürlich auch eine Entwicklung. Die Schwerpunkte gehen immer tiefer, um noch ein besseres Handling zu erzielen, um mehr Druck auf die Pedale zu bekommen. Und auch die Fahrwerke werden immer ausgereifter, so kann man die Grenzen immer weiter hinaus schieben.

FAHREINDRUCK

Mit dem Straitline Team schickt Bergamont seinen Top-Down-hiller ins Rennen. Die Lackierung in mattem schwarz-blau sieht schick aus, insgesamt wirkt das Bike sehr hochwertig. Das Coax Pivot System soll Brems- und Antriebseinflüsse vom Fahrwerk nehmen. Interessant ist, dass sich die drei unterschiedlichen Größen des Bikes nur in Oberrohrlänge und Radstand unterscheiden. Entgegen dem allgemeinen Trend nach immer flacheren Lenkwinkeln, kommt das Straitline mit 64.5° aus.

Auf dem Trail will das Rad bergab, und zwar so schnell wie möglich. Nichts von einem verspielten Bike à la Demo ist hier zu spüren. Das Bike will mit Highspeed über alles drüber bügeln. Zumindest denken wir das nach den ersten Abfahrtsmetern. Langer Radstand, lange Kettenstreben. Hier wird nicht übers Hinterrad gesteuert. Das Straitline konzentriert seinen Schwerpunkt in der Mîte. Und so muss man es auch fahren. Zentral im Bike stehend, lenkt sich das Rad gleichmäßig über beide Räder. Der relativ steile Lenkwinkel sorgt dafür, dass auch in engen Kurven keine Trägheit zu spüren ist.

Wir fahren das Bike in Größe „M“, was für den durchschnittlichen Downhiller mit 1,80m ausgewogen ist. Boxer Team und Vivid arbeiten sehr sensibel. Vielleicht sogar zu sensibel, insgesamt war das Setup (Rote Standard Feder vorne und 350er hinten für 1,80m/ 78kg) etwas zu weich gewählt. Die SRAM Antriebskomponenten schalten präzise. Bergamont verbaut hier das größere 38er Kettenblatt, was etwas Bodenfreiheit klaut. Die Avid Elixir 9 Bremsen sind sowohl vorne als auch hinten mit einer 200mm Scheibe ausgestattet und bewiesen gute Standfestigkeit, auch bei sehr langen Strecken. Die Steuerzentrale ist uns etwas zu breit, und wohl nur etwas für sehr große Fahrer, die wahrscheinlich aber eher zum „L“-Rahmen greifen würden. Der Lenker ist aber ohne Probleme kürzbar.

Positiv wirken sich die leichten Laufräder aus. Das Straitline lässt sich gut beschleunigen und effektiv in die Kurven drücken. Zusammen mit dem zentralen Schwerpunkt liegt es immer kontrolliert in der Luft und regt zum Doublen von kleinen und großen Gaps an. Die Hinterbaukinematik funktioniert sehr gut. Das Heck schluckt alles wohlwollend und wirkt in keiner Situation unruhig.

FAZIT

Das Straitline fährt sich agiler als es auf den ersten Blick erscheint. Der Schwerpunkt ist sehr zentral gehalten. Dadurch lässt sich das Bike gut steuern, es liegt satt auf dem Trail, ist aber wendig genug, um auch in Kurven viel Spaß zu machen. Die Ausstattung ist überdurchschnittlich, zusammen mit den sehr positiven Fahreigenschaften bringt dieses Bike viel Spaß ins Gelände! ☺



BERGAMONT STRAITLINE TEAM

Kategorie: Downhill

Preis: € 3.999,-

Gewicht: 17 kg

FW vorne: 200 mm

FW hinten: 215 mm

Info: www.bergamont.de

DAS HAT UNS GEFALLEN

Top Handling trotz wuchtigem Rahmen.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

Der 790mm Lenker ist gewöhnungsbedürftig.



GT FURY CARBON WORLDCUP

AUSPROBIERT!

DOWNHILL



Du wirst dieses Bike lieben...wenn du ein kompromissloses Downhill-Racebike suchst und dir darüber im Klaren bist, dass die Ausrede mangelhaften Materials für persönliche Fehlleistungen fortan nicht mehr greift.

ÜBER DAS BIKE

Jens Haug, Marketing Manager Germany CSG

P: Karbon wird beim Downhill ja schon eine ganze Weile eingesetzt. Wie sind eure Erfahrungen? Wie ist die Haltbarkeit, wie groß sind die technischen Vorteile gegenüber Alu?

JH: Es gibt keine Nachteile gegenüber Alu. Durch die Karbonkonstruktion kann der Rahmen etwas leichter, sehr steif, aber trotzdem mit guten Dämpfungswerten gebaut werden. Wir verbauen ja schon sehr lange Karbon Downhillrahmen. Das Fury hat beispielsweise bereits 2010 einen DH Worldcup mit Mark Beaumont gewonnen. Für Downhilleinsteiger haben wir das Fury aber auch als Aluminiumvariante im Angebot.

P: Wer hat bei der Entwicklung des Fury mitgewirkt, auf welche Erkenntnisse konntet ihr zurückgreifen?

JH: Das Fury wurde vom GT Entwicklungsteam und Produktmanagement konzipiert und geht auf die lange Erfahrung der Marke GT im Downhillsport zurück. Auf GT waren schon die besten Downhiller der Welt unterwegs: Nicolas Vouilloz, Steve Peat, Mick Hannah, jetzt die Athertons und Mark Beaumont.

P: Auch am Fury ist euer i-Drive verbaut. Was bringt die Technologie ganz konkret für den Fahrer?

JH: i-Drive hat die Funktion, dass der Antrieb von der Federung entkoppelt wird. Es ist ein patentiertes System von GT und funktioniert super. Wir eliminieren durch das i-Drive-System den Pedalrückschlag und das Einfedern beim Treten, die Hinterrad-Erhebungskurve zeichnet einen optimalen Verlauf.

