

BOCK AUF GRAVELN ▶ Hier gibt's den Einsteiger-Guide

# MOUNTAINBIKE mountain BIKE



**HERZ-  
MUSKEL-  
ENTZÜNDUNG**

Gefahr trotz Fitness  
Wie du Symptome  
früh erkennst

Mehr  
Inhalt  
Jetzt mit  
**148**  
Seiten

## Die **30** besten Bikes **2025**

Testsieger, Preis-Tipps,  
Überraschungen – alles  
auf einen Blick.

**DIE  
PERFEKTE  
WERKSTATT**

Legales  
E-MTB-Tuning



**IM  
TEST**

**Navis &  
Smartwatches**

**FÜR ALLE, DIE  
MEHR WOLLEN**

# ABSEITS DES MAINSTREAMS

Custom-Trends von der größten Handbuilt-Show: von 32 Zoll bis High-Pivot

Geheimtipps in den Pyrenäen und den Dolomiten White Trails – so findest du Grip, Flow & Spaß im Schnee

1/2  
26



Deutschland 7,99 €  
Österreich 8,80 € • Schweiz 12,80 CHF  
Schweiz 10,80 € • Italien 9,20 €  
Frankreich 11,40 € • Spanien 10,80 €

**Mein  
erstes  
E-MTB**  
So kaufst  
du auf  
Antrieb  
richtig

# MOUNTAINBIKE Race – TYPEN, TECHNIK, TRAINING



Jetzt  
bestellen!

Jetzt bestellen unter: [bike-x.de/mountainbike-sonderheft](https://bike-x.de/mountainbike-sonderheft)



**Shared Trails:** Rücksicht zeigen – für Thomas „Prof“ Schmitt und Sascha Weber heißt das beim Fotoshooting in Lermoos kurz schieben.

## Die Natur hat Platz für uns alle



**CHRIS PAULS,**  
Redaktionsleiter

**Gemeinsam unterwegs – genau darum geht es auch in dieser Ausgabe.** Rücksicht, Verständnis und eine Portion Gelassenheit machen das Draußen-Erlebnis für alle besser. Tipps für ein harmonisches Miteinander haben wir für euch kompakt in der Story „Shared Trails“ (gemeinsam genutzte Wege) zusammengefasst.

Ein echtes Highlight ist für mich unser Titelbild vom Mont Blanc – eingefangen von einem passionierten Team um unseren Fotofahrer Julian Claudi. Die komplette Fotoreportage seht ihr dann in Heft 3 im Februar. Apropos: Wir legen eine kleine Verschnaufpause ein. Im Januar erscheint keine Ausgabe – wir starten im neuen Jahr wieder mit

frischer Energie ab Februar. Deshalb haltet ihr jetzt auch die nächste XXL-Ausgabe in den Händen, unsere Doppelnummer Heft 1/2 – prall gefüllt mit starken Geschichten. Mit dabei unter anderem unser Best-of-Bike-Test, ein spannender Navi- und Gadget-Test sowie der Szene-Nachbericht der Bespoked von Gastautor Henri Lesewitz. Dazu ordnen wir einige wichtige Branchenthemen ein – von der Zukunft der Eurobike bis hin zur Syntace-Insolvenz. Alles wie immer sorgfältig recherchiert.



Wir wünschen euch eine wunderbare Winterzeit, einen guten Übergang ins neue Jahr – und hoffen, euch bald wieder auf den Trails zu treffen.

Dein Weg zur  
**MOUNTAINBIKE**-Community:



**CODE SCANNEN UND ABO-SHOP BESUCHEN:**  
Jeden Monat ein Heft frei Haus und tolle Prämien absahnen!



**36** Die 30 besten Bikes des Jahres – wir haben jedes Modell intensiv getestet – hier findet ihr die Ergebnisse zusammengefasst im Überblick.

**102** Gravel-Time? Eine übersichtliche Kaufberatung, die dich zum passenden Bike führt.



**72** Reporter Henri Lesewitz war auf der **Bespoked-Messe** und zeigt seine Highlights aus dem MTB-Segment.



**66** My first E-Bike – wer hätte gedacht, dass Fitness-Päpstin Katha einmal mit einem E-MTB glücklich wird? Sie verrät, worauf du beim Erstkauf achten solltest.

**126**

Biken in den **Pyrenäen** ist für viele ein Traum. Unser Autor und sein Team haben ihn sich erfüllt und zeigen, wie schön es dort ist.



**26** Diese Gadgets von **Garmin, Apple und Co.** sind jetzt angesagt. Unser Test verrät, was sie wirklich können – und was nicht.



## TEST & TECHNIK

- Neuheiten** **22**  
Giant schärft sein E-Enduro nach: Neues 48-Volt-System, smartere Features.
- Smartwatches, Navis & Co** **26**  
Vom Gravity-GPS bis zur Luxus-Smartwatch: Wir haben Bike-Navis, Radcomputer und Wearables auf dem Trail getestet.
- Biketest** **36**  
Top-Tests und klare Favoriten: Diese MTBs haben 2025 herausgeragt – hier findet ihr unsere Übersicht.
- Mein erstes E-MTB** **66**  
Warum das E-MTB den Einstieg erleichtert und so neue Möglichkeiten eröffnet.
- Bespoked 2025** **72**  
Auf Europas wichtigster Custom-MTB-Show zeigt die Szene, wie kreativ, progressiv und detailverliebt Bikebau heute ist.

- Tested on Trail** **88**  
Das hält: Unsere Testcrew hat frische Komponenten über die Trails gejagt.
- E-MTB-Tuning** **108**  
Zubehör und Parts: Was du legal nachrüsten darfst – und wo Umbauten am Motor oder System verboten sind.

## REISE & REPORTAGE

- Ride on Snow** **6**  
Unsere Fotoreportage zeigt, wie einzigartig Mountainbiken im Schnee sein kann.
- Dolomiten, Südtirol** **62**  
Ein Wochenende in Brixen – warum das alpine Trailrevier immer wieder begeistert.
- Aínsa, Pyrenäen** **126**  
Endlose Trails und pure Enduro-DNA: Unser Guide zeigt, warum die Region zu den spannendsten Bike-Revieren zählt.

## SERVICE

- Herzgesundheit** **82**  
Unsere Geschichte zeigt, wie du Warnsignale erkennst, dein Herz schützt und gefährliche Fehler nach Infekten vermeidest.
- Shared Trails** **96**  
Wie dank fairer Rücksichtnahme das gemeinsame Nutzen von Wegen gelingt.
- Gravelbike-Guide** **102**  
Wir haben unsere Kollegen vom GRAVELBIKE-Magazin gefragt, worauf es beim Gravelbike-Kauf wirklich ankommt.
- Bergauf Fahrtechnik** **118**  
Mit Balance und Timing steil starten – so klappt das sichere Anfahren am Berg.
- Werkstatt-Edelhelfer** **120**  
Diese High-End-Tools machen deine Bike-Werkstatt zum Profi-Workshop.

## BIKE-LIFE & COMMUNITY

- Equipment** **14**  
Spannende Neuheiten für ein stylisches Leben auf und neben dem Trail.
- Szene-News** **16**  
Spektakel in Stuttgart, Pause in Winterberg: Die Eventszene ist in Bewegung.
- Technik und Innovationen** **18**  
Neue Ideen, starke Stopper: Vom Start-up bis zur richtigen Reifenmontage.
- Das Experiment** **19**  
Weltcup-Tech fürs Alltagsbike: Wie sich ein Schwingungsdämpfer wirklich anfühlt.
- Tools & Bike-Hacks** **20**  
Von cleveren Drehmoment-Tricks bis zu 3D-gedruckten Werkstatthelfern.
- Bike-Business** **140**  
Eurobike in der Krise, Traditionsmarken unter Druck, überraschende Rückzüge.
- Story des Monats** **142**  
Vom Gipfel bis zum Meer: Matthews Solo-Abfahrt bis nach Finale Ligure.
- Leserbriefe & Szene** **144**  
Von Rampage-Risiko über Naturkunde bis Testkritik. Die Stimmen der Community.
- Interview: Jo Klieber** **146**  
Neuanfang? Syntace-Gründer Jo Klieber spricht über die Krise der Branche.

### Bikes in diesem Heft

**NEUHEITEN** Seite 14 + 22

ALSO TM-B  
GIANT Reign Advanced E+

**BIKETEST** ab Seite 36

BULLS Wild Ronin 2  
CANYON Exceed CF9  
PIVOT Firebird Pro X0 Eagle Transmission  
PROPAIN Sresh SL  
SANTA CRUZ Bullit X0 AXS RSV  
SPECIALIZED Epic 8 Evo Pro

**Titelfoto:** Yoann Vitel **Fahrer:** Julian Claudi **Location:** Chamonix (Mont Blanc), Frankreich





# INTO THE WHITE

*Snow Rides haben eine ganz eigene Magie. Die weiße Pracht wirkt wie ein riesiger Schall-dämpfer – jedes Geräusch wird leiser, das Tempo fühlt sich anders an und das Biken wird beinahe meditativ. Egal ob im Oktober in den Dolomiten, wenn – wie hier bei Fotograf Christoph Laue und Timo Walter in Canazei – der erste Schnee die Landschaft nur zart bestäubt. Oder wenn man eigens nach Finnland reist, um im White Room zu fahren. Selbst im Hochsommer kann ein Hochpass plötzlich zur Winterkulisse werden. Und wie du in diesen Momenten Kontrolle behältst, Grip findest und das Rutschen in Spaß verwandelst – zeigt dir unser Thomas „Prof“ Schmitt.*



*Wie Eisriesen stehen die verschneiten Bäume Spalier, während das blasse Sonnenlicht die Schneekristalle zum Glitzern bringt. Eingehüllt in dicke Stiefel und warme Poggies glitt das Team um Fotograf Max durch diese zauberhafte, frostige Welt und konnte nur staunen. Trotz minus 30 Grad ist das Fahren überraschend angenehm – vielleicht dank der trockenen Luft, der Bewegung oder der Vorfreude auf die Sauna am Abend. Die Tour startete im kleinen Äkäslompolo, wo präparierte Wintertrails bis tief in den Nationalpark Pallas-Yllästunturi führen. Rentiere am Wegesrand, knirschender Tiefschnee und absolute Stille – das ist Winterbiken pur.*



„Minus 30 Grad, unwirkliche Winterlandschaft und absolute Stille – Winterbiken in Lappland fühlt sich an, als würde man durch ein Märchen aus Schnee und Licht fahren.“

MAX SCHUMANN, Fotograf

# SOUND OF SNOW





# FRESH TRACKS





*Auch im Hochsommer gibt es Neuschnee – so wie hier in den Bergen Kirgistans. Dann heißt es: langsames Vorankommen gegen Wind, Kälte und Höhe. Gerald Rosenkranz und Gerhard Czerner, festgehalten von Fotograf Martin Bissig,*



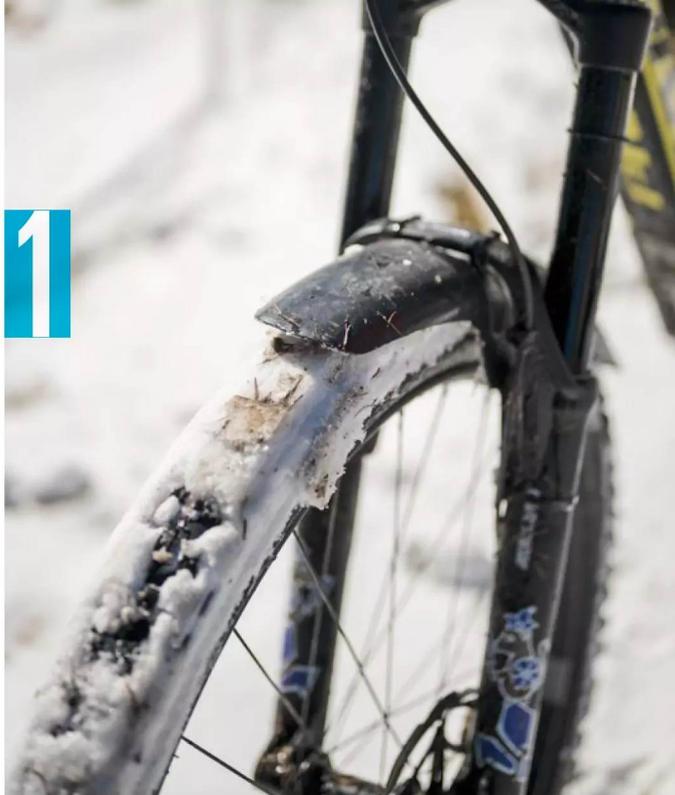
*steigen Schritt für Schritt durch das weiße Nichts. Doch oben, wenn die Wolken aufreißen und die Landschaft in winterlichem Glanz erscheint, wartet der Lohn: eine heiße Abfahrt durch unberührten Schnee.*

**„Mitten im Hochsommer erwischt uns heftiger Schneefall. Als wir den Pass auf 4390 Metern erreichen, reißen die Wolken auf, und die Sonne enthüllt ein Panorama, das uns den Atem raubt.“**

**MARTIN BISSIG, Fotograf**



2



1

**1 | Grobes Reifenprofil & Schutzblech** Stollenreifen beißen besser in weichen Schnee und sorgen für Traktion. Ein kleines Front-Schutzblech verhindert, dass dir Schneematsch ins Gesicht spritzt.

**2 | Fahr mit Flatpedals** Im Schnee musst du schnell reagieren. Flatpedals geben dir Sicherheit und erlauben es, beim Wegrutschen den Fuß blitzschnell zu setzen.

**3 | Ruhig bleiben - Rutschen gehört dazu** Schnee nimmt selbst groben Reifen den Grip. Ein bisschen Driften ist normal und macht sogar Spaß – also nicht verkrampfen. Locker bleiben, Blick weit nach vorne, Gewicht zentrieren.



3

**4 | Catch-Berm** Wird es unkontrolliert, such dir eine Schneewehe, eine kleine Geländekante oder einen Anlieger. Diese „Catch-Berms“ bremsen dich ab und stabilisieren den Slide – bevor du im Flachen endest.



4



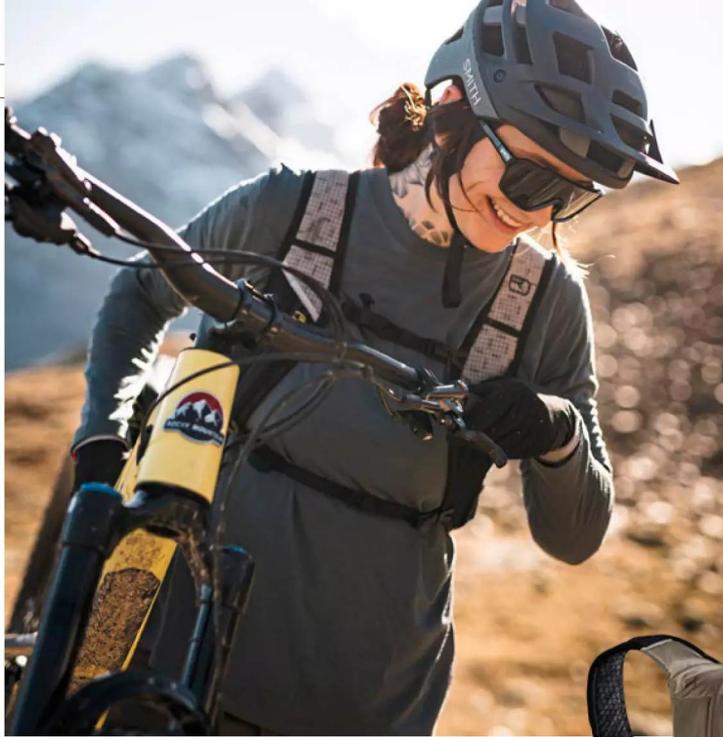
# RIDE AND SLIDE

Armin Terzer (5)



## Also TM-B

**E-Bike für jeden Tag?** Das Also TM-B sorgt derzeit für Aufsehen. Hinter der Marke steht ein Team, das aus dem Rivian-Micromobility-Projekt hervorging. Unter der Leitung von Chris Yu, ehemals bei Specialized, bauten die Kalifornier ein alltagstaugliches, designorientiertes und nachhaltiges E-Bike. Das TM-B wirkt durchdacht: Der Akku ist leicht entnehmbar und kann unterwegs sogar als Powerbank dienen. Dazu kommt ein modulares Sitzsystem – wahlweise klassischer Sattel, Sattel mit Gepäckträger oder eine kleine Sitzbank im Roughrider-Stil. Technisch spannend: Die Kurbeln sind nicht direkt mit dem Motor verbunden – ein Novum, das dennoch ein natürliches Fahrgefühl ermöglichen soll. An der Front arbeitet eine 120-mm-Gabel, hinten sorgen ebenso 120 mm Federweg für Komfort. Das Display sitzt im Vorbau, eine App steht ebenfalls bereit. Es ist bereits vorbestellbar – für faire 4500 Dollar.



### ↑ ELEGANTE PERFORMANCE

Ab Frühjahr startet Ortovox im MTB-Segment durch die Sequence-Kollektion durch. Highlight ist ein Rucksack, der ohne Hüftgurt viel Bewegungsfreiheit bietet. Für nasse Tage stehen Gore-Tex-Pants und -Jacke bereit. Natürlich mit MTB-spezifischem Schnitt, hoher Atmungsaktivität und bluesign®-approved Materialien. **Ortovox Sequence Daypack**, 15 Liter, 150 Euro; **Ortovox Sequence Gore Tex Jacket**, 500 Euro



„Neue Dinge begeistern mich – sei es ein neuartiges Rucksacksystem oder ein E-Bike, das erfrischend anders ist.“  
**Moritz Schwertner, Redakteur**



## EQUIPMENT

### ← DANDY-STYLE

Helle Schuhe galten als Markenzeichen des Dandys, der unpraktische, schöne Dinge liebte. Durch die Gore-Tex-Membran des PU-Laminats, Ripstop-Materialien und das gut gedichtete L6-Boa-System der neuen Fizik-Winterstiefel wird der schicke Auftritt nun praktisch-abwaschbar; und zwar ohne Champagner, wie einst Beau Brummel seine Stiefel zu reinigen pflegte. Die X5-Nylon-Sohle vereint Steifigkeit und Grip, das Profil setzt sich kaum zu.  
**Fizik Terra Artica GTX Desert-Black**, 269 Euro



### PUTZ- → KOLONNE

Winterzeit ist Waschzeit. Regenkleidung und Softshells sollten nur gewaschen werden, wenn sie stark verschmutzt sind und schwitzig riechen. Dann sollte ein Spezialwaschmittel benutzt werden, das den Dampfdurchgang der Membran erhält.

**Nikwax Tech Wash**, 300 ml, 11 Euro



## Kein Dirtmasters 2026

Deutschlands größtes Gravity-Spektakel fällt aus! Die Stadt Winterberg und der Veranstalter der Dirtmasters zogen die Notbremse, nachdem das Festival schon 2025 vor finanziellen Herausforderungen stand. Offiziell wird die Pausierung mit der angespannten Lage der Bikebranche und den gestiegenen Kosten für Veranstalter begründet. Das mit dem Event verbundene Party-Klientel, welches teils für Chaos sorgte, dürfte ebenso eine Rolle für die Absage der Gastgeber gespielt haben.

„Egal ob Rennen, Festival oder Messe – für mich gehören Events und das Fachsimpeln vor Ort zum MTB-Sport dazu.“

Lukas Hoffmann,  
Redakteur



# SZENE



## City-Downhill Stuttgart

Kalender zücken und besser den 4. bis 6. September 2026 markieren: Dann soll in der Hauptstadt der 2-Meter-Regel ein City-Downhill-Rennen der legendären Serie Red Bull Cerro Abajo (Foto) steigen! Ein offizieller UCI-Kalendereintrag weist bereits auf das DH-Rennen in Stuttgart hin, offiziell ist das Rennen jedoch noch nicht bestätigt. Im Netz wird bereits wild über die mögliche Streckenführung über Stäffele (typische Treppen in Stuttgarts Halbhöhenlagen) und das Ziel auf dem Schlossplatz gemutmaßt. Die MOUNTAINBIKE-Redaktion freut sich auf das „Heimspiel“. Wir sehen uns in Stuggi!

## 3 Fragen an ...

**Vera Esch**

ist Geschäftsführerin vom GesundLand Vulkaneifel und organisiert den in der Szene beliebten VulkanBike-Marathon, der seit 1996 in Daun stattfindet.



**MOUNTAINBIKE: Der VulkanBike gehört seit Jahren fest zum MTB-Kalender, während immer mehr Veranstalter aufgeben. Wie hat sich das Event entwickelt?**

Wir setzen beim VulkanBike von Anfang an auf das, was für die Sportlerinnen und Sportler am Wichtigsten ist – nämlich auf Top-Strecken und eine fantastische Kulisse im Land der Maare und Vulkane. Und wir sind natürlich mit den Jahren immer professioneller geworden. Nicht zuletzt deswegen war es uns möglich, in den vergangenen Jahren immer wieder Gastgeber für Deutsche Meisterschaften zu sein, unter anderem mit der ersten Deutschen Gravel-Bike-Meisterschaft überhaupt.

**Was macht es Jahr für Jahr anspruchsvoller, ein MTB-Rennen zu organisieren – wo ist es besonders spürbar?**

Auch wir merken natürlich, dass die Genehmigungsverfahren und die Anforderungen an die Sicherheit immer höher werden. Hier in der Vulkaneifel haben wir eine tolle Zusammenarbeit mit der Feuerwehr, der Polizei, den Rettungsdiensten und dem THW. Dafür sind wir sehr dankbar, denn diese enge Verbindung ermöglicht es uns, das Event Jahr für Jahr durchzuziehen.

**Auch bei etablierten Rennen sind rückläufige Teilnehmerzahlen zu beobachten. Woran liegt das deiner Meinung nach, und welche Faktoren spielen eine Rolle?**

Wir merken selbst, dass wir uns immer weiterentwickeln müssen, um attraktiv zu bleiben. Das gelingt uns dadurch, dass wir flexibel auf die Wünsche unserer Zielgruppen reagieren. Bei uns waren E-Biker zum Beispiel früh willkommen und sind heute aus dem Renngeschehen nicht mehr wegzudenken. Dabei stellen wir uns der Aufgabe, ein gutes Miteinander zwischen allen Radsportlern jeder Kategorie zu erreichen.

# FASZINATION RENNRAD



**Jetzt online bestellen unter:**  
[www.bike-X.de/roadbike-sonderheft](http://www.bike-X.de/roadbike-sonderheft)

# TECHNIK

„Vergesst bei all der Technik-Faszination nicht, dass Mountainbiken Sport in der Natur ist. Eine schwache Bremse bringt euch zurück zu den Wurzeln ;)“ **Christian Zimek, Redakteur**



## KACK-INFO DES MONATS

Wer die Künstliche Intelligenz (KI) nach technischen Infos fragt, könnte meinen, dass KI für „Kack-Info“ steht.

*„Wie erkenne ich, in welcher Ausrichtung ich einen Reifen montieren muss?“*

**DIE KI MEINT:** Um Reifen richtig zu montieren, müssen Sie die Laufrichtung beachten. Bei laufrichtungsgebundenen Reifen zeigt ein Pfeil mit der Aufschrift „Rotation“ oder „Direction“ an der Reifenflanke die vorgeschriebene Drehrichtung an, welche immer in Fahrtrichtung zeigen muss. Falls keine Pfeilmarkierung vorhanden ist, lässt sich die Laufrichtung oft an einem V- oder U-förmigen Profil erkennen, bei dem die Spitze des „V“ oder die Öffnung des „U“ in Fahrtrichtung zeigen muss.

**RICHTIG IST:** Hier finden wir ein besonders schönes Beispiel für künstlich intelligente Halbwahrheiten, denn obwohl das allwissende Internet-Gehirn gut anfängt, die Frage nach der richtigen Richtung zu beantworten, verackert sie es auf den letzten Reifenumdrehungen im Wortsinne. Besitzt ein Reifen ein U-förmiges Profil und keine dedizierte Angabe der Laufrichtung, was überwiegend bei Reifen für den Einsatz auf gemischten Untergründen aus Gravel, Radweg und Straße vorkommt, ist das nichts anderes als ein rundes V. Die Öffnung des U muss also gegen die Fahrtrichtung zeigen, nicht andersrum. Auch bei Mountainbike-Reifen kann die Anordnung der Stollen eine V- oder U-Form zeigen. Am Vorderrad ist der Reifen meist so ausgewiesen, dass die Spitze des oben beschriebenen V tatsächlich in Fahrtrichtung zeigt, um den Rollwiderstand gering zu halten. Am Hinterrad wird der Reifen oft andersrum gefahren, damit sich das V wie eine Schaufel im Untergrund verkeilt und mehr Grip erzielen kann.

## START-UP DES MONATS

Wenn ein ehemaliger Magura-Entwickler sein eigenes Ding macht, sollte etwas Besonderes dabei herauskommen. Jochen Coconcelli, CEO von Fahrwerker, will mit seiner auf 1000 Stück limitierten und in Deutschland aus geschmiedetem Alu und Edelstahl handgefertigten Zwei-Kolben-Bremse neue Benchmarks setzen. Dabei kommen dicke Bremskolben mit 28 Millimeter Durchmesser zum Einsatz, die bis zu 53 Prozent mehr Kolbenfläche im Vergleich zu gängigen 4-Kolben-Systemen bieten sollen. Zudem verspricht sie mit ABS-Kompatibilität, etwa zu Herstellern wie Blubrake, zeitgemäße Einsatzmöglichkeiten an E-Bikes.

Als Hydraulikmedium kommt Mineralöl zum Einsatz, das System soll einfach zu warten und sehr hitzebeständig sein. Das Crowdfunding startete im Oktober und wird Ende Dezember 2025 bereits abgeschlossen sein. **Preis** der extraordinären Stopper: 1500 Euro pro Set.



# Lumen

Wer sich eine Bike-Leuchte zulegen will, stolpert immer wieder über die Einheit Lumen. Sie ist eine Einheit des Lichtstroms und bezeichnet im Fall von Leuchtmitteln, wie viel Licht dieses abgibt. Die Angabe der Wattzahl ist hingegen für die Helligkeit unerheblich, da sie den Stromverbrauch angibt. Betrachtet man hingegen die hervorgebrachten Lumen im Verhältnis zur Wattzahl, kann man daraus auf den Wirkungsgrad als effektive Lichtausbeute der Lampe schließen.

## ... mit Schwingungsdämpfer zu fahren?

**Z**u Beginn der Downhill-Weltcupssaison 2024 gab es viele Spekulationen. An mehreren Bikes waren verschiedene kleine Boxen angebracht, und es gab einige Vermutungen, wofür diese gut seien. Heute wissen wir, um was es sich handelt, und sie waren in der diesjährigen Saison an fast jedem Racebike zu finden. In den Kästchen befindet sich eine kleine, gefederte Masse, die Vibrationen des Bikes dämpfen soll und dadurch unter anderem die Ermüdung des Fahrers reduzieren soll. Es gibt viele Arten dieser kleinen Schwingungsdämpfer, ausgelegt für Räder mit Doppelbrückengabeln, welche für Trailbikes, die man im Steuerrohr verstecken kann, oder welche, die man direkt an der ungefederten Masse montiert. Da die kleinen Helferlein, sich schon fast ausnahmslos im Downhill-Sport, der viel zitierten Formel 1 des Mountainbikens, durchgesetzt haben, stellte sich uns nun die Frage, ob nicht auch Trail- und Enduro-Breitensportler von den Spitzensport-Entwicklungen profitieren können. Um das an Bikes verschiedener Kategorien, sowohl mit als auch ohne Motor, testen zu können, bestellten wir den EQLZR-Gravity von Bikemetrics. Auf der

### Wie funktioniert's?

- Der Dämpfer besteht aus einem kleinen Gewicht, welches über Federn schwimmend gelagert ist.
- Das Gewicht wird gleich beschleunigt wie das Bauteil, an dem es befestigt ist.
- Die Federn entschleunigen das Gewicht aufgrund der Massenträgheit und nehmen somit die Energie der Vibrationen auf.
- Weniger Energie und somit weniger Vibrationen werden an den Lenker und den Fahrer weitergegeben.

Website wird von Vorteilen wie mehr Kontrolle, Grip am Vorderrad und weniger Ermüdung gesprochen. Alles schwer quantifizierbare Aussagen. Nach vielen Trailabfahrten – jeweils hintereinander mit und ohne EQLZR – konnten wir uns dafür einen ausführlichen Testeindruck bilden. Die beruhigende Nachricht zuerst: Man nimmt das Zusatzgewicht von 86 Gramm in Kauf und zahlt die 180 Euro – die für den EQLZR-Gravity fällig werden – nicht, ohne die versprochenen Vorteile zu spüren. Allerdings ist dafür ein gewisses Grundtempo auf ruppigeren Passagen nötig. Ist dies vorhanden, werden aufeinanderfolgende Schläge spürbar gedämpft an den Lenker übertragen, und man bekommt das Gefühl, dass das Vorderrad etwas sensibler am Boden klebt. Dadurch fühlt sich das Bike tatsächlich so an, als hätte es an Grip am Vorderrad gewonnen, und man gewinnt an Vertrauen in schnellen Passagen.

Die ehrliche Frage, die man sich stellen muss, ist allerdings, ob einem diese Vorteile das Geld wert sind, wenn man sowieso nicht auf Zeitenjagd geht. Für Personen mit starkem Armpump bei Abfahrten oder diejenigen mit Trails über mehrere tausend Höhenmeter vor der Haustüre kann der Equalizer den Fahrkomfort steigern und somit das letzte Quäntchen aus dem eigenen Bike-Setup herausholen. Im Test begeisterte der EQLZR sowohl am 130-mm-Down-Country-Bike als auch an 180-mm-Enduros. Dabei zeigte sich in der Wirkung kein wirklicher Unterschied zwischen E-MTB und MTB, allerdings verstärkte der Equalizer das bereits satte und weniger verspielte Fahrgefühl der E-Bikes umso mehr.

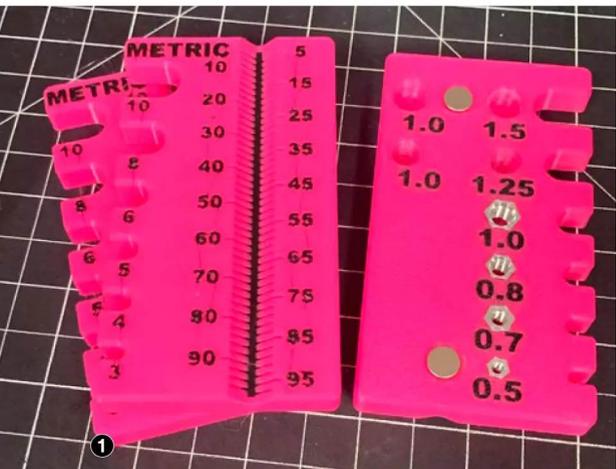
„Toll, wie schnell Entwicklungen aus dem Weltcup auch den Weg ans eigene Bike finden können. An meinem Enduro behält der EQLZR seinen Platz.“  
**Finn Sandmann, Redaktionstraineer**

## EXPERIMENT



**Festgezurr** Der Bikemetrics EQLZR-Gravity wird mithilfe von Kabelbindern und optionalen Klebepads unten am Gabel-Casting befestigt.





## Gut gedruckt

Werkzeug aus dem 3D-Drucker? Das ist keine Zukunftsmusik mehr, sondern in vielen Radwerkstätten längst Realität. Diese drei Beispiele sind uns ins Netz gegangen.

**1 Cmh Printed Design** aus Pennsylvania hat gleich mehrere clevere Werkstatt-Accessoires, Ordnungshalter und Werkzeuge im Etsy-Shop im Angebot. Besonders clever: Das Fahrradschraubenlineal V2.0 kann Dämpfer-Einbaumaße, Gewindesteigungen und Schraubendurchmesser von M3 bis M10 messen.

**2 Lal Bikes** Die Kanadier bieten den Dagr als Open-Source-Produkt zum freien Download und Selbstdrucken an: Er wird an den Standrohren der Gabel montiert und fungiert als Aufnahme für ein

Schaltaugenrichtwerkzeug. Dieses hilft dabei, den Lenker exakt mittig auszurichten sowie Brems- und Schalthebel perfekt symmetrisch zu positionieren.

**3 Symbiotic Ride** Im oberbayerischen Paunzhausen wird cleveres Werkstatt-Zubehör geschaffen: Neben 3D-gedruckter Nippelhalterung für den Laufradbau, AXS-Ladegerät-Halter für die Werkbank oder einem praktischen Dämpfer-Dummy (Foto), der im Rahmen montiert werden kann, wenn das Bauteil gewartet wird, finden sich weitere coole Produkte im Onlineshop.

Du hast auch eine Idee für ein cooles (3D-gedrucktes) Werkzeug? Dann schick sie an [info@mountainbike-magazin.de](mailto:info@mountainbike-magazin.de)

### GEWUSST WIE →

In ihrem großen Werkstatt-Sonderheft zeigen unsere Kollegen vom ROADBIKE-Magazin und unser Schrauberguru Jens Kraft, wie Gravelbikes und Rennräder korrekt eingestellt, gewartet und schick gehalten werden. Jetzt im Shop ([shop.motorpresse.de](http://shop.motorpresse.de)) für 8,90 Euro erhältlich.



### SAUBERMANN →

Um Matsch und Modder in der Winterzeit den Kampf anzusagen, präsentieren die Bikepflege-Spezialisten von Sonax ihren Bike Cleaner mit Sondereditionslabel: Der materialschonende Reiniger löste an unserer Testflotte auch hartnäckige Ablagerungen und duftet obendrein noch herrlich frisch! **Sonax Bike Cleaner, 0,75 Liter, 10,99 Euro**



## BIKE-HACK



Anzugsmomente von Kassette, Centerlock-Verschluss oder Kurbelschraube betragen oft bis zu 40 Nm, sodass das Lösemoment noch höher liegt. Im Werkstattalltag ist es ohne geeignete Technik oft unmöglich, diese Kraft aufzubringen. Zwei Hacks machen es dennoch möglich: Nummer 1 (Bild links) begegnet festen Kurbelschrauben mit einem Innensechskant samt langem Hebel (alter Alu-Lenker oder langes Metallrohr). Dann mit einem Bein aufs Pedal stellen, Hebel im geeigneten Winkel ansetzen und nach hinten kraftvoll lösen. Für die zweite Variante (Bild rechts) braucht man einen ausgerangierten, defekten Schlauch, der unter Zug um den möglichst langen Inbus-Hebel und das Pedal gewickelt wird. Nach mehreren „Lagen“ gibt die Kurbelschraube klein bei. Achtung bei beiden Varianten: Verletzungs- und Klemmgefahr!