FAHREINDRUCK

Ja, es ist nur Marketing – zugegeben gutes. Wehren können wir uns dagegen nicht: Wenn man auf das GT Fury steigt, die Goggles zurecht rückt, den Track anvisiert und sich das Schuhgummi um die Pedal-Pins schmiegt, ist da immer auch ein Hauch von World Cup, ein bisschen Athertons und Beaumont mit am Start. Dabei beeindruckt das offizielle Arbeitsgerät des GT Factory Racing Teams allein schon durch seine äußere Erscheinung: Sichtkarbon-Aussparungen, gerahmt von Alulack-Layern, virtuellen Kraftlinien folgend, akzentuiert durch Grafikapplikationen in Corporate-Yellow, maskulin, kraftvoll, spannungsgeladen, einfach FFM-Porn. Basistechnisch bleibt das Fury dabei trotz dieses High-End-Feuerwerks von Rahmen einem GT-Patent der späten Neunziger treu: dem i-Drive System. Beim i-Drive ist das Tretlager mittels eines Gelenks unterhalb des Hinterbaulagers aufgehängt und über eine Kinematik mit Hauptrahmen und Hinterbau gekoppelt. Beim Einfedern bewirkt dies, dass trotz eines hohen, vorgelagerten Schwingendrehpunkts – Garant für sensibles Ansprechverhalten und eine günstige Raderhebungskurve – der Abstand zwischen Tretlager und Hinterachse gleich bleibt, weil sich das Tretlager nach hinten und oben bewegt. Auf diese Weise entkoppelt GT Federung und Antrieb sehr effektiv voneinander, und das kann man auf dem Track deutlich spüren. Spritzig und direkt im Antritt beschleunigt das Fury und lässt sich auch bei hohem Tempo gut über verbockte Kurse pedalieren. Dadurch, dass sich das Tretlager beim Einfedern auch etwas hebt, gewinnen die Pedale wertvolle Bodenfreiheit. Die Federelemente selbst sind das Beste, was Fox aktuell aufzufahren hat: Die 40 FIT RC2 Forke und das DHX RC4 Federbein fühlen sich im Fury wie die neue Benchmark für Rennfahrwerke an. Mit einem etwas strafferen Race-Setup will es aktiv bewegt werden und ermöglicht ungeahnte Geschwindigkeiten auf anspruchsvollsten Kursen. Egal ob High-Speed oder technisch-winklig, das Fury lässt sich immer ausgewogen dirigieren und bietet ein sicheres Kontrollgefühl. Auch ausstattungstechnisch lässt GT keine Wünsche offen: Harte Formula RXO Bremsen mit maximalen Rotorgrößen, Cane Creek Angleset zur Lenkwinkeljustage, X9 Short Cage Schaltung, E-13 Führung mit Bashguard und Maxxis Minion spiegeln den Wunschzettel ambitionierter Racer wider.

FAZIT

Das GT Fury World Cup ist ein kompromissloses Wettkampfgerät. Für den gelegentlichen Hobbyeinsatz im Bikepark vielleicht ein Tick zu viel; für die Spieler der Ersten Liga und solche, die es werden wollen jedoch ein Gerät, das alle Optionen offen hält. ☺



GT FURY CARBON WORLD CUP

Kategorie: Downhill

Preis: € 6.199,-

Gewicht: 17 kg

FW vorne: 200 mm

FW hinten: 210 mm

Info: www.gtbicycles.com

DAS HAT UNS GEFALLEN

Bestechendes Rahmendesign, geringes Gewicht, Antriebsneutralität, Fahrwerksleistung, Spritzigkeit.

DAS HAT UNS NICHT GEFALLEN

Dass wir es gleich nach dem Test wieder zurückgeben mussten.



DOUBLE X STORE.DE
BIKESPORT CENTER DORTMUND

FACHWERKSTATT

SCOTT
TREK
SIMPLON
INDIVIDUAL BIKES - HANDMADE WITH PRIDE
ONIVEGA
leafcycles
ONLINESHOP
seit 1999
doublexstore.de 44225 Dortmund-Hombruch

Harkortstraße 88 **DXS**

MOUNTAIN LIFESTYLE PEDELEC URBAN SPORT DIRT BMX




RACEFACE

LAPIERRE
MERIDA
CENTURION

BIKE-STORE 
BAD HARZBURG

www.bikestore-harz.de | (0 53 22) 78 41 90

cannondale **CENTURION**
HANDMADE IN USA

SCOTT **ROCKY MOUNTAIN** **FOX** **CYCLE WERX**

WWW.CYCLEWERX.DE

NEUE ADRESSE: CYCLEWERX OHG | KOWALLEKSTR.7 | 50677 KÖLN

GRAFIK BY SCHLEICH



simon bikes

nicolai  www.nicolai.net
radical amusement

morewood  [morewoodbikes.com](http://www.morewoodbikes.com)

NORCO  [NORCO PERFORMANCE BIKES](http://www.norco.com)

www.simonbikes.de Tel.: 0641-9848685

„Man muss Glück teilen, um es zu multiplizieren.“

Marie von Ebner-Eschenbach



SOS KINDERDÖRFER
WELTWEIT

Jedem Kind ein liebevolles Zuhause

Ridlerstraße 55, 80339 München, Tel.: 0800/50 30 300 (gebührenfrei)

www.sos-kinderdoerfer.de

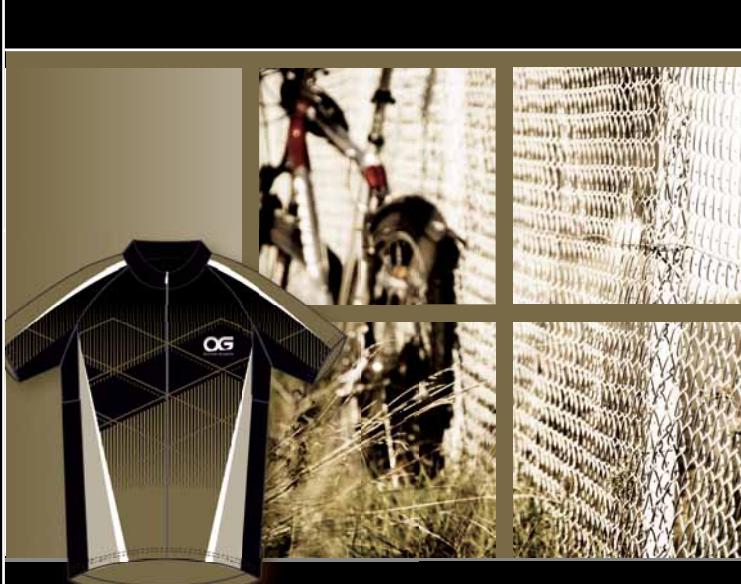
bike point
Bikesport Innsbruck

www.bike-point.at

BIKE POINT RADSPORT • GUMPPSTRASSE 20 • A-6020 INNSBRUCK
TEL.: 0043(0)512 361275 • FAX: 0043(0)512 363177 • E-MAIL: INFO@BIKE-POINT.AT

QUASI Bike-Shop

Bikepark Husterhöhe - Pestalozzistr. 102 - 66953 Pirmasens
Tel. 063316080482 - Tel. 01797840051 - www.quasi-bikeshop.com - info@quasi-bikeshop.com



- GRAFIKDESIGN
- ILLUSTRATIONEN
- LOGOENTWICKLUNG
- MAGAZINLAYOUT
- TEXTILVEREDELUNG
- WEBDESIGN
- FAHRRADFAHREN
& SURFEN

OG
Outline-Graphix

WWW.OUTLINE-GRAFICX.DE



info@o-graphix.de 0431 - 6473173



**BOOMM!
RADSPORT**
*The real Cannondale-
Station-Store !*

NEU! Johannesstr. 14a • 46240 Bottrop-Boy

Telefon 0 20 41-76 09 44 • Fax 0 20 41-76 09 43

e-mail: bjoern@radsport-bomm.com

www.radsport-bomm.de

Cannondale • Steppenwolf • Felt • Bergamont • Focus

ROCKERS 
Bikeshop

Unsere Marken:

**CANNONDALE / GARY FISHER
KONA / NORCO / SANTA CRUZ
SEVEN / TREK**

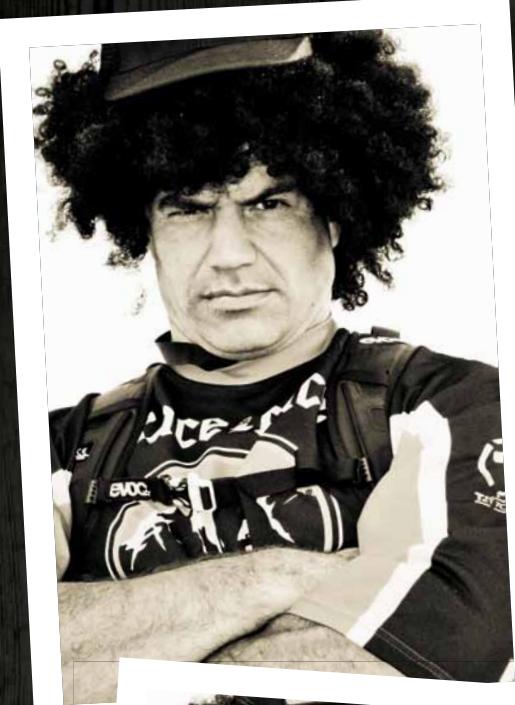
Ein Fahrrad ist die Summe aus Produkt und Service. Wir haben die Besten!

**Nordring 47
44787 Bochum
0234 - 9256330
info@rockers-bikeshop.de
www.rockers-bikeshop.de**

500 m² Bikes, Service & Clothes:

**FOX / Maloja / Oakley
Pearl Izumi / Sombrio
Bell / Giro / MET / Lake**

SUPPORT YOUR LOCAL DEALER



BRETT TIPPIE – DIRECTOR OF GOOD TIMES!

„FÜR MEINE MÄDCHEN WÜRDE ICH EINEN GRIZZLY MIT EINEM LÖFFEL BEKÄMPFEN!“



Brett Tippie kann man nicht beschreiben, Brett Tippie muss man erleben. Schnell schießt einem der Begriff „Urgewalt“ durch den Kopf, doch wer in dem Kanadier nur den verrückten und furchtlosen Freerider sieht unterschätzt den Mann enorm.

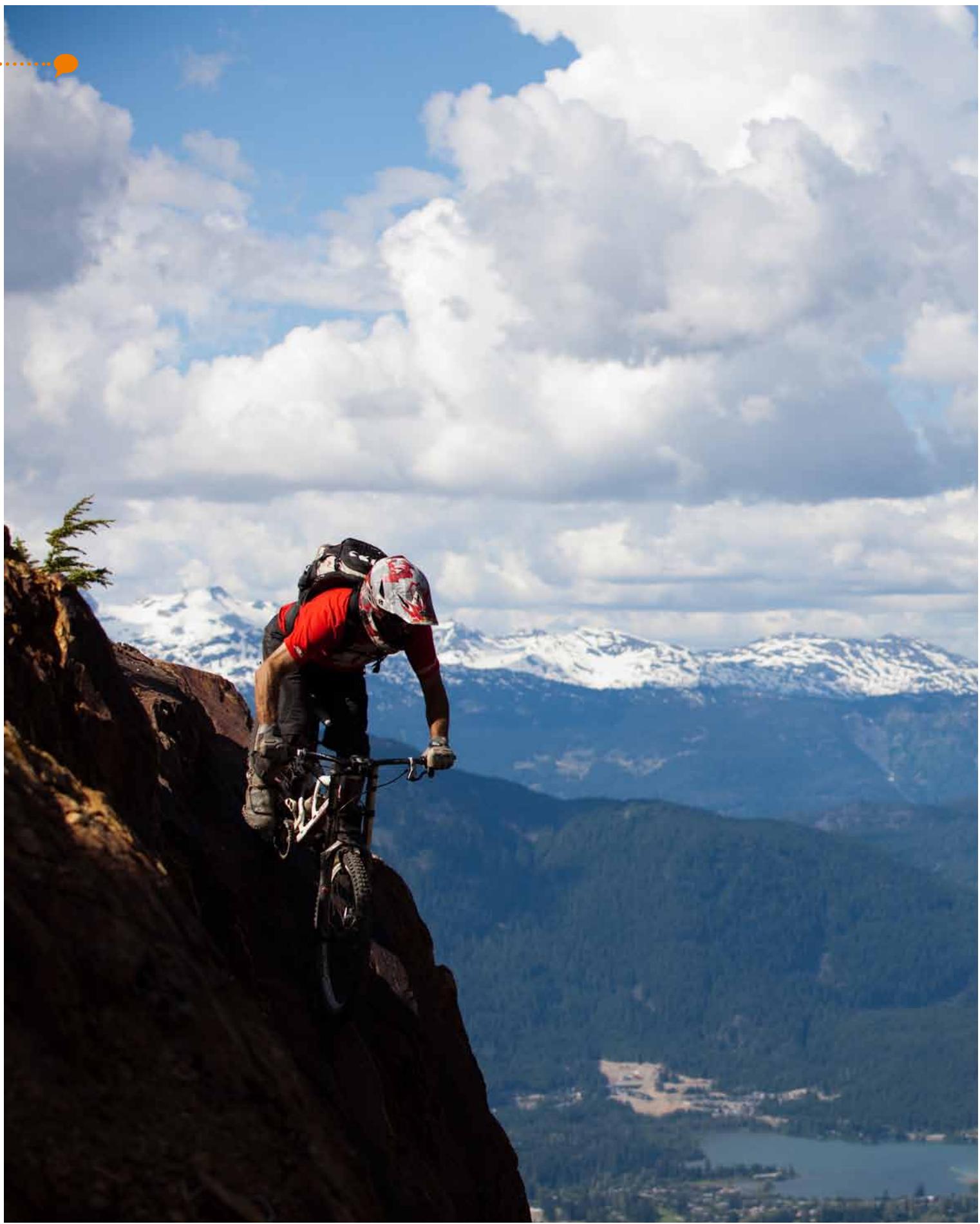
Er ist Herzensmensch, er erobert Herzen und lässt sein Herz gerne erobern. Sein Lachen ist so ansteckend wie ein grippaler Infekt, doch nicht immer hatte er gut lachen. Wir trafen Brett Tippie in Sexten in Südtirol, es wurde ein herzerfrischendes Gespräch über seine Rückkehr zum Mountainbikesport, seine finsternsten Stunden, und über die große Liebe seines Lebens...







„
ES IST, ALS
WÜRDE ICH
NACH EINEM
LANGEN, BÖSEN
TRAUM WIEDER
AUFWACHEN





ES DAUERTE
AUCH NICHT
LANGE, DA
HAB ICH UM
IHRE HAND
ANGEHALTEN



Brett mit seinen Töchtern Jessamy und Alix Lillian Grace

P: Hi Brett, es ist schön, dich hier bei bester Laune anzutreffen.

Wie fühlt es sich an, wieder zur Rocky Mountain Familie zu gehören?

BT: Wie ein Sechser im Lotto, im Ernst. Ich hatte eine verdammt schwere Zeit, jetzt wieder dabei zu sein ist so, als wäre ich durch einen langen dunklen Tunnel zurück ans Tageslicht gekommen.

P: Du bist einer der Pioniere des Freeridens, ich kann mich noch gut daran erinnern, wie du in der ersten Folge der legendären Kranted-Serie zusammen mit Richie Schley und Wade Simmons die Schotterhalden heruntergerutscht bist. Wie fühlt es sich an, Erfinder einer ganzen Bewegung zu sein?