## TOOLS

„Ein langer Hebel löst jede Schraube.  
Nur bei ausgenudelten Schraubenköpfen muss der Bohrer her.“  
Jens Kraft, Werkstattleiter

# More QORE

Erlebe unser Leistungsupdate.

### Mehr Power, mehr Fahrspaß:

Dank unseres Leistungsupdates mit 800 W, 105 Nm und bis zu 600 % Unterstützung wird deine Fahrt noch dynamischer.

Jetzt informieren auf [qore-system.de](http://qore-system.de)



**Flip-Chip** | Über 3-Positionen-Flip-Chips lässt sich die Geometrie sowohl am Hinterbau als auch am Steuersatz anpassen. Verändern lassen sich etwa der Reach sowie Lenk- und Sitzwinkel.

**Meisterlich** | Traditionell setzen die Taiwaner auf ihr Maestro-Hinterbau-Konzept. Dieser wurde für das Reign E+ weiterentwickelt und soll noch sensibler ansprechen.

**Spannungsgeladen** |

Im Unterrohr des E-Enduros ist ein 560-Wh-Akku verbaut. Dieser versorgt das 48-V-System, welches durch die höhere Spannung die Komponenten schonen soll.

**Kraftpaket** | Der neue Syncdrive Pro 3 wurde auf die 48 Volt angepasst und bietet 90 Nm Drehmoment. Die Hardware stammt von Yamaha, die Software entwickelt Giant selbst.



**Business in the front, party at the back** | Für maximale Downhillperformance vertraut Giant auf ein Mullet-Setup. Das sorgt für Laufruhe am Vorderrad und Verspieltheit am Heck.

**Schick** | Adlerraugen fallen die unauffälligen grauen Maxxis-Reifen-Beschriftungen auf, diese bleiben aber voraussichtlich den OEM-Herstellern vorbehalten.

Hersteller

# Giant

## Reign Advanced E+

**Mehr Federweg, smarter Antrieb, Sicherheits-Features und volle Trail-Performance – das neue Giant-E-Enduro im Überblick.**

**Auf der Eurobike stand es noch im Tarnkleid auf der Bühne – jetzt ist das neue Reign Advanced E+ von Giant in seiner überarbeiteten Serienversion offiziell bereit für den Trail.** Der neue Carbonrahmen, kombiniert mit 10 mm mehr Federweg an Front und Heck, sorgt für eine noch abfahrtslastigere Geometrie. Gleichzeitig erhöht der überarbeitete Maestro-Hinterbau mit innenliegender Umlenkwi-  
ppe die Steifigkeit.

Unter dieser arbeitet der Giant-Sync-Drive-Pro-3-Motor mit werkzeuglos entnehmbarem 560-Wh-Akku. Durch die Erhöhung der Systemspannung auf 48 Volt soll die Energie effizienter genutzt und die Akkuzellen geschont werden. Bis zu 2300 Ladezyklen soll der recht kleine 560er-Akku erreichen. Sollten einem auf langen Touren dennoch die Prozente der Akkuanzeige schwinden, lässt sich ein Range-Extender mit 280 Wh zusätzlich montieren. Dieser sieht außerhalb des Rads etwas unförmig aus, integriert sich aber schick in das vordere Rahmendreieck. Wie bei den neueren Citybikes setzt Giant auf das aktualisierte E+-System mit integriertem Oberrohrdisplay, neuen Remotes und leistungsfähigerem Steuergerät. Letzteres ist zukunftssicher ausgelegt

und soll kommende KI-Anwendungen per Update unterstützen können. Man kann also gespannt sein, was da in Zukunft alles möglich sein wird. An alltagstauglichen Features mangelt es ebenfalls nicht: Das Reign Advanced E+ verfügt über eine integrierte Motorsperre, die nur per PIN entriegelt werden kann und lässt sich über Apples „Wo ist?“-App orten. Android-User

müssen noch auf eine Alternative warten, wobei eine Integration in die eigene Ride-Control-App denkbar ist. Zusätzlich zu der physischen Motorsperre warnt das Bike auch über einen akustischen Alarm, sollte das Rad ohne PIN-Eingabe bewegt werden. Die App bietet neben Einstellmöglichkeiten für die Unterstützungsstufen des Motors auch die Mög-

lichkeit, sich zu bestimmten Zielpunkten navigieren zu lassen. Das Abfahren einer Route ist aber leider bisher noch nicht möglich.

Für Mountainbiker besonders praktisch sind die Aegis-Luftdruckprüfer, die den aktuellen Luftdruck überwachen und bei Unterschreiten eines festgelegten Werts visuell über das Display warnen. Dadurch reicht ein Blick auf das Display, um zu vermeiden, zwei Kurven nach Traileinstieg die Minipumpe ►

### Key Facts

 ab 6499 Euro  
 ab 22,3 kg

- E-Enduro mit 180/170 mm Federweg und MX-Setup
- Giant-SyncDrive-Pro-3-Motor (90 Nm bei 800 W)
- 560-Wh-Akku und 280-Wh-Range-Extender
- Geometrierstellung über zwei 3-Positionen-Flip-Chips



**1 | Feines Detail** Die Luftdrucksensoren sitzen direkt im Ventil und informieren auf dem Display über die Drücke.

**2 | Zusatzakku** Der 280-Wh-Range-Extender integriert sich in das vordere Rahmendreieck. Platz für eine Flasche bleibt dann jedoch nicht mehr.

**3 | Fernbedienung** Die Ridecontrol-Ergo-4-Remote schmiegt sich unauffällig an den Lenker.

**4 | Infotainment** Das Ridecontrol-Go-Lux-Display im Oberrohr informiert neben dem Reifendruck auch über die üblichen Daten wie Reichweite und Akkustand.

**5 | Edles Metall** Eine Titan-Skid-Plate schützt den Motor vor Aufsetzern.



herausholen zu müssen. Während vergleichbare Systeme wie der Sram Tyre-Wiz teuer sind, ist Giants Lösung in allen Varianten standardmäßig verbaut. Ein besonders edles, oft überangenes Detail ist die Motorabdeckung. Diese besteht nicht wie an vielen Bikes aus Kunststoff, sondern aus Titan und soll den Motor vor Aufsetzern an Felsen, Wurzeln oder anderen Hindernissen schützen. Weniger ins Auge springend, dafür aber im Enduro-Einsatz hilfreich und dem aktuellen Trend folgend, sind die Möglichkeiten, die Geometrie des Giant auf spezifische Strecken oder Fahrervorlieben anzupassen. Über die Steuersatzschale lässt sich beispielsweise der Reach in drei Schritten von 476 mm bis 485 mm (in Größe L) anpassen, um die Abfahrtsposition feinzutunen. Auch am bewährten, Giant-typischen Maestro-Hinterbau befindet sich ein Drei-Positionen-Flip-Chip. Dieser stellt unter anderem den Lenkwinkel von 63,1 Grad auf 63,9 Grad

steiler. Drei Ausstattungsvarianten mit jeweils nur einer Farbe sind beim E-Reign verfügbar. Das Advanced E+ 2 bildet mit Zeb-Select-Gabel, Fox-Performance-Dämpfer und Shimano-SLX-Komponenten den Einstieg von 6499 Euro. Mit 7999 Euro gibt es ein komplettes Fox-Fahrwerk, die TRP-DH-R-Evo-Bremse und einen Mix aus Komponenten der Sram-Eagle-Transmission-70- und -90-Gruppen. Die Top-Variante, das Advanced E+ 0, tritt mit Fox-Factory-Fahrwerk, Sram XX Transmission, einem Carboncockpit aus Giants Eigenproduktion und der starken Sram-Maven-Ultimate-Bremse auf. Diese edle Ausstattung lässt kaum Wünsche offen, das einzige Manko ist der Preis. Er reduziert den eigenen Kontostand um 10999 Euro und bewegt sich damit doch relativ deutlich über den UVPs einiger Versender. Und das, obwohl Giant eine der größten Marken der Radindustrie ist, gemessen an den Verkaufszahlen. ■



## Giant Sync-Drive Pro 3

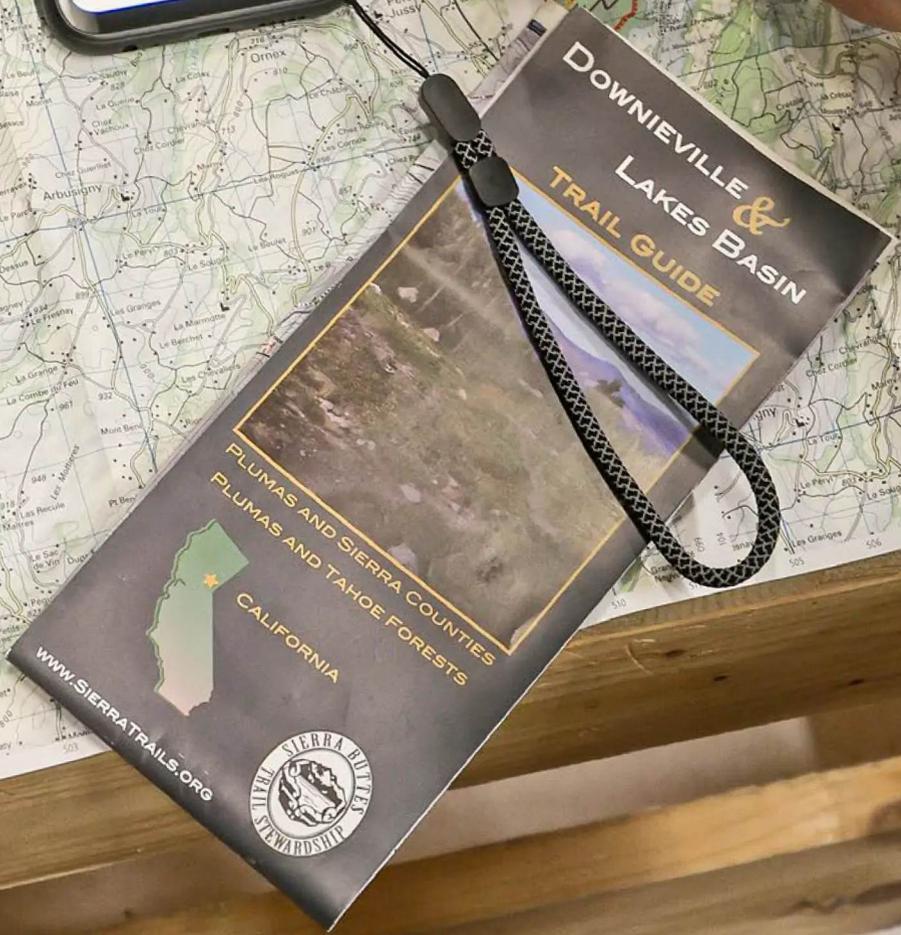
Bei bisherigen Antrieben noch als Sync-Drive powered by Yamaha im Spec-Sheet zu finden, wird die neue, dritte Version jetzt als Giants eigener Motor vermarktet. Die Hardware stammt weiterhin von den Japanern, allerdings legt Giant softwareseitig komplett

die eigene Hand an. Der neue Motor liefert nun 90 Nm Drehmoment und 800 Watt Spitzenleistung. Die aber wahrscheinlich spannendere Neuerung ist der Wechsel von einem 36-Volt-System auf nun 48 Volt. Durch die höhere Spannung ließ sich nämlich die

Stromstärke um ca. 30 Prozent senken, wodurch weniger Energie als Hitze verloren geht. Dadurch soll der Motor nicht nur an Effizienz, sondern auch an Langlebigkeit gewinnen. Die Motormodi lassen sich über die App Giant Ride Control individualisieren.



wahoo



# BYTE RIDERS

**Digitale Tools | Welches Navi, welche Fitnesswatch ist die beste Wahl fürs Biken auf dem Trail? Wir haben getestet, was die aktuelle Geräte-Generation leistet.**

TEXT | CHRISTIAN ZIMEK



**Wer wünscht sich nicht zurück in die gute alte Zeit, als Trails noch per Kompass, Karte und Roadbook aufgespürt wurden?**

ICH! Das Nachfahren von Touren war oft eine Qual: Die in der Klarsichthülle mitgeführte Liste mit Abbiegehinweisen nur so verlässlich wie die Streckenmessung des Radcomputers und keine Tour verlief ohne den dringenden Wunsch nach einer Sitzgruppe mit Tisch zum Ausbreiten von Karte und Orientierungshilfen. GPS-Tools wie Navi, Outdoorwatch & Co. haben die schöne Notwendigkeit zum Austausch mit anderen Trail-Suchenden verfliegen lassen, aber man kann sich ja auch vortrefflich über das letzte Karten-Update oder die Vorzüge der verschiedenen Tourenportale Komoot, Trailforks und Outdooractive unterhalten.

Damit du entspannt zu neuen Trail-Abenteuern aufbrechen kannst, ohne die Tour frustriert abzubrechen, haben wir aktuelle digitale Helfer für deine Bike-Erlebnisse viele Monate im Praxiseinsatz getestet. Als Extra zeigen wir, welche weiteren Produkte die Bike-Tour mit Bits und Bytes aufwerten. ■

„Navis weisen mir den Weg zu neuen Trails. Wenn ich spontan anders fahren will, müssen sie aber auch die Klappe halten können.“

Christian Zimek, Redakteur

**Gravity-affin:** Der Edge MTB richtet sich speziell an die extremeren Bike-Disziplinen Enduro und Downhill. Durch die schlanke Form wirkt er weder am Lenker noch am Oberrohr störend.



# Garmin Edge MTB

400 € 56 g bis zu 26 Std.

**Enduro, Downhill, Rennfeeling: Der neue Garmin Edge MTB will glänzen, wo es richtig ruppig wird.** Wir haben den kleinen, robusten Computer zwei Monate lang im Gelände getestet – und zeigen, was er kann und wo noch Luft nach oben ist.

Mit dem Edge MTB präsentiert Garmin den ersten Fahrrad-Computer, der speziell für die Anforderungen von Gravity-Mountainbikern entwickelt worden sein soll. Dafür setzt das kompakte Gerät auf ein robustes Gehäuse, ein kratzfestes Display und eine Bedienung über sieben Tasten.

Neben der widerstandsfähigen Bauweise will Garmin vor allem mit der neuen, auf den Gravity-Einsatz zugeschnittenen Software punkten. Die beinhaltet Enduro- und Downhill-Profile, eine hochfrequente GPS-Aufzeichnung mit fünf Messpunkten pro Sekunde. Zudem soll die Integration von Trailforks-Karten eine detaillierte

Analyse und präzise Navigation bieten. So viel zur Theorie. Beim Auspacken fällt sofort der geringe Formfaktor auf. Das im Vergleich zu den anderen Garmin-Modellen schlanke und kleine Gehäuse hat eine matte, griffige Oberfläche, die auch die Tasten des GPS-Computers umschließt. Der Tastendruck ist trotzdem satt und definiert, erfordert nicht zu viel Kraft, auch die Bedienung mit Handschuhen klappt einwandfrei.

Statt eines Touchscreens setzt Garmin auf eine Tastensteuerung. Im Test zeigte sich das nach etwas Eingewöhnungszeit nicht als Manko, im Gegenteil. Führten im Outdooreinsatz Nässe und Matsch schon bei anderen Edge-Geräten mit Touchscreen zu ungewollten Fehlbedienungen, tritt diese Fehlerquelle beim ersten spezifisch auf den Einsatz im ruppigen Gelände optimierten Computer erst gar nicht auf. Auch die Kopplung mit der Garmin-App und

zusätzlichen Sensoren – einschließlich Produkten von Fremdmarken wie Polar – funktionieren allzeit reibungslos.

Das Display bietet eine große Auswahl an Datenfeldern und Darstellungsvarianten, die an die Aktivitätsprofile angepasst sind. Die einzelnen Seiten lassen sich individualisieren und die Datenfelder nach Belieben belegen. Die Helligkeit des Displays ist auch in der prallen Sonne gut ablesbar, einzig die recht breiten Bildschirmränder wirken etwas aus der Zeit gefallen. Die Akkulaufzeit lag in der Praxis nah an den von Garmin angegebenen maximalen 14 Stunden ohne Energiesparmodus. Einzig in den Modi Enduro und Downhill mit fünf Hertz Aufzeichnung verkürzt sich die Laufzeit leicht, bleibt aber praxistauglich.

Im Traileinsatz liefert der Edge MTB die gewohnte Garmin-Qualität: Navigation, Aufzeichnung und Trainingseinstellungen



**Knopfleiste:** Statt eines Touchscreens verbaut Garmin für die Steuerung des Edge MTB klassische Tasten. Bei der Bedienung mit Handschuhen ist dies zuverlässiger.



**Alles beisammen:** Neben einem USB-C-Kabel zum Aufladen des Radcomputers, Haltegurt und einem Oberrohr-Mount (nicht im Bild) wird eine anpassbare Lenkerhalterung mitgeliefert.

funktionieren zuverlässig. Die speziell beim Garmin Edge MTB neue Integration von Trailforks bietet die Möglichkeit, sich in neuen Gefilden zu orientieren. Die Kartenansicht lässt sich auf dem kleinen Display per Tastensteuerung nur mühsam verschieben. Trotzdem erleichtern die markierten Trails die Planung von Touren in unbekanntem Gebiet erheblich. Die ebenfalls neue Funktion „ForkSight“ hilft, an Weggabelungen die richtige Abfahrt zu wählen, auch wenn das Feature, mangels hoher Traildichte im Testgebiet, im Praxistest nur relativ selten in Erscheinung getreten ist.

Im Lieferumfang sind neben einem USB-C-Kabel für das Aufladen des Radcomputers zwei Halterungen enthalten. Mit der Lenkerhalterung lässt sich der Garmin elegant über dem Vorbau platzieren, für alle gängigen Lenkerdurchmesser liegt eine Gummieinlage für den Klemmring bei. Die zweite Halterung ist für die Montage auf

dem Oberrohr gedacht und wirkt mit ihrer großen Grundplatte und dem robusten Gurt fast etwas überdimensioniert. Um an unterschiedliche Rohrformen zu passen, liegen zwei Gummiuntersätze bei. Einmal korrekt eingefädelt und festgezogen, sitzt die Halterung bombenfest.

Für die anvisierten Zielgruppen Downhill und Enduro stehen jeweils dedizierte Fahrprofile bereit. Mit einer Taktfrequenz

von fünf statt einem Hertz für die GPS-Aufzeichnungen sollen sich Linien bei den Abfahrten genauer analysieren lassen. Die Fahrspuren wirken im Nachhinein auch wesentlich runder und natürlicher als die typischerweise „eckigen“ Aufzeichnungsdaten mit einem Hertz.

Im Downhill-Profil werden Abfahrten automatisch nach ein paar Sekunden erkannt, sodass beispielsweise Lift- oder Shuttle-

Uphills herausgerechnet werden können. Dies klappt in der Praxis auch bei ununterbrochenen Abfahrten zuverlässig. Im Enduromodus muss jedoch mit der Lap-Taste manuell zwischen Up- und Downhill gewechselt werden. Auf einer Trailrunde kann man das schon mal vergessen, hier wäre eine automati-

sierte Lösung praktischer. Sehr smart: Die Fünf-Hertz-Aufzeichnung wird jeweils nur bergab aktiviert, um den Stromverbrauch zu reduzieren.

Das herausragende Feature, mit dem Garmin die Renntauglichkeit des Edge MTB anpreist, sind die Splittimes. Mit dieser Funktion lässt sich eine Strecke virtuell mit Start-, Ziel- und Zwischenpunkten abstecken und anschließend auf Zeit abfahren. Das Anlegen der Strecken erfolgt simpel direkt am Gerät. Man hält kurz an der passenden Stelle an, startet den Splittimes-Modus, fährt dann den Trail ab und legt so nacheinander alle Punkte an. Der letzte Punkt fungiert als Ziel, sobald die Serie gespeichert und benannt wurde. Auf dem Edge MTB können mehrere Serien intern gespeichert werden. Zum Abfahren des abgesteckten Trails muss vor dem Start der gespeicherte Trail ausgewählt und die Serie gestartet ▶

## Splitzeiten

Wer an Downhill-Rennen teilnimmt, kann aus der gesamten Abfahrtszeit kaum Verbesserungspotenzial erkennen. Splittimes unterteilen die Strecke in Abschnitte. Diese dienen im Training zur Optimierung der Linienwahl und machen im Wettkampf gegen die Uhr das Rennen spannender.



„Wer kein Display braucht, sollte BYB Chrono, Crossbox oder Raceboxx checken, um Splittimes zu analysieren.“

Oliver Wittmers, Tester



**Schnell gefunden:** Die Splitzeiten können schnell über das allgemeine Menü aufgerufen und individuell festgelegt werden. Anschließend lassen sie sich miteinander vergleichen.

werden. Eine automatische Erkennung ist nicht möglich. Außerdem kann innerhalb einer Aktivität nur eine Splitzeiten-Serie gestartet werden. Selbst nach manueller Beendigung der Serie kann kein weiterer Trail begonnen werden, was die Einsatzmöglichkeiten leider stark einschränkt.

Sinnvoll einsetzen kann man das Feature nur, wenn man eine einzige Strecke intensiv trainieren will und den Trail mehrere Male nacheinander fährt. In diesem speziellen Anwendungsfall macht die Funktion aber wirklich Spaß. Am Ende der Strecke leuchtet auf rotem (du warst zu langsam!) oder grünem Hintergrund (geil! Bestzeit!) die neue Abfahrtszeit entgegen. Das ist Ansporn pur, um auch im Training ohne Wettkampfdruck alles zu geben. Im Vergleich zur manuellen Zeitnahme mit Stoppuhr und Actioncam waren die gemessenen Zeiten stets genau.

Über den gesamten Testzeitraum wurde nur ein einziges Mal das letzte Gate nicht erkannt. Ansonsten erfolgt die Messung sehr zuverlässig. Die Analysemöglichkeiten sind allerdings sehr eingeschränkt. Ein Vergleich der Zwischenzeiten ist auf dem Gerät und via Garmin-Connect-App nur innerhalb einer Aktivität möglich. Ein Vergleich zu vorherigen Leistungen/Aktivitäten auf dem gleichen Splitzeiten-Segment kann nicht durchgeführt werden. Auch für einen Ver-

gleich zwischen Linien auf dem Trail, beispielsweise durch eine Wurzelpassage, ist einerseits selbst die 5-Hz-Aufzeichnung zu ungenau, andererseits sind die Darstellungen auf der App-Karte nicht optimal gelöst.

Wertvoll war im Downhill-Renneinsatz die Errechnung einer virtuellen Bestzeit. Aus den schnellsten Zwischenzeiten summiert das Gerät eine theoretische Idealzeit. Das liefert einen guten Ansatzpunkt, um sich realistische Zeitziele für den Qualifikations- oder Rennlauf zu setzen. Unterm Strich überzeugt das Grundkonzept des Edge MTB: klein, leicht, lange Akkulaufzeit, helles Display, Race-spezifische Features – stark! Der klassische Einsatz als GPS-Radcomputer, die Zuverlässigkeit, abgesehen von zwei plötzlichen Neustarts während einer Tour (ohne Datenverlust) und das robuste Äußere überzeugen auch. Doch bei den Features für die Gravity-Community macht sich schnell Ernüchterung breit. Vor allem die Splitzeiten-Funktion wirkt noch unausgereift. Den Antworten von Garmin-Mitarbeitern im hauseigenen Forum lässt sich aber entnehmen, dass weiter an dem Feature gearbeitet und künftig mehr aus dem Edge MTB herausgeholt wird. ■

- robuste und hochwertige Konstruktion
- zuverlässige, genaue GPS-Aufzeichnung
- spezielle Profile für Downhill & Enduro
- motivierendes Splitzeiten-Feature für Racer
- ➖ Spezialfunktionen mit Luft nach oben
- ➖ manueller Wechsel von Uphill zu Downhill

**FAZIT:** Zum angemessenen Preis fördert der Edge MTB nicht nur die Sekundenjagd im Abfahrtsrausch, sondern taugt auch als robustes, simpel bedienbares Navi in bekannter Garmin-Qualität. Aktuell ist die Splittime-Analyse noch stark ausbaufähig, jedoch auch schon mehr als ein bloßes, verkaufsförderndes Gimmick für Technik-Nerds.

## FÜR TOUREN UND TRAINING

Das Flaggschiff in Garmins Navi-Sortiment **Edge 1040 Solar** speist sich im laufenden Betrieb aus neben dem Touchscreen sitzenden Solarzellen, was den Akku spürbar entlastet. Der Funktionsumfang ist immens, hier hat Garmin alles reingepackt, was in Sachen Navigation und Trainingssteuerung geht. Sportlich auch der Preis: **660 Euro** kostet das Superhirn.



Wer ein Navi sucht, das mit simpler Bedienung, großem und gut ablesbarem 3,5-Zoll-Touchscreen für die kompetente Touren-Navigation überzeugt, ist mit dem **Edge Explore 2** für **300 Euro** bestens beraten. Dank seiner umfassenden E-Bike-Integration kann das Routing auf Basis des Akkuladestands, der gewählten Unterstützung und Reichweite angepasst werden.



# Wahoo

## Elemnt Roam 3

📶 450 € 🏋️ 109 g 📶 bis zu 25 Stunden

Mit dem dritten Elemnt Roam liefert Wahoo einen Radcomputer für alle, die lange Touren und ausgedehnte Abenteuer lieben – und viel Akkulaufzeit benötigen. Diese überzeugte im Test des Roam 3 ebenso wie der satte 64-GB-Speicherplatz, der für Kartenmaterial quasi keine Grenzen setzt. Das 2,8-Zoll-TFT-Farbdisplay ist gestochen scharf, kontrastreich und sowohl per Touchscreen als auch über Tasten bedienbar. Der Screen reagierte auch bei Regen zuverlässig, die Tasten empfanden wir bei der Fahrt aber als praktischer. Die Navigation erfolgt intuitiv und präzise, das Rerouting funktioniert blitzschnell. Abbiegehinweise erfolgen als Sprachausgabe oder Töne. Besonders gelungen ist die Möglichkeit, Datenfelder farblich zu hinterlegen. Die Summit-Funktion liefert dazu detaillierte Infos zu Anstiegsintensitäten, bei geplanten wie auch bei freien Strecken. Die Einrichtung über die Wahoo-App ist einfach, danach gelingt die Bedienung intuitiv. Dank ANT+, Bluetooth und WLAN verbindet sich der Roam problemlos mit Pulsurten, Powermetern und dem Smartphone. Touren von Drittanbietern werden automatisch synchronisiert und aufs Gerät geladen. Weniger überzeugend: Die Klingelfunktion ist zwar eine super Idee, im Test ist sie aber zu leise und reagiert träge. Im mitgelieferten MTB-Mount von Wahoo sitzt der Roam ziemlich locker, die Out-Front-Halterung ist leider nur für 31,8-mm-Lenker geeignet. Hier sind Halterungen von Drittanbietern die bessere Wahl.

- ➕ super Farbdisplay, top Darstellung
- ➕ schnelles Rerouting
- ➕ intuitive Handhabung
- ➖ lockere Originalhalterung
- ➖ dürtige Klingelfunktion

**FAZIT:** Das große Display mit top Darstellung, die intuitive Bedienung und starke Ausdauer überzeugen uns voll. Kleine Schwächen bei Halterung und Klingel trüben den Gesamteindruck des Elemnt Roam 3 kaum – ein starker Begleiter für lange MTB-Tage.



# Hammerhead

## Karoo

📶 499 € 🏋️ 115 g 📶 bis zu 35 Stunden

Seit 2022 besitzt Sram mehrheitlich Hammerhead, das den zwei Platzhirschen im Fahrrad-GPS-Markt, Garmin und Wahoo, Druck machen will. Herzstück des Karoo ist das gestochen scharfe 3,2-Zoll-Farbdisplay, das nun mit automatischer Helligkeitsanpassung kommt. Aufgrund seiner Größe und der perfekten Ablesbarkeit ist verkraftbar, dass der Akku nicht mit einer XXL-Laufzeit kommt. Das System kann auf 4 GB RAM zurückgreifen und ist auf Android 12 designt, sodass auch Drittanbieter-Apps installierbar sind, zudem ergeben sich zig Konfigurationsmöglichkeiten, die es bei den Rivalen so nicht gibt. Besonders trumft der Karoo für Fahrerinnen und Fahrer auf, die im Sram-Kosmos (AXS-Schaltung, Flight-Attendant-Fahrwerk oder Quarq-Wattmessung) unterwegs sind: Nicht nur die AXS-App ist top ins Ökosystem integriert, auch zeigt der Karoo den Akku-/Softwarezustand der gekoppelten Komponenten an, welche sich verschiedenen Fahrradprofilen zuordnen lassen, die wiederum mit eigenen Screens anpassbar sind. Auch die Navigation beherrscht das US-Gerät prima, die Karte ist durch farbige Abhebungen gut ablesbar und bietet nun neu eine POI-Integration für Radsportler, sodass man Brunnen zum Flaschenfüllen oder Radläden im Ernstfall rasch findet. Der interne Speicher bietet 64 GB, die für die großen und detaillierten Kartendaten aber auch nötig sind. Der eigene Montagestandard ist wenig verbreitet, per Adapter sitzt er wackelig auf Garmin-Mounts.

- ➕ gestochen scharfes Display, Bedienung via Tasten möglich
- ➕ intuitive App, tolle Integration in Sram-Umgebung
- ➖ eigener Montagestandard, Adapter sitzt am MTB wackelig

**FAZIT:** Der Karoo überzeugt mit brilliantem Display, hoher Rechenleistung und enormer Individualisierbarkeit – besonders für alle, die bereits im Sram-Ökosystem unterwegs sind. Navigation und AXS-Integration sind top, die Bedienung ist intuitiv.



## Garmin Fenix 8 Pro

🔋 1300 € 🏔️ 89 g 📶 bis zu 27 Tage

**Wer diese Uhr besitzt, kann das Smartphone daheim lassen.** Denn dank der integrierten Inreach-Technologie können in Gegenden ohne Mobilfunkabdeckung 30-sekündige Sprachnachrichten versendet und empfangen, SOS-Notrufe abgesetzt und Fotos, Textnachrichten sowie der Standort geteilt werden – via Satellitennetzwerk. Auch wer weniger abenteuerlich unterwegs ist, dürfte von der Feature-Flut dieses edlen Geräts schnell überwältigt sein – deren vollständige Aufzählung jeden Rahmen sprengen würde. Dank LTE erübrigt sich oft der Griff zum Smartphone, animierte Krafttrainings-Workouts, umfangreiche Lauf-funktionen, Gesundheits-Monitoring per EKG- und Herzfrequenzanalyse, Schlafüberwachung und ein schneller Blick auf die Aktienkurse machen Anwender zwar nicht zu kerngesunden Übermenschen, helfen aber, einen fiten Lifestyle zu kultivieren. Fürs MTB punktet die Fenix 8 Pro mit einer sehr intuitiven Navigation, hyperschneller Synchronisation nach der Tour und in der 51-mm-Variante perfekt ablesbarem Display. Zudem sind die MTB-Funktionen Grit und Flow an Bord, die Darstellung der Trainingsanalyse ist umfangreich und optisch sehr ansprechend. Perfekt: Alarmtöne und Vibration können für einzelne Fokusmodi, etwa die Navigation, (de-)aktiviert werden. Die vom Hersteller angegebene Akkulaufzeit von bis zu 27 Tagen ist realistisch. Ein Manko bleiben die weiterhin unübersichtliche Connect-App und die wenig intuitive Importroutine von GPX-Tracks.

- große Funktionsvielfalt
- perfekte Navigation
- intuitive Menüführung
- Kommunikation per Satelliten
- ➖ Connect-App unübersichtlich
- ➖ sehr teuer

**FAZIT:** Trotz des immensen Funktionsumfangs gelingt die Bedienung der Fenix 8 Pro überaus simpel und intuitiv. Dank dedizierter Mountainbike-Features und der super bedienbaren Navigation ist sie als seriöser Navi-Ersatz für Trail-Abenteuer bestens geeignet.



## Huawei GT6 Pro

🔋 ab 379 € 🏔️ 77 g 📶 bis zu 17 Tage

**Mit der GT6 Pro hat man ein kleines Superhirn am Handgelenk, das für den sportlichen wie eleganten Auftritt taugt:** Das Gehäuse ist aus Titan, das 1,47-Zoll-OLED-Display mit einer Auflösung von 466 x 466 Pixeln mit Saphirglas wertig gemacht, das Armband wirkt etwas simpler. Auch in praller Sonne sowie im sportlichen Einsatz ist es stets gut ablesbar. Im Sport- und Outdoor-Einsatz überzeugt die Uhr mit Dual-Band-GPS (unterstützt mehrere Satellitensysteme) und präziser Herzfrequenzmessung dank modernem TruSense-Sensor. Die Uhr aus China bietet außerdem eine Funktion, die mithilfe verschiedener Parameter (Radgewicht, Fahrergewicht, Alter etc.) sowie der Topografie virtuell die Wattleistung anzeigen kann und so sogar den FTP errechnet, was in der Praxis teils recht genau gelingt. Die überfrachtete App könnte aufgeräumter sein, die Smart-Funktionen sind im Vergleich magerer, dafür ist die Uhr mit 380 Euro recht preiswert. Die GT6 Pro bietet zig Sensoren und Funktionen: So verspricht das Sunflower Positioning System, das auf einem von Huawei entwickelten Algorithmus basiert, besonders präzises GPS-Tracking – und damit höchst exakte Distanz- und Tempoangaben. Auch im Alltag überwachen EKG-Messungen alle wichtigen Gesundheitsparameter: Bei zu viel Stress bringt dich die Smartwatch mit Atemübungen wieder in die Balance. Pluspunkt: Die Akkulaufzeit von bis zu 21 Tagen im Alltagsbetrieb macht sie ideal für lange Trail-Abenteuer ohne ständiges Nachladen.

- starke Akkulaufzeit bis 21 Tage
- bietet virtuelle Wattmessung
- klares, top ablesbares Display
- ➖ weniger Auswahl bei Drittanbieter-Apps
- ➖ im Menü etwas überfrachtet

**FAZIT:** Wer eine sportlich-schnittige Smartwatch sucht, die Alltags- und Trainingsansprüche mit Stil verbindet, findet in der ausdauernden, wertig gemachten Huawei Watch GT 6 Pro eine sehr gute Wahl, deren App und Menü allerdings etwas überfrachtet wirken.