BT: Großartig, wir haben uns damals schon als kleine Popstars gefühlt. Uns war anfangs allerdings gar nicht bewusst, dass wir eine neue Kategorie erfunden haben, für uns war es immer einfach nur Mountainbiken. Wir kannten es ja nicht anders, es war eben die Art, wie wir gefahren sind.

P: Zusammen mit Richie Schley, Wade Simmons und später auch Thomas Vanderham warst du Teil der legendären „Frider“...

BT: Ich kenne Richie schon seit meiner Jugend, wir sind beide aus Kamloops, genau wie Wade. Wade ist allerdings ein bisschen jünger als wir. Thomas ist dann noch etwas später dazu gekommen. Wir sind immer schon viel Snowboard und Bike gefahren. Hey, wusstest du, dass ich im kanadischen Snowboard Nationalteam war? Ich wurde sogar von Burton gesponsert, vielleicht kennst du die Marke...

P: Diese „Marke“ ist mir bekannt, durchaus...

BT: Hahaha, das war immer so ein Teenagertraum von mir, für Burton und für Rocky Mountain zu fahren! Ich konnte hinter beides ein Häkchen machen, Check Burton, Check Rocky Mountain! (lacht sich kaputt)

P: Na Gratuliere! Aber nochmal zurück zu den Frider...

BT: Ja, Richie, Wade und ich hatten immer viel Lust dazu Quatsch mit unseren Bikes zu machen, und daraus sind irgendwann die Frider entstanden.

P: Ich frage mich schon immer, was dieser seltsame Name eigentlich bedeuten soll.

BT: Kennst du die Story nicht? (lacht) Pass auf, zuerst nannten wir uns Rocky Mountain Freerider, abgeleitet von den Freeridern beim Snowboarden. Irgendwann gaben wir ein Interview für eine Zeitung und sagten, dass wir die Freerider wären. Daraufhin bekamen wir einen Anruf von Cannondale, und sie sagten, dass sie sich den Namen „Cannondale Freerider“ haben schützen lassen. Wir antworteten: „Ups, haben wir Freerider gesagt? Wir meinen doch Frider!“ nach den Afro-Perücken, die wir manchmal zum Spaß trugen. So war der Name geboren! Eine totale Schnapsidee, ich gebe es zu! Aber er wurde zu unserem Markenzeichen, und wir waren viel bekannter als die Cannondale Freerider!

P: Während Richie, Wade und Thomas immer in der Öffentlichkeit standen war es um dich eine ganze Weile ziemlich still...

BT: Richie und Wade sind sehr gut darin, sich zu vermarkten. Das war schon immer so. Ich war der Verrückte, der immer die größten Drops sprang, „Big Balls, small Brain“, du verstehst. Richie war immer der Frauenschwarm, und Wade der Clevere. Die beiden haben immer 100% für den Sport gegeben, ich hatte eine Phase, in der bei mir gar nichts ging.

P: Was war da los?

BT: Es war eine finstere Zeit. Partys, Drogen, Alkohol und die falschen Freunde. Obwohl – es waren keine Freunde, eher falsche Bekannte. Ich habe ziemlich vielen Leuten sehr wehgetan und viele Menschen enttäuscht. Mountainbike bin ich fast gar nicht mehr gefahren. Meine Familie hat sehr gelitten. Als mein Vater dann sehr krank war habe ich ihm am Sterbebett versprochen, mit dem ganzen Mist aufzuhören. Ich hatte immer ein sehr gutes Verhältnis zu meinem Vater, er war Lehrer und ein toller Mensch. Sein Tod hat mich sehr getroffen. Aber ich habe mein Versprechen gehalten, seitdem bin ich clean. Danach hat sich mein Leben schlagartig geändert, es ging wieder bergauf, und dann habe ich auch noch einen ganz besonderen Menschen getroffen.



ICH VERMISSTE
DIE GANZE
BIKESZENE







DANACH
HAT SICH
MEIN LEBEN
SCHLAGARTIG
GEÄNDERT

P: Wer war das?

BT: Lass mich kurz ausholen. Es war 2007, ich kam gerade aus der Therapie, mir ging es super, ich war clean und gesund, und ich vermisste die ganze Bikeszene. Also besuchte ich Crankworx und war dort auf einer Party. Da sah ich plötzlich eine wunderschöne Frau - „Mein Gott, ist die hübsch, die muss ich kennenlernen!“ schoss es mir durch den Kopf. Ich war so aufgeregt...

P: DU warst aufgeregt? Kaum zu glauben...

BT: (lacht) Ja, das musst du dir mal vorstellen! Zum Glück sprach sie gerade mit Wade (Simmons), und so könnte ich mich einfach dazu stellen. Ich begrüßte alle und sagte dann mit honigsüßer Stimme zu ihr: „Und wer ist das?“ (lacht). „Sarah!“ sagte sie, und es war sofort um mich geschehen. So haben wir uns getroffen. Wir hatten sofort eine sehr starke Verbindung. Wir tauschten unsere Telefonnummern aus und verabredeten uns zum biken. Da wollte ich ihr dann zeigen, was für ein toller Hecht ich bin. Leider wurde da nichts draus, sie konnte Rad fahren wie der Teufel, und ich hechelte nur hinterher (lacht sich halb tot).

P: Naja, so schlimm wird es wohl nicht gewesen sein...

BT: Doch! Noch schlimmer sogar! Wir trafen uns zum biken und ich sagte zu ihr: „Fahr du ruhig vor, ich lasse dir den Vortritt!“ Aber Sarah sagte: „Ich weiß wer du bist, fahr du vor!“ Ich fuhr dann vorne weg, und als erstes stürzte ich an einem Wallride. Ich rutschte über den Boden, war total verdreckt und blamiert. Nur kurze Zeit später rutschte ich auch noch von einem nassen Northshore-Trail. Sarah fuhr weiter und wartete dann auf mich. Nachdem ich mich wieder aufgerappelt hatte fuhr ich zu ihr, nass, blutend und das ganze Bike voller Schlamm (lacht laut). Und sie sagte nur: „Und du willst Brett Tippie sein?“ Und ich antwortete: „Naja, das dachte ich zumindest immer!“ (lacht wieder laut).

P: Du weißt wie man Frauen beeindruckt!

BT: Ja, das weiß ich! Aber es hat funktioniert, wir sind danach fast jeden Tag zusammen fahren gegangen. Es dauerte auch nicht lange, da hab ich um ihre Hand angehalten, und ich kann es bis heute kaum glauben, sie hat tatsächlich „Ja!“ gesagt!

P: Inzwischen habt ihr ja sogar auch zwei Kinder..

BT: Ja, zwei kleine Mädchen, meine erste Tochter Jessamy und dann noch Alix Lillian Grace, sie ist erst 10 Wochen alt!

P: Herzlichen Glückwunsch!

BT: Vielen Dank! Meine Mädchen sind wirklich das Beste, was mir je passiert ist. Es ist unglaublich, was man für Gefühle entwickelt. Für meine Mädchen würde ich einen Grizzly mit einem Löffel bekämpfen!