# Polar Grit X2 Pro

750 € 75 g bis zu 30 Tage



**Version 2 der Finnen-Uhr lässt kaum Wünsche offen, punktet dabei weiterhin mit extremer Robustheit und großem Funktionsumfang.** Die Grit X2 Pro bietet zwar keine speziellen Analyse-Tools für den Fahrfluss wie Konkurrent Garmin, doch die normalen Aktivitätsdaten sind für Touren und Training in der Praxis ohnehin wichtiger. Nach wie vor bestens strukturiert ist das Bedienmenü der Polar-Smartwatches. Die Knöpfe rechts oben und unten navigieren durchs Menü, der mittlere bestätigt eine Eingabe oder Veränderung der Einstellungen. Der Knopf unten links ruft das Menü auf oder geht „zurück“, oben links wird das Display aktiviert. Anhand der sieben Icons für Trainings, Einstellungen, Fitnessstests usw. sind die Funktionen schnell auffindbar, sogar ein bisschen schneller als bei der Feature-beladenen Garmin Fenix 8.

Schmutz, Salzwasser, Steinkontakt und die Montage am Lenker konnten dem

Gehäuse und Display keinen Kratzer zufügen. Der starke Dualband-GPS-Empfang und der schnell reagierende, perfekt ablesbare Touchscreen erlauben den vollgültigen Einsatz als Bike-Navi. Dabei stecken in dem 75g leichten „Edelwecker“ bereits vorinstallierte Offline-Karten für Europa und Amerika sowie zig Trainingsprogramme und Analysefunktionen für die körperliche Gesundheitsüberwachung. Herausragend ist die Akkulaufzeit, denn im normalen Uhrenmodus hält eine Akkuladung länger als eine Woche. Verzichtet man auf die dauerhafte

Pulsmessung, läuft sie fast einen Monat durch. Mit dem jüngsten Update wurde auch die Navigation verbessert. Früher musste der Kompass oft neu kalibriert werden – inzwischen passiert das deutlich seltener.

Polar-User vermissen leider weiterhin eine Möglichkeit, Touren direkt in der Flow-App zu erstellen, wie es bei Konkurrent Garmin möglich ist. Zum Planen einer Ausfahrt muss hier der meist kostenpflichtige Umweg über Anbieter wie Komoot genommen werden. Sind Polar-App und Komoot verlinkt, werden die geplanten Routen bei der nächsten Synchronisation automatisch von Komoot an die Flow-App und die Grit X2 Pro geschickt. Dann können sie an der Uhr aufgerufen und nachgefahren werden.

- üppiger Funktionsumfang
- perfekte Navigationsansicht
- robuste Bauweise
- detaillierte und präzise Schlafanalyse
- schnelle Synchronisation
- Tourenplanung nur über Fremdsoftware

**FAZIT: Ihre Robustheit, das klar strukturierte Menü, umfangreiche Trainings-Features und die weitreichenden Möglichkeiten zur Schlafanalyse machen die Grit X2 Pro für Sportler interessant, die Wert auf simple Bedienung legen und unnötige Spielereien meiden. Bei der Routenplanung hat die Flow-App noch Verbesserungspotenzial.**

## BELIEBTE ALTERNATIVEN

Aus dem Samsung-Universum kommt mit der **Galaxy Watch Ultra** eine wasserfeste Smartwatch mit Titangehäuse und Saphirglas-Display. Die Fitness-Analyse erfolgt KI-basiert. Einige Funktionen wie etwa die EKG-Auswertung benötigen ein Samsung-Smartphone, navigieren erfolgt via Google Maps und Dual-Band-GPS. Preis: **699 Euro**.



**Apples Sport-Uhr** hört auf den Namen **Ultra** und kommt standardmäßig mit Titangehäuse, 5G-Modem und hellem OLED-Display. Die Akkulaufzeit ist mit rund drei Tagen gut, die Sensorik auf Top-Niveau. Trainingsanalyse ist beinahe auf Garmin-Niveau, braucht aber ein iPhone. Navigieren klappt per Apples eigener Kartendaten, Google oder Fremdapps. Preis: **ab 899 Euro**.



# ELEKTRO-PARTY

Smarte Helfer verbessern die Trainingseffizienz, Leistung und Regeneration. Hier kommen die besten Tools für Fitness-Tracking und Vernetzung auf dem Trail.



**POLAR Loop** Die Outdoor-Watches von Polar bedienen Navigations- und Trainingszwecke und sind auf Robustheit ausgelegt. Will man die Funktion des Schlaf-Trackings und dessen Auswertung nutzen, ergeben sich aber nicht selten unruhige Schlafphasen, da die mit Features vollgepackten Watches immer größer und schwerer werden. Das Display-freie Fitness-Armband **Polar Loop** liegt mit einem Preis von **180 Euro** noch unterhalb der namensähnlichen Konkurrenz Whoop, muss zudem nicht jährlich erneut bezahlt werden. Der Funktionsumfang ist ähnlich groß: Automatische Trainingserkennung, Aufzeichnung und Belastungsanalyse, Schrittzähler, Kalorienverbrauch, drei Metriken zur Schlafanalyse und Verbesserung der Erholung, Fitness-test etc. stecken in dem 30g leichten Armband, das sich rasant mit der App synchronisiert. Auch beim Schwimmen ist das WR30-wasserdichte Armband voll in seinem Element, sieht sogar dem typischen Schwimmbad-Kabinenschlüssel auffallend ähnlich.

**WAHOO Trackr** Vorbei ist das Suchen nach dem passenden Geldstück, um das Batteriefach am Sensor zu öffnen und die darin befindliche(n) Knopfzelle(n) auszutauschen, denn der mit vollem Namen **Wahoo Trackr Heart Rate Monitor Chest Strap** bezeichnete Herzfrequenzgurt für **90 Euro** besitzt einen Akku, der bis zu 100 Stunden Betrieb ermöglichen soll. In unserem Praxistest konnte der hautsympathisch aufliegende Trackr diese Laufzeit anfangs gar übertreffen, fiel nach einem halben Jahr Einsatz auf sehr gute 90 Stunden. Er verbindet sich via ANT+ und Bluetooth – stabil und ohne Aussetzer.





**SRM X-Power** Wattmesskurbeln sind das Tool zur Erfassung sämtlicher Leistungsdaten des „menschlichen Motors“ – der Beine. Doch wer zum Training verschiedene Bikes nutzt, kann Wattmesspedale simpel hin und her tauschen. Die Powermeter-Pioniere SRM bieten mit den einseitig oder beidseitig messenden **X-Power-Pedalen** nicht nur für Klickpedal-Fahrer, sondern auch Flatpedal-Nutzern präzise Messdaten zur Beinkraft, Entfaltung, Balance, Effizienz usw. Im Praxistest der Klick-Variante punktet das System mit sehr schneller Kalibrierung, mit anderen Wattmesssystemen als Benchmark (Rotor, Zwift) sehr genauen Messwerten und simpler Handhabung. Das Nachladen der Akkus erfolgt mittels Adapter an der Achse, die Cleat-Bindung aus dem Hause Look ist mit Shimano-Cleats kompatibel und lässt sich in einem weiten Bereich einstellen. Preis: **ab 999 Euro**.



#### GIGASET GX6 Pro

Wer auf Trails unterwegs ist, kennt das: Wichtige Anrufe kommen immer, wenn man verdreckte Finger hat, im Platzregen nach dem Weg sucht oder mit dem Smartphone am Lenker neue Strecken erkundet.

Nicht selten fällt das Phone dann beim Annehmen in die nächste Pfütze.

Outdoor-Handys wie das in Deutschland hergestellte **GX6 Pro** von Gigaset sind dank

Militärstandard MIL-STD-810H und IP68 gegen Nässe, Sturz und Schmutz gewappnet. Im Praxistest konnte ein Wassertauchtest sowie mehrfaches Fallenlassen auf typische Untergründe wie Schotter, Waldboden und Stein dem Handy, außer einigen Kratzern und kleineren Dellen, nichts Wesentliches anhaben. Der 5000-mAh-Akku liefert im gelegentlichen Betrieb Strom für 2,5 Tage Nutzung, die reine Sprechzeit (4 G) gibt der Hersteller mit bis zu 37 Stunden an. Top: der entnehmbare Akku. Wer längere Zeit unterwegs ist, kann mit einem zweiten Akku die Betriebszeit verdoppeln, zudem ist es einfach nachhaltiger! Auch in puncto Leistung bleiben keine Wünsche offen. Der für ein Outdoor-Handy flotte 2,4-GHz-Octa-Core-Prozessor und die 8 GB Arbeitsspeicher erzielen sehr schnellen Datenzugriff und eine reibungslose Gesamt-Performance unter Android 14. Auch die 50-MP-Kamera liefert helle, scharfe Bilder mit Weitwinkel. Im Navigationsbetrieb mit Komoot sorgt das GX6 Pro durch seine schnelle GPS-Kommunikation für beste Orientierung, die rundgestaltete Gehäuseunterseite sitzt auf Halterungen mit Gummistraps am besten. Aktuell ist es für **349 Euro** erhältlich.



**OURA Ring Gen 4** Hinter dem eleganten Design steckt vor allem ein ambitioniertes Versprechen: umfassende Gesundheitsdaten in minimaler Form. In der Praxis überzeugt der **ab 399 Euro** erhältliche Ring, den es in verschiedenen Legierungen und in vier Keramikfarben gibt, mit präzisen Messungen von Schlaf, Herzfrequenz und Körpertemperatur. Auch Aktivitäten werden erfasst, doch hier zeigt sich der Oura eher als Gesundheits- als als klassischer Fitnessstracker. Weniger schön ist die starke Abhängigkeit von der zugehörigen App, die ohne ein kostenpflichtiges Abo (70 Euro pro Jahr) den Nutzen spürbar einschränkt.





TEXT | LUKAS HOFFMANN

# SIMPLY THE BEST

**Die besten Bikes des Jahres | Diese Bikes sind uns 2025 besonders im Gedächtnis geblieben und haben im Test top abgeschnitten.**

**2025 neigt sich dem Ende zu – und wieder liegt ein grandioses MTB-Jahr hinter uns.** Egal ob Fully oder Hardtail, lang- oder kurzhubig, mit oder ohne Motorunterstützung: In den vergangenen Monaten mussten sich erneut zig Bikes in aufwendigen Tests beweisen. Dabei setzen wir vor allem auf die langjährige Erfahrung unserer Testerinnen und Tester, die allen Kandidaten auf den Trails praxisnah und kompromisslos auf die Stollen fühlen. Unser Antrieb dabei sind unsere Leser – Kurbelumdrehung für Kurbelumdrehung, von Drop zu Drop. Denn wir wollen unsere Expertise mit dir teilen, damit du beim Kauf von Bikes, Parts und Equipment das für dich perfekte Produkt findest. Je nach Einsatzzweck führen uns unsere Tests in südliche Trailparadiese oder auf XC-Rennstrecken, wo wir Racebikes an ihr Limit bringen.

Natürlich testen wir auch dort, wo die meisten unserer Leserinnen und Leser ihrem liebsten Hobby nachgehen: in den deutschen Mittelgebirgen. Auf genormten Runden erarbeiten wir die feinen Unterschiede zwischen den Bikes und sammeln Praxisindrücke, die wir mit dir teilen. Zugegeben: Es ist heute schwer, ein schlechtes Mountainbike zu finden – das Niveau ist beeindruckend hoch. Doch es gibt sie – die Bikes, die aus der Masse herausragen. Übertagende Räder, die selbst unsere erfahrenen, teils materialverwöhnten Testerinnen und Tester ins Schwärmen bringen. Auf den folgenden Seiten verrät die Redaktion, welche Modelle uns in den vergangenen Monaten besonders begeistert haben – und mit welchen Details, Ausstattungsvarianten und Features sie unsere Herzen erobert haben.

Dennis Stratmann (2), Christoph Laue, Stefan Eigner, Agron Beqiri









# Santa Cruz

## Bullit XO AXS RSV

🏷️ 11699 € 🏔️ 22,1/150 kg\* ⚙️ 5630 g\*\* ⚡ Carbon (CC) 📏 S, M, L, XL, XXL 📏 170/170 mm  
🏍️ 17-43 km 🔄 1530 Hm

**Es war ein echter Paukenschlag, als Santa Cruz 2024 mit dem Vala das erste Mal vom ikonischen VPP-Hinterbau abrückte** – nur um Platz für den neuen, großen Bosch-CX-Motor zu schaffen. Kurz darauf folgte das Bullit – was anfangs ungewohnt wirkte, ist inzwischen fast vertraut: Santa Cruz mit Viergelenker-Heck und Bosch-Power. Die Eigenständigkeit nimmt man ihm dennoch ab. Das neue Bullit will mehr sein als nur das „elektrische Nomad“: Es ist ein vollwertiges E-Enduro mit viel Federweg, vielen Reserven und überraschend wenig Gewicht. Benchmark also mit Bosch-Motor? Nicht ganz, da haben Pivot und Co. noch ein Wörtchen mitzureden, aber für 2025 ist es definitiv eines unserer ganz großen Highlights. Der Grund für den Viergelen-

ker-Hinterbau ist, dass der Bosch-CX-Motor höher und breiter baut, als es das klassische VPP-System zulassen würde. Den Kohlefaserrahmen bietet Santa Cruz weiterhin in zwei Carbonqualitäten an (C und CC). Mit 170 mm Federweg vorn und hinten bleibt das Bullit klar in der Enduro-Liga – bereit für Bikepark, Alpentraverse und anspruchsvolle Trails. Herzstück ist natürlich der Bosch Performance Line CX der neuesten Generation, der dank Software-Update mittlerweile 100 Nm Drehmoment liefert. Ab 2026 ist zudem das neue Kiox-400C-Display direkt im Oberrohr. Dieses kann am 2025er Modell auch nachgerüstet werden.

Statt eines großen 800-Wh-Akkus verbaut Santa Cruz einen fest integrierten 600-Wh-Akku, der rund ein Kilogramm ►

\* 🏔️ Gewicht komplett ohne Pedale/max. zulässiges Systemgewicht  
\*\* ⚙️ Gewicht rotierende Masse (Laufradsatz, Reifen, Kassette, Bremsscheibe)



1 | Seitlich ins geschlossene Unterrohr geführte Züge und Leitungen – sie sollen dauerhaft für einen klapperfreien Ride sorgen.

2 | Am Testbike ist der herkömmliche System Controller verbaut – der Kunststoffdeckel ermöglicht den Wechsel auf das neue Bosch-400C-Display.

3 | Der Dämpfer Fox Float X2 der neuesten Generation mit überarbeitetem Piggyback-Design leistet im Bullit hervorragende Arbeit.

4 | Der Flip-Chip ermöglicht eine Anpassung der Geometrie – mit 4 mm Unterschied bei der Tretlagerhöhe und 0,3 Grad beim Lenkwinkel.

5 | Per Flip-Chip lässt sich die Federkennlinie am Dämpfer anpassen – je nach Vorliebe progressiv oder linear.



Gewicht spart. Unser Testbike, das X0-AXS-RSV-Modell, kommt damit auf knapp 22 kg. Gewichtungsfokus am Rahmen also ja – jedoch ohne ultraleichte Komponenten. An der Front arbeitet eine Fox 38 Float Factory mit Grip-X2-Kartusche, am Heck ein Fox Float X2. Geschaltet wird drahtlos via Sram X0 AXS, gebremst mit den standfesten Sram Maven Silver. Dazu kommen Reserve-Carbon-Laufräder (hinten mit DH-Felge) und Maxxis-Reifen – robust und downhilltauglich. „Das CC-Topmodell kostet 11 699 Euro, das Einstiegsmodell Bullit 70 beginnt bei 7690 Euro. Die limitierte Podium Edition für 13 000 Euro ist optisch wie technisch ein echtes Traumbike. Bei der Geometrie bleibt Santa Cruz seiner Linie treu: In der Low-Flip-Chip-Position liegt der Lenk-

winkel bei flachen 63,3 Grad, in High bei 63,6 Grad. Der Reach beträgt in Größe Large 480 mm, in XL lange 500 mm. Die Kettenstreben wachsen je Rahmengröße mit und liegen in XL bei 449 mm. Vorne rollt das Bullit auf 29 Zoll, hinten auf 27,5 Zoll – das klassische Mullet-Setup bleibt also erhalten.

Auf dem Trail überzeugt das Bullit zunächst durch sein geringes Systemgewicht und die angenehm aufrechte, touren-taugliche Sitzposition. Der Bosch-Motor schiebt kraftvoll und gleichzeitig feinfühlig an – klingt jedoch durch den Carbon-Rahmen etwas lauter. In Uphills sorgt das sensible Heck in Kombination mit den längeren Kettenstreben für viel Traktion, sodass man fast vergisst, dass hier 170 mm Federwerk arbeiten.

Bergab zeigt das Bullit dann, wofür es gebaut ist: laufruhig, stabil und voll im Saft. Im steilen, verblockten Terrain liegt es satt im Trail, bleibt dank tiefem Schwerpunkt und kurzem Hinterbau aber angenehm agil. Das Fahrwerk arbeitet kontrolliert und straff, ohne ins Harte abzurutschen. Sprünge, Wurzeln, schnelle Kanten – alles wird souverän abgefedert, ohne schwammig zu wirken. Das Bullit konkurriert damit sogar intern mit dem Vala als „Ein Bike für alles“.

**Das Bullit kombiniert geringes Gewicht mit satten Reserven und souveränem Handling. Wer ein vielseitiges E-Enduro mit klarer Trail- und Bergab-Performance sucht, wird hier fündig – per Range-Extender ist mehr Reichweite drin. ■**





## Pivot Firebird Pro X0 Eagle Transmission

👉 9299 € 🏋️ 15,9/136 kg\* ⚙️ 5394 g\*\* 🏍️ Carbon 📏 XS, S, M, L, XL 🛞 170/165 mm

**Finale Ligure, Frühjahr 2025:** Die Trails sind feucht, der Sand klebt an Reifen und Rahmen, und wir stehen mit einer großen Auswahl an Enduro-Bikes am Testcamp. Eigentlich hätte das neue Firebird es beinahe nicht in unseren Vergleich geschafft. Zufällig fand das Pressecamp zum frisch vorgestellten Edel-Enduro in Finale statt – also schnappten wir uns das Bike direkt aus dem Showroom. Der Fox-X2-Dämpfer werkelt im überarbeiteten DW-6-Hinterbau sehr feinfühlig, baut spürbar Progression auf und zeigte sich beim Klettern überraschend effizient. Ebenfalls überzeugend: die X0 Transmission, die kraftvollen Maven-Bremsen – die allerdings etwas Eingewöhnung oder einen sensiblen Bremsfinger fordern – sowie die Continental-Pneus, deren Karkassen wir in die-

sem Testjahr mehrfach positiv erlebt haben. Neu beim aktuellen Firebird: Die Progression des Hinterbaus lässt sich über die Dämpferaufnahme variieren, die Kettenstreben sind an der Achse um 8 mm verlängerbar, und die bekannte High-/Low-Geo-Verstellung des 2021er Modells bleibt erhalten. Dadurch ist jetzt auch die Option auf ein agileres 27,5-Zoll-Hinterad entstanden. Wir fuhren das Bike zunächst im ausgelieferten progressiven Low-Setup mit den für Pivot typischen kurzen 435-mm-Kettenstreben und wechselten anschließend mit den entsprechenden Ausfallenden auf die längere Variante für mehr Balance zwischen Front und Heck. Grundsätzlich wirkt das Bike langgezogen: Unser Testbike in Größe L kommt mit 485 mm Reach und einem modernen

63,8-Grad-Lenkwinkel. In steilen Uphills sitzt man durch das kurze Heck etwas weiter über dem Hinterrad, während auf Forstwegen die Effizienz überzeugt. Bergab zeigt das Firebird seine eigentliche Bestimmung – und traf besonders den Geschmack von Trainee Finn Sandmann: „Das Firebird nimmt über Wellen unglaublich gut Schwung mit, lässt sich präzise auf Linie bringen und belohnt aktives Fahren. Genau mein Ding!“ Durch den steifen Carbonrahmen und das progressive Fahrwerk verzeiht das Firebird allerdings nur wenige Fahrfehler.

**Das Firebird setzt klar auf Performance – präzise, laufruhig und mit viel Reserven. Es belohnt vor allem Fahrer, die aktiv und technisch sauber unterwegs sind.**





## Canyon Exceed CF9

📍 4999 € 🏋️ 10,8/120 kg\* 🕒 4122 g\*\* 🛠️ Carbon 📏 XS, S, M, L, XL 📏 100/- mm

**In Zeiten, in denen Neuheiten meist im E-MTB-Sektor gefeiert werden, wirkt die Vorstellung eines reinen, unmotorisierten Carbon-Hardtails fast ungewohnt.**

Doch Canyon hält dem Wurzelsport weiter die Treue und brachte 2025 das Exceed neu auf den Markt – nun mit deutlich erweiterten Einsatzmöglichkeiten. Das ehemalige XC-Race-Bike wird vielseitiger gedacht – weniger Startnummer, mehr Abenteuer. Das zeigt sich unter anderem am integrierten Staufach im Unterrohr, großzügigen Rahmencovern und einer entspannteren, tourenfreundlicheren Geometrie. Damit soll das Exceed künftig nicht nur auf Rennrunden, sondern auch auf langen Ausfahrten, leichten Bikepacking-Trips und alpinen Trails bestehen. Preislich attraktiv: Canyon bietet das

Exceed ab 1999 Euro an – alle Modelle basieren auf demselben rund 1450 g leichten Carbonrahmen. Unser Testmodell, das Top-Bike CF9, kommt entsprechend hochwertig daher: An der Front arbeitet eine Rock Shox SID SL Ultimate mit 100 mm Federweg, geschaltet wird drahtlos. Edel: die Lenker-Vorbau-Einheit.

Die Geometrie fällt für ein Hardtail ungewöhnlich lang und flach aus. Der Lenkwinkel liegt bei moderaten 67 Grad, der Reach wächst – in Größe L auf 465 mm. Ab Größe M wachsen zudem die Kettenstreben mit. Damit wirkt die Sitzposition sportlich. Auf dem Trail zeigt das Bike klar, wo es herkommt: Das Exceed setzt Leistung direkt um, sprintet willig nach vorn und klettert in technischen Uphills mit viel Grip. Hindernisse überrollt es

überraschend leichtfüßig. Bergab vermittelt der flache Lenkwinkel mehr Stabilität als frühere Exceed-Generationen. Eine absenkbare Sattelstütze würde das Potenzial zusätzlich steigern. Im Topmodell sorgt die patentierte VCLS-Stütze mit ihrer federnden Blattkonstruktion für spürbaren Komfort. Trotz der breiteren Ausrichtung bleibt es ein schnelles Race-Hardtail – mit cleveren Details, moderner Geometrie und hochwertigen Komponenten. Das etwas höhere Gesamtgewicht trübt die Euphorie leicht, ändert aber nichts am effizienten und nun vielseitigen Charakter.

**Trotz erweitertem Einsatzbereich bleibt das Exceed ein schnelles, direktes Hardtail, das jetzt mit modernen Details für einen breiteren Einsatzzweck punktet.**







# Propain Sresh SL

📍 9708 € 🏔️ 20,5/120 kg\* ⚙️ 5375 g\*\* 🚦 Carbon 📏 S, M, L, XL 🛞 160/150 mm  
🚲 18-47 km 🏠 1719 Hm

Mit dem TQ HPR 60 kam 2025 ein Motor auf den Markt, der das Light-E-MTB-Segment aufmischte: leicht, leise, kräftig und kompakt genug, um Bikes zu ermöglichen, die sich kaum noch von klassischen, unmotorisierten Trailbikes unterscheiden. Einer der ersten Hersteller, der dieses Potenzial konsequent nutzte, war Propain. Mit dem neuen Sresh SL präsentierten die Allgäuer ihr erstes Light-Assist-Modell - und das soll auch beim Preis-Leistungs-Verhältnis überzeugen. Propain setzt nämlich auf ein attraktives Direct-to-Consumer-Modell, kombiniert mit einem umfangreichen Online-Konfigurator. Drei Grundmodelle des Sresh SL stehen zur Wahl - ab 5594 Euro geht's los, das Topmodell kostet 10 499 Euro. Wer möchte, kann nahezu jedes Bauteil in-

dividuell anpassen. Der neue HPR-60-Motor bietet 60 Nm Drehmoment und 350 Watt Maximalleistung. Der Carbonrahmen des Sresh SL trägt die typische Propain-DNA mit dem aufrecht stehenden Dämpfer, wirkt dabei schlank und aufgeräumt. Akkuwahl gibt es im Konfigurator: 360 oder 580 Wh - beide entnehmbar. Ein 160-Wh-Range-Extender kann zusätzlich montiert werden, der Ladeanschluss sitzt durchdacht und dezent an der Innenseite des Unterrohrs. Trotz optischer Leichtigkeit bringt das Sresh SL in der getesteten Ausstattung satte 20,5 kg auf die Waage - nicht leicht, aber angesichts der robusten Parts nachvollziehbar.

Unser Testbike ist mit einer massiven Öhlins-RXF38-Gabel (160 mm) und -TTX22-Stahlfederdämpfer (150 mm) ►

\* 🏔️ Gewicht komplett ohne Pedale/max. zulässiges Systemgewicht  
⚙️ 🚲 Gewicht rotierende Masse (Laufradsatz, Reifen, Kassette, Bremsscheibe)



1 | Robust und clever – der Akku wird über einen Deckel am Unterrohr entnommen, darin befindet sich ein Minitool.

2 | Die Züge lassen sich entweder klassisch seitlich ins Unterrohr oder modern durch den Steuersatz führen – Propain bietet beide Optionen.

3 | Der neue TQ-HPR60-Motor sitzt eng im Rahmen, neue Kühlrippen sollen für bessere Hitzebeständigkeit sorgen.

4 | Über den Flip-Chip kann die Geometrie von Full-Twenty-nine auf Mullet umgebaut werden.

5 | Das minimalistische TQ-Display ist sauber ins Oberrohr eingelassen und zeigt alle wichtigen Infos auf einen Blick.



ausgestattet – satt, potent, aber eben auch nicht ultraleicht. Die getestete Variante kam zudem mit Sram X0 Transmission, Praxis-Carbon-Kurbel und kräftigen Sram-Maven-Silver-Bremsen. Auch spannend: Die Topversion setzt auf eine leichtere Fox-36-Factory-Gabel und Shimanos neue elektronische XTR-Di2-Schaltung.

Unser Testbike rollt auf 29-Zoll-Alu-Laufrädern vorne wie hinten. Wer es agiler mag, kann das Sresh SL dank Flip-Chip jederzeit auf ein Mullet-Setup mit 27,5 Zoll hinten umbauen – oder direkt so ordern.

Auf dem Trail überzeugt das Sresh SL durch ein ausgesprochen natürliches Fahrgefühl. Der TQ-Motor schiebt sanft, aber konstant – mit bis zu 200 Prozent Unterstützung. Voraussetzung: eine hohe Trittfrequenz. Tester Paul Weinbrenner

dazu: „Ich mag das organische Gefühl. Kein Ruckeln, kein Brummen – das Bike klebt am Boden und fühlt sich fast an wie ein normales Mountainbike.“ Kommt man bergauf einmal zum Stehen, muss man – typisch für Light-Assist-Systeme – zunächst aus eigener Kraft wieder in Schwung kommen.

Auffällig ist auch das satte Fahrwerk: Trotz massiver Gabel fährt sich das Bike eher wie ein ausgewogenes All-Mountain, nicht wie ein kompromissloses Enduro. Die Front baut nicht zu hoch (Stack: 632 mm), der Lenkwinkel liegt mit 64,5 Grad im modernen Bereich. Trotz langem Reach von 480 mm wirkt das Sresh SL überraschend kompakt – was vor allem am steilen 78-Grad-Sitzwinkel liegt. Die 453 mm langen Kettenstreben sorgen für Laufruhe.

Typisch Propain: Man fährt spürbar über die Front, was für viel Kontrolle in schnellen Passagen sorgt, ohne das Bike dabei träge wirken zu lassen. Auch enge Kurven meistert das Sresh SL agil und verspielt. Paul fühlte sich mit 1,80 m Größe direkt wohl: „Ich stand sofort zentral im Rad. Der Lenkwinkel ist nicht übertrieben flach – das macht das Bike schön ausgewogen.“

Chris Pauls hingegen empfand das Sresh SL mit 1,88 m Körpergröße als kompakt: „Vermutlich wäre XL passender.“

**Wer ein natürlich fahrendes Light-EMTB sucht, das optisch fast wie ein normales Trailbike wirkt, findet im Propain Sresh SL einen starken Begleiter – agil bergab, effizient bergauf und vielseitig konfigurierbar.** ■





## Specialized Epic 8 Evo Pro

👉 7200 € 🏋️ 12,5/139 kg\* ⚙️ 4455 g\*\* 🏍️ Carbon 📏 S, M, L, XL 📏 130/120 mm

**Mehr Federweg, mehr Spaß? So lautet die Theorie.** Neben dem voll auf Racing getrimmten Epic 8, das auf 120 mm Federweg an Front und Heck setzt, bietet der US-Gigant mit der Evo-Variante eine etwas potentere Version – für noch mehr Spaß im Talschuss. Die drei Modelle starten übrigens ab 5200 Euro.

Der Unterschied zwischen den Bikes? Marginal, dennoch vorhanden! In erster Linie wäre da der Federweg: An der Front bietet der große Evo-Bruder 10 mm mehr Hub – der Lenker-Lockout fällt hingegen weg. Der Lenkwinkel ist bei selbem Flip-Chip-Setting (Low und High an der Dämpferaufnahme möglich) mit 65,4 beziehungsweise 65,9 Grad noch mal 0,5 Grad flacher als am „normalen“ Epic. Der 75-Grad-Sitzwinkel ist ebenfalls 0,5 Grad

flacher, Reach (470 mm) und Radstand (+ 4 mm) sind beinahe identisch. Wesentlicher sind die Unterschiede bei den Reifen. Mit Specializeds Purgatory und Ground Control fällt die Wahl extrem kraftvoll aus: gripstark, fast All-Mountain-typisch, dafür aber auch schwer und besonders am Vorderrad (T9-Gummimischung) zäh rollend. Ebenfalls an Bord: Staufach im Unterrohr, üppiger Rahmenschutz und die Option auf zwei Flaschenhalter. Über Trails marschiert das Evo sicher, geizt nicht mit Laufruhe und sorgt für Fahrspaß. In seiner Federwegsklasse gibt es kaum ein Bike, das mehr Vertrauen schenkt. Übrigens ist auch sein kleiner Bruder ohne Evo-Zusatz für XC und Marathon megapotent und ist in Abfahrten eine echte Macht (siehe rechts).

Das Fox-Factory-Fahrwerk, das teils nicht die aktuellsten Modelle umfasst, werkelt souverän, schluckfreudig und liegt klar auf der komfortablen Seite. Negativschlagzeilen? Fehlanzeige. Uns ist am vor Selbstbewusstsein strotzenden Down-Country-Flitzer der Amis nichts Negatives aufgefallen. Abgesehen vom hohen Preis – der für das Ausstattungspaket mit Sram-AXS-Schaltung, Fox-Factory-Parts und Roval-Carbon-Laufrädern aber noch vertretbar ist.

**Wer einen Tick mehr Bergab-Spaß wünscht, kann auch in Zukunft zum Epic Evo greifen: Es kommt mit 130-mm-Gabel, etwas flacherer Geo und überzeugt so als genialer Allrounder zwischen Racer und All-Mountain.**





## Bulls Wild Ronin 2

🏷️ 4499 € 🏋️ 13,3/125 kg\* 🕒 4673 g\*\* ⚙️ Carbon 📏 S, M, L, XL 📏 140/140 mm

**Bulls hat für die Saison 2025 ein stark überarbeitetes MTB-Line-up präsentiert** – mit einem klar erkennbaren, modernen Hinterbau-Design, das sich über alle drei neuen Fully-Plattformen Wild Edge, Wild Ronin und Wild Creed zieht. Das wirkt nicht nur zeitgemäß, sondern auch technisch durchdacht. Mit dem Wild Ronin 2 richtet sich Bulls an Trailfans, die ein Bike mit fairerem Preis-Leistungs-Verhältnis suchen. Der hochwertige Voll-Carbonrahmen ist identisch mit den teureren Modellen und überzeugt mit cleanen Linien und intern verlegten Zügen, die direkt am Steuersatz ins Innere wandern. Auffällig ist der tief positionierte Dämpfer im Viereck-Hinterbau. Das System steuert den Hinterbau über vier im Rahmen platzierte Umlenkhebel, das soll eine hohe

Steifigkeit mit einem sensiblen Ansprechverhalten kombinieren. Die Ausstattung ist preisgerecht gewählt: Eine komplette Shimano-SLX-Gruppe mit -XT-Schaltwerk sorgt für präzise Gangwechsel, Shimano-XT-Vierkolbenbremsen bieten kräftige Verzögerung. Dazu kommen Mavic-Crossmax-Laufräder und Schwalbe Nobby Nic in 2,4 Zoll – schnell genug und mit ordentlichem Grip. Das Rock-Shox-Fahwerk mit Pike Select und Deluxe Select+ arbeitet feinfühlig und komfortabel. Praktisches Extra: vier Schraubösen unter dem Oberrohr – perfekt für Werkzeug, Packsysteme oder einen Zusatzflaschenhalter.

Die Geometrie ist modern, aber bewusst nicht extrem: 65,5-Grad-Lenkwinkel, 76,5-Grad-Sitzwinkel und 480 mm Reach ergeben eine zentrale, ausbalan-

cierte Position. Das Ronin liegt satt und stabil auf dem Trail, bleibt aber agil genug für schnelle Richtungswechsel. Bergauf hilft der steile Sitzwinkel, Druck aufs Pedal zu bringen. Bergab überzeugt das Fahrwerk mit sensiblem Ansprechen, Traktion und gutem Gegenhalt – vor allem im groben Gelände. Die Federgabel gerät etwas früher ans Limit als der Dämpfer. Schade: Der Hub der Variostütze fällt zudem kurz aus. Das Gesamtbild passt dennoch: Das Wild Ronin bleibt berechenbar, vermittelt Sicherheit und geht ordentlich voran.

**Das Wild Ronin 2 punktet als Trail-Allrounder mit starker Preis-Leistung, modernem Carbonrahmen und ausgewogenem Handling – ein zuverlässiger Begleiter bergauf wie bergab.**





## LONG-TRAVEL-BIKES

Viel Hub für ein Halleluja? In der Kategorie Long Travel sind Bikes mit viel Hub vertreten, von All-Mountain hin zum Enduro. Sie eint der Spaß im Talschuss und Test-Bestnoten.

**Ballermann** Santa Cruz hat das Hightower noch potenter für die Abfahrt gemacht, auf langen Touren lässt es sich trotzdem gut treten.



### ARC8 Extra Air Fox Factory GX AXS

🏷️ 7499 € 🏋️ 13,5 kg\* 🏹 Carbon 📏 160/160 mm

Das Arc8 Extra Air vermittelt ein lebendiges, agiles Fahrgefühl. Bergauf überträgt das leichte Carbon-Setup jeden Pedalinput direkt, das Heck wippt nur minimal und lässt sich per Plattformhebel beruhigen. Bergab glänzt das Bike mit ausgewogenem Fahrverhalten zwischen Agilität und Spurtreue: Das fein ansprechende Fox-Factory-Fahrwerk und der Slider-Hinterbau mit Flex-Stays und zwei Lineargleitlagern schlucken Wurzeln und Sprünge souverän. Der lange Radstand und der flache Lenkwinkel geben Sicherheit in schnellen Passagen, während das geringe Gewicht schnelle Richtungswechsel ermöglicht.



### CUBE Stereo One44 C:62 Race 29

🏷️ 3799 € 🏋️ 13,1 kg/115 kg\* 🏹 Carbon 📏 140/140 mm

Das Cube One44 ist ein ausgewogenes Allround-Trailbike mit 140 mm Federweg und 29-Zoll-Laufrädern. Der steile Sitzwinkel sorgt bergauf für effiziente Kraftübertragung, während das Fox-Factory-Fahrwerk Unebenheiten souverän schluckt. Die flache Front und der lange Radstand geben Sicherheit auf schnellen, ruppigen Trails, der Rahmen vermittelt Stabilität. Bergab zeigt das Bike ein komfortables, kontrolliertes Fahrgefühl, bleibt agil in Kurven und reagiert präzise auf Lenker-Inputs. In der Trailbike-Kategorie ist das Cube ein wahrer Preis-Leistungs-Tipp, mit top Ausstattung und edlem Carbonrahmen.



## DEVIATE Claymore

🏷️ 9070 € 🏋️ 16,3 kg\* 🏹 Carbon 📏 180/165 mm

Das Deviate Claymore ist ein schottisches Enduro mit High-Pivot-Hinterbau. Bergauf klettert es trotz 16,3 kg effizient und zielstrebig, der 77-Grad-Sitzwinkel sorgt für eine vortriebsorientierte Position, während der lange Reach viel Sicherheit verspricht. Bergab zeigt sich das Bike sehr leise. Die 165 mm Federweg am Heck liefern Traktion, Kontrolle und ermöglichen ein aktives Fahrverhalten im harten Gelände. Kurven lassen sich präzise und agil nehmen, spontane Linienwechsel oder Sprünge gelingen mühelos. Trotz Race-DNA bleibt das Claymore komfortabel genug für ausgedehnte Enduro-Touren abseits von Rennen.



## GHOST Poacha Full Party

🏷️ 8000 € 🏋️ 17,2/120 kg\* 🏹 Carbon 📏 180/180 mm

Mit dem Poacha vereint Ghost Freeride- und Enduro-Charakter. Bergauf sitzt man zentral im Bike, der steile 79-Grad-Sitzwinkel und das effiziente Heck übertragen viel Kraft aufs Pedal. Bergab überzeugt das Rock-Shox-Fahrwerk mit sensiblem Ansprechen, schluckt Wurzeln, Sprünge und Absätze souverän und bleibt kontrolliert. Der lange Reach (496 mm in Größe L) gibt Sicherheit, während der kurze Hinterbau verspielt durch Kurven zirkelt. Auf großen Sprüngen verleiht einem das Bike Vertrauen. Für stylische Manuals und Tabletops ist das Bike trotz der langen Geometrie immer zu haben.



## PROPAIN Hugene 3 CF Factory

🏷️ 8149 € 🏋️ 14,4/120 kg\* 🏹 Carbon 📏 140/130 mm

Das Propain Hugene der dritten Generation ist ein ausgewogenes Trailbike mit 130 mm Federweg des Pro-10-Hinterbaus. Das Hugene klettert effizient, der Hinterbau spricht sensibel an, bleibt antriebsneutral und schluckt Kanten gut weg. Der flache Lenkwinkel von 64,8 Grad sorgt zusammen mit dem langen Reach für Stabilität und Laufruhe im Steilen. Das Fahrwerk sorgt für viel Kontrolle und Traktion, auch auf ruppigen Wurzelpassagen. Die sportliche Sitzposition, der tiefe Schwerpunkt und das fein abgestimmte Fahrwerk erlauben präzises, agiles Handling. Im Konfigurator lässt sich das Bike individuell aufbauen.



## SANTA CRUZ Hightower CC XO AXS RSV

🏷️ 9999 € 🏋️ 14,5 kg\* 🏹 Carbon 📏 160/150 mm

Das Santa Cruz Hightower der vierten Generation bietet 160 mm Federweg vorne und 150 mm hinten. Die flache Front mit 63,9-Grad-Lenkwinkel sorgt für Stabilität auf schnellen, technischen Trails, der steile Sitzwinkel von 77,6 Grad ermöglicht effizientes Klettern. Das Fox-Factory-Fahrwerk spricht sensibel an, das Heck mit VPP-Hinterbau arbeitet sportlich-straft und bleibt antriebsneutral. Das Bike lenkt präzise ein, Richtungswechsel gelingen kontrolliert. Mit 14,5 kg Rahmengewicht vermittelt das Hightower ein ausgewogenes, geerdetes Fahrgefühl auf verschiedenen Trails und bietet fast schon Enduro-Feeling.



## FULL-POWER-E-MTB

Höher, weiter, schneller: Die neuesten E-MTBs und ihre Motoren geizen nicht mit Superlativen. Diese sechs Bikes sind im Testjahr 2025 besonders ins Rampenlicht gefahren.

**Airtime gefällig?** Das Scott Patron weiß nicht nur optisch mit Top-Systemintegration zu überzeugen: Technische Schmankele sind ebenso dabei.



### AMFLOW PL Carbon Pro

🔑 9999 € 🏋️ 20,7/125 kg\* ⚙️ Carbon 📏 160/150 mm 🔄 24–63 km 🌀 1955 Hm

Zu dem Avinox-Motor entwickelte DJI ein eigenes Bike, das speziell auf den Antrieb zugeschnitten ist. Das Amflow PL Carbon ist ein 29-Zoll-All-Mountain mit 160-mm-Gabel und 150 mm Heckfederweg. Erst kürzlich gewann der Avinox unseren Motoren-Vergleich. Mit nur 20,7 kg Gewicht trotz 800-Wh-Akku und 120 Nm/1000 Watt maximaler Unterstützung bleibt das PL Carbon leichtfüßig und begeistert mit Agilität. Das Fahrwerk werkelt komfortabel und bietet ausreichend Gegenhalt. Leider wurde bei den Reifen etwas stark Gewicht gespart. Hier gibt es nur die pannenanfällige Exo+-Karkasse bei den Maxxis-Pneus.



### CENTURION No Pogo R 3000

🔑 7199 € 🏋️ 25,3/150 kg\* ⚙️ Aluminium 📏 170/170 mm 🔄 23–62 km 🌀 1971 Hm

Das Centurion No Pogo kombiniert einen wertigen Aluminium-Rahmen mit dem Bosch-CX-Motor der aktuellen Generation und 170 mm Federweg. Der liegend montierte Dämpfer ermöglicht ein tiefes Oberrohr, das Bike bietet clevere Features wie ein integriertes Rücklicht, eine Rahmentasche und die durchdachte Zugverlegung. Das Mullet-Setup mit 29"-Vorderrad und 27,5-Zoll-Hinterrad sorgt bergab für Agilität, das Heck bügelt Schläge sanftenartig aus. Diesen Komfort zeigt das Centurion auch in ruppigen Sektionen, allerdings erfordert es im harten Gelände ein etwas gemäßigeres Tempo.



### ORBEA Wild M-LTD

👉 12.499 € 🏋️ 22,6/156 kg\* ⚡ Carbon 📏 170/170 mm 🔄 17–42 km 🌀 1453 Hm

Das Wild ist Orbeas E-Enduro. Mit 170 mm Federweg vorne wie hinten und einem flachen Lenkwinkel von 63,5° begeistert das Bike auch abseits der Race-tapes. Trotz Downhill-Karkasse brachte unser Testbike nur 22,6 kg auf die Waage, gepaart mit dem 77,5° steilen Sitzwinkel verleitet das Rad zu Kletter-Challenges und Uphill-Flow. Das Fahrwerk spricht sensibel an. Die Progression gegen Ende des Federwegs setzt vorsichtig ein, so bietet der Federweg jederzeit Reserven. Durch seine fast stoische Laufruhe fordert das Bike ein eher hohes Grundtempo ein, ansonsten zeigt es sich in engen Kurven etwas behäbig.



### PIVOT Shuttle AM Pro X0 Eagle Transmission

👉 11.999 € 🏋️ 22,9/159 kg\* ⚡ Carbon 📏 160/150 mm 🔄 23–59 km 🌀 1926 Hm

Pivot hat das Shuttle AM behutsam weiterentwickelt. Die Geometrie des Bikes wurde nur minimal verändert, der Federweg am Heck beträgt nun 150 mm, und der Sitzwinkel ist um 0,1 Grad steiler. Der Bosch-CX-R-Motor unterstützt im Uphill brachial, der E-MTB+-Modus sorgt für etwas mehr Traktion und Sicherheit. Durch den tiefen Schwerpunkt fährt sich das Shuttle stabil und vorhersehbar. Der DW-Link-Hinterbau sorgt für guten Kurvenhalt und schluckt sensibel Wurzelfelder und Steingärten. Der Rahmen ist Pivot-typisch recht steif, liefert dafür direktes Feedback und eine Menge Fahrspaß.



### SCOTT Patron ST 900 Tuned

👉 10.999 € 🏋️ 24,6/128 kg\* ⚡ Carbon 📏 170/150 mm 🔄 24–62 km 🌀 1983 Hm

Das Scott Patron kombiniert auffälliges Design mit durchdachter Funktion. Der Dämpfer sitzt nun im Sitzrohr, was für mehr Bewegungsfreiheit und einen tieferen Einstieg sorgt. Der Bosch-CX-Motor liefert gleichmäßige, fein dosierbare Leistung. Auf dem Trail überzeugt das Patron mit zentraler Sitzposition, hohem Komfort und feinfühligem Fahrwerk. Obwohl die Gabel relativ lang ist, steigt das Vorderrad kaum. Der Hinterbau reagiert sensibel, bleibt aktiv und bietet Reserven selbst in grobem Gelände. Trotz 24,6 Kilo wirkt das Bike lebendig, bergauf effizient und kontrolliert.



### SPECIALIZED S-Works Turbo Levo 4

👉 14.499 € 🏋️ 23,7/109 kg\* ⚡ Carbon 📏 160/150 mm 🔄 24–53 km 🌀 1965 Hm

Jüngst legte Specialized das legendäre Levo neu auf. Der neue Motor liefert kräftige, fein dosierbare Unterstützung, die bergauf effizient aufs Pedal kommt, ohne abrupt zu wirken. Das Fahrwerk arbeitet sensibel, das Heck mit Fox-Genie-Dämpfer bleibt aktiv und kontrolliert, auch auf ruppigen Passagen. Die 38er-Gabel vorne sorgt für Sicherheit, das Mullet-Heck unterstützt Wendigkeit und Spieltrieb. Auf technischen Trails bleibt das Levo souverän und verliert wenig Geschwindigkeit. Praktisch: Der Akku lässt sich seitlich entnehmen, darüber findet – für ein E-Bike untypisch – eine kleine Rahmentasche Platz.



## LIGHT-E-MTB

Mit sparsameren Aggregaten, leichteren Akkus und niedrigen, MTB-artigen, Gewichten wollen Light-E-MTBs Spaßgaranten „on Trail“ sein. Diese sechs Bikes waren 2025 obenauf.

**Traitango** Das flotte Decoy SN 29 begeisterte die Tester mit seinem lebendigen Charakter. Der effiziente Fazua-Motor schiebt munter an.



### CANYON Spectral:Onfly CF LTD

🔑 8999 € 🏋️ 18,3/130 kg\* ⚙️ Carbon 📏 160/150 mm 🔄 11–32 km 🔋 1196 Hm

Canyon hat mit dem Spectral:Onfly einen leicht elektrisierten Bruder vorgestellt, der Canyons All-Mountain-Lineup ergänzt. Mit 160/150 mm Federweg, 29-Zoll-Vorderrad und 27,5-Zoll-Hinterrad wirkt es bergab stabil, bergauf sorgt der TQ-Motor für moderate Unterstützung. Das geringe Gewicht begeistert bergauf und -ab, die Sitzposition ist zentral. Im Downhill arbeiten Gabel und Hinterbau aktiv, die flache Front stabilisiert, das Mullet-Setup bringt Wendigkeit. Das K.I.S.-System reduziert Frontpendeln, ohne das Lenkgefühl zu verändern. Das Bike setzt (noch) auf den älteren TQ-HPR50-Motor.



### MONDRAKER SLY RR

🔑 6999 € 🏋️ 20,8/140 kg\* ⚙️ Aluminium 📏 160/150 mm 🔄 12–30 km 🔋 1113 Hm

Das Sly ist ein Tipp für Preisbewusste: Alu-Rahmen, unter 21 kg Gesamtgewicht und starke Ausstattung, die 400-Wh-Batterie lässt sich per Range-Extender um 250 Wh erweitern. Die Geometrie ist eigenwillig: hoher Stack, langer Reach (500 mm in L) und 455-mm-Kettenstreben sorgen für enorme Laufruhe, verlangen aber Nachdruck in Kurven. Bergauf sitzt man zentral, der hohe Lenker schiebt in steilen Passagen leicht nach hinten – die Bosch-Unterstützung kompensiert das souverän. Bergab glänzt das Sly mit viel Grip, satter Kontrolle und verspieltem Handling trotz des langen Radstands. Preise starten bei 5999 Euro.



### RAYMON Airok Ultra

🏷️ 8799 € 🏋️ 18,1/130 kg\* ⚡ Carbon 📏 150/150 mm 🔄 12–33 km 🌀 1232 Hm

Raymon hat mit dem Airok ein kompaktes All-Mountain mit Bosch-SX-Motor vorgestellt. Das Bike bietet 150 mm Federweg vorne und hinten, eine moderne, aber moderate Geometrie (65°-Lenkwinkel, steiler Sitzwinkel, 475 mm Reach in Größe L) und ein Gewicht von nur 18,1 kg. Bergauf sitzt man zentral, der Antrieb unterstützt energisch und gleichmäßig. Bergab fährt sich das Airok handlich und verspielt, es beschleunigt flott aus Kurven und folgt Linien zuverlässig. Bei ruppigem Gelände wirkt das Heck etwas straff, was den Komfort reduziert, und in langsameren technischen Passagen fehlt teilweise die letzte Souveränität.



### ROCKY MOUNTAIN Instinct Powerplay SL Carbon 70

🏷️ 9700 € 🏋️ 20,1/130 kg\* ⚡ Carbon 📏 150/145 mm 🔄 14–36 km 🌀 1331 Hm

Rockys Instinct Powerplay SL ist ein leichtes E-All-Mountain mit 150 mm Federweg vorne und 145 mm hinten, ausgestattet mit dem hauseigenen Dynamer-S4-Lite-Motor (65 Nm, 550 W) und 480-Wh-Akku. Auf dem Trail arbeitet das Fahrwerk sensibel und sorgt für viel Traktion, ohne in anspruchsvollen Passagen den Schwung zu verlieren. Der Motor liefert berechenbare Unterstützung, besonders in steilen Passagen. Trotzdem, dass es knapp über der 20-kg-Marke liegt, fühlt sich das Instinct überraschend agil an, die Geometrie lässt sich per 4-Positionen-Flip-Chip feinjustieren.



### YETI MTe T3 X0 Transmission

🏷️ 12500 € 🏋️ 20,2/120 kg\* ⚡ Carbon 📏 160/145 mm 🔄 18–47 km 🌀 1724 Hm

Mit dem MTe präsentierte Yeti 2025 sein Debüt im Light-Assist-Segment, und das hat bei vielen unserer Tester direkt gezündet. Der neue kraftvollere TQ-HPR-60-Motor schiebt sanft, der Sixfinity-Hinterbau spricht sensibel an und sorgt für viel Traktion. Mit flachem 64-Grad-Lenkwinkel, langem Reach und 449-mm-Kettenstreben liegt das Bike bergab stabil, zirkelt dennoch agil durch Kurven. Bergauf klebt das Heck und generiert Traktion, technische Passagen meistert es sicher. Für mehr Wendigkeit kann auch ein 27,5-Zoll-Hinterrad verbaut werden. Der Akku sitzt fest im Unterrohr und bietet bis zu 580 Wh.



### YT Decoy SN 29 Core 4

🏷️ 8999 € 🏋️ 19,3/140 kg\* ⚡ Carbon 📏 160/140 mm 🔄 18–39 km 🌀 1387 Hm

Das Decoy SN 29 ist das Light-Support-Trailbike der Forchheimer. Der Fazua-Ride-60-Motor liefert bis zu 450 W und 60 Nm, bietet ordentlich Schub und sorgt so für Uphill-Spaß. Mit 160-mm-Gabel, 140 mm Heckfederweg und anpassbarer Geometrie liegt das Bike bergab stabil, bleibt aber agil und verspielt. Mit 19,3 kg knackt es die magische 20-Kilo-Marke, reagiert lebendig auf Sprünge und enge Kurven, bleibt aber immer vorhersehbar. Praktische Features wie Platz für Ersatzschlauch, Reifenheber und CO<sub>2</sub>-Kartusche sind ebenfalls vorhanden. Aktuell stark reduziert, YT befindet sich in der Restrukturierung.



## SHORT-TRAVEL-BIKES

Vom schicken XC-Flitzer zum lässigen Trailblazer: Bikes bis 150 mm Federweg verkörpern das klassische MTB perfekt. Hier im Fokus: sechs Top-Bikes der Kategorie.

**Revival:** Das Radon Jealous ist unter den XC-Hardtails eine Macht. Jüngst erhielt es einen neuen Rahmen, der dem Cube Phenix gleicht.



### BH Lynx SLS 9.5

🔑 9999 € 🏋️ 9,9 kg\* 🏹 Carbon 📏 110/80 mm

Das Lynx SLS vereint Hardtail-Steifigkeit mit Fully-Traktion – ein Konzept, das XC- und Marathon-Fans lieben dürften. Der Vollcarbon-Rahmen wiegt ohne Dämpfer nur rund 1500 g und setzt auf einen Split-Pivot-Hinterbau mit vollwertigen Lagern. Mit 80 mm Federweg hinten und 110 mm vorne, flachem Lenkwinkel und steilem Sitzwinkel trifft das Bike den modernen Sweetspot zwischen Laufruhe und Agilität. Die Ausstattung des Topmodells? Luxuriös! Das BH begeistert mit Vortrieb, zentraler Sitzposition und wippfreiem Hinterbau. Bergab ist es kein Komfortwunder, aber kompromisslos schnell. Preise? Ab 4199 Euro.



### BULLS Wild Edge Team

🔑 6999 € 🏋️ 11,0 kg\* 🏹 Carbon 📏 120/120 mm

Bulls, das steht dank Radsport-Legenden wie Karl Platt für Rennsport. Seit 2013 im Repertoire, gab es jüngst ein Update: 120 mm Hub stehen parat, der Carbonrahmen kommt mit „4-Link Swingarm“ für einen niedrigen Schwerpunkt, Traktion und Vortrieb. Das getestete Topmodell für 6999 Euro fährt edel vor: Mavic-Carbonlaufräder, Rock Shox SID Ultimate, Sram-Komponenten und Shimano-XTR-Bremsen. Die Sitzposition ist sportlich-tief, das Handling stets sicher. Bergauf überzeugt das Wild Edge mit neutral-effizientem Hinterbau und flottem Vortrieb, bergab mit sattem Fahrgefühl und gutem Gegenhalt.



## CANNONDALE Scalpel 2 Lefty

🛒 6799 € 🏋️ 11,6/115 kg\* 🏎️ Carbon 📏 120/120 mm

Das Arbeitsgerät vom hauseigenen Cannondale Factory Racing Team ist ein waschechter Racer, ohne zu „giftig“ zu sein: 120 mm Federweg, flacher 66,6-Grad-Lenkwinkel, moderner 455-mm-Reach in Testgröße M – das Racefully zeigt klare Trail-Ambitionen und den Willen zum Sieg. Ebenso an Bord: Lefty-Gabel, Flex-Stays und edles Carbon-Finish. Das Scalpel 2 Lefty 2025 für 6800 Euro kommt mit Sram GX AXS, Level-Vierkolbenbremse und Hollowgram-Laufrädern – solide, aber nicht ganz günstig. Mit 11,6 kg kein Leichtgewicht, punktet es mit präzisiertem Handling und top Grip am Heck.



## CUBE AMS One11 C:68 X Pro 29

🛒 3799 € 🏋️ 12,9/115 kg\* 🏎️ Carbon 📏 120/110 mm

Downcountry-Bikes sollen leichtfüßig klettern und bergab Reserven bieten – genau das verspricht das Cube AMS One11 C:68X Pro 29. Das Carbonchassis wiegt laut Hersteller nur 1600 g und setzt auf eine verstellbare Geometrie via Acros-Steuersatz: flacher für Abfahrten, steiler für mehr Agilität. Mit 120 mm vorne und 110 mm Federweg hinten kombiniert das AMS One11 Race-Feeling mit Trail-Potenzial. Trotz 12,9 kg Gesamtgewicht klettert das Bike flott, die sportliche Sitzposition mit Druck auf dem Vorderrad hilft dabei. Die Ausstattung ist gemessen am fairen Kaufpreis, typisch Cube, mehr als reichhaltig.



## PIVOT Trailcat LT Team XX Eagle Transmission

🛒 11499 € 🏋️ 13,8 kg\* 🏎️ Carbon 📏 150/135 mm

Das Trailcat LT zeigt im Test eine Edelausstattung: Reynolds-Carbonlaufräder, Industry-Nine-Freilauf und das potente Fox-Factory-Fahrwerk machen das Bike zu einem echten Edel-Trailgerät. Schon das Grundmodell ab 6600 Euro kommt mit Vollcarbon-Rahmen, Shimano-SLX-Bremsen und cleverem Flip-Chip für variable Geometrie. Mit 65,3-Grad-Lenkwinkel und 431-mm-Kettenstreben bleibt das Trailcat agil, der Sitzwinkel von 75,6 Grad sorgt für eine tourentaugliche, entspannte Position. Im Uphill überzeugt es mit viel Traktion, auch wenn das Heck leicht wippt. Es setzt auf 150 mm Hub vorne und 135 hinten, das SL auf 140/120.



## RADON Jealous 9.0

🛒 3799 € 🏋️ 9,6/115 kg\* 🏎️ Carbon 📏 100/- mm

Hardtails sind tot? Von wegen! Das frische Jealous überzeugt mit feinen Details wie interner Zugführung, Monocoque-Cockpit und Fox-Factory-Gabel. Die Geometrie bleibt klassisch: 70°-Lenkwinkel, 428 mm Reach – komfortabel, aber sportlich. Für 3800 Euro gibt's edle Parts wie Sram GX Transmission, Newmen-Laufräder und Magura-Bremse. Auf dem Trail sprintet das Jealous willig los, zeigt sich agil und direkt. Das Fahrwerk arbeitet sensibel, der Rahmen bietet überraschend viel Komfort. Eine Variostütze fehlt – ansonsten: starkes Race-Hardtail mit modernem Charakter und hohem Spaßfaktor! Ab 2999 Euro.



# Bikers Kathedrale

Serie  
Das perfekte  
Wochenende  
in ...

**Brixen** | Immer den Blick auf den Dom in der Altstadt gerichtet, finden MTB-Enthusiasten auf dem Brixner Hausberg, der Plose, ihr wahres Himmelreich. Doch auch die Umgebung lockt mit lässigen Touren.

**HERZSCHLAG** Wenn man sich in Brixen fragt, wo's hingehen soll, lautet die Antwort prinzipiell: in die Altstadt. Hier pulsiert das Brixner Leben. Die engen Gassen sind jahrein, jahraus eine Bühne – sei es bei quirligen Traditionsmärkten, trendigen Bike-Events, oder genialen Lichtshows. So verwandeln beim „Water Light Festival“ lokale und internationale Künstlerinnen die City in eine einzigartige Open-Air-Galerie. Sogar der Eisacktaler Radweg führt (fast) durch die Altstadt. So rollt man im Radurlaub in Brixen nicht nur über wurzelige Trails und waldige Touren, sondern garantiert auch übers Kopfsteinpflaster. Und es gibt kaum eine Kurve auf der Plose, dem Hausberg der Brixner, die nicht den Blick auf den Dom freigibt, neben dem sich Cafés, Restaurants und Boutiquen drängen.

**1. TAG** **PILGERSTÄTTEN** Wir gönnen uns frühmorgens ein warmes Kipferl bei den kultigen „Gasser BROthers“ und starten unsere Erkundungstour am Brixner Dom. Das Sakralbauwerk liegt zentral in der Stadt



#### Eintrittskarte

Mit der Brixen Card gibt es zig Vergünstigungen sowie einmal am Tag eine Berg-und-Tal-Fahrt mit der Plose-Bahn. Nur bei kooperierenden Hotels.



#### „BROTHERS“

Die Gasser-Brüder mixen in ihren Bäckereien Tradition und Moderne, setzen auf komplett selbst erzeugte Energie.

und ist – wie ein Leuchtturm für Bergsportler – von den Gipfeln ringsum stets zu sehen. Die imposante Barockkirche mit ihren markanten, 65 Meter hohen Zwiebeltürmen zeugt von der jahrhundertelangen Bischofstradition. Immerhin sind wir hier in der ältesten Stadt Tirols. Direkt vom Domplatz geht's zur zweiten Pilgerstätte der Region: auf die Plose, die wir als Biker vielleicht noch eine Spur mehr anbeten.

**360 GRAD** Der ikonische Berg am Tor zum Süden ist ultimativer Treffpunkt für MTB-Fans. Mit der jüngst zum Großteil neu gebauten Gondel saust man auf über 2000 Meter Höhe, wo einen der Panoramablick gleich wieder ausbremst: Dieser reicht von den Zacken der Drei Zinnen über den Peitlerkofel bis hin zu den bleichen Geislerspitzen. Biken in Brixen heißt Biken mit Blick auf das UNESCO Welterbe Dolomiten und die markantesten Felsformationen der Alpen.

**EIN HAUCH WHISTLER** Nach ein paar Selfie-Momenten stürzen wir uns in den auf der Plose ►

beheimateten Brixen Bikepark. Dieser wurde 2018 eröffnet, und es kommt sogar Kanada-Feeling auf. Drei der vier Lines stammen aus der Schmiede der „Gravity Logic“-Trailbauer – das sind die Macher des *Whistler Mountain Bike Park*, des gigantischsten seiner Art auf diesem Planeten.

**JAG’JERRY** Zu drei der Strecken geht es von der Bergstation aus gesehen „rechts weg“ beziehungsweise gen Süden – nur ein paar Meter, somit gleich ab ins Vergnügen. Die Jerry Line markiert den Start, und auch versierte MTB-Ritter sollten diese sehr leichte, dennoch spaßige Line einmal über ihre 4,2 Kilometer und 300 Tiefenmeter bis nach Palm-schoss hinabreiten. Das lockert die Arme und die Gesichtszüge. Hoch geht es per Sessellift, eh wir wieder via Jerry ins Tal schießen, dann jedoch ab gut der Hälfte in die blaue Hammer Line abbiegen. Inzwischen gut aufgetaut, berührt der dritte Run nur kurz das Jerry-Geläuf. Weiter geht es auf der Palm Pro Line (rot), die auf ihren 265 Tiefenmetern durchaus ein paar technische Schmankerl bereithält und generell naturnaher, mit Wurzelwerk und Steinfeldern kreierte ist.

**HIMMELFAHRT** Ehe man zur Mittagsrast in eine der Lokalitäten auf der Plose (Tipp: Die Knödel im „La Finestra“ an der Bergstation der Plosebahn sind zum Niederknien) einschwenkt, kann man sein Programm also selbst von easy bis pro gestalten. Nach der Pause wollen wir es hingegen krachen lassen: Die dunkelrote Sky Line ist mit 6,6 Kilometern der kniffligste Trail, der nördlich über rund tausend Tiefenmeter ins Tal zieht. Ein durchaus anstrengendes Vergnügen voller Anlieger und mit einigem Gerumpel, das süchtig macht. Ebenso die Ausblicke auf Stadt und Landschaft. Am Abend zieht es uns – wie kann es anders sein – in die Altstadt. Genaue gesagt zum Finsterwirt, eine der ersten Adressen der Stadt, berühmt für die historischen Stuben, traditionelle Südtiroler Spezialitäten und den bestens bestückten Weinkeller.

2.  
TAG

**SCHATZ IN NATZ** Unser zweiter Tag steht im Zeichen des Hochplateaus Natz-Schabs – einen Katzensprung oberhalb von Brixen. Wir haben ein Rendezvous mit Toni Überbacher, der radverrückte Hotelier führt inmitten sonniger Apfelplantagen gemeinsam mit Sohn Tobias das Hotel Jonathan. Ein Refugium, in

**Im Rad drehen**

... kann man an der Plose-Bergstation. Schaut gefährlicher aus, als es ist. Ein wenig Mumm gehört aber dazu.

**Die Lodenwelt** ... in

Vintl ist seit 25 Jahren quasi das Disneyland der Wolltradition. Mit Museum, Verkauf, Restaurant und vielem mehr.

**Kletterkunst**

Die Brixner Kletterhalle „Vertikale“ ist ein architektonisches Highlight, bietet dazu Kraxeleien an bunten Griffen vom Feinsten.

dem Guiden Chefsache ist: Sechsmal pro Woche führt das Vater-Sohn-Gespann Gäste durchs Eisacktal – in zwei Leistungsgruppen, vorzugsweise auf Trails, die man auf keiner Karte findet, auf landschaftlich reizenden Almtouren oder als „Heavy-Ride für absolute Köhner“. Die beiden ausgebildeten Bikeguides und Gründungsmitglieder der MTB-Schule Brixbike kennen hier einfach jeden Stock und Stein.

**FLASCHE LEER?** Bevor wir losfahren, drückt uns Toni eine Edelstahlflasche in die Hand: „Zum Refilln“, sagt er. Wir überlegen, ob dies Südtiroler Mundart ist, bevor wir erfahren: „Refill your Bottle“ ist das neue Nachhaltigkeits-Herzensprojekt der Stadt. Zwei Gebirgsquellen versorgen Brixen mit feinstem Wasser – Biker können ihre Flasche an den 48 gekennzeichneten Trinkwasserbrunnen in der Stadt und am Berg auffüllen. Auch alle Hütten auf der Plose verzichten auf Einwegplastik.

**TOURENPARADIES** Wir starten mit Toni auf eine seiner Lieblingsrunden über das Hochplateau von Natz. Auf der entspannten, zehn Kilometer langen Panoramatour duftet es nach Äpfeln. Und Kindheit. Die ideale Einstiegstour in die Umgebung von Brixen. Direkt vom Hotel geht’s zum Biotop Laugen, rund ums Speicherbecken, weiter zum Raier Moos und zum Flötscher Weiher, nach Viems – dem kleinsten Dorf auf dem Plateau – und auf die finale Dörferrunde. Inklusiv Blick auf den Dom versteht sich. Da später die Sonne herauskommt, satteln wir spontan auf E-Bikes um und hängen die Schloss-Rodenegg-Tour dran. Auf den 40 Kilometern und 1120 Höhenmetern kommen wir nicht nur an etlichen Seen und der Rienzschlucht, sondern auch bei der imposanten Festung Franzensfeste vorbei.

**SYMBOLTRÄCHTIG** Zwei Tage sind wie immer viel zu kurz – es gäbe noch die Almen des Eisacktals zu erkunden. Auch die Genussstour auf die Anratterhütte steht auf der Brixen-Bucketlist, zumal Toni uns den dortigen Knödelteller ans Herz legt. Wem der panoramareiche Schotterweg nicht reicht, der hängt noch die Auffahrt Jochtal und Stoanmandl an – und verewigt sich dort mit einem Steinmännchen, dem Südtiroler Symbol für Achtsamkeit, Orientierung und Gipfelglück. Und ein wenig an einen Dom erinnert so ein Stoanmandl ja auch. ■



**KURZ GEFASST** **Region:** Brixen, die älteste Stadt Tirols, liegt im geografischen Zentrum Südtirols und bietet einen einmaligen Mix aus Stadt, Land, Berg und Fluss – oder anders gesagt aus Kultur, Kulinarik und Biken. Rund 23.000 Menschen leben in der wunderschönen Stadt. MTB-Hotspot ist der Bikepark auf der Plose, wer es gemütlicher mag, radelt an der Eisack entlang oder erkundet die gut ausgebauten Forstwege.

**Übernachtung:** MTB-Kompetenz im Doppelpack bietet das Vater-Sohn-Gespann Toni und Tobias Überbacher im Hotel Jonathan – am Apfel-Hochplateau. Natz-Schabs mit Wellness, In- und Outdoorpool sowie ausgezeichnete Regio-Küche: [hotel-jonathan.com](http://hotel-jonathan.com)  
**Klima:** Dank des milden Klimas und rund 2000 Sonnenstunden im Jahr wird hier von Anfang April bis weit in den November hinein gelustradelt.  
**Infos:** [brixen.org](http://brixen.org); [bike-holidays.com](http://bike-holidays.com)





## CUBE Stereo Hybrid One44 HPC TM 800

Steckbrief

Preis	5999 Euro
Gewicht	24,1/149 kg*
Federweg	150/140 mm
Motor	Bosch Performance Line CX Gen 5
Akku	Bosch Powertube, 800 Wh
Display	Bosch System Controller
Federgabel	Fox 36 Performance Grip
Federbein	Fox Float X Performance
Schaltung & Antrieb	1 x 12 Gänge, 34 : 10–52 Zähne, Sram-GX-Eagle-AXS-Transmission-Schaltwerk, -Schalter und -Kassette, Acid-Kurbel
Bremsen	Magura MT7 (203/203 mm)
Lafräder	Newmen Beskar 30 base/strong

↻ 25–66 km ↻ 2049 Hm

# E-MTB-Hype? Völlig zu Recht!

**Report | Wie**  
das E-MTB  
unsere  
Redakteurin  
Katharina  
gepackt hat –  
und warum  
der Einstieg  
leichter ist, als  
viele denken.