P: Aber nicht nur privat hat sich bei dir einiges getan, auch beruflich bist du wieder in die Spur gekommen. Inzwischen arbeitest du wieder für Rocky Mountain.

BT: Ja, ich bin dort als Markenbotschafter und Testfahrer tätig, manchmal gebe ich auch Fahrtechnikkurse.

P: Wie habt ihr wieder zusammen gefunden?

BT: Über seltsame Umwege. Ich wollte wieder mehr Rad fahren, also nahm ich die Einladung von Darren Berreclot zu seinem Clawworx an. Er gab mir ein Rad, ein Norco, damit ich ein bisschen Spaß haben konnte. Und als ich da so durch die Gegend fuhr traf ich Peter Creighton von Rocky Mountain. Er fragte mich: „Warum zum Teufel sitzt du auf einem Norco? Du solltest auf einem Rocky Mountain sitzen!“ Und ich antwortete: „Ich weiß! Aber ich habe keins!“ Da sagte er: „Dann gebe ich dir eines!“ Und tatsächlich gab er mir ein Switch. Ich konnte es kaum fassen.

Und so kam ich langsam wieder zurück. Ich fuhr wieder besser und besser, machte einige Fotoshoots, Rocky Mountain gab mir noch ein Bike, Race Face unterstützte mich auch wieder. Ich bekam immer mehr Veröffentlichungen in den Magazinen, und schließlich sagte Rocky, dass sie mich zurück haben wollten.



Typisch Tippie: ob als Fahrtechniktrainer...

ICH BIN
WIEDER VOLLER
MOTIVATION,
REISE VIEL UND
LERNE VIELE
MENSCHEN
KENNEN



...oder in Räuberzivil - der Mann macht
immer eine gute Figur! (Sieht so die
Kleiderordnung von Bike Action-Chef
Dirk Janz aus? Wir wissen es nicht.)



Sarah und Brett

P: Auf deiner Visitenkarte steht „Brett Tippie – Director of Good Times“...

BT: Ja, das war eine Idee von Sarah. Sie ist sehr kreativ und dachte, dass es eine witzige Idee wäre...

P: Sind die guten Zeiten wieder zurück?

BT: Definitiv! Ich bin wieder voller Motivation, reise viel und lerne viele Menschen kennen. Für mich ist Rocky ein echter Glücksfall, es ist, als würde ich nach einem langen, bösen Traum wieder aufwachen.

P: Brett, vielen Dank für dieses Gespräch!

HAVE A NICE DAY!

ATLAS

ALL NUDE FOR 2012 .

WE PEELED AWAY 100 GRAMS – FOR THOSE WHO LIKE IT STRIPPED DOWN.



RACE
FACE
RACEFACE.COM/ATLAS

Make Love.
Not fur!

PETA wünscht allen Pelzgegnern viel
Spaß – nicht nur auf dem Rad. Bitte
unterstützen Sie unsere Anti-Pelz-
Kampagne unter www.pelzinfo.de oder
www.peta.de

PLAYBOY  **Dominique Regatschnig** **PETA**
stoppt tierquälerei!



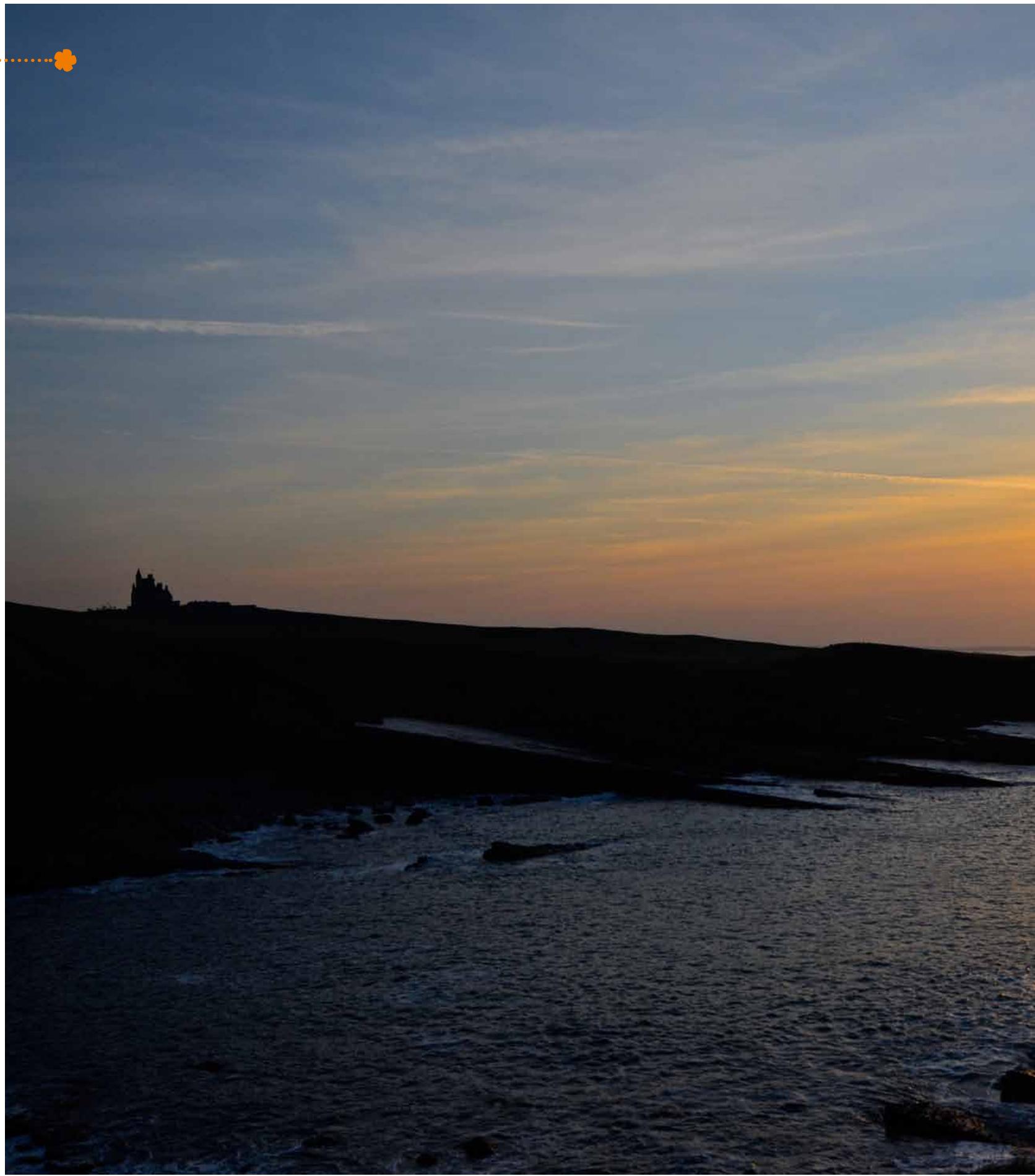
BIKE SURF IRLAND

REISE ZWISCHEN DEN ELEMENTEN



Als Ende Januar die sibirische Kälte den ganzen Kontinent einfriert und selbst auf Mallorca sich die Palmen im Schneesturm biegen, werden die Möglichkeiten zum Biken in Europa langsam knapp. Die Heizung auf Anschlag, habe ich es mir gerade mit Videospiel und Wolldecke gemütlich gemacht, als das Telefon klingelt: Ange, mein stets gut gelaunter Chefredakteur, meldet sich: „Falco, mein Bester“, schmettert er mir fröhlich entgegen, „hast du nächste Woche schon was vor?“ „Nö, wieso?“ erwidere ich, und vermute eine Einladung zu einem Glühweinabend, Bratapfessen oder Ähnlichem. „Fein, fein,“ freut sich Ange, „dann fliegst du für uns nach Irland. Da ist dieser Typ, Sebastian, der surft die ganz großen Wellen auf dem Atlantik, und wenn keine Wellen sind, geht er biken. Mit dem triffst du dich, okay?“ Mein Kopfkino startet noch bevor Ange mit einem munteren Tschü-hüs auflegt: Nordatlantik, peitschende Schneeböen, die Kamera im Plastikbeutel, ich blaugefroren, im porösen Neopren an einen schwankenden Eisberg geklammert, während ein Wahnsinniger Monsterwellen surft. Na super.







Vier Tage später treffe ich Sebastian am Gate B 48 des Frankfurter Flughafens. Er ist in Begleitung der FUS-Crew, einem Filmteam aus München. Sie kommen gerade von der ISPO und schieben ihr Kameraequipment sowie ein leichtes Schlafdefizit vor sich her. Sebastian habe ich letzten Sommer kurz kennengelernt, als er einen Vortrag über Tow-in Surfen gehalten hat. Der 26-jährige Deutsch-Österreicher zählt zu den besten und vielseitigsten Profisurfern der Welt. Die FUS-Crew, das sind Alex, Max und Hias, spielt in ihrer Disziplin ebenfalls ganz vorn mit: Action-Sports Videos. Sie wollen in Irland einen Clip für Sebastians Bike-Sponsor Specialized drehen. Nach der Begrüßung und gegenseitigem Kennenlernen geht es gemeinsam in den Flieger.

In Irland ist es mindestens 20 Grad wärmer als in Frankfurt. Unglaublich. "The Land of Green" kriegt den Golfstrom mit voller Breitseite ab. Nachdem wir in Dublin gelandet sind und die Insel im Mietwagen Richtung Nordwesten überquert haben, erreichen wir am späten Abend den verschlafenen Küstenort Mullaghmore. Sebastian hat sich auf der gleichnamigen kleinen Halbinsel, die in die Donegal Bay hinein ragt, zusammen mit seinem südafrikanischen Surffreund Barry ein Ferienhäuschen direkt auf der Klippe gemietet. Hier brechen die Riesenwellen, nachdem sie oft tausende von Kilometern über den Atlantik gelaufen sind und rollen in die Bucht. 10 bis 12 Meter hohe Wasserberge sind die Spezialität dieses Spots. Mullaghmore ist ein legendäres Surfrevier und der Austragungsort für den einzigen europäischen Big Wave Contest, den Billabong & Monster Energy Big Wave Invitational. Als wir allerdings am nächsten Morgen aus dem Fenster schauen, baut sich vor dem Klippenkopf gerade mal eine Zweimeter-Welle auf. „So glatte See habe ich hier noch nie erlebt“, entschuldigt sich Sebastian.

Dafür verspricht der Tag bestes Bikewetter, und während wir uns auf den Weg ins nahe Hafenstädtchen Sligo machen, um uns mit Sebastians einheimischen Freund Warner zu treffen, ebenfalls Surfer und Biker, genießen wir einen Sonnenaufgang, der die ganze Pracht der wilden Küste und des bergigen Hinterlands für uns entfaltet. Warner schlägt eine Tour zum Knocknarea vor, ein Berg, der sich einige Kilometer westlich von Sligo auf einer Landzunge erhebt. Seinen Gipfel krönt weit hin sichtbar ein gewaltiges 4500 Jahre altes Felsengrab. Überhaupt liegt die Geschichte in dieser uralten Landschaft anscheinend unter jedem Stein. Ein Archäologenteam, das wir auf dem Anstieg zum Knocknarea ein Stückchen begleiten, erzählt uns von verborgenen Höhlen, Kultstätten und über 6000 Jahre alten Knochenschnitzereien, die sie kürzlich entdeckt haben.

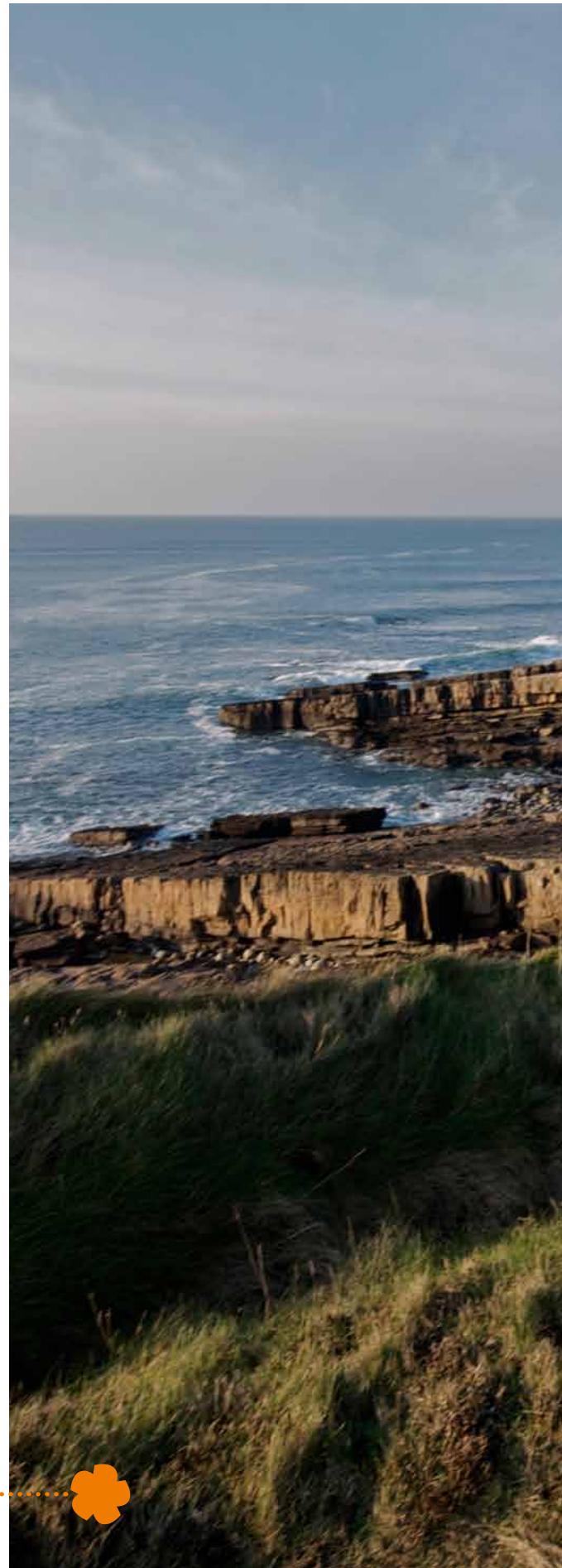
Der Küstenstrich um Sligo bietet Bike-Genuss in Hülle und Fülle und fasziniert mit seinem rauen Charme. Mächtige Tafelberge, sanfte Hügel, schroffe Klippen, Lagunen, Dünen und Meer. Das vorherrschende Weideland ist durch ein weitläufiges Netz handgeschichteter Steinmauern unterteilt, die für die britischen Inseln so typisch sind. Das Gras leuchtet selbst im Winter frisch und frühlingshaft. Immer wieder begegnen uns freilaufende Schafherden. Wir fahren auf uralten Fußpfaden, oft über nackten Fels, glatt poliert durch die Jahrhunderte. Moderate Anstiege und Tretpassagen wechseln mit technischen Abfahrten, Flow-Sektionen schlängeln sich um moosbewachsene Felsen und durch mannshohes Ginsterkraut. Das Terrain lädt immer wieder mit Drop-Kanten und natürlichen Rampen zum Spielen ein. Touren- und Action-Freunde kommen so gleichermaßen auf ihre Kosten. Vom Knocknarea schweift der Blick über die Dächer von Sligo, zum Atlantik. Unser Weg führt uns hinab zur Küste, und wir folgen einem Wiesentrail auf der Klippenkante. Unter uns schäumt eine lange, flache Dünung gegen den zerklüfteten Fels.