TEXT | KATHARINA BINZENHÖFER

Als ich vor vier Jahren in der MOUNTAINBIKE-Redaktion mein Praktikum begann, war ich noch fest in der Welt von Wattwerten, Pulszonen und Trainingsplänen verankert. Kurz davor hatte ich meine minder erfolgreiche Triathlon-Karriere beendet. Schon damals war ich regelmäßig mit dem Mountainbike unterwegs – und merkte schnell, dass mir das Cross-Country-Bike einfach mehr Spaß machte. Trotzdem war ich offen, neue Disziplinen auszuprobieren. Schnell schweifte mein Blick zu den Trailbikes und Enduros in den heiligen Hallen der MOUNTAINBIKE-Werkstatt. Als es dann bei der ersten Redaktionsausfahrt hieß, dass wir die E-MTBs nehmen, war ich dennoch kurz perplex. „Wird hier kein richtiger Sport mehr gemacht?“, war mein erster Gedanke. Ein paar Stunden später war ich eines Besseren belehrt.

Die Erkenntnis kam schnell: Durch die Motorunterstützung fuhr ich deutlich mehr Höhenmeter – und damit auch mehr Abfahrten. Mehr Trailzeit bedeutet mehr Übung. Fahrtechnisch war das für mich als MTB-Einsteigerin also ein absoluter Gamechanger. Ich konnte Schlüsselstellen schier endlos wiederholen, Linien ausprobieren und gezielt an meinen Skills feilen. Heute, vier Jahre später, verbringe ich mehr Zeit auf dem E-Mountainbike als auf jedem anderen Rad. Es ist mein Go-to-Bike geworden.

## SCHWEINEHUND? HAT PAUSE.

Einer der größten Vorteile des E-MTBs ist für mich, dass man unterm Strich mehr Zeit im Sattel ►

„VOGESEN, FINALE LIGURE, ALPENREGION – ICH BIN RICHTIG VIEL UNTERWEGS. DAS E-MTB IST MEIN TREUER BEGLEITER UND ERLAUBT MIR, SO VIELE TRAILS WIE MÖGLICH ZU ENTDECKEN. MEGA!“



Darauf musst du achten:

## MOTORISIERUNG

Grundsätzlich stehen beim E-MTB zwei Konzepte zur Auswahl: Light- und Full-Power-Systeme. Light-E-MTBs setzen auf kompakte Motoren mit etwa 60 Nm Drehmoment. Full-Power-Motoren liefern deutlich mehr Kraft – zwischen 85 und 120 Nm Drehmoment – und damit eine maximale Unterstützung. Wenn du oft lange, alpine Touren unternimmst und vielleicht sogar E-Enduro-Rennen fahren möchtest, lohnt sich ein Full-Power-System. Wer selten die höchste Unterstützungsstufe benötigt und Wert auf ein leichtes, natürliches Fahrgefühl legt, findet im Light-E-MTB den perfekten Begleiter.

verbringt. Zumindest geht es mir so – einfach, weil die Einstiegshürde niedriger ist. Ich fühle mich müde, war erkältet oder hatte eine stressige Woche? Kein Problem – ich gehe trotzdem raus aufs Rad. Mit etwas Motorunterstützung bleibt der Spaß, ohne dass ich mich völlig verausgaben muss oder nach einer Krankheit zu hart einsteige.

Das Ergebnis? Ich verbringe deutlich mehr Zeit draußen, fahre das ganze Jahr über und bin paradoxerweise richtig fit. Fitness durchs E-MTB-Fahren? Klar! Anders als auf den Pushbikes fährt man hier tatsächlich mal entspannt in Zone 2. Der letzte Winter war ungemütlich und eklig nass, aber ich war fast durchgehend auf dem E-MTB unterwegs. Pünktlich zum Saisonstart hatte ich eine top Grundlagenausdauer.

## WAS KOSTET DER SPASS?

Natürlich hat diese neue Freiheit auch ihren Preis. Ein E-Mountainbike ist in der Anschaffung deutlich teurer als ein klassisches MTB ohne Motor. E-MTBs sind derzeit die gefragtesten Modelle im MTB-Segment, und genau hier liegt der größte Entwicklungsfokus der Hersteller. Ihr höherer Preis erklärt sich durch den aufwendigen Einbau von Motor und Akku, die als teuerste Komponenten gelten. Hinzu kommen speziell konstruierte Rahmen, die bei einer neuen Motorgeneration wieder komplett überarbeitet werden müssen, komplexe Elektronik und Software für Sensorik und Steuerung – all das treibt die Produktionskosten in die Höhe. Ein vollgefedertes und abfahrtstaugliches E-MTB beginnt preislich bei etwa 4500 Euro. Nach oben ist – wie bei vielen Fahrradkategorien – kaum eine Grenze gesetzt.

Fakt ist: Wo mehr Technik verbaut ist, kann auch mehr kaputt gehen. Beim Kauf solltest du also nicht die folgenden Unterhaltskosten unterschätzen. Der Verschleiß ist deutlich höher als beim Bike ohne Motor – vor allem an Kette, Kassette und Bremsbelägen. „Mit dem E-MTB bist du schneller, häufiger und länger unterwegs – und hast mehr Gewicht. Das wirkt sich natürlich auf die Parts aus“, erklärt Michi Herbig von Veloprotz in Würzburg. Außer-



dem seien Reparaturen am E-MTB aufwendiger und folglich teurer. „Dropper Post und Schaltzug sind typische Beispiele. Wenn hier eine Reparatur fällig ist, müssen oft Akku und Motor ausgebaut werden, um die Kabel zu verlegen. Noch teurer wird es bei Systemintegration, also wenn alle Züge innen verlegt sind.“

## HIGHTECH, LEICHT GEMACHT

Und wie lässt sich die ganze Technik bedienen? Ehrlich gesagt: ziemlich einfach! Die meisten Systeme lassen sich intuitiv steuern und bieten eine App-Anbindung. Dort kann man den Motor individuell anpassen, Unterstützungsstufen konfigurieren oder Tourdaten auswerten. Mehr technisches Vorwissen braucht es nicht – außer es geht etwas kaputt. Dann kann's knifflig werden. Auch hier haben wir noch mal bei Michi von Veloprotz nachgefragt. „Eine Fehlersuche beim E-MTB gestaltet sich als ziemlich zeitaufwendig. Bei Hardware- oder Softwareproblemen muss man, wenn das Analysetool keinen Fehlercode ausgibt, meist nach dem Ausschlussprinzip vorgehen. Dann macht man einen Kreuztausch – also Kabel zwischen Motor, Akku, Steuerungseinheit oder Geschwindigkeitssensor tauschen. Das sind die drei Hauptverbindungen.“ Regelmäßige Software-

updates verbessern übrigens nicht nur die Performance, sondern können auch die Lebensdauer des Systems verlängern.

Was sich nicht vermeiden lässt – und oft kritisiert wird –, ist das Mehrgewicht. Ein E-MTB bringt schnell fünf bis acht Kilo mehr auf die Waage als ein Bike ohne Motor. Nicht schlimm, weil der Motor bergauf schiebt und man das Gewicht kaum merkt? Jein. Spätestens, wenn man das Bike aus dem Keller trägt – oder an einer Schlüsselstelle schieben muss –, spürt man jedes Kilo. Auf dem Trail hat das Gewicht aber durchaus Vorteile: ►

**Racemode** Schnell war klar, dass ich mit meinem E-MTB auch ein Rennen fahren möchte. Hier geht's bei der Enduro One in Trieb zur Sache. Ich dachte, das wird etwas entspannter.

Darauf musst du achten:

## AKKU-KAPAZITÄT + REICHWEITE

Auch bei der Akku-Kapazität solltest du nach deinen Bedürfnissen wählen. Eine größere Kapazität bedeutet mehr Reichweite, aber auch mehr Gewicht. Bei Light-E-MTBs liegen die typischen Akku-Größen zwischen 250 Wh und 580 Wh, bei Full-Power-Motoren zwischen 600 und 800 Wh. Viele Hersteller bieten gegen Aufpreis einen Range-Extender an, mit dem sich die Akku-Kapazität erhöhen lässt. Außerdem solltest du dir überlegen, ob es für dich wichtig ist, den Akku aus dem Rahmen entnehmen zu können. Das kann relevant sein, wenn du dein E-MTB zum Beispiel nicht innen lagern oder laden kannst oder einen Fahrradträger mit begrenzter Traglast verwendest.

„REPARATUREN AN EINEM E-MTB SIND RUND 30 PROZENT TEURER. AUCH DER VERSCHLEISS FÄLLT HÖHER AUS. DIESE MEHRKOSTEN SOLLTE MAN BEIM KAUF AUF JEDEN FALL EINPLANEN.“



Darauf musst du achten:

## KOSTEN ANSCHAFFUNG + UNTERHALT

Ein gutes, vollgefedertes E-MTB beginnt preislich bei rund 4500 Euro. Modelle mit hochwertigen Komponenten liegen bei 7000 Euro und mehr. Besonders leichte Modelle knacken schnell die magische 10 000-Euro-Marke. Auch beim Unterhalt solltest du etwas mehr Budget einplanen als beim klassischen MTB. Verschleißteile nutzen sich durch die Motorunterstützung und das höhere Gewicht schneller ab. Außerdem sind Reparaturen häufig aufwendiger, da für bestimmte Arbeiten der Motor ausgebaut werden muss. Das kann den Werkstattbesuch ein gutes Stück teurer machen.

Durch die zentrale Motor- und Akku-Position liegt der Schwerpunkt tiefer, das Bike fühlt sich satter und ruhiger auf dem Trail an.

## EINE SACHE DER GEWÖHNUNG

Nach einer kurzen Eingewöhnung fühlt sich das E-MTB sehr schnell vertraut an. Man bekommt schnell ein Gefühl dafür, wie der Motor beim Anfahren unterstützt und wie die Schiebehilfe – bei jedem Motor serienmäßig – beim Schieben hilft. Mit dem E-MTB entwickeln sich völlig neue Möglichkeiten. Für mich hat sich eine völlig neue Disziplin eröffnet: Uphill-Trails. Bekannte Wege bergauf zu fahren – natürlich nur dort, wo es sicher ist und kaum Gegenverkehr herrscht – fordert Linien-

wahl, Balance, das richtige Motor- und Pedalmanagement sowie eine gute Portion Trial and Error. Besonders auf Uphill-Trails lernt man ständig dazu: Wann trete ich noch mal rein, damit der Motor zur richtigen Zeit den Schub gibt? Wer sich mit der Fahrtechnik unsicher ist, kann in vielen Bikeschulen ein Fahrtechniktraining speziell für E-MTBs buchen. Auch das Akku-Management ist ein Lernprozess für sich, doch hier bekommt man schnell ein gutes Gefühl für die Verbindung zwischen Höhenmetern und Akkustand.

Kurzum: Ich kann mittlerweile kaum Nachteile feststellen. Außer das Gelände ist extrem steil. Dann macht sich das Mehrgewicht schon stark bemerkbar, wenn das E-MTB gen Tal schiebt. Ein netter Nebeneffekt: Durch das Handling des schweren Bikes habe ich spürbar Oberkörperkraft aufgebaut und bekomme im Bikepark auf dem Enduro deutlich weniger Armpump.

## GEKOMMEN, UM ZU BLEIBEN

Für mich hat das E-Mountainbike den Mountainbikesport neu definiert und mir eine ganz andere Perspektive eröffnet. Die nach wie vor prägnante Abneigung gegenüber E-MTBs kann ich kaum nachvollziehen. Wer jeden Höhenmeter aus eigener Kraft bezwingen möchte, kann das nach wie vor



**Uphill-Flow** E-MTBs eröffnen mit der Möglichkeit, steiler bergauf zu fahren, eine komplett neue Dimension. Ist super für die Fahrtechnik und macht richtig Spaß!

problemlos mit den vielen tollen Bike-Alternativen tun. Für Leute wie mich, die ihren Fokus lieber auf die Abfahrt legen, öffnet das E-MTB völlig neue Möglichkeiten. Es hat mir nicht den Sport genommen, sondern ihn vielmehr bereichert: mehr Trails, mehr Kilometer, mehr Freude.

Ein weiterer Pluspunkt ist die Community und das gemeinsame Erlebnis: Anfänger und Wiedereinsteiger können sich mit einer Motorunterstützung schneller integriert fühlen, da die Geschwindigkeit harmonischer ist und man einfacher zusammen unterwegs sein kann. Auch die Alltagstauglichkeit ist ein Gewinn. Und genau hier liegt der Motivationsfaktor: Das E-MTB macht Spaß, animiert dazu, häufiger und längere Touren zu unternehmen, lässt einen mehr Zeit draußen

Julius Binzenöfer, privat (2)

Darauf musst du achten:

## RAHMENGRÖSSE + GEWICHT

Ein E-MTB wiegt deutlich mehr als ein Bike ohne Motor: leichte Light-E-MTBs bringen rund 18 Kilo auf die Waage, Full-Power-Modelle können bis zu 27 Kilo wiegen. Klar: Das zusätzliche Gewicht beeinflusst Handling und Transport spürbar. Leichte Modelle sind jedoch deutlich teurer. Auch hier solltest du je nach Fahrstil deine Kaufentscheidung treffen. Wichtig: Das Bike muss passen, damit du lange Spaß hast. Vergleiche Geometrietabellen der Hersteller – oder noch besser: Mach eine Probefahrt!

an der frischen Luft verbringen – und sorgt für viele positive Momente im Leben.

Natürlich bleibt ein E-MTB eine große Investition. Doch durch die gewonnene Zeit auf dem Trail, die neuen Freiheiten und den enormen Spaßfaktor hat es sich für mich längst amortisiert. ■



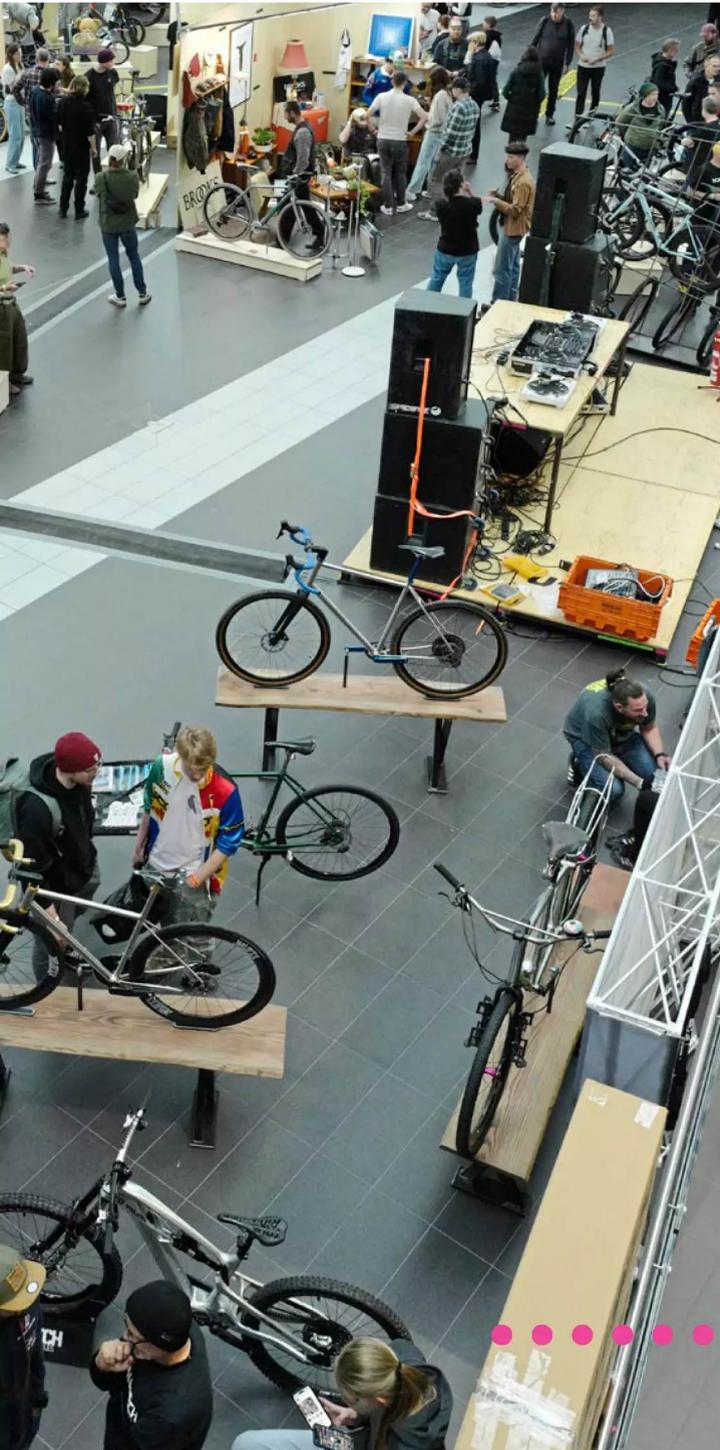
TEXT + FOTOS | HENRI LESEWITZ

# MEISTER STÜCKE

Die BESPOKED in Dresden ist die Showbühne für exklusive, handgebaute Bikes. Vorhang auf für die Perlen der wohl spannendsten Fahrrad-Messe.

Der Medienandrang erinnerte an eine Hollywood-Premiere. Schon sechs Stunden vor der offiziellen Eröffnung war die Messe brechend voll. Reporter, Kamerateams und Influencer drängten sich durch die Ausstellergänge, die von 10 bis 16 Uhr exklusiv den Medienvertretern vorbehalten waren. Die obere, terrassenartige Empore mit Blick auf das gesamte Geschehen entpuppte sich schnell als perfekter Ort für Anmoderationen. Und da standen sie dann – Presseleute, TV-Crews, YouTuber, Podcaster, Influencer aller Art – und sprachen Sätze wie diesen in die Mikrofone: „Willkommen auf der Messe der coolen Marken.“ „Cool“ – dieses Wort fällt immer, wenn von der BESPOKED die Rede ist. Die weltgrößte Show für Handmade Bikes ist das alljährliche emotionale Großereignis für Material-Fetischisten. Eine Art Paralleluniversum der Fahrradwelt. Keine Messe im klassischen Sinn, sondern eine Mischung aus Szenetreff und Festival. Statt ums optimale Preis-Leistungsverhältnis geht es hier um Emotion pur. Die ausgestellten Bikes sind nicht nur Nutzgegenstände, sondern tiefen vor Herzblut. Für ihre Besitzer sind sie fast wie Körperteile – individuell angepasst, gemacht fürs Leben. Bei der diesjährigen Show war der Anteil der Mountainbikes besonders hoch. Darunter viele edle, aber auch einige kuriose. Eine Gemeinsamkeit hatten alle: Jedes war auf seine Art cool!





# 3 Fragen an :

**PETOR GEORGALLOU,**  
Bespoked-Organisator

## **Was unterscheidet die BESPOKED von Messen wie der Eurobike?**

*Die Eurobike wurde mit einem ganz anderen Ziel ins Leben gerufen als die BESPOKED. Sie ist für Konstrukteure und kleine, unabhängige Hersteller nicht geeignet. Das ist so, als würde man mit einem Hubschrauber zum Supermarkt fliegen – es ist einfach ein Fahrzeug, das für einen ganz anderen Zweck konzipiert wurde. Die Mindestteilnahmekosten für große Messen sind für kleine Unternehmen und unabhängige Hersteller unerschwinglich. Selbst wenn die Mindestquadratmeterzahl klein genug ist, um ihnen einen Stand zu ermöglichen, gehen winzige Stände auf riesigen Messen unter.*

## **Serienfahrräder großer Hersteller gewinnen Weltmeisterschaften und sind für jeden verfügbar. Was ist so faszinierend an maßgeschneiderten Fahrrädern?**

*Sicher. Aber wie viele Menschen fahren auf diesem Niveau Rennen? Ein Bike, das für den Sieg bei Weltmeisterschaften entwickelt wurde, ist für eine bestimmte Art des Bikens optimiert, die die meisten nicht betreiben. Die Vorstellung eines objektiven „Besten“ ist absurd. Nur sehr wenige Menschen brauchen ein handgebautes Bike. Aber wenn du dir ein mittel- bis hochpreisiges Serienmodell leisten kannst, dann kannst du dir mit Sicherheit auch ein Bike leisten, das speziell für dich angefertigt wurde. Ein Bike, das ideal auf deine Bedürfnisse zugeschnitten ist, und nicht nur etwas, das gut genug funktioniert.*

## **Auch Serienbikes lassen sich mit Komponenten anpassen.**

*Die Vorstellung, ein Bike ausschließlich auf der Grundlage des Bedarfs zu kaufen, ist Quatsch. Ich besitze handgefertigte Bikes, weil ich die Hersteller respektiere und ihre Arbeit bewundere. Mein Sturdy Cilla war das erste Fahrrad, das ich für mich bauen ließ. Ich fahre viele verschiedene Bikes für Testberichte, deshalb fahre ich das Sturdy nicht wirklich oft. Aber wenn ich es tue, dann ist es, als käme ich nach einer langen Reise nach Hause. Es ist wie die erste Nacht in meinem eigenen Bett.*



# DAS BESTE BIKE DER SHOW

Die handwerkliche Exzellenz ist unübersehbar. Aber hey, warum hat das beste Bike der BESPOKED 26-Zoll-Laufräder?

**Stahl-Rahmen, 26-Zoll-Laufräder, keine Schaltung:** So konsequent wie das Fully von Levin Gamm hat sich wohl selten ein Bike allen aktuellen Trends verweigert. Trotzdem gewann es den begehrten Best Bike Award der BESPOKED. Oder besser gesagt: genau deswegen. Als er sich beim Dirtbiken den Fuß brach, brachte er sich aus Langeweile das Konstruieren mit dem CAD-Programm bei, erzählt Levin über den Urknall des Projekts. Im Keller hatte er ein altes,

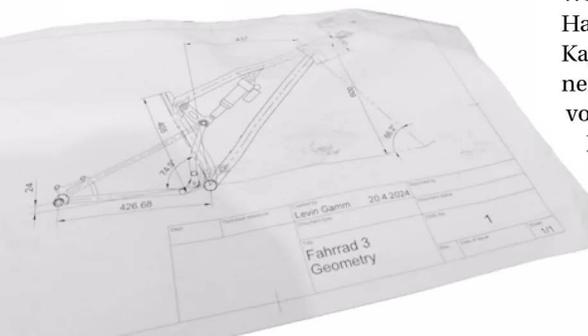
**Rahmenbau** ist nur das Hobby von Levin. Das Konstruieren mit CAD hat er sich selbst beigebracht.

defektes Santa-Cruz-Fully mit vielen noch intakten Teilen. So entstand die Idee, die Fahrrad-Leiche als Basis für einen Eigenbau zu nehmen. Alles, was vom Santa Cruz zu verwenden war, wurde übernommen. Der obere Umlenkhebel beispielsweise. Die 26-Zoll-Felgen. Sogar die zwölf Jahre alten Reifen. Den Rest baute Levin komplett selbst. Zwei Monate lang sägte, feilte und lötete er. Sogar ein UDH-Ausfallende fertigte er aus Stahl. Um das leuchtende Gold der Hartlötstellen zu bewahren, wählte er statt Farbe einen transparenten Lack.

Die Steuerrohrplakette, ebenfalls das Werk von Levin, ist eine Hommage an sein Hausrevier, die Deister Trails. Die Ahead-Kappe verzierte er mit einem Gruß an seinen verstorbenen Kumpel. Ein Kunstwerk vom Rahmen bis zur kleinsten Schraube. Perfekt aber vor allem deshalb, weil nicht Mode der Ursprung war, sondern das Herzblut des Erbauers.



**Jedes Detail am Rahmen** ist eine Augenweide. Die goldenen Hartlöttrauben schimmern unter transparentem Lack. Teile der Umlenkhebel stammen von Levins altem Santa Cruz.



## Auguste Cycles

Der Franzose **Victor Duchene** liebt die Vielfalt des Bikens, deshalb fertigt er in seiner kleinen Custom-Schmiede Auguste Cycles auch die unterschiedlichsten Arten von Fahrrädern. Das beige Stahlbike hat er für sich gebaut. Es ist seine Interpretation eines perfekten Mountainbikes. „Ich wohne in den Bergen und liebe Mehrtagestouren“, erzählt Victor: „Deshalb wollte ich ein Bike, mit dem ich Trails fahren kann, mich aber beim Equipment nicht einschränken muss.“ Das edle Bike begeistert mit klassisch-dezentem Look und einer Parallelogrammgabel, ist aber mit dem Feinsten und Modernsten ausgestattet – angefangen vom Intend-Dämpfer über den Ingrid-Antrieb bis hin zur Telestütze. Sogar eine Highend-Beleuchtung ist integriert. Alle Komponenten stammen aus regionaler Fertigung. Die Schriftzüge am Rahmen sind aufgelötet.



## Woodland Cycles

Seit wann es die Firma gibt? Gute Frage. Auf dem Gesicht von **Felix Herrgott**, der wirklich so heißt, baut sich ein Grinsen auf. „Eigentlich gibt es uns noch gar nicht“, antwortet er. Der BESPOKED-Auftritt markiert den Start der Marke, die er zusammen mit seinem Kumpel Jan Ahrens gegründet hat. Das Bike sieht aus, als hätten ein Enduro und ein Cargo-Bike eine heiße Nacht verbracht. Woodland Bikes sollen das Spaßige und das Praktische miteinander verschmelzen, wie es bisher kein anderes Bike geschafft hat. Kern des Konzepts sind zwei unabhängige Steuerrohre und zwei gleich große Laufräder (27,5 Zoll). Die Bauweise ist patentiert. Ein Bosch-Motor schiebt an, die Ladefläche kann eingeklappt werden. „Mit dem Bike sind wir schon quer durch die Alpen gefahren – bis hin zu S4-Trails“, schwärmt Felix über das Fahrverhalten.

## Sentient

Rahmenbau-Contests gehören zur BESPOKED wie die Kurbel zum Bike. Der „UK Apokalypse Build-Off“-Wettbewerb hatte im Vorfeld stattgefunden. Es galt, das beste Bike für die Apokalypse zu kreieren. **James und Tullen**, die in Wales den Cargo-Bike-Großhandel Sentient betreiben, gewannen mit diesem spektakulären Gefährt. Die passende Story schrieben sie gleich dazu. Die Welt erstickt in Kohlefaserabfällen. Wissenschaftler züchten deshalb einen Hybriden aus Wachs-wurm und Schnecke, der die Abfälle zersetzen soll. Doch die Biester entwickeln eine Vorliebe für Lithium-Batterien und fressen AirPods direkt aus den Ohren der Menschen. Alles läuft aus dem Ruder, die Welt geht unter. Doch das Monster-Cargo-Bike, natürlich muskelbetrieben, ermöglicht die Flucht aus dem Horror. Das wohl coolste Fluchtfahrzeug seit Mad Max – und gleichzeitig das längste MTB der Messe.





Der Prototyp **THE FRAME HT 32** war ein besonderer Hingucker. Das Bike entstand in nur wenigen Wochen.



## 5 Fragen an :

**CHRISTIAN GEMPERLEIN,**  
Gründer & CEO Bike Ahead Composites

**Warum ausgerechnet 32 Zoll?** Das ist nicht unsere Idee gewesen. Wir haben auch nur durch Insider-Informationen und Branchen-News davon erfahren, dass da was am Köcheln ist. Auf der Eurobike war am Stand von Maxxis ein Konzeptbike mit 32-Zoll-Reifen zu sehen. Da war klar, dass was kommen wird. Was genau, das weiß bis heute niemand.

**Was ist so spannend an 32 Zoll?** Es ist ein bisschen wie bei der Entwicklung von 26 auf 29 Zoll. Damals gab es große Diskussionen. Die Stichwörter waren Massenträgheit und Fahrdynamik. Viele argumentierten, dass der Sprung auf 29 Zoll Nachteile bringen würde. Aber das Gegenteil war der Fall. Die Performance der Bikes wurde besser. Ob das mit 32 Zoll auch so ist, muss sich erst noch zeigen.

**Was versprecht ihr euch von dem Thema?** Unsere Biturbo-Laufräder sind optimal für das Segment. Durch die Monocoque-Bauweise mit den sechs Speichen können wir den Felgenbereich etwa 20 Prozent leichter bauen als bei klassischen Felgen. Das sorgt für gute Beschleunigung. Klassische Speichen haben zudem viel mehr Flex. Die Speichen beim Biturbo haben in Ruhe keinerlei Spannung. Der 29-Zoll-Boom war damals schon ein Push für uns.

**Wird 32 Zoll der neue Standard?** Mal sehen. Wir gehen davon aus, dass nächstes Jahr noch mehr 32-Zoll-Bikes zu sehen sein werden. Flächendeckend werden sie aber wohl erst 2027 auf den Markt kommen. Als Manufaktur können wir schnell reagieren. Deshalb haben wir ein Prototypen-Bike gebaut, um schon mal Erfahrungen mit 32 Zoll zu sammeln. Ausgiebiges Testing ist wichtig, um ein perfektes Produkt zu entwickeln. Es bringt nichts, einfach irgendein 32-Zoll-Laufrad auf den Markt zu werfen.

**Wird THE FRAME HT 32 in Serie kommen?** Unser Prototyp ist erst mal nur zum Testen gedacht. Die Laufräder wollen wir zeitnah zur Serienreife bringen. Beim Rahmen gibt es keine konkreten Pläne. Wir wissen aber aus unserem Kundenkreis, dass die Laufräder auch ohne einen Bike-Ahead-Rahmen ein Zuhause finden werden.

## Bike Ahead

Die Würzburger Carbon-Manufaktur sorgt mit einem 32-Zoll-MTB für Aufsehen.

Das Thema 32 Zoll loderte vor Kurzem im Netz auf wie eine Stichflamme – dabei gab es weder ein offizielles Bike-Modell noch Fahrberichte. Angestachelt von den Diskussionen beschloss die Crew von Bike Ahead, ein eigenes Bike zu bauen. Nicht, um es zu verkaufen, sondern um die Frage zu beantworten: Hat 32 Zoll das Potenzial, der neue Laufrad-Standard zu werden? Die bevorstehende BESPOKED war der Ansporn, bis zur Messe ein fahrfertiges Bike auf die Räder zu stellen. Als Basis diente der hauseigene Hardtail-Rahmen THE FRAME, mit 794 g in Größe M einer der leichtesten weltweit. Der Hinterbau wurde amputiert und mit speziell laminierten, längeren Ausfallenden versehen. Die großen BITURBO-RSX-Laufräder benötigen schließlich Platz. Die bayerischen CNC-Spezialisten von Radoxx Components entwickelten einen Vorbau mit –40 Grad, um die höhere Front auszugleichen. Intend steuerte eine auf 80 mm Federweg reduzierte Gabel bei. Aufgebaut mit dem Feinsten, was der Markt hergibt, bringt das Race-Hardtail fahrfertig 9,4 kg auf die Waage – inklusive Teleskopstütze.

**Ebenfalls spektakulär:** Das 7750 Gramm leichte Dream Build Bike Ahead THE ONE.



## Ballern Cycleworks

Bennet Janz ist das, was man einen dezent Durchgeknallten nennt. Auf eine absolut sympathische Art natürlich. Der Rahmenbauer sprüht vor Energie, als hätte er Starkstrom gefrühstückt. Mit glühenden Worten erklärt er das Showbike, das er speziell für die BESPOKED gefertigt hat. Ein 32-Zoll-Hardtail mit zwei übereinandersitzenden Tretlagergehäusen. „Falls sich 32 Zoll doch nicht durchsetzt. Dann kann man das Bike auch mit 29-Zoll-Laufrädern fahren“, erklärt Bennet die Sonderausstattung. Breites Grinsen. Natürlich ist das Bike keine bierernst gemeinte Sache, sondern ein Projekt, das den Spaß an Kreativität und Handwerk widerspiegeln soll. Bennet hatte jedenfalls sichtlich Freude an den irritierten Blicken der Messebesucher beim Betrachten des Bikes. Wofür das rätselhafte, obere Gehäuse war, darauf kam keiner von selbst.



## Leovelo Frameworks

Die grellgrün-lilafarbene Schönheit sieht schon von Weitem spektakulär aus. Aus der Nähe offenbart sie ihre Liebe zum Detail. Auf dem Hinterbau funkelt ein Glitzerstein mit Herzen-Einfassung. Auf dem Sitzrohr ist der Modellname aufgelötet: El Grandito. Das Bike von Leovelo entstand in Kooperation mit der Carbon-Manufaktur Bike Ahead, die exklusiv für das Projekt zwei 32-Zoll-Carbonfelgen laminierte. Rahmenbauer Leonard „Leo“ Börger schuf mit dem El Grandito ein handwerkliches Kunstwerk. Der Rohrsatz mit dem ovalisierten Oberrohr stammt von Columbus und wurde speziell gefertigt. „Vor Jahren hatte ich ein 36-Zoll-Bike gesehen. Seitdem wollte ich ein Bike mit großen Laufrädern bauen. 32 Zoll sind perfekt. Das Bike fährt sich agil, und man braucht wegen des guten Überrollverhaltens keine Federgabel“, so Börger.



## Black Sheep

Der Name passt – er steht für das Herausstechen aus der Masse: Black Sheep, das schwarze Schaf. Die Custom-Schmiede aus Colorado ist bekannt für extravagante Bikes, in denen funktionelle Lösungen und verspielte Designelemente harmonisch ineinanderfließen. Das 32-Zoll-Hardtail steht ganz in dieser Tradition. Das Schmuckstück ist das Privat-Bike von Firmenchef James Bleakley. Ein Singlespeed-MTB. Gebaut für „echtes Biken“, erklärt Sohn Tarryn (Foto), der ebenfalls bei Black Sheep arbeitet. Hingucker ist die außergewöhnliche Blattfedergabel, die feine Stöße absorbieren soll und aussieht, als sei sie von einem Bücherregal inspiriert. Eine Besonderheit sind aber auch die Teleskop-Kettenstreben, die ein Spannen der Kette ohne die Singlespeed-typischen Schlittenausfallenden möglich machen. Hübsches Detail: die blau schimmernde, anodisierte Titanoberfläche.





**Jürgen Schlenders Tochter Malin** bemalt während der Messe einen Rahmen mit der Alutech-Geschichte.



**Im Fanes Showbike** steckte die Intend-Bandit-Gabel mit halber Doppelbrücke – auf Hochglanz poliert wie der Rahmen.

## Alutech

Das vielleicht spektakulärste Enduro der Messe hat kein Preisschild.

Das Licht der LED-Spots lässt das Alutech so grell strahlen, dass man fast eine Sonnenbrille braucht. Das hochglanzpolierte Silber schreit regelrecht um Aufmerksamkeit. Doch das Fully würde auch ohne Gefunkel aus der Menge der Custom-Schönheiten herausstechen.

Wie viele andere Aussteller hat auch Alutech-Chef Jürgen Schlender ein exklusives Dream Build für die BESPOKED kreiert. Und was für eins! Der Silberpfeil ist eine Spezialversion des bekannten Alutech Fanes 290.

Um die spektakulär fließende Linienführung zu erzielen, wurden die Segmente des Hauptrahmens zunächst als zwei Hälften CNC-gefräst und anschließend miteinander verschweißt. Die Ausstattung ist ebenso exklusiv. Gabel, Dämpfer und Bremsen stammen von der Freiburger

Manufaktur Intend. Es sind nicht irgendwelche Teile. „Das sind jeweils die allerersten Exemplare, die von den Parts gefertigt wurden. Der Hoover-Dämpfer Nummer eins, die Trinity-Bremse Nummer eins und die Bandit-Gabel Nummer eins“, erzählt Schlender sichtlich stolz, der mit Intend-Macher Cornelius Kapfinger befreundet ist. Das Bike hat 180/170 mm Federweg und wiegt 13,8 kg. Schlechte Nachricht für alle Kaufinteressenten: Das Bike ist ein unverkäufliches Einzelstück.



## Bordure Cycles

Titan oder Stahl? Da muss Pierre Miramon

nicht lange überlegen. Er habe beides ausgiebig getestet, erzählt der Rahmenbauer aus der Champagne, Frankreich. „Beides sind großartige Materialien. Titan ist aber nur geringfügig teurer – und hat sogar noch ein paar mehr positive Eigenschaften. Titanrahmen fahren sich komfortabel und sind extrem haltbar“, schwärmt Miramon und präsentiert sein neuestes Modell, das Race-Hardtail Sentier Ti. Der Franzose bezeichnet es als „No Limit Bike“. Jedes Detail am Bike wurde mit beinahe fetischistischer Hingabe umgesetzt. Das Verbindungsstück zwischen Tretlager und Kettenstreben ist ein hübscher Titandruck, der maximale Reifenfreiheit bietet. Ein anodisiertes Finish verleiht jedem Bordure-Bike seinen eigenen Charakter. Der Rahmen-Preis startet bei 2990 Euro. Die Custom-Version mit Wunschoptik kostet 1000 Euro Aufpreis.

## Aper Bikes

Der Name Aper ist Latein und bedeutet Wildschwein. In der griechischen Mythologie stehen die Tiere für die Kraft der ungezähmten Natur. Der perfekte Markenname also für die in Griechenland gebauten Enduros. Mit dem Modell KOMPace sorgten die Ingenieure Nikos und Giorgos vor zwei Jahren für Furore. Zum einen, weil die Rahmen CNC-gefräst und aus zwei Alu-Halbschalen präzise zusammengefügt sind. Zum anderen, weil sie eine innovative, patentierte Fahrwerkstechnik besitzen. Die nennt sich Rising Pivot und basiert auf einem hohen Drehpunkt. Während sich der Hinterbau klassischer High-Pivot-Fullys meist nach oben bewegt, wandert der des Aper dank spezieller Hebeltechnik nach hinten. Das soll für immer satte Bodenlage sorgen. Das farbenfrohe eloxierte Showbike ist ein Einzelstück. Das einfarbige Serienbike kostet 7769 Euro.



## CDuro

Praktisch, wenn die Mutterfirma Carbon-teile für die Großindustrie herstellt. Und zwar nicht irgendwelche, sondern Rohre, Muffen und Formen aller Art. Custom made, mit Robotertechnik. Je nach Bedarf und Einsatzzweck. Kein Wunder, dass die Bikes der tschechischen Marke CDuro die wohl aufregendsten und vielfältigsten Rohrformen besitzen, die ein Enduro haben kann. Das Steuerrohr sieht aus wie mit Carbontauen umwickelt, während das Oberrohr elegant vom Runden ins Kantige wechselt. Jedes Rohr ist anders. Zusammengehalten werden sie von wunderschönen Frästeilen, die mal als Muffen, mal als Umlenkhebel dienen. Ein Highlight auf der BESPOKED war das Enduro „High Pivot Prototyp 02“ – ausgestattet mit Intend-Parts. Das Bike mit 170 bis 190 mm Federweg wird demnächst in Serie gehen. Der Preis stand zur Messe noch nicht fest.

## TrueBc

Dominik Heinstein kennt sich aus mit Carbon, das Material zieht sich durch sein ganzes Berufsleben. Unter anderem hatte er lange für den Superleichtbau-Hersteller AX Lightness gearbeitet. Nun ist er mit seiner eigenen Marke Teil der Fetisch-Zunft. Den edlen Carbonrahmen fertigt Dominik in der Nähe von Nürnberg. Als One-Man-Show in Manufaktur-Manier. Die Entwicklung des Trail-Fullys True Knut begann 2020. Ziel war ein Bike, das perfektes Fahrverhalten mit kompromissloser Fertigungsqualität vereint. Der High-Pivot-Rahmen ist eine Augenweide. Er begeistert mit makellosen Oberflächen, die eine Lackierung überflüssig machen. Die Leitung für die Eightpins-Stütze verläuft sauber unter einer Abdeckung verborgen. Das Bike bietet 150 mm Federweg vorn und 135 mm hinten und ist auf Mullet ausgelegt – die Kombination aus 29-Zoll-Vorderrad und 27,5-Zoll-Hinterrad.





**Irrer Aufwand für eine cleane Optik:** Der Primär-Antrieb ist in einer Box versteckt.



**Filigran, aber hart im Nehmen:** Die Kettenstreben begeistern mit ihrer extra schlanken Optik.

# Zoceli

**Edel verarbeiteter Stahl und eine geheimnisvolle Box.**

**Martin Saida liebt Freeriden und baut feinste Stahl-Fullys für den Hardcore-Einsatz.** Während der Name Zoceli hierzulande kaum bekannt ist, genießt die Marke in Tschechien bereits einen sehr guten Ruf. Die Bikes unterscheiden sich schon optisch stark von denen anderer

Marken. Im Vergleich mit anderen Stahlrahmen sind sie auffällig perfektionistisch gearbeitet. Im Vergleich mit üblichen Carbonrahmen haben sie eine völlig eigene Formsprache. Neues Highlight in der Produktpalette ist das Vysoko. Der Primär-antrieb der High-Pivot-Konstruktion sitzt in einer präzise gefrästen, aufwendig gefertigten Box. Das schützt die Kette vor Schmutz und verleiht dem Bike eine cleane Optik.

„Split Drive“, nennt Saida das System. Es funktioniert mit einer ISIS-Spindel, wie

sie in E-Bikes typisch ist, und erfordert daher auch die Montage einer E-Bike-Kurbel. Das Messebike war als Single-speed für den radikalen Downhill-Einsatz konzipiert – aufgebaut als Mullet mit 29/27,5-Zoll-Laufrädern. Das Bike kann aber auch mit Schaltung und zwei gleich großen Laufrädern gefahren werden. Zoceli bietet seinen Kunden zahlreiche Optionen – weit über die reine Farbwahl hinaus. Der Rahmen besteht aus Columbus-Rohren und hat 170 mm Federweg. Grundpreis: 3990 Euro.



# Selvyn Cycles

High Pivot? Funkschal-tung? Elektrofahwerk?

Carbon? E-Antrieb? Nichts von den großen, aktuellen MTB-Trends findet sich am Enduro der französischen Schmiede Selvyn. Und genau das ist das Konzept. „Mein Ziel war ein Bike, das perfekt funktioniert und das ein Leben lang Freude bereitet“, erzählt Alex Plaisted, der seit 2016 Mountainbike-Rahmen aus Stahl baut. Das neue Enduro ist ebenso puristisch wie durchdacht. Der Hauptrahmen besteht aus unverwüstlichem Stahl. Der Hinterbau besteht aus 3D-gedruckten Edelstahl-Ausfallenden und Reynolds-Rohren, die mit Silberlot materialschonend verbunden sind. Die Umlenkwappe ist CNC-gefräst. Noch ziert der Schriftzug „Prototype“ das Oberrohr. Das Bike (160/140 mm Federweg) soll aber schon bald bestellbar sein. Der Preis richtet sich nach den individuellen Kundenwünschen.

## Huettel Cycles

Was, zur Hölle, ist das denn? Die Besucher konnten nicht glauben, was sie sahen. Wäre Rahmenbauer **Jonas Huettel** nicht ab und an zu Demonstrationszwecken mit seiner Kreation vor seinem Stand herumgekurbelt, wäre wohl niemand darauf gekommen, was es mit der verschlungenen Kettenkonstruktion auf sich hat. „Das Konzept nennt sich Retrodirekt-Antrieb. Das stammt aus den 1920er Jahren. Ich hatte durch Zufall mal davon gelesen“, erklärt Huettel. Die Idee ist simpel und abgefahren zugleich. Ein Zweigang-Antrieb ohne Schaltwerk. Tritt man vorwärts, liegt Gang Nummer eins an. Kurbelt man rückwärts, fährt man mit der anderen Übersetzung – aber ebenfalls vorwärts. Das Ganze funktioniert erstaunlich gut und erfordert kaum Eingewöhnung. Die Zukunft des Mountainbikens? Wohl eher nicht. Huettel hatte das Bike ausschließlich als BESPOKED-Kuriosität konzipiert.



## FM Bike

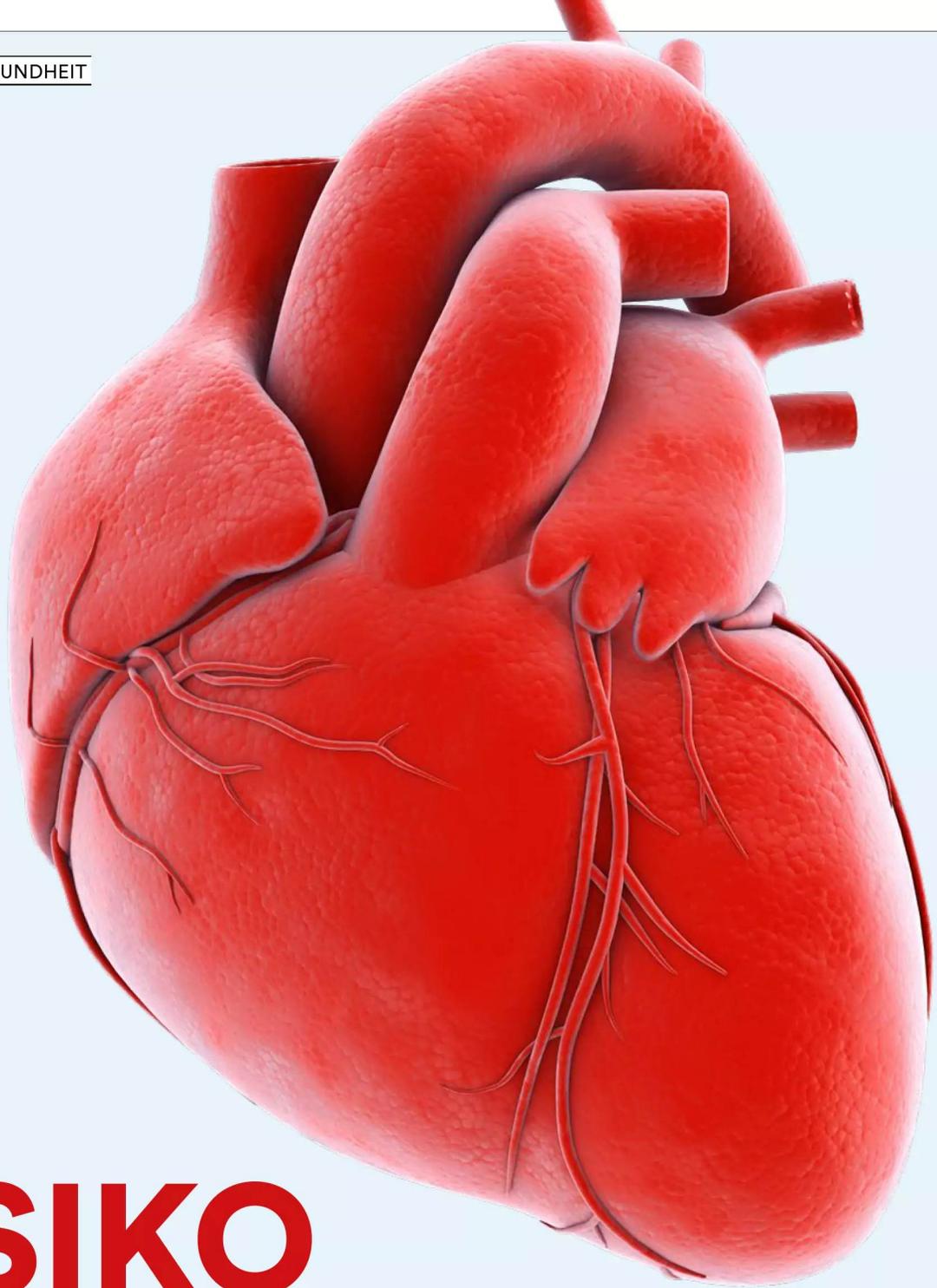
Standards? Normen? Da muss **Michele Favalo** lachen. Was andere tun, interessiert ihn herzlich wenig. Er ist Rennfahrer. Er baut seit 25 Jahren Bikes. Er weiß selbst, wie sich ein Bike fahren muss. Und wie man diesen Fahrcharakter erreicht. Seit mehr als zwei Jahrzehnten sorgt Favalo für Aufsehen – mit außergewöhnlichen, minimalistischen Lösungen, die aus der Masse herausstechen. Jedes Bike ist anders. Der Rahmenbauer mit eigener Manufaktur am Gardasee fertigt 100 Prozent nach Kundenwunsch. Das Race-Fully an seinem Stand bietet 115 mm Federweg, obwohl der Hinterbau fest mit dem Rahmen verbunden ist und lediglich mit Flex arbeitet. Um die Federungseinflüsse zu entkoppeln, ist das Tretlager schwimmend gelagert. Der 10,3 kg leichte Marathon-Flitzer kostet 14500 Euro.



## Nonplus Components

Auf dem Stehtischchen ist eine Feinwaage aufgebaut. Offenbar für den Fall, dass die Besucher am Messestand die Gewichtsangaben für ausgedacht halten. Bei 900 g für einen Race-tauglichen Laufradsatz mit 30 mm Felgeninnenweite wäre eine gewisse Skepsis verständlich. Doch die Waage bestätigt das Gewicht. Ein Spitzenwert. Deshalb auch der Modellname: Ultra 30. Die Baden-Württemberger von Nonplus haben sich als Manufaktur innovativer, leichter Highend-Naben einen Namen gemacht. Der neue Laufradsatz ist die Krönung der Produktpalette. „Wir haben an jeder Stellschraube gedreht“, so Entwickler **Christian Jenny** (Foto). Die Speichen sind aus Carbon. So wie die Felgen. Die Nabenkörper mit Straight-Pull-Flansch sind CNC-gefräst und mit hochwertigen Ceramic-Hybridlagern von Enduro Bearings ausgestattet. Preis 3495 Euro.





# **RISIKO** **HERZMUSKEL-** **ENTZÜNDUNG**

**Ratgeber | Radprofis, die morgens nicht mehr aufwachen, Fußballer, die auf dem Platz zusammenbrechen – immer wieder erschüttern plötzliche Herztode den Profisport. Auch Hobbysportlerinnen und -sportler sind gefährdet. Dr. med. Denis Biró informiert über Ursachen, Symptome, Therapien und Präventionsmöglichkeiten.**

TEXT | MORITZ PFEIFFER

## **WAS IST EINE HERZMUSKEL-ENTZÜNDUNG? UND WARUM IST SIE GEFÄHRLICH?**

Wie der Name schon sagt, handelt es sich um eine Entzündung des Herzmuskels. Der medizinische Begriff lautet Myokarditis. Gefährlich ist eine Herzmuskelentzündung, weil sie zu Herzrhythmusstörungen, nachlassender Pumpkraft des Herzens und im schlimmsten Fall zum Herzstillstand und Tod führen kann. Tatsächlich ist eine Herzmuskelentzündung die häufigste Ursache für plötzliche Herztode insbesondere junger Sportler. Die Symptome sind dabei oft unspezifisch und nur schwer zuzuordnen. Die Gefahr ist groß, eine Myokarditis zu übersehen und das Risiko durch Fehl- oder Nichtbehandlung zu vergrößern.

## **Wodurch bekommt man eine Herzmuskelentzündung?**

Ursächlich für eine Herzmuskelentzündung sind meist Viren, die ins Herz wandern und dort für eine Entzündung sorgen. Vor allem Infekte der oberen Atemwege – ausgelöst durch Erkältungs-, Grippe-, Corona- oder Coxsackie-Viren. Aber auch Magen-Darm-Infekte können Herzmuskelentzündungen verursachen. Zudem kann eine genetische Veranlagung das Risiko erhöhen: Sind innerhalb der eigenen Familie Fälle von Myokarditis aufgetreten, sollte man folglich besonders sensibel mit der Thematik umgehen. Die häufigste Ursache für eine Myokarditis sind Sporttreiben, intensives Training oder Wettkämpfe während das Immunsystem mit einem Virusinfekt beschäftigt ist – hier steigt die Wahrscheinlichkeit signifikant, dass die Entzündung im Körper auf das Herz übergreift. Der größte Fehler, den Sportlerinnen und Sportler begehen können, ist ein zu früher und/oder zu intensiver Wiedereinstieg in den Sport nach einem Infekt sowie Training bei „verschleppter Erkältung“. Seltener sind Bakterien, Autoimmunreaktionen oder bestimmte Medikamente für eine Herzmuskelentzündung verantwortlich – möglich ist aber auch dies.

## **WAS FÜR SYMPTOME TRETEN BEI EINER HERZMUSKEL-ENTZÜNDUNG AUF?**

Die Symptome einer Myokarditis sind oft unspezifisch, sie erinnern eher an allgemeine Beschwerden oder Begleit- und Folgeerscheinungen eines Virusinfekts. Dazu zählen allgemeine Müdigkeit und Abgeschlagenheit, Leistungseinbußen ohne erkennbaren Grund sowie Kurzatmigkeit bis hin zu Atemnot bei Belastung oder sogar im Ruhezustand. Auch Druckgefühle und Schmerzen in der Brust, Herzstolpern oder Herzsrasen können auftreten. Die Beschwerden sind oft mild und werden deshalb unterschätzt. Trotzdem sollte man sie ernst nehmen – zumal wenn sie in zeitlicher Nähe zu einem erst kurz zuvor durchlaufenen Virusinfekt auftreten.



**Dr. med. Denis Biró** ist Internist, Diabetologe sowie Sport- & Präventionsmediziner. Er ist Oberarzt für Innere Medizin in einer Klinik bei Stuttgart, Teamarzt der Rad-Nationalmannschaft und war bei den Olympischen Spielen 2024 in Paris im Einsatz. Ab Januar 2026 eröffnet er seine eigene internistische, sport- und präventivmedizinische Praxis in der Region Tübingen. Seine Schwerpunkte sind Kardiometabolik, Trainingssteuerung und Return-to-Sport nach Erkrankungen.



Eine Ultraschalluntersuchung des Herzens ist ein Bestandteil der Myokarditis-Diagnostik.

## **Kann ich eine Herzmuskelentzündung am Puls oder mit der Fitnessuhr erkennen?**

Eine Pulsuhr oder eine Smartwatch mit Einkanal-EKG-Funktion können Hinweise geben, dass etwas nicht stimmt. Erhöhter Ruhepuls, ein Einbruch von Leistungswerten ohne unmittelbar ersichtlichen Grund oder eine Herzfrequenz, die bei Belastung ungewöhnlich schnell steigt, danach aber nicht wieder sinkt, sind Anzeichen, dass der Körper stärker arbeitet als gewöhnlich oder sogar etwas nicht in Ordnung ist. Solche Alarmsignale muss man aber auch ernst nehmen – die größte Gefahr bei Herzmuskelentzündungen ist, dass Anzeichen auf die leichte Schulter genommen werden nach dem Motto „Wird schon nicht so schlimm sein“ oder „Ich will aber Sport treiben“. Wichtig: Wenn die Daten einer Pulsuhr oder Smartwatch vermuten lassen, dass etwas nicht stimmt, sollte man unbedingt einen Arzt oder eine Ärztin aufsuchen. Denn die Wearables ersetzen eine professionelle medizinische Diagnostik natürlich nicht.

## **AB WELCHEN SYMPTOMEN MUSS ICH SPÄTESTENS EINEN ARZT AUFSUCHEN?**

Bei jeglichen Herzsymptomen im Nachgang eines Infekts sollte man einen Arzt aufsuchen. Dazu zählen Brustschmerzen, Herzrasen, Herzrhythmusstörungen, Herzstolpern oder Herzstechen. Auch Atemnot oder Abgeschlagenheit sollte man überprüfen lassen, wenn diese vermehrt oder anhaltend auftreten. Eine Ohnmacht oder Beinahe-Ohnmacht während des Sports ist ein medizinischer Notfall und verlangt sofortige professionelle Versorgung. Spätestens hier besteht Handlungsbedarf: Herzmuskelentzündungen, bei denen es zu einer Ohnmacht gekommen ist, haben eine schlechtere Prognose.

## **GIBT ES BESONDERS GEFÄHRDETE RISIKOGRUPPEN?**

Junge Männer sind statistisch am häufigsten von Herzmuskelentzündungen betroffen: Daten aus dem deutschen Register für plötzliche Herztode bei Sportlern zeigen retrospektiv eine Myokarditis bei 24 Prozent aller Betroffenen unter 35 Jahren – das ist ein signifikant höherer Anteil als bei anderen Gruppen. Auch Kleinkinder, Kinder und Jugendliche sind statistisch häufiger von Herzmuskelentzündungen betroffen als andere Gruppen. (Leistungs-)Sportlerinnen und Sportler haben allgemein ein höheres Risiko als weniger Aktive – das ist nur bedingt widersprüchlich: Zwar stärkt regelmäßiger Sport das Herz-Kreislauf-System und reduziert das Risiko von Herzerkrankungen, zugleich besteht bei sportlich aktiven Menschen ein höheres Risiko, dass sie sich während oder zu früh nach Virusinfektionen körperlich betätigen. Ein großes Problem ist falscher Ehrgeiz: Wer ambitioniert auf ein Saisonziel hintrainiert oder gar als Berufssportler unter Leistungsdruck steht, will seinem Körper oft nicht die notwendige Zeit zum vollständigen Auskurieren geben. Die Gesundheit sollte aber stets an erster Stelle stehen! Nicht monetäre oder gar nur persönliche Motive.



## Wie wird eine Herzmuskelentzündung diagnostiziert?

Die Basisdiagnostik besteht aus einem EKG und einer Untersuchung des Blutes: Da bestimmte Enzyme und Proteine bei einer Schädigung des Herzmuskels freigesetzt werden und in die Blutbahn gelangen, kann die Untersuchung ihrer Konzentration dabei helfen, Herzschäden zu erkennen und den Umfang der Schädigung einzuschätzen. Wichtige kardiologische Marker sind vor allem die Proteine Troponin und proBNP. Besteht ein begründeter Verdacht auf eine Myokarditis, bietet sich zudem eine Ultraschalluntersuchung des Herzens an. Die bestmögliche Untersuchungsmethode ist ein Herz-MRT inklusive Verabreichung eines Kontrastmittels. In speziellen Fällen ist die Entnahme einer Herzmuskelgewebeprobe notwendig. Wichtig ist immer eine sorgfältige Untersuchung, die verschiedene Methoden kombiniert, da selbst Sportkardiologen eine Myokarditis unter Umständen nicht feststellen können, wenn sie sich „nur“ auf die Betrachtung eines EKGs verlassen. Übrigens: Solche Untersuchungen bezahlt die Krankenkasse!

## SOFORTMASSNAHMEN BEI HERZ-KREISLAUF-STILLSTAND

- **Bewusstsein/Atmung prüfen, Atemwege freimachen.**
- **112 anrufen (Lautsprecher), Defibrillator (AED) bringen lassen, falls vorhanden.**
- **Herzdruckmassage: 100–120 Mal pro Minute die Mitte des Brustbeins fünf bis sechs Zentimeter tief drücken, dazwischen vollständig entlasten.**
- **Im Verhältnis 30:2 drücken und beatmen, sofern man weiß, wie richtig beatmet wird; sonst durchgehend drücken. Drücken ist wichtiger!**
- **AED einschalten, Anweisungen folgen, Schock sofort auslösen, dann weiter drücken.**
- **Nicht aufhören! Drücken, drücken, drücken, bis der Rettungsdienst übernimmt oder die Person normal atmet.**



## WIE SIEHT DIE THERAPIE EINER AKUTEN HERZMUSKELENTZÜNDUNG AUS?

Die Antwort dürfte Sportlerinnen und Sportlern nicht gefallen: **Bei einer vermuteten oder einer diagnostizierten Herzmuskelentzündung gilt absolute Sportpause – kein Training, keine Wettkämpfe.** Darüber hinaus werden in den meisten Fällen entzündungshemmende Medikamente verschrieben, zum Beispiel Ibuprofen. Sofern die Pumpfunktion des Herzens reduziert ist, kann der behandelnde Arzt/ die Ärztin Medikamente zur Herzerunterstützung verschreiben. Bei begleitender Herzbeutelentzündung ist die Einnahme von Schmerzmitteln angeraten. In seltenen Fällen können stärkere entzündungshemmende Medikamente, zum Beispiel Cortison, eingenommen werden. Entscheidend ist aber: Der Körper braucht Ruhe, um die Entzündung vollständig abheilen zu lassen, sonst drohen nicht selten schwerwiegende und langfristige Komplikationen wie Herzrhythmusstörungen oder Herzschwäche.

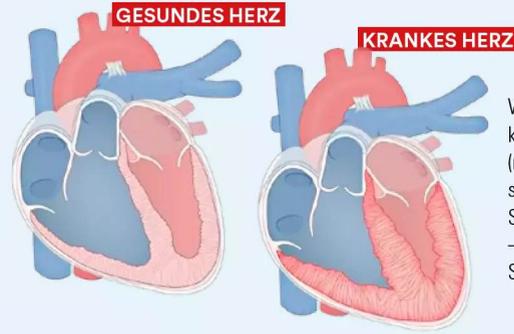
## Wie lange dauert eine Herzmuskelentzündung?

Die unmittelbaren Symptome und Beschwerden können rasch verschwinden, die vollständige Heilung kann aber Monate dauern. Die Sportpause wird zunächst mit drei bis sechs Monaten beziffert – unabhängig von Alter, Geschlecht oder begleitender Therapie. Bevor wieder trainiert werden kann, sollte das Herz genau untersucht werden: mit EKG, Belastungs-EKG und 24-Stunden-EKG, Blutuntersuchung, Herz-Ultraschalluntersuchung und gegebenenfalls Herz-MRT. Bei sehr milden Verläufen und komplett unauffälligen Kontrolluntersuchungen kann die Sportpause gegebenenfalls individuell durch den behandelnden Arzt verkürzt werden, doch im Zweifel gilt bei einer Herzmuskelentzündung: völlige und auch langwierige Sportpause, bis ein Arzt die Freigabe erteilt!

## Kann ich nach einer überstandenen Herzmuskelentzündung wieder Sport treiben wie früher auch?

Das ist die gute Nachricht: Ja, viele Sportlerinnen und Sportler erreichen wieder ihr altes Leistungsniveau. Die Voraussetzung dafür ist aber, dass alle Kontrolluntersuchungen unauffällig sind und die Belastung stufenweise gesteigert wird. Idealerweise wird der Wiedereinstieg in den Sport mit kardiologischen Untersuchungen begleitet. Da nach einer Herzmuskelentzündung Narben im Herzmuskelgewebe zurückbleiben, gilt langfristig erhöhte Aufmerksamkeit. Regelmäßige sportmedizinische Kontrolluntersuchungen sind zu empfehlen. Es gilt, je nach Sportart und Intensität, eine Risikoabwägung zu treffen und unter Umständen auf andere Sportarten auszuweichen.

Tabak, die Reduktion von Stressfaktoren bzw. gezielte Regeneration in Stressphasen, Hygiene im Alltag, häufiges Lüften, regelmäßiges Händewaschen sowie zügiges Duschen nach dem Sport statt Auskühlen in nassen Klamotten. Auch Impfungen – vor allem zum Gripeschutz, aber auch gegen Corona – reduzieren kardiovaskuläre Komplikationen und schützen indirekt das Herz. Siehe auch [bike-x.de/erkaeltungen-vermeiden](http://bike-x.de/erkaeltungen-vermeiden)



Wenn der Herzmuskel entzündet ist (rechts), verdickt er sich durch eine Schwellung (Ödem) – das macht den Sport riskant.

## WIE VERHINDERE ICH EINE HERZMUSKELENTZÜNDUNG?

Eine goldene Regel lautet: Nie trainieren mit Fieber, Gliederschmerzen oder auffälliger Schwäche! Wichtig ist zudem, erst nach mindestens drei symptomfreien Tagen wieder zu starten – bei signifikant reduzierter Intensität und nur behutsamer Steigerung in der Folge. Training oder Wettkampfteilnahmen sind tabu, wenn man gerade Antibiotika nimmt, ebenso sollte man sich keinesfalls durch die Einnahme von Schmerzmitteln „fit“ machen. Die beste Prävention ist natürlich, (Erkältungs-)Krankheiten von vornherein zu vermeiden: zum Beispiel durch täglich sieben bis neun Stunden Schlaf, gesunde Ernährung mit vielen Vitaminen, ausreichend Kohlehydraten und Proteinen plus viel Flüssigkeit, Verzicht auf Alkohol und

### WELCHE SYMPTOME HAST DU?

**Unterm Hals** (z. B. Husten, Brustschmerzen) oder nach **48 Std. ohne Fieber** oder wieder negativ nach **Virus-Schnelltest mit Symptomen**

**Überm Hals** (z. B. Schnupfen, Hals- oder Kopfschmerzen), kein Fieber

**Virus-positiv** (z. B. Corona, Influenza), aber keine Symptome: Pause bis zur Genesung/ Negativtest, dann Einstieg Stufe 3

### RETURN TO SPORT:

Je nach Symptomen empfiehlt die internationale Richtlinie „Return to Sport“ verschiedene Aktivitätsgrade. Auch Denis Biró setzt bei der Athletenbetreuung auf diese Vorgaben. „Jede Stufe sollte vollständig durchlaufen werden, ein Überspringen ist nicht erlaubt“, erklärt der Arzt. Und mahnt: „Bei stärker werdenden Symptomen, steigendem Ruhepuls oder Unwohlsein sofort pausieren und zu Stufe 1 zurückkehren!“

**STUFE 1: PAUSE**  
2–5 Tage

Spazieren, leichte Alltagsbesorgungen

**Kein Rad fahren!**

Vitamin C, Zink, Ingwer, viel trinken, kein Eisen!

**STUFE 2:**  
2 Tage

Dehnen, Stabitraining, max. 60 Min. Radfahren (Herzfrequenz <55 % der Schwelle)

Vitamin C, Zink, Ingwer, viel trinken, kein Eisen!

**STUFE 3**  
2 Tage

Dehnen, Stabitraining, Krafttraining, max. 2 Std. Rad fahren bis 75 % der Schwelle

Vitamin C, Zink, Ingwer, viel trinken, kein Eisen!

**STUFE 4**  
2 Tage

Dehnen, Stabitraining, Krafttraining, max. 4 Std. Rad fahren bis 90 % der Schwelle

Vitamin C, Zink, Ingwer, viel trinken

**STUFE 5**

Rückkehr zum normalen Training, Wettkämpfe möglich

normale, ausgewogene Ernährung

## Was kann ich als Sportlerin / Sportler zusätzlich tun?

Regelmäßige sportmedizinische Kontroll- und Vorsorgeuntersuchungen sind sinnvoll, besonders bei hohen Trainingsumfängen. Hobbysportlerinnen und -sportler belasten sich und ihr Immunsystem häufig sogar besonders stark, da der Spagat zwischen Familie, Beruf und Sport groß ist: begrenzte Zeitfenster, in die viel hineingepackt wird, wenig Regeneration, größeres Infektionsrisiko durch Schul- oder Kindergartenkinder, die Viren, Keime und Co. mit nach Hause bringen. Die Empfehlung von Dr. Denis Biró lautet: alle ein bis zwei Jahre ein umfangreicher sportmedizinischer Check mit EKG, Belastungs-EKG und Herz-Ultraschalluntersuchung. Bei Kaderathletinnen und -athleten ist dies Standard, ergibt aber auch bei ambitionierten Hobbysportlerinnen und -sportlern Sinn. Die Kosten übernimmt meist die Krankenkasse. Eine Liste mit Sportmedizinpraxen findest du hier: [bike-x.de/sportmedizin](http://bike-x.de/sportmedizin)



Ein Belastungs-EKG liefert wichtige Erkenntnisse zum Gesundheitszustand.

## „EGAL WIE FIT DU DICH FÜHLST: ES KANN DICH TREFFEN!“

Trauriges Beispiel: Der Radsportjournalist und Triathlet Nis Sienknecht starb vergangenes Jahr im Alter von nur 47 Jahren an einer unerkannten Entzündung des Herzmuskels. Sein Tod war ein wesentlicher Antrieb zur Veröffentlichung dieser Geschichte. Wir haben mit seiner Frau Lisa gesprochen.