Als sich am Nachmittag die Sonne dem Meer nähert und es in einen goldenen Spiegel verwandelt, dreht die FUS-Crew mit Sebastian noch einige Fahrszenen auf den Klippen-trails von Mullaghmore. Ich setze mich zu Warner ins Heidekraut und versuche, das Rätsel des Tages zu ergründen: Warum ist Irland auf dem Bike-Atlas noch immer ein weißer Fleck? Unsere heutige Tour war atemberaubend schön. Wo sonst hat man in unseren Breiten zur Winterzeit derartige Möglichkeiten? Warner weiß darauf keine rechte Antwort, aber er freut sich über meine Begeisterung und versichert mir, dass wir heute erst einen Bruchteil von dem gesehen haben, was hier möglich ist. Die Entwicklung ist zwar noch am Anfang, aber es entdecken immer mehr Biker auch vom Festland die irische Atlantikküste als Revier. Warner arbeitet neben seinem Studium als Tourenguide und engagiert sich unter anderem für den Ausbau eines Trail-Netzes sowie den Bau einer permanenten Downhill-strecke. Morgen will er uns seinen persönlichen Abenteuer-spielplatz zeigen.

Auch der nächste Tag begrüßt uns mit Königswetter. Wir sind mit Warner am Union Rock verabredet, einem be-waldeten felsigen Hügel, der sich am Ballygawley Lough, einem Moorsee südlich von Sligo erhebt. Hier hat die lokale Gravity Szene einen kleinen inoffiziellen Bikepark angelegt. Verschiedene Linien mit Anliegern, Sprüngen und Northshore-Elementen schlängeln sich durch dickes Moos, Urwald und Immergrün vom Rock Richtung See hinab. Die FUS-Crew dreht Action mit Sebastian, der es ordentlich krachen lässt und dabei eine richtig gute Figur macht. „Neben dem Mountainbiken als optimaler Aus-gleichsport ist speziell das Freeriden die Disziplin, die dem Big-Wave Surfen am ähnlichsten ist“, erklärt mir Seba-stian. „Kopf, Reflexe, Körperkontrolle und Flow, hier ha-ben beide Sportarten deutliche Parallelen.“ Alex, Hias und Max filmen mit dem Prototyp einer neuen Highspeed-Ka-mera, die 450 fps in Full HD macht. Schon die Kontrolle









der Aufnahmen über das Kameradisplay ist ein Genuss, wenn ein hochgeschleuderter Matschklumpen in extremer Zeitlupe langsam trudelnd scheinbar in der Luft verharrt. 2011 hat die Crew mit FUSCINATION den mit 40.000 Euro dotierten NIKE CHOSEN Video Contest gewonnen, ein echtes Must-See. Die Erwartungen an das fertige Irland Video dürfen also gern hoch gesteckt werden.

Gegen Abend sind wir zurück in Sligo, hungrig und erschöpft. Warner führt uns ins Donaghys, einen urigen irischen Pub am Hafen, der für seine Burger berühmt ist. Wir nehmen das rustikale Mobiliar gegenüber einem knisternden Kamin in Beschlag und werden sogleich von den Wirtsleuten herzlich begrüßt. Die offene Freundschaft der Iren begegnet einem übrigens allerorts und unterstreicht den Charme dieser Insel. Kaum jemand geht hier grußlos aneinander vorbei, und ständig verfängt man sich mit Fremden in Plaudereien. Das Essen im Donaghys macht seinem Ruf alle Ehre, und meine neue Lieblingsbiermarke habe ich an diesem Abend auch entdeckt: Rotbraunes würzig-frisches Smithwicks (der Ire spricht's Smiddicks). Sebastian hat einige Zeit mit seinem iPhone hantiert und Surfseiten gecheckt. Nun blickt er mit leuchtenden Augen auf und in die Runde: Leute, morgen kommen Wellen. Es geht aufs Wasser.

So ist Irland der Mittelsmann zweier fantastischer Sportarten – Mountainbiken und Surfen. Es gibt wohl nicht viele Gegenden, die das zu bieten haben, und kaum eine liegt so nah wie die grüne Insel. Ein irisches Sprichwort sagt: „Arbeite, als ob du kein Geld verdienen müsstest. Liebe, als ob du nie verletzt wurdest. Tanze, als ob niemand dir zusieht.“ Man wird die Leidenschaft der Iren spüren, die sie in alles stecken, was sie tun. Und wer diese Leidenschaft einmal entdeckt hat, wird sie nie mehr vergessen. ♡

<http://www.northwestadventuretours.ie/inner/index.asp>
<http://www.billabongxxl.com/>
<http://iamspecialized.com>



IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Andreas Sawitzki & Michael Rotermund
pedaliéro – Magazin für Geländeradsport

REDAKTIONSANSCHRIFT

pedaliéro – Magazin für Geländeradsport
Klausdorfer Weg 167 | 24148 Kiel
Fon +49 (0) 431.719 74 14 | Fax +49 (0) 431.996 99 86
post@pedaliero.de | www.pedaliero.de

CHEFREDAKTEUR

Andreas Sawitzki

MITARBEITER AN DIESER AUSGABE

Yong-Jae Cha, Matthias Haake, Marco Knopp,
Eliane Lehmann, Mark Liedtke, Peter Meis,
Falco Mille, Michael Rotermund, Jan Volbracht,
Stefan Westerveld

FOTOGRAFEN

Marco Knopp, Jan Volbracht, Ale di Lullo,
Andreas Sawitzki, Sebastian Schieck

GRAFIK & LAYOUT

werbung:hier | Werftbahnhofstrasse 8 | 24143 Kiel
Fon: 0431.70 28 138 | www.werbung-hier.net

ERSCHEINUNGSWEISE

alle zwei Monate

ABONNEMENTS

6 Ausgaben für € 15,- (Österreich & Schweiz € 24,-)
auf www.pedaliero.de

ANZEIGEN

Nordstern Media
Eliane Lehmann
e.lehmann@nordstern-media.de
Fon +49 (0) 0431.9909658
www.nordstern-media.de

VERLAG

Terra Oceanis Verlag
(Geschäftsführer Alexander Lehmann)
Klausdorfer Weg 167 | 24148 Kiel

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Aufnahme in
elektronische Datenbanken sowie sonstige Vervielfäl-
tigungen nur mit ausdrücklicher Genehmigung der
Herausgeber. Für unverlangt eingesandtes Bildmaterial
wird keine Haftung übernommen.