### ***Lisa, gab es im Vorfeld Anzeichen für Nis' Herzmuskelentzündung?***

Es gab Anzeichen, aber die waren so getarnt, dass wir es nicht gemerkt haben. Nis hatte einen Atemwegsinfekt, der aber eigentlich auskuriert schien. Nur ein bisschen Husten hat er noch durch den Alltag geschleppt. Dann kam Stress dazu und Sport bei einem Event. Anschließend war er total platt. Aber alles deutete auf die Lunge hin, er war sicher, dass es nicht das Herz ist. Am Sonntag haben wir dann entschieden, dass er sich am Montag untersuchen lässt. Doch noch am Sonntagabend ist er an einer multiplen Herzmuskelentzündung gestorben. Selbst wenn wir am Sonntag ins Krankenhaus gegangen wären,

hätten die Ärzte nichts mehr tun können. Die Entzündung hätte deutlich früher diagnostiziert werden müssen.

### ***Warum wurde die Erkrankung nicht vorher beim Arztbesuch entdeckt?***

Tatsächlich war Nis kurz vor seinem Infekt noch beim großen medizinischen Check. Aber bei einem jungen, fiten Menschen wird da selbst bei einem Infekt meist gar nicht so genau drauf geachtet. Da heißt es dann oft einfach: „Ruhen Sie sich aus, dann wird das schon wieder.“ Meistens stimmt das ja auch und wir haben es genau so eingeschätzt.

### ***Aber wie kann man sich dann schützen?***

Die wesentliche Botschaft lautet: Egal wie fit du dich fühlst, egal wie sehr du für das Thema sensibilisiert bist, egal wie vorsichtig du nach einem Infekt bist – die Herzmuskelentzündung kann dich treffen und sie kann dich töten. Du musst dich rechtzeitig – und eben auch aktiv – um eine Abklärung kümmern. Im Zweifel solltest du zum Beispiel auf einer

**Nis Sienknecht** starb im November 2024 an einer Herzmuskelentzündung.



Ultraschalluntersuchung oder idealerweise sogar auf einem MRT des Herzens bestehen.

### ***Du bist auch selbst sportlich sehr aktiv. Gehst du persönlich heute anders mit Erkrankungen um?***

Nis und ich waren da schon immer sehr vorsichtig, weil wir genau diese Erkrankung nicht riskieren wollten. Tatsächlich bin ich jetzt noch vorsichtiger. Aber nicht, weil ich größere Angst vor einer Herzmuskelentzündung habe. Sondern weil ich mich jetzt allein um unsere Kinder kümmern muss. Da kann ich es mir schlichtweg nicht leisten, mit einer Krankheit länger auszufallen.

### ***Wie wichtig ist professionelle Hilfe für die Hinterbliebenen?***

Die unmittelbare psychologische Betreuung ist extrem wichtig, gerade auch für die Kinder. Sonst macht man sich laufend Vorwürfe und sucht die Verantwortung irgendwie bei sich selbst. Man sollte sofort jemanden bitten, sich um Hilfe zu kümmern.



*„Trotz bulliger Felge bleibt der Metal Carbon leicht und spritzig. Robust, geschmeidige Lager – kurz: ein gelungener Auftritt.“*

LUKAS HOFFMANN, Redakteur

## Fulcrum Metal Carbon

Mit dem Metal Carbon meldeten sich die Italiener eindrucksvoll im MTB-Kosmos zurück: Der System-Laufradsatz für Bikes mit 29 Zoll um 140 mm Hub setzt auf eine Carbonfelge aus Eigenentwicklung. Die Eckdaten? 1563 g Gewicht im Paar, 37 mm Außenbreite, zwischen den Felgenhörnern stehen sogar 32 mm Innenmaulweite an – das ist für die Trailbike-Kategorie sehr üppig und soll perfekt für Pnues ab 2,4 Zoll Breite sein. Die wellenförmigen Felgen werden in Monocoque-Bauweise mitsamt den Speichenlöchern gefertigt, eine anschließende Bohrung entfällt und soll das Carbon somit noch haltbarer machen. Aber: Durch die spezielle Bauart, bei der die Nippel nicht von der Felgeninnenseite zugänglich sind, fällt ein Speichenwechsel komplexer aus. Praktisch dafür: Das Nabenspiel der Konuslager lässt sich einstellen bzw. nachjustieren. Vorne sind 24 Speichen verbaut, hinten 28, außerdem ist eine Centerlock-Bremsaufnahme gesetzt. Praktisch für Freunde von Tubeless: Durch das Monocoque-Design entfällt das Felgenband. Im Dauertest konnte der leichte Metal Carbon auf knapp 1500 km überzeugen: Er fährt sich gutmütig und stets komfortabel, ohne in engen Kehren zu weich zu wirken. Der Vortrieb ist spritzig. Auch die Lager laufen trotz Hochdruckreiniger-Einsatz immer noch geschmeidig. Die Hersteller-Garantie umfasst 2 Jahre.

**Test: 12 Monate**

**1640 Euro (UVP)**

- üppige Breite, robuste, wertig gemachte Felge
- im Testalltag keine Auffälligkeiten
- Fertigung in Italien
- ➖ nur als Centerlock erhältlich
- ➖ Speichenwechsel komplex





## Vaude Takutea

**Wer ist nicht gerne und viel auf Achse?** Wir sind es und haben deshalb auch gutes Fachwissen rund um Reisetaschen. Mit von der Partie, wenn Redakteur Lukas Hoffmann auf Dienstreise geht, ist Vaude-Trolley Takutea.

Es gibt ihn in drei Versionen mit bis zu 90 Liter Stauraum und verschiedenen Farben. Im MTB-Reisealltag schlug sich der mittelgroße 65-Liter-Koffer zuverlässig. Zwar ist er nicht speziell fürs Bike-Reisen konzipiert, mit etwas Geschick und je nach Witterung passt aber genug MTB-Bekleidung für einen zweitägigen Bikepark-Ausflug hinein. Ein Helmfach oder ein separates

Fach für Schmutzwäsche bietet er nicht. Er punktet aber mit einem stabilen Softcover-Design. Ideal für kleine Wohnungen: Dank cleverem Verstaumodus bei Nichtgebrauch kann der Rahmen im Inneren ausgehängt werden, und der Takutea misst nur noch 20 cm Höhe. Ein Schnellzugang mit Reißverschluss ermöglicht den Zugriff auf eines der Staufächer. Top: Alle Bauteile sind ersetzbar/reparierbar und aus recycelten Materialien. Die Farbe Beige ist schmutzanfällig.

### Test: 10 Monate

300 Euro (UVP)

- ⊕ gute Platzausbeute, bei Nichtgebrauch faltbar
- ⊕ alle Bauteile ersetz- und reparierbar
- ⊖ kein Extrafach für Schmutzwäsche oder Platz für Helme
- ⊖ hoher Preis



## Fidlock

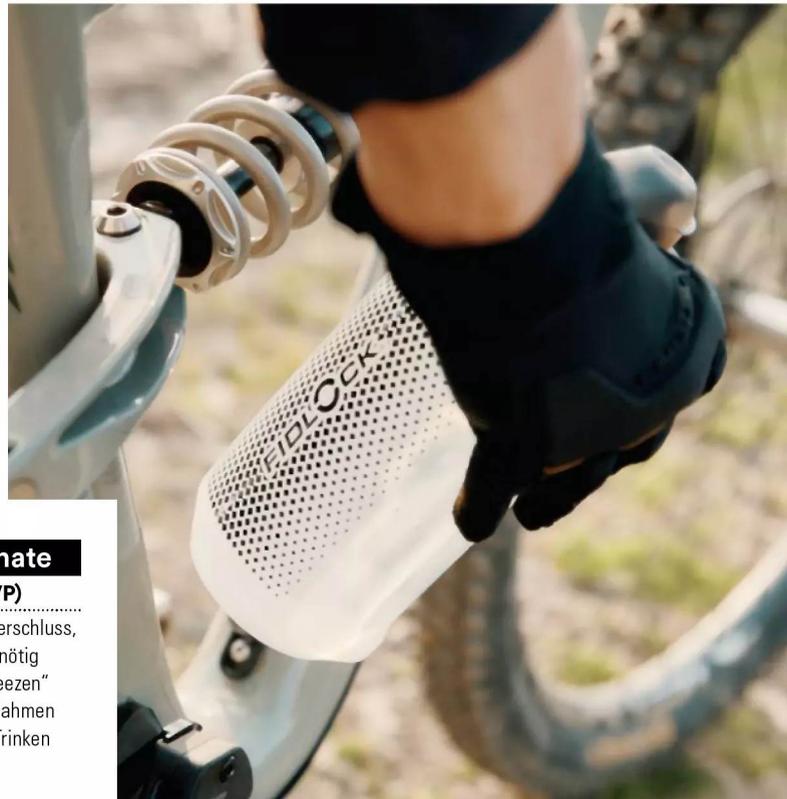
### Twist Bottle 750 Compact

**Keine Lust auf einen bulky Flaschenhalter?** Dann führt kein Weg an Fidlock vorbei. Dank des magnetmechanischen Twist-Systems rastet die Flasche mit einem satten Klick am Rahmen ein und löst sich mit einer kurzen Drehbewegung wieder. Selbst bei wilden Trailfahrten sitzt sie bombenfest, die Entnahme funktioniert absolut intuitiv – auch während der Fahrt. Ohne Flasche bleibt das Bike angenehm clean und aufgeräumt. Mit 750 Millilitern Volumen bietet die Compact-Version deutlich mehr Inhalt als die 590-ml-Schwester, ohne merklich mehr Platz zu benötigen – ideal für enge Rahmen. Das BPA-freie Polyethylen lässt sich angenehm zusammendrücken („squeeze“), was bei Fidlock-Flaschen nicht immer selbstverständlich war. Etwas zwiespältig ist die Schmutzkappe: Sie schützt das Mundstück zuverlässig vor Dreck – gerade im MTB-Einsatz Gold wert –, muss beim Trinken jedoch geöffnet werden, was den schnellen Schluck unterwegs etwas ausbremst. Zudem kann die Klappe in bestimmten Winkeln leicht stören.

### Test: 4 Monate

45 Euro (UVP)

- ⊕ intuitiver Magnetverschluss, kein Flaschenkäfig nötig
- ⊕ angenehm zu „squeeze“
- ⊕ passend für enge Rahmen
- ⊖ Deckel kann beim Trinken leicht stören
- ⊖ recht hoher Preis





**Test: 24 Monate**  
**65 Euro (UVP)**

- ⊕ leichte Montage
- ⊕ Preis-Leistungs-Verhältnis
- ⊕ Adapter für Gabelkrone und zwei Extender für hinten optional erhältlich
- ⊖ Heckschutzblech kann klappern



## SKS Mudrocker Set

**Du willst kein nasses Hinterteil?** Dann muss ein Schutzblech her. Und zwar eins, das cool aussieht und sich schnell montieren lässt. Eine prima Lösung bietet SKS mit dem Mudrocker-Schutzblechset. In unserem Vergleichstest 2022 konnte es sich bereits unter acht Schutzblechen durchsetzen und den Sieg erringen. Mit seiner robusten Bauart und seiner leichten Montage wusste es seitdem auch im Dauertestinsatz zu überzeugen. Das relativ leichte Set mit Gewichten von 283 g für das Hinterrad- und 150 g für das Vorderradschutzblech dockt heckwärts via Gummischuh am Rahmen an und wird dann über vier Klettbinden verzurrt. Vorne ist das Schutzblech ebenfalls mit Klettstreifen oder optional mit Kabelbindern an der Gabelbrücke fixiert. Alternativ ist eine feste Montage mit einem speziellen Adapter



möglich, falls Gewinde vorhanden sind. Für hinten bietet SKS gar zwei Verlängerungen an. Auch die häufigere De- und Montage konnte den Zurrändern nichts anhaben. Auf holprigen Trails stellten wir allerdings häufiger Klappergeräusche am Heck fest.

## Topeak Pocket Shock DXG XL

**Dumm gelaufen.** Denn eigentlich suchten unsere Tester eine **solide Profi-Pumpe für die Testwerkstatt** – und fanden in der Topeak Pocket Shock DXG XL zunächst den idealen Kandidaten. Mit dem großen Zylinder füllt sie Federelemente deutlich schneller als viele andere Dämpferpumpen, das gut ablesbare Manometer (bis 25 bar/360 psi) ermöglicht ein exaktes Einstellen des Luftdrucks. Auch der Pressure-Rite-Ventilanschluss der Topeak, der eigentlich verhindern soll, dass beim Abschrauben Luft entweicht – ein häufiges Ärgernis bei günstigeren Modellen –, sollte uns zunächst überzeugen. Ein Luftablassknopf ist auch an Bord, dazu der hochwertig anmutende Stahlflexschlauch sowie der lange Pumpenhub, mit dem man auch höchste Drücke noch problemlos bewältigt – insgesamt sollte die Pocket Shock also klar für unseren Werkstattdauerbetrieb perfekt geeignet sein. Doch dann der Dämpfer: Der Pumpenkopf löste sich nach kurzer Zeit, die Pumpe war damit unbrauchbar. Laut Topeak handelte es sich um einen Produktionsfehler. Die Pumpe wurde problemlos ersetzt – vorbildlicher Service, aber natürlich ärgerlich im Testeinsatz und mit Blick auf den doch recht hohen Preis. Der Test geht also mit neuer XL-Pumpe in die nächste Runde.



**Test: 1 Monate**  
**60 Euro (UVP)**

- ⊕ präzise Druckanzeige
- ⊕ schnelles Befüllen dank großem Zylinder
- ⊖ für unterwegs etwas sperrig
- ⊖ Pumpenkopf löste sich beim Testexemplar
- ⊖ recht hoher Preis



**Test: 8 Monate**

**249 Euro (UVP)**

- ➕ sehr komfortabel, speziell bei Vibrationen
- ➕ wertige, top verarbeitete Satteldecke
- ➖ sehr kurze Bauart nicht für alle Fahrtypen ideal
- ➖ kein Leichtgewicht



## BikeYoke Sagma 3D Carbon

Mit dem Sagma 3D erweitert Bike Yoke sein Sattel-Repertoire. Besonderer Clou ist das optionale Rail-Suspension-System, welches die Sattelschale vom Gestell abkoppelt und die Integration von Dämpfern ermöglicht. Diese sind in soft, hard und regular erhältlich, sodass man je nach Fahrergewicht und Einsatzzweck den Komfort beeinflussen kann. Apropos: Zwei Breiten sind verfügbar, zudem ist der Sattel mit Carbon und Aluminiumgestell erhältlich. Im Dauertest durfte sich der kurze Sagma auf verschiedenen Bikes beweisen. Besonders im groben Gelände macht sich das Komfortfeature bemerkbar: Hier filtert der Sagma Schläge und Vibrationen merklich heraus. Die 3D-gedruckte Satteldecke ist im Bereich der Weichteile etwas nachgiebiger gestaltet, wohingegen unter den Sitzknochen genügend Gegendruck ist. Die Sitzposition lässt sich einfach finden, für technische Anstiege könnte die Nase länger sein. Top: Auch nach Matschfahrten lässt sich die robuste Satteldecke gut reinigen.

## Shokz Open Fit 2+

Musikliebhaber, die satten Klang bei Wahrnehmung der Umgebungsgeräusche suchen, werden hier fündig. Was macht die Open Fit 2+ besonders? Sie erzielen ein volles, ausgewogenes Klangbild, ohne den Gehörgang für Umweltgeräusche zu verstopfen. Denn ihre Ohrhörer sind ein echtes Zwei-Wege-Design mit getrennten Lautsprechern für Bässe und Höhen, dennoch fallen sie schlank aus. Geschmeidig legen sie sich dank seidiger Silikonhülle oben ums Ohr, kollidieren dabei nicht mit dem Gurtdreieck des Helms und sitzen sicher, ohne zu drücken. Auch Brillen mit wuchtigen Bügeln finden weiterhin Halt. Biken bergauf mit Lieblingsmusik, untermalt von Vogelzwitschern und knirschenden Reifen – mit den Open Fit 2+ ein völlig neues Erlebnis. Selbst im Downhill entstehen keine zusätzlichen Windgeräusche. Aufgeladen spielen die Hörer knapp zehn Stunden Musik. Die hochwertige Ladebox sorgt für fast 50 Stunden Gesamtspielzeit. Cool: Die App enthält einen 5-Band-Equalizer. So lassen sich Frequenzanhebungen oder -absenkungen aufgrund der Ohrform und des Sitzes des Lautsprechers am Ohr ausbalancieren. Minitasten erlauben eine Feinjustierung des Pegels und steuern die Wiedergabe. Für den MTB-Einsatz wäre eine höhere Schutzklasse als IP55 gegen Staub und Wasser wünschenswert.

**Test: 4 Monate**

**199 Euro (UVP)**

- ➕ voller Klang, satte Bässe
- ➕ individuelle Klangregelung, hochwertige Ladebox
- ➕ lange Akku-Laufzeit
- ➖ nur IP55-Schutzklasse





## Sweet Protection Strayer 2 Vi MIPS Helmet

**Was leistet der „Wiking-Helm“?** Die für Ski- und Kajak-Ausrüstung bekannten Norweger geben seit einiger Zeit auch im Bike-Sport Gas, schützen mit ihrem Full-face-Topmodell gar den Kopf der viermaligen Downhill-Weltmeisterin Vali Höll. Auf der Waage gibt sich der mit MIPS, magnetischem Fidlock-Verschluss und 17 Belüftungsöffnungen bestückte Strayer schlank: 796 Gramm wiegt er in Größe M/L inklusive dicker Chin-pads (schmale ebenfalls inklusive), spart dank weicher Polster aber nicht an Komfort wie mancher Konkurrent. Das per Verstellrad fixierbare Tragesystem gibt extra Halt, so kann der im Winkel nicht verstellbare Kinnriemen etwas lockerer getragen werden, was den Druck am Kinn/Hals reduziert. Der Fit fällt eher breit aus. Im

Praxiseinsatz glänzte er selbst an heißen Tagen mit top Belüftung, durfte seine Schutzwirkung aber schon nach fünf Monaten unter Beweis stellen. Ein massiver Crash mit Baumkontakt blieb für den Fahrer ohne Folgen, nicht einmal leichte Benommenheit war zu spüren.

### Test: 5 Monate

349 Euro (UVP)

- ⊕ geringes Gewicht
- ⊕ zweiteiliges Tragesystem (Kinnriemen plus Headring)
- ⊕ sehr gute Belüftung
- ⊕ relativ fairer Preis
- ⊕ erfüllt die Downhill-Norm

## Specialized Butcher Grid Trail T9

So brutal, wie die Gravity-Reifen der US-Amerikaner benannt sind, so kompromisslos gehen sie auch auf dem Trail zur Sache. Jüngst hat der vergleichsweise preiswerte Butcher ein Profil-Update erhalten: Die Stollen fallen nun breiter aus, was ihre Abstützung verbessert und damit das Kurvenhandling stabilisieren soll. Die markanten Schulterstollen bleiben, im Zentrum kommt eine 2-3-2-Folge zum Einsatz. Wir montierten den 1091 g schweren Butcher T9 an einem Full-Power-E-MTB, am Heck ergänzte der etwas zahmere Eliminator mit härterer T7-Gummimischung das Setup. Im Dauertest – im flowigen Mittelgebirgs-terrain, in den schroffen Vogesen und auf den steinigen Toskana-Trails rund um Massa Marittima und Elba – überzeugte der Butcher als vielseitiger Allrounder. Er bietet sehr guten Grip auf losem Geröll, die klebrige T9-Mischung rollt zwar etwas zäh (am E-MTB verkraftbar), haftet aber hervorragend auf Wurzeln, Felsen und staubigen Kehren. Besonders bei Nässe zeigt er sich als starker Vorderreifen, einzig die Selbstreinigung könnte besser sein. Trotz hohem Tempo und ruppigem Gelände blieb der Reifen defektfrei – ein Pluspunkt für die Grid-Trail-Karkasse. Die robustere Grid-Gravity-Version empfiehlt sich nur für wirklich hartes „Baller-Terrain“.

### Test: 10 Monate

59 Euro (UVP)

- ⊕ günstiger Kaufpreis
- ⊕ gelungener (Nass-)Grip auf verschiedenen Böden, sehr guter Pannenschutz
- ⊖ eher zäh im Vortrieb
- ⊖ Selbstreinigung bei Nässe ausbaufähig





## Giant Recon HL 50 & Recon TL

**Zwei kompakte Lampen für den täglichen Einsatz:** Giant bietet mit dem HL-50-Frontlicht und dem TL-Rücklicht Leuchten, die beide die StVZO-Vorgaben erfüllen. Die Frontleuchte liefert mit 50 Lux bzw. 150 Lumen eine gleichmäßige, blendfreie Ausleuchtung. Zwei LEDs sorgen für ein gutes

Lichtbild im Straßenverkehr und auf Forststraßen, die kleine Status-LED auf der Oberseite informiert über den Akkustand. Mit rund zwei Stunden Laufzeit ist die Ausdauer wie angegeben und damit alltagstauglich, das Gehäuse (IPX6) übersteht kräftige Regenschauer. Für Trailrides oder schnelle Fahrten im Dunklen ist die Leuchtkraft aber etwas zu schwach. Die Lampe lässt sich dank Schnellverschluss einfach abnehmen und bietet eine GoPro-Halterung. Das Rücklicht punktet mit 180 Grad Sichtbarkeit, robuster IPX7-Zertifizierung und werkzeugloser Montage per Gummistrap an der Sattelstütze. Was im Alltag jedoch nervt: Während das Frontlicht mit USB-C geladen wird, setzt das Rücklicht noch auf den älteren Mini-USB-Anschluss. Immerhin liegen die passenden Ladekabel bei. Mit geringem Gewicht und kompakter Bauweise überzeugen die Leuchten – allerdings zum vergleichsweise hohen Preis.

### Test: 12 Monate

je 39,90 Euro (UVP)

- ⊕ StVZO-zugelassen
- ⊕ gleichmäßige Ausleuchtung
- ⊕ kompakt, geringes Gewicht
- ⊖ Preis im Vergleich hoch
- ⊖ Rücklicht mit veraltetem Mini-USB statt USB-C



## Evoc

### Knee Protector LS Flex Lite

**Schutz beim Biken ist Pflicht – doch meist muss man sich zwischen bequem und sicher entscheiden, wenn es um Knieschoner geht.** Evoc will mit dem Knee Protector LS Flex Lite beides bieten – maximalen Schutz bei minimalem Gewicht und Top-Tragekomfort. Der Test zeigt: Das Konzept geht auf. Die schlauchförmige Bauform sitzt eher eng, bleibt auch an langen Trail-Tagen bequem und verrutscht dank Silikonabschlüssen nicht. Selbst beim Uphill besteht kein Grund, ihn abzunehmen. Die Kombination aus flexiblem Materialmix und breiten, weichen Bündchen sorgt für ein angenehmes Tragegefühl – auch an heißen Tagen. Die Knieschale basiert auf Evocs Liteshield-Flex-Technologie: eine Mischung aus thermoplastischen Elastomeren mit Plus- und Kreiselement-Struktur. Sie reduziert Gewicht, verbessert die Belüftung und erreicht dennoch Level-2-Schutzleistung. Seitliche Verstärkungen bieten zusätzlichen Schutz. Fällt insgesamt eher klein, dafür sehr wertig aus.



### Test: 12 Monate

100 Euro (UVP)

- ⊕ komfortabel und top belüftet, wertige Verarbeitung – auch nach 12 Monaten super
- ⊕ mit Level 2 gute Schutzwirkung, elastische Form
- ⊕ fast perfekte Passform
- ⊖ insgesamt eher kleine Größe

# Biker wie **Wir** sind neugierig auf **mehr!**



**12 Hefte**  
MOUNTAINBIKE LESEN

**Nur**  
89,90 EURO\* ZAHLEN

**Extra**  
ABOPRÄMIE ZUR WAHL

**Ideal**  
AUCH ZUM VERSCHENKEN

**Exklusiv**  
COLLECTOR'S COVER  
NUR FÜR ABONNENTEN

## MOUNTAINBIKE E-PAPER UPGRADE

Jetzt zum Heftabo die E-Paper-Ausgabe schon für nur 1,12 € (inkl. MwSt.) vergünstigt mitbestellen.



Jetzt MOUNTAINBIKE abonnieren:

**MOUNTAINBIKE-MAGAZIN.DE/ANGEBOT**

oder telefonisch: 0781639 66 54

\* Bestell-Nr. **MB1PRE** (selbst lesen), **MB1PRG** (verschenken) – 12 Ausgaben MOUNTAINBIKE für zzt. 89,90 € ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrages für das Extra (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 7,49 €). Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht.

Angebot der BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. \*Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter [shop.motorpresse.de/agb](http://shop.motorpresse.de/agb) abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: [shop.motorpresse.de/datenschutz](http://shop.motorpresse.de/datenschutz) | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. | Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

**SOFORT-RABATT**  
**35% RABATT**  
 auf den Gesamt-Abobetrag  
 Jetzt 58,44 €\* statt 89,90 €  
 \*Der Rabatt gilt auf das 1. Jahr

35% Rabatt sichern  
 Mit dieser Prämie erhalten Sie einen  
 Sofort-Rabatt von 35 Prozent.

1 9 1 7

**NEU!**



Vakuum-Trinkbecher DRINK DELUXE  
 Zuzahlung 1,- €

1 9 7 4



€ 40 Bike-Components-Gutschein

1 9 2 9



€ 40  
 ShoppingBON-  
 Gutschein

1 3 0 0



€ 40  
 Amazon.de-  
 Gutschein

1 3 5 5



Mobilität der Zukunft

NACHHALTIG | SICHER | DIGITAL

Eine Aktion von



# Shared Trails

TEXT | CHRIS PAULS

**Gemeinsam draußen | Wenn Biker, Reiter und Wanderer sich im Wald begegnen – warum Verständnis der beste Weg ist.**

**Wald, Berge, Wiesen und Täler sind Rückzugsort, Trainingsgelände und Sehnsuchtsraum zugleich** – für Mountainbiker ebenso wie für Reiter, Wanderer, Läufer oder Spaziergänger. Wir alle suchen hier oft Ruhe, Bewegung und Natur. Und doch treffen wir dort nicht nur auf Bäume – sondern manchmal eben auch auf andere Menschen. Wo viele ihre Freiheit leben wollen, prallen unterschiedliche Geschwindigkeiten, Erwartungen und Bedürfnisse aufeinander. So entstehen brenzlige Situationen, Missverständnisse oder schlicht schlechte Stimmung. Dabei wäre ein respektvolles Miteinander gar nicht so schwer, wenn wir die Perspektive der anderen ein wenig mitdenken würden. Auf den nächsten Seiten schauen wir deshalb auf vier typische Begegnungen im Wald: zwischen Bikern und Reitern, zwischen Bikern und Wanderern oder Trailrunnern, zwischen Radfahrern und Hundehaltern sowie zwischen Mountainbikern und Forstarbeitern. Wir erklären, warum es in diesen Momenten oft hakt, wie es besser laufen kann – und welche kleinen Gesten, Signale

oder einfach ein Moment des Innehaltens dafür sorgen können, dass alle mit einem guten Gefühl unterwegs sind.

In kurzen Servicekästen findest du auf einen Blick Tipps und Tricks – auch für das Gegenüber, also für Forstarbeiter, Hundehalter oder Trailrunner. Immer öfter schaffen es inzwischen auch Begegnungen zwischen Bikern und Weidevieh in die Schlagzeilen – ebenso wie das neue Thema Overtourism. Auch hier gilt: Rücksicht nehmen und mit ein bisschen Wissen richtig handeln. Am Ende geht es bei all dem nicht um Regeln, nicht um Strenge und nicht darum, irgendetwem die Freude zu nehmen oder zu belehren. Es geht um Haltung. Ob auf zwei Rädern, vier Hufen oder zwei Beinen – wir alle suchen im Wald irgendwie dasselbe: Ruhe, Erlebnis und Erholung. Die Natur ist groß genug für uns alle – wenn wir uns darin rücksichtsvoll statt lautstark bewegen. ►

Unsere Partner der Sicherheitsinitiative





## Reiter Zwei Welten, ein Weg



### Tipps für Biker:

- **Frühzeitig ankündigen:** Ein freundliches Rufen („Hallo, zwei Biker von hinten!“) ist besser als ein spätes Klingeln.
- **Tempo rausnehmen:** Langsam vorbeifahren, besonders auf schmalen Wegen.
- **Abstand halten:** Zwei Meter seitlich – mehr, wenn möglich.
- **Blickkontakt suchen:** Ein kurzer Gruß oder Nicken signalisiert Rücksicht.
- **Nicht erschrecken:** Nie von hinten lautlos anschleichen – Pferde reagieren reflexartig.

**Schon wieder einer dieser völlig zertrampelten Wege: tiefe Hufspuren, Matsch, Wasserlöcher – mit dem Bike kaum passierbar.** Besonders im Winter ärgerlich, wenn Trails und Forstwege durch die Hufe der Pferde völlig aufgewühlt sind. Aber bist du dir sicher, dass du nicht zufällig auf einem reinen Reitweg gelandet bist? Wo das Schild „Reitweg“ steht, haben Reiter Vorfahrt – alle anderen nur, wenn ein Zusatzzeichen vorhanden ist und bitte im Schrittempo. So oder so nutzen viele von uns die schmalen, gut angelegten Reitpfade gerne als Zubringer zum Trail.

Spätestens hier beginnt das Thema gegenseitiges Verständnis. Nicht nur wegen der Wegbeschaffenheit, sondern vor allem, wenn sich Biker und Reiter tatsächlich begegnen. Denn Pferde sind Fluchttiere – und reagieren auf plötzliche Bewegungen oder Geräusche instinktiv. Stell dir vor: Du rollst leise von hinten an, das Pferd trottet entspannt dahin, und plötzlich erschrickt es. Das kann Reiter und Tier einen gewaltigen Schreck einjagen – und im schlimmsten Fall gefährlich werden. Ein Pferd, das sich bedroht fühlt, kann austreten – und ein Tritt mit voller Kraft bedeutet schwere Verletzungen. Auch für den

Reiter selbst ist eine Schreckreaktion riskant: Ein Sturz aus zwei Metern Höhe kann Knochenbrüche oder Gehirnerschütterungen verursachen. Ist die Stimmung erst aufgeheizt, lassen sich Missverständnisse oft nur schwer wieder geradebiegen.

Viele Reiter berichten von Mountainbikern, die sich lautlos von hinten nähern und im letzten Moment klingeln oder vorbeirauschen. „Wer sich nicht vorsichtig nähert und rechtzeitig bemerkbar macht, ist selbst schuld“, sagt MOUNTAINBIKE-Redaktionsleiter Chris Pauls, der regelmäßig Pferd und Reiter begegnet. „Ich habe größten Respekt vor Pferden – das sind mächtige Tiere. Wenn man das vergisst, gefährdet man nicht nur sie, sondern auch sich selbst.“ Respekt ist keine Einbahnstraße – Fakt ist: Sowohl Biker als auch Reiter haben im Wald oder in der Natur grundsätzlich das gleiche Recht, unterwegs zu sein, solange sie sich an die regionalen Wege- und Betretungsregeln halten.

Doch der Wald ist kein rechtsfreier Raum. Und kein Privatgelände für Einzelgruppen. Die einfachste Regel lautet deshalb: Sei so unterwegs, dass du niemand anderen gefährdest, störst oder erschreckst.



### Tipps für Reiter:

- **Ruhig bleiben:** Keine hektischen Bewegungen oder lauten Rufe.
- **Sicherheitsabstand geben:** Wenn möglich, leicht zur Seite gehen.
- **Handzeichen geben:** Ein kurzer Wink, wann der Biker passieren kann.
- **Pferd vorbereiten:** Ruhige Stimme, leichte Zügelhilfen – das beruhigt.
- **Kommunikation suchen:** Ein kurzer Dialog entschärft fast jede Situation.



### **Tipps für Wanderer & Trailrunner:**

- **Ruhig bleiben:** Keine Panik – Biker können meist schnell reagieren.
- **Zur Seite treten, wo es sicher ist:** Kein Sprung ins Gebüsch nötig.
- **Hunde und Kinder sichern:** Besonders in unübersichtlichen Passagen.
- **Kommunikation hilft:** Ein kurzes „Komm vorbei!“ schafft Klarheit.
- **Offen bleiben:** Die meisten Biker wollen kein Rennen fahren, sondern Natur genießen – genau wie ihr.

### **Tipps für Biker:**

- **Frühzeitig ankündigen:** Stimme oder Klingel statt Überraschung.
- **Tempo rausnehmen:** Schrittgeschwindigkeit auf engen Trails.
- **Abstand halten:** Mindestens Lenkerbreite, lieber mehr.
- **Blickkontakt suchen:** Klare, ruhige Gesten vermeiden Missverständnisse.
- **Freundlich bleiben:** Ein Lächeln oder „Danke!“ wirkt stärker als jedes Recht.

## Wanderer/Trailrunner Gleiches Ziel, anderes Tempo

**Wir lieben schmale Wege – am liebsten so schmal, dass nur einer Platz hat. Und natürlich am liebsten: wir selbst.** Klar, das Ego spielt beim Sport eine Rolle. Aber es sollte nicht so weit gehen, dass daraus Streit, Geschimpfe oder gar Gerangel wird – wie es diesen Sommer in manchen österreichischen Boulevardblättern öfter zu lesen war.

Vor allem auf engen Singletrails gilt: Blickkontakt und gegenseitige Rücksichtnahme sind entscheidend. Wer hält kurz an – wer fährt, geht oder läuft zuerst? Das lässt sich meist in Sekunden klären – freundlich, ohne Worte, nur durch Gesten. Besonders in exponierten Trailabschnitten mit Abhängen oder Felsstufen ist es klug, kurz zu stoppen und dem anderen den sicheren Weg zu lassen.

Eine allgemeingültige Regel wie „Wer bergauf will, hat Vorrang“ existiert übrigens nicht – entscheidend ist die Situation und Augenmaß. Viele Wanderer erschrecken schlicht, wenn plötzlich ein Biker im Flow um die Ecke kommt. Sie wissen oft nicht, dass moderne Scheibenbremsen ein Bike innerhalb weniger Meter zum Stillstand bringen können – vorausgesetzt,

der Fahrer kann sie richtig dosieren. Darum gilt: frühzeitig bremsen, deutlich machen, dass ihr kommt. Eine kleine Trail-Bell – also eine Klingel, die bergab automatisch leicht bimmelt – kann hier Wunder wirken. Sie signalisiert freundlich: Da kommt jemand, kein Grund zur Panik.

Und wenn der Weg zu eng ist? Dann hilft die alte Bike-Etikette: Rad auf das Hinterrad stellen und langsam an Wanderern oder Trailrunnern vorbeischieben. Das wirkt kontrolliert und respektvoll – und macht einen deutlich besseren Eindruck als hektisches Vorbeidrängen.