Unter Hinweis auf § 5 Abs. 3 MarkenG nehmen wir
Titelschutz in Anspruch für pedaliéro in allen Schreib-
weisen, Schriftarten, Wortverbindungen, Darstellungs-
formen, Abwandlungen, Abkürzungen, Titelkombi-
nationen, graphischen Gestaltungen, entsprechenden
Zusätzen, Untertiteln und Zusammensetzungen für alle
Medien, insbesondere Druckerzeugnisse wie Magazine,
Zeitungen, Zeitschriften, Büchern und allen anderen
Printprodukten, sowie Tonträger und Merchandising,
Bildträger, Film, Hörfunk, Fernsehen, Software,
Off- und Onlinedienste, Internet, CD-Rom, CD-I,
DVD und MD (MiniDisc) und andere Datenträger sowie
für sonstige audiovisuelle, elektronische und digitale
Medien und Netzwerke, Domains, Veranstaltungen und
Dienstleistungen aller Art.

EIN MORALISCHES ANGEBOT

DAS PEDALIERO ABONNEMENT!

pedaliéro - das Magazin für Geländeradsport: 100 Seiten vollgepackt mit allem, was Mountainbikern wirklich Spaß macht - ob CrossCountry, Touren, Downhill, Marathon, Street, Freeride oder Dirt. Alles über die neuesten Bikes, die interessantesten Typen, die besten Events und mit allen News aus der Welt des Mountainbikens!

Lass dir den pedaliéro doch ganz bequem ins Haus bringen! 6 Mal im Jahr direkt in deinen Briefkästen für € 15,- in ganz Deutschland! Und aufgrund der großen Nachfrage gibt es das pedaliéro-Abo auch in Österreich und der Schweiz für € 24,-!

Keine Ausgabe verpassen - und als Dankeschön gibt es diesmal für alle Neuabonnenten on Top:

Das Headband „Skate“ von Alpträum! Lässiges Stirnband für Jungs und Mädels aus Baumwolle/Elasthan. Perfekt unter dem Helm zu tragen, aber auch für die Skifahrer, Hütte, Fußgängerzone, Biergarten... sieht überall top aus! Das Stirnband ist etwas dünner, darum auch super für Indoor geeignet. Zwei Farben des Stirnbands „Skate“ stehen für Neuabonnenten zur Auswahl (schwarz oder blau), bitte Farbwunsch bei der Buchung mit angeben!



Ja, ich möchte den pedaliéro alle 2 Monate zugeschickt bekommen. Das Abonnement verlängert sich automatisch um jeweils ein Jahr, wenn nicht spätestens 8 Wochen vor Ablauf des Abonnements schriftlich gekündigt wird.

Den Betrag von € 15,- für das Abo in Deutschland oder das Abo für das europäische Ausland in Höhe von € 24,- für das erste Bezugsjahr zahle ich bequem

Per Rechnung

Per Bankeinzug

Bankleitzahl: Kontonummer: Bank:

Kontoinhaber (wenn abweichend):

Name, Vorname:

Adresse:

PLZ, Ort:

E-Mail:

Datum, Unterschrift:

Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb von 14 Tagen widerrufen kann.

Zur Wahrung dieser Frist genügt das Datum des Poststempels.

Datum, 2. Unterschrift:

Ausfüllen, ausschneiden, in den Umschlag stecken, Briefmarke oben rechts in die Ecke und ab dafür an:

pedaliéro – Magazin für Geländeradsport, Terra Oceanis Verlag, Klausdorfer Weg 167, 24148 Kiel

**BITTE
FREI
MACHEN!**

**HALLO
LIEBE BIKESHOPS,
BIKEPARKS UND VEREINE!**
Möchtet ihr eure Kunden auch in den Genuss des pedaliéros kommen lassen? Kein Problem, das pedaliéro Händler-Abo macht's möglich! Eine einfache mail an post@pedaliero.de, und ihr erhaltet alle Informationen!



BIKEFERIEN DER EXTRAKLASSE

Die Vorteile der Bike'n Soul Hotels:

- * Täglich geführte MTB-Touren
- * Sportwäscheservice
- * Trockenraum für Kleider und Schuhe
- * Gesicherte Rad-Garage
- * Wasch- und Serviceplatz
- * Werkzeug, Reparatur- & Montageständer
- * Tägliches Energiepaket
- * Kostenloser Download von GPS Touren
- * Tourenkarte mit Roadbook, Bike-Info-Corner
- * Lehrräder vom Hotel organisiert
- * 10% Ermäßigung in den Bike'n Soul Shops auf Kauf und Verleih
- * Hilfestellung bei der Routenplanung
- * Wetterinfo und Gefahrenmeldung
- * Sauna und/oder Dampfbad
- * Freundliche, hilfsbereite Gastgeber



Als Bike'n Soul-Gast ist die Saalbach Hinterglemm **JOKER CARD** während der Dauer Ihres Aufenthaltes inkludiert und enthält folgende Leistungen:

- * Uneingeschränkte Benützung der in Betrieb befindlichen Seilbahnen in Saalbach Hinterglemm
- * Tägliche einmalige Benützung der Asitzkabinenbahn in Leogang (Betriebszeiten beachten)
- * adidas Freeridepark am Reiterkogel
- * X-Line am Schattberg
- * Talschlusszug
- * Teufelswasser im Talschluss
- * Wanderbus in Hinterglemm
- * Montelino's Erlebnisweg am Kohlmais
- * Berg Kodok am Reiterkogel
- * Käpt'n Hook - Erlebnisfreibad Saalbach
- * + viele weitere attraktive Bonuspartner



TREK



SCOTT



Bike'n Soul, Bascht Hasenauer, Dorfstraße 165, A-5754 Saalbach Hinterglemm

Tel.: +43 (0)6541 6351, Fax: +43 (0)6541 6351-111, www.bike-n-soul.at

ROSE



ROSE BIKEPROFIS



Die allgemeine Steifigkeit des Rahmens ist sehr wichtig für mich. In einer steilen Kurve oder auf einem felsigen Abstieg muss ich wissen, dass das Bike genau das macht was ich will! Das gibt mir Vertrauen beim Fahren.

Katy Curd, Gewinnerin der British Downhill Series 2010



Was muss ein guter Downhiller können? Das Bike sollte bei High Speed ruhig und kontrolliert reagieren und für optimalen Grip müssen die Reifen am Boden bleiben. Daher ist meine Priorität bei der Konstruktion des Beef Cake DH die Rahmensteifigkeit, weil die Präzision bringt und eine perfekt arbeitende Suspension.

Andi Heimerdinger, Rahmenentwicklung Mountainbike
www.rose.de/bikeprofis