### Tipps für Biker:

- **Frühzeitig bemerkbar machen:** Ein Ruf oder Klingelzeichen verhindert Schreckmomente.
- **Tempo reduzieren:** Immer bremsbereit, besonders bei freilaufenden Hunden.
- **Bike als Schutz nutzen:** Wenn ein Hund zu nah kommt, Rad zwischen dich und das Tier stellen.
- **Dialog suchen:** Freundlich, ruhig, offen – das baut Vertrauen auf.
- **Nicht provozieren:** Keine hektischen Gesten oder aggressiven Rufe.

## Hundehalter Kleine Missverständnisse, große Wirkung

**Eine rasante Abfahrt, die Luft rauscht, gleich geht's steil wieder hoch – du brauchst den Schwung, willst auf keinen Fall bremsen.**

Doch plötzlich steht ein Hund mitten auf dem Weg – ohne Leine. „Der wird schon schlau genug sein und aus dem Weg gehen ...“, denkst du vielleicht. Doch genau hier entscheidet sich, ob ein entspannter Ausritt oder ein Unfall folgt. Solche Szenen gibt es in Wald und Wiese zuhauf. Deshalb: Wähle lieber den rücksichtsvollen

Weg. Bremse ab, halte Ausschau nach Herrchen oder Frauchen und fahre langsam vorbei. Viele Hundehalter lassen ihre Vierbeiner gern mal freilaufen – sei auch hier tolerant, selbst wenn das an dieser Stelle eigentlich nicht erlaubt sein sollte. Schließlich bist du vielleicht beim nächsten Mal derjenige, der auf einem illegal gebauten Trail unterwegs ist. Du kannst Hundebesitzer und -besitzerinnen auch freundlich ansprechen und das Gespräch suchen – Dialog hilft hier immer mehr als Belehrung. Oft vergessen sie, dass es auch Menschen gibt, die Angst vor Hunden haben.

Aber was tun, wenn der Hund dich doch angeht, anbellt und sogar auf dich zustürmt, weil er sich bedroht fühlt. Unser Tipp: Steig schnell ab und positioniere dein Bike zwischen dir und dem Hund. Das Rad dient als Schutzbarriere und nimmt dem Tier den direkten Kontakt. Viele Hunde bellen nur laut, um auf eine vermeintliche Gefahr aufmerksam zu machen – also bleib ruhig, vermeide hektische Bewegungen und halte Ausschau nach dem Besitzer. Rufe außerdem laut („Hier ist ein Radfahrer, bitte rufen Sie Ihren Hund zurück!“), dann wissen Frauchen oder Herrchen, dass es ein Problem gibt.



### Tipps für Hundehalter:

- **Hund im Griff haben:** In unübersichtlichen Passagen lieber anleinen.
- **Training hilft:** Hunde an Räder, Geräusche und Bewegung gewöhnen.
- **Biker frühzeitig warnen:** Wenn man sie kommen sieht, Hund heranzurufen.
- **Kommunikation statt Konfrontation:** Ein Lächeln und ein „Danke fürs Anhalten!“ entschärfen sofort.
- **Verständnis zeigen:** Beide teilen denselben Raum – gegenseitige Rücksicht macht den Unterschied.

### Begegnungen mit Weidevieh

Auch Begegnungen mit Weidevieh gehören zum Naturerlebnis, vor allem in den Alpen und im ländlichen Raum. Kühe, Pferde oder Schafe sind keine Attraktionen am Wegesrand, sondern Lebewesen mit Revier, Instinkt und Rangordnung. Besonders Mutterkühe reagieren mitunter empfindlich, wenn sich jemand ihrer Herde zu schnell oder zu nah nähert. Deshalb gilt: Tempo rausnehmen, Abstand halten, keine hektischen Bewegungen und Hunde grundsätzlich an die Leine – falls ihr einen Traildog dabei habt. Weidegatter immer schließen, Zäune respektieren und niemals mitten durch eine Herde fahren oder laufen. Und wenn der Weg einmal blockiert ist, hilft oft ein kurzer Umweg – denn ein entspannter Abstand ist besser als jedes Durchsetzen. So bleibt die Alm ein Ort der Ruhe – für Mensch und Tier.





### Tipps für Forstarbeiter:

- **Sichtbare Absperrungen:** Klare Signale helfen, Missverständnisse zu vermeiden.
- **Kurze Info bei Stammgästen:** Wer regelmäßig dieselben Wege nutzt, kann leicht aufgeklärt werden.
- **Geduld zeigen:** Viele Biker wissen schlicht nicht, wie gefährlich Holzarbeiten wirklich sind.
- **Respekt erwidern:** Freundlicher Umgang prägt das Bild der Forstleute in der Szene positiv.

## Forstarbeiter Wenn der Wald arbeitet



### Tipps für Biker:

- **Absperrungen respektieren:** Auch wenn's weh tut – „Gesperrt“ heißt gesperrt.
- **Lärm als Warnzeichen:** Ketten-sägen oder Traktoren bedeuten: Abstand halten!
- **Nie durch aktive Arbeitszonen fahren:** Selbst kleine Eingriffe bergen Unfallgefahr.
- **Gespräch suchen:** Freundlich fragen, ob und wann die Strecke wieder frei ist.
- **Dialog statt Durchzug:** Förster sind oft aufgeschlossen – nutzt das für Verständnis.

**Der Wald ist nicht nur Freizeitort, sondern auch Arbeitsplatz.** Forstarbeiter tragen Verantwortung für Sicherheit, Holzernte und Pflege.

Wer kennt es nicht: Endlich hat man zwei, drei Stunden Zeit, um aufs Bike zu steigen, will unbedingt den Lieblingstrail fahren – und plötzlich hängt da ein Absperrband, Warnschilder und Motorsägenlärm in der Luft. Viele denken: „Da husche ich schnell durch, wird schon gut gehen.“ Aber: Genau das ist gefährlich. Vielleicht habt ihr Glück und kommt unbeschadet durch – vielleicht fällt aber auch just in diesem Moment ein Baum. Was viele vergessen: Auch das Bild, das ihr als Biker oder Bikerin hinterlasst, ist kein gutes. Übrigens kündigt ein Hupsignal meist den Moment an, in dem ein Baum fällt.

Generell gilt: Sucht den Kontakt. Oft reicht ein kurzer Austausch – vielleicht dürft ihr tatsächlich in ein paar Minuten oder auf einem kleinen Umweg vorbei. Manchmal ist es auch sinnvoller, erst einen anderen Trail zu fahren und später zurückzukommen.

Ein anderes Szenario: Ihr trefft auf Förster, Jäger oder Waldarbeiter ohne laufende Arbeiten. Grüßt sie, sucht das Gespräch. Viele von ihnen haben ohnehin mit dem Thema

Mountainbiken in der Gemeinde oder der Stadtverwaltung zu tun. Ein offenes, freundliches Gespräch kann helfen, Verständnis für unseren Sport zu schaffen.

Aber Vorsicht: Bitte niemals betonen, dass ihr illegales Trailbuilding unterstützt oder selbst betreibt. Das kann schnell für Ärger oder sogar Bußgelder sorgen. Offenheit ja – aber immer mit Augenmaß und Respekt.



### Overtourism

In manchen Regionen ist nicht das einzelne Verhalten das Problem, sondern die schiere Menge an Menschen. Beliebte Berge, Seen und Trails ziehen inzwischen so viele Besucher an, dass Natur, Tierwelt und Wege unter Druck geraten. Dieses Phänomen nennt man Overtourism. Wenn Parkplätze überlaufen, Pfade zu breiten Schneisen werden oder Wildtiere kaum noch Ruhe finden, braucht es neue Lösungen: Entzerrung der Stoßzeiten, Ausweichrouten, bewusste Tourenwahl und manchmal einfach das Ausweichen auf weniger bekannte Spots. Denn auch Rücksicht bedeutet: nicht immer dorthin zu gehen, wo „alle“ sind. Die Natur ist groß – und sie dankt es uns, wenn wir sie nicht überfordern.



# Bock auf Graveln?

**Trend-Sport | Du liebäugelst mit einem Gravelbike? Dann haben wir hier den Wegweiser unserer Experten vom GRAVELBIKE Magazin: von Race bis Bikepacking – sie haben den Durchblick.**



Andreas Meyer

**J**

a, wir wissen es – ihr habt Bock auf Gravel. Haben wir nämlich auch. Wir geben's zu: Wir selber fahren längst nicht mehr nur MTB. Wenn's schnell gehen soll, wenn wir einfach rollen wollen oder wenn die Trails noch zu nass sind, dann greifen auch wir zum Gravelbike. Doch wie schon bei den Mountainbikes segmentiert sich auch diese Bike-Kategorie zunehmend. Vom Race-Graveler über den Commuter (mit oder ohne E-Antrieb) bis hin zum Gravel-Fully, es gibt in dieser neuen Radgattung einiges zu erklären.

Zum Glück haben wir mit GRAVELBIKE ein Schwestermagazin und damit Leute im Haus, die sich 24/7 mit dieser – trendigen – Art des Radfahrens beschäftigen. Und deshalb haben wir uns GRAVELBIKE-Redakteur Felix Krakow geschnappt und ihn um Rat gebeten und gefragt: Worauf sollte man achten, wenn man aufs Schotterrad umsteigt? Welche Bikes passen zu welchem Einsatzzweck? Und wie vermeidet man Fehlkäufe? Und keine Sorge, wir möchten nicht, dass ihr jetzt euer geliebtes Mountainbike in die Ecke stellt und aufs Gravelbike umsteigt. Falls ihr aber überlegt, euch eines dieser puristischen Bikes zu gönnen, dann bieten wir euch hiermit eine kompakte Kaufberatung. ▶

# W

## elches Gravelbike passt zu dir?

Die Auswahl ist riesig – und genau das macht den Einstieg tricky. Gravelbikes gibt es von Allroad bis Race-Gravel, von Bikepacking-Esel bis Rennmaschine. Klingt cool – verwirrt aber auch.

**Schnell und vielseitig:** Das Canyon Endurace Allroad (999 Euro) steht stellvertretend für die Allroad-Kategorie.

### Allroad

Allroad-Rennräder liegen genau zwischen Rennrad und klassischem Gravelbike. Sie bieten eine sportliche Sitzposition, direktes Handling und schnelle 28-Zoll-Laufräder. Im Grunde fahren sie sich wie Endurance-Rennräder, bieten aber etwas mehr Reifenfreiheit für 32 bis etwa 40 mm breite Pneu, was sie auf Asphalt und festen Schotterwegen vielseitiger macht. Oft kommen sie mit einer Rennradschaltung mit zwei Kettenblättern und feiner Gangabstufung. Montagepunkte für Taschen oder Schutzbleche sind allerdings nicht immer vorhanden. Typische Vertreter dieser Kategorie sind das Trek Domane, Canyon Endurace oder Simplon Inissio.

Kurz gesagt: Allroad-Gravelbikes sind ideal für Tempo-Fahrten und Langstrecke – für Trails, groben Schotter oder auch Bikepacking mit viel Gepäck sind sie dagegen weniger geeignet.



### Gravel-Racer

Gravel-Racer sind auf Tempo und Effizienz ausgelegt – gebaut für schnelle Ausfahrten, lange Distanzen und Gravel-Rennen, quasi der Bike-Marathon für Graveler. Die Rahmen bestehen häufig aus leichtem, aerodynamisch geformtem Carbon und bieten eine sportliche, gestreckte Sitzposition. Das Lenkverhalten ist immer ruhig und gut kontrollierbar, auch wenn es im Gelände schneller wird. Typisch ist eine 1x-Schaltung, deren Kettenblattgröße je nach Strecke gewählt wird, sowie Tubeless-Reifen zwischen 40 und 45 mm Breite für den besten Mix aus Grip und Abrollgeschwindigkeit. Gepäck- oder Schutzblechaufnahmen sind in dieser Kategorie selten – es geht klar um geringes Gewicht. Beispiele sind das Merida Mission, Cervélo Áspero-5, Rose Backroad FF oder das Canyon Grail CF. Gravel-Racer sind die idealen Bikes für Ambitionierte und längere Distanzen, weniger jedoch für technisches Gelände oder größere Bikepacking-Abenteuer mit viel Gepäck.

### Gravel-Allrounder

Das ist das klassische Gravelbike – also der Allrounder – und so das vielseitigste Modell in der Gravelwelt. Es fühlt sich auf Asphalt, Schotter, Waldwegen und sogar auf leichten Trails zu Hause und eignet sich ebenso für schnelle Feierabendrunden wie für lange Touren oder Bikepacking-Abenteuer mit Gepäck. Die Sitzposition ist sportlich, aber komfortabel genug für viele Stunden im Sattel. Reifen um die 40 mm mit Allround-Profil bieten dabei den besten Kompromiss aus Tempo und Grip. Meist kommt ein Allrounder mit 1x-Schaltung und großer Kassette für ausreichend Bergtauglichkeit. Außerdem bietet er in der Regel Montagepunkte für Taschen, Halter und gegebenenfalls Schutzbleche – wichtig, wenn es auf Tour geht. Typische Beispiele sind das Specialized Diverge, Rose Backroad oder Focus Atlas.



# Gravel-Start: So geht's.

## Gravel-Commuter

Der Gravel-Commuter ist das Arbeitstier unter den Gravelbikes. Er ist gemacht für Alltag, Pendelstrecken und Touren mit Gepäck – bei jedem Wetter. Schutzbleche, Lichtanlage und oft ein Gepäckträger gehören hier zur Grundausstattung, sodass du direkt loslegen kannst. Die Sitzposition ist eher komfortabel, die 28-Zoll-Laufräder robust aufgebaut und die Reifen zwischen 35 und 45 mm breit, gern mit hohem Pannenschutz. Eine bergtaugliche Schaltung mit zwei Kettenblättern sorgt dafür, dass auch längere oder steilere Strecken kein Problem sind – vor allem mit viel Gepäck. Insgesamt steht Funktion vor Leichtbau. Typische Vertreter dieser Kategorie sind das Cube Nuroad FE, Bergamont Grandurance RD oder Bulls Daily Grinder.



## Adventure-Gravel/ Trail-Gravel

Adventure- oder Trail-Gravelbikes sind die MTB-nahen Vertreter unter den Gravelern. Sie rollen oft sogar auf kleineren 650B-Laufrädern mit sehr breiten Reifen (50–60 mm und mehr) und bieten dadurch viel Komfort, Sicherheit und Traktion – ideal für Waldwege, ruppige Schotterpassagen und entspanntes Bikepacking. Die Sitzposition ist eher aufrecht, das Handling stabil, oft gibt ▶



**Felix Krakow**, der GRAVELBIKE-Redakteur ist Experte in Sachen Schotterbikes.

**Was sind typische Einsteigerfehler?** Wenn wir generell über den Einstieg in den Radsport sprechen, wird häufig die Leistungs- und Anpassungsfähigkeit des menschlichen Körpers unterschätzt. Ganz typisch ist auch ein deutlich zu hoher Luftdruck in den Reifen. Ein elementarer Fehler ist es aber, sich vor dem Kauf des Gravelbikes nicht über die eigenen Ziele und Vorlieben im Klaren zu sein. Wer sich zum Beispiel ein flottes, mitunter weniger komfortables Race-Gravelbike gönnt, eigentlich aber auf lange Radreisen mit viel Gepäck steht, kauft am Ende womöglich doppelt.

**Wozu brauche ich am Gravelbike Federung?** Während Mountainbiker bei der Federung vielleicht eher an Downhill-Qualitäten denken, wird sie beim Gravelbike in erster Linie zum Komfortgewinn eingesetzt. Besonders beliebt sind Gravelbikes mit Federgabel oder gar Vollfederung etwa im Ultra-Bikepacking, wenn es über Hunderte oder Tausende Kilometer durch die USA, Kirgisistan oder Marokko geht.

**Was ist aus deiner Sicht eine typische Gravelbike-Marke?** Mittlerweile hat ja jeder Fahrradhersteller, der etwas auf sich hält, Gravelbikes verschiedener Gattungen im Sortiment. Aber das Warbird von Salsa gilt vielen als das erste, echte Gravelbike. Überhaupt war die Marke aus den USA bei dem Thema früh breit aufgestellt. In Deutschland zählt Bombtrack Bikes aus Köln zu einem der Vorreiter.

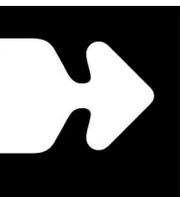
**Was muss ich für ein Gravelbike ausgeben?** Auch wenn manche Hersteller ihn unterbieten, gibt der Bereich von 2000 bis 2500 Euro doch eine gute Orientierung. Ab diesem Bereich darf ich einen soliden Rahmen mit ordentlicher Ausstattung erwarten. Wer 4000 bis 5000 Euro investiert, bekommt durchaus schon ein flottes Carbon-Bike mit hochwertiger Elektro-Schaltung und Carbon-Laufrädern. Ab hier aufwärts wird es dann eher Luxus.

**Gibt es eigentlich den klassischen Crosser noch?** Den Cyclocrosser gibt es noch, allerdings in einer kleinen Nische. Es handelt sich hier ja grundsätzlich um ein ausgefeiltes Wettkampfmodell für sehr schnelle, kurze Rennen über oft verwinkelte und technisch anspruchsvolle Kurse. Im Radsport-Alltag sind aber bestimmt 95 Prozent der Menschen mit einem Gravelbike besser beraten.

**Ist die Geometrie beim Graveln auch so wichtig wie am MTB?** Die Unterschiede zwischen den einzelnen Unterkategorien sind vielleicht nicht so deutlich wie beim MTB. Aber letztlich hat die Geometrie entscheidenden Einfluss darauf, ob ich mich auf einem Bike wohlfühle oder nicht. Generell sitzt man auf einem Race-Gravelbike eher gestreckt, auf einem Richtung Abenteuer orientierten Modell eher aufrecht und damit entspannter. Auch ist der Lenker am Racer meist schmaler.

### Wichtig ist dein Einsatzbereich:

Kategorie	Wofür gut
Allroad	Schnell auf Asphalt & leichtem Schotter
Gravel-Racer	Rennen, Tempo, lange Distanzen
Gravel-Allrounder	Ein Rad für alles: Tour, Feierabend, Bikepacking
Gravel-Commuter	Alltag, Pendeln, schlechte Witterung
Adventure- / Trail-Gravel	Breite Reifen, Komfort, Offroad & Trails
E-Gravel	Unterstützung bergauf & auf langen Touren



# TOP 5

## Setup & Technik – Was solltest du beachten?

# 1

### Federung

Federung bringt mehr Komfort, vor allem bei langen Touren oder viel Offroad. Sie erhöht allerdings Gewicht und Wartungsaufwand. Sportliche Fahrer greifen daher meist zu ungefederten, leichteren Setups, Vielfahrer und Komfortfans denken über leichte Federelemente nach.

# 2

### Schaltung: 1x oder 2x?

Am Gravelbike hat sich 1-fach durchgesetzt: ein Kettenblatt vorne plus große Kassette hinten mit 12 Gängen. Einfach, leise, intuitiv – und mit ausreichend Bergübersetzung. 2x lohnt sich nur, wenn du extrem feine Gangsprünge bevorzugst oder viel auf Asphalt trittst.

# 3

### Lenkerform

Typisch fürs Graveln ist der sogenannte Flare-Lenker: Die Unterlenker-Enden stehen nach außen, was im Gelände mehr Kontrolle und Platz für Lenkertaschen bringt. Wer es sportlicher mag, wählt einen weniger stark ausgestellten, schmaleren Lenker.

# 4

### Reifenwahl

Die Reifen prägen das Fahrgefühl am stärksten:

- Bis 38 mm: schnell und direkt – gut für Straße und feinen Schotter
- 45 mm: der beste Allround-Bereich für gemischte Strecken
- 50 mm und mehr: viel Komfort und Grip, aber weniger Tempo

Mehr Profil = besser im Gelände, schlechter auf Asphalt.

# 5

### Rahmenmaterial: Alu oder Carbon?

Alu ist robust und günstiger, dafür etwas schwerer. Carbon ist leichter und komfortabler, aber mindestens einige hundert Euro teurer. Fahrgefühl und Budget entscheiden hier mehr als Gewicht.

es zahlreiche Montagepunkte für Taschen und Halterungen. Eine 1x-Schaltung mit großer Kassette sorgt für ausreichend Kletterreserven, ein breiter Lenker bringt Kontrolle im Gelände. Immer häufiger bieten sie eine Federung, ganz selten sogar am Heck. Eine Variostütze sorgt zusätzlich für Komfort. Typische Modelle sind das Cannondale Topstone Lefty, Rondo Bogan oder Salsa Warbird. Trail-Gravelbikes machen auf Abenteuer-touren und leichten Trails richtig Spaß – die Leichtfüßigkeit und das Rennradgefühl gehen aufgrund von höherem Gewicht aber verloren.

### E-Gravel

E-Gravelbikes haben sich in den letzten Jahren stark weiterentwickelt. Statt schwerer und kraftvoller Motoren kommen heute leichte Antriebe zum Einsatz – oft die gleichen, die man auch aus Light-E-MTBs kennt. Erstaunlich ist, wie leicht



sich diese Räder über die 25-km/h-Grenze hinaus pedalieren lassen. Hier bringen die leicht rollenden Reifen (etwa 45 mm breit) einen echten Vorteil gegenüber dem E-MTB. Die Sitzposition und das Handling sind sportlich-komfortabel. Eine 1x-Schaltung sorgt für intuitive Bedienung, und häufig gibt es Befestigungspunkte für Taschen, Flaschenhalter sowie Schutzbleche und Gepäckträger. Modelle wie das Scott Solace Gravel eRide, Storck eGrix, Bergamont E-Grandurance, Canyon Grizl:On oder das Rose Backroad Plus eignen sich besonders für Pendler, Tourenfahrer und alle, die mit leichter Unterstützung Höhenmeter genießen möchten. ■



**Variostütze an Bord:** Auch für Gravelbikes gibt es sie. Per linkem Hebel kann man den Sattel von 50 bis zu 125 mm absenken.

**Bosch-SX-Motor:** Er bietet 60 Nm bei 600 Watt und kommt meist mit 400-Wh-Akku. E-Graveler gibt es aber auch mit Hecknabenmotor.

CAVALLO  
SPEZIAL

# CAVALLO

SPEZIAL

## Medizin Wissen

### Von Sohle bis Strahl

- Symptome früh erkennen
- Krankheiten effektiv behandeln

### Nährstoffe fürs Horn

Welche besonders wichtig sind und in welcher Menge

### Hufe korrekt bearbeiten

Drei Methoden im Vergleich

### In Hufen lesen

Wie sich gutes Training und Defizite zeigen

### Hufschuhe und Beschläge

Für jedes Pferd den passenden Schutz

### Trachten betrachten

Lösungen für die vier größten Probleme

→ FORM → GESUNDHEIT → PFLEGE

# DAS BESTE FÜR DIE HUFE

Der große Ratgeber  
rund um gesundes, starkes Horn

Jetzt  
online  
bestellen  
für nur  
**7,90€**



Den unverzichtbaren Ratgeber fürs  
Pferdewohl jetzt online bestellen unter:  
[www.cavallo.de/sonderhefte](http://www.cavallo.de/sonderhefte)

**CAVALLO**  
Weil wir Pferde lieben

# DIE 10 BESTEN *Tuning-Parts* FÜRS E-MTB

TEXT | FLORIAN STORCH

Von günstig bis luxuriös – mit diesen E-MTB-fähigen Parts lassen sich Fahrspaß und Fahrsicherheit maximieren.



## Die Flügel-Verleiher

CANE CREEK Electric Wings

Edler geht's kaum: Die Electric-Wings-Kurbeln entstehen im kostenintensiven 3D-Druckverfahren aus exklusiver 6/4-Titanlegierung. Die 383g leichten Kurbeln sind ausdrücklich E-MTB-optimiert und passen auf Motorwellen mit ISIS-Profil. Konkret: Kompatibel sind sie zu Antrieben von Specialized/Brose, Bosch, Yamaha, Panasonic, Fazua und TQ. Vorteile, jenseits des beachtlich geringen Gewichts? Dank nur 165 oder 160 mm Länge

und wenig überstehendem Material neben der Pedalachse erhöht sich die Bodenfreiheit, was das Risiko heftiger Pedalaufsetzer in technischem Geläuf reduziert. Obendrein sollen die Kurbeln besonders langlebig sein. Titan-Parts implizieren fast automatisch stolze Preise, da bilden die Electric Wings keine Ausnahme – 1699 Euro sind eine Ansage. Pluspunkt: Cane Creek gewährt fünf Jahre Garantie. [cosmicsports.de](http://cosmicsports.de)

1699 Euro ab 383 g (inkl. Hardware)



## Der Kurshalter

PADEMELO CS.1

Pademelon ist die Firma des US-Federungsexperten Jeremiah Boobar – vor etlichen Jahren einer der Väter des Black-Box-Rennentwicklungsprogramms von Rock Shox. Erstes Produkt von Pademelon ist dieser hydraulische Lenkungsämpfer, der sich im Gabelschaft versteckt. Einfach per Drehrad erhöht oder verringert man dessen Dämpfungsgrad. Die Idee dahinter – soll besonders relevant für E-MTBs sein: Der Dämpfer minimiert in ruppigem Gelände unerwünschte Auslenkbewegungen des Vorderrads. Daraus resultieren soll ein kontrollierteres, vorhersehbares Lenk- und Fahrverhalten des Bikes. Es bleibt, sagt Boobar, gleichmäßiger und direkter in der Spur. Da der Lenkungsämpfer ein „wackliges“ Vorderrad beim Treten verhindere und es konstant auf den Trail zentriere, würden die Fahrerkräfte geschont, erklärt der Entwickler. Die Vorteile des CS.1 zeigen sich laut Boobar übrigens auch bergauf. [pademelon.cc](http://pademelon.cc)

599 Euro\* ca. 200 g

\*CS.1 & Befestigungskit

## Die Selbstläufer

DT SWISS HXC 1501 SPLINE ONE LS

1A-Beschleunigung bei top Strapazierfähigkeit gesucht? Das will der Schweizer Laufspezialist DT mit dem für Light-E-MTBs optimierten Modell HXC 1501 Spline One LS perfekt vereint haben. Für beste Beschleunigung drehen sich leichte Carbonfelgen um die Hybrid-240-Naben; der Zahnscheiben-Freilauf Ratchet EXP OS arbeitet dabei mit 12 Eingriffspunkten für möglichst wenig Schlupf. Durchdacht konstruiert: Um den höheren Drehmomenten und Bremskräften an Light-E-MTBs zu trotzen, sind die Nabenlager und markanten Straight-Pull-Speichen überdimensioniert. Verstärkt ist außerdem die Achse. Über Nehmerqualitäten verfügen sollen auch die Carbonfelgen mit 30-mm-Maulweite. Das schnelle Rund gibt's im 27,5-Zoll- und 29-Zoll-Maß; der Freilaufkörper kann auf die gängigen Kassetten-Standards adaptiert werden. Fair: Zugelassen bis 130 kg Systemgewicht, richtet sich der HXC 1501 nicht nur an Leichtgewichte. [mcg-parts.de](http://mcg-parts.de)

1770 Euro ab 1768 g (29")



## Das Bügeleisen

PUSH SV EIGHT

Mit Stahlfeder-Gabel-Tuning-Kits und dem ab Werk individuell getunten High-End-Stahlfederbein Eleven Six hat sich Push aus Colorado (USA) den Ruf eines Fahrwerkspezialisten erarbeitet. An diese Tradition anknüpfen soll das einfacher aufgebaute, deutlich günstigere SV8-Stahlfederbein. Kompakt im Design, passt es in viele Bikes und E-MTBs, kann dank hochfestem Stahlschaft auch in Fullys verwendet werden, deren Hinterbau das Federbein per Yoke ansteuert – und damit stärker belastet. Das SV8-Modell arbeitet mit einem Druckstufenkreislauf, ist breitbandig in Low-Speed-/High-Speed-Druckstufe und Low-Speed-Zugstufe anpassbar. Weiterer Pluspunkt: Der in den USA gefertigte Push SV8 bietet drei verschiedene Hübe. [mrc-trading.de](http://mrc-trading.de)

892 Euro\* 420 g\*\*

\*mit Push-Feder & Befestigungs-Hardware  
\*\*230 mm Einbaulänge/Stand./ohne Feder & Buchsen



## Die Sensible

### FOX PODIUM

Selbst im größten Gelände soll sie extra feinfühlig arbeiten – die Podium, Fox' erste Upside-Down-Seriengabel. Primär adressiert an (E-)Enduro-Racer, bietet die 29-Zoll-Gabel 160 oder 170 mm Hub. Top Ansprechverhalten und -Traktion erzielen sollen die permanente Ölschmierung der unteren Gleitrohre und die Glide-Core-Luftfeder. Diese sitzt flexibel im Standrohr und geht bei Biegebelastung aktiv mit, so Fox. Die Grip-X2-Dämpfung kommt mit stärkerer Druckstufe, was zur geringen Reibung des Chassis passt. Trotz Upside-Down-Design soll die Podium sehr verdrehsteif sein. Möglich machen das Kniffe wie die Stahl-Boost-Achse und großzügig überlappende Gleitbuchsen. Die Überdimensionierung spiegelt das Gewicht wider: 2695 g sind proper – am Full-Power-E-MTB aber relativ. Preislich ist die Podium mit 2399 Euro „wuchtig“ gestaltet.

[cosmicsports.de](http://cosmicsports.de)

2399 Euro ab 2695 g

## Die Beschützer

### CRANKBROTHERS GUARDIAN UNIVERSAL HANDGUARD

Von wegen „aua“: Mit Handschützern, wie sie Downhill-Ikone Sam Hill im Enduro-Weltcup bekannt gemacht hat, sind Handrücken und Knöchel effektiv vor den Schlägen tief in den Trail ragender Äste und Sträucher geschützt. Obendrein werden die Bremshebel vor Kratzern bewahrt. Crankbrothers' Guardian Universal Handguards sind 121 Gramm leicht, dank Schnellspanverschluss fix am Lenker angebracht beziehungsweise in der Höhe justiert. Die aus, so Crankbrothers, extra strapazierfähigem Kunststoff produzierten Handschilder verschiebt man seitlich per Langloch um bis zu 33 mm. Große Hände? Dann schaffen mitgelieferte Extender Freiraum zwischen Schützer und Fingern.

[cosmicsports.de](http://cosmicsports.de)

50 Euro 121 g



## Das Gripmonster

### SCHWALBE ALBERT GRAVITY ULTRA SOFT RADIAL PRO

Selbstvertrauen plus Fahrspaß in technisch diffizilen Passagen steigern: Das gelingt mit Schwalbes beeindruckend bissfesten Reifen mit Radial-Karkasstechnologie. Als All-Mountain- und Enduro-Modell konzipiert, lädt der Albert Gravity Pro in der 29 Zoll x 2,5-Zoll-Variante auch an E-MTBs zum Shredden ein. Dabei hilft die bei Unebenheiten „flexiblere“ Radialkarkasse plus der stark dämpfende, extraweiche Ultra-Soft-Reifen-Compound, dauerhaft hohe Traktion herzustellen. Die große Auflagefläche des Radialpneus pimpt Traktion, Sicherheit und Fahrspaß zusätzlich.

[schwalbe.com](http://schwalbe.com)

74 Euro 1330 g

## Die Steuerkünstler

### PRO THARSIS EVO & THARSIS

Optisch schlankes Cockpit am Elektro-Geländeflüter gewünscht? Das serviert Pro mit dem Tharsis-Evo-Carbonlenker und dem Tharsis-Aluvorbau. Hier laufen hintere Bremsleitung und der Zug der mechanischen Variostütze elegant im Lenker und via Vorbau schließlich in den Rahmen. Als funktionale Einheit mit 35-mm-Klemmaß entwickelt, sollen Vorbau und Lenker nahtlos ineinandergreifen, so mit hoher Steifigkeit und präzisiertem Lenkverhalten begeistern. Zugleich filtert, so Pro, der 780-mm-Lenker aus hochwertigen T800-Carbonfasern (Rise: 20, 30 mm) Vibrationen, reduziert so Arm-Pump. Den stylischen Tharsis-Vorbau legt Pro in 35, 40 und 50 mm Länge sowie in Silber und Schwarz auf. Cool: Den Lenker individualisiert man mit Decals in fünf Farben.

*paul-lange.de*

240\*/150\*\* Euro ab 210\*/150\*\* g

\*Vorbau \*\* Lenker



## Die Flachmacher

### BURGTEC OFFSET SHOCK HARDWARE

Kleine Teile, große Wirkung: Die ursprünglich für den Geometrie-Feinschliff erfolgreich an Weltcup-Racebikes genutzten Offset-Dämpferbuchsen vom englischen Parts-Spezialisten Burgtec ermöglichen es, den Lenkwinkel flacher oder steiler zu stellen und das Tretlager abzusenken. So lässt sich die Seriengeometrie abfahrtsfreundlicher oder agiler gestalten, das Handling verbessern. Möglich macht's die exzentrische Bohrung der robusten Titan-Dämpferbuchsen, über die sich die effektive Einbaulänge des Federbeins verkürzen oder verlängern lässt. Ein simples, preislich sehr attraktives Geometrie-Tuning! Burgtec fertigt die Offset-Titanbuchsen in diversen Einbaumaßen. *silverfish-uk.com*

60 Euro\* ca. 30 g\*

\*pro Satz

## Die Entschleuniger

### SRAM MAVEN BASE

Für abfahrtsorientierte (E-)Enduros und Downhillbikes sind die superstarken Maven-Bremsen seit letztem Jahr erste Wahl. Vor allem, wenn es darum geht, hohe Systemgewichte direkt zu verzögern. Die Maven Base ergänzt die Maven-Familie seit dem Frühjahr als Gravity-Einstiegsmodell – sie ist im Sram-Portfolio zwischen der DB8- und der Maven-Bronze-Bremse positioniert. Highlight: Im geschmiedeten Bremsattel der Maven Base arbeiten vier 18-mm-Kolben (sonstige Maven: 2 x 18- & 2 x 19,5-mm-Kolben). Ergebnis? Immer noch extrem hohe Bremspower bei etwas besserer Dosierbarkeit. Der Stealth-Bremshebel der Maven Base mit lenkernahem Leitungsabgang kommt mit Direkt-Link-Technik, die eine harmonische Kraftentwicklung unterstützt. *hartje.de*

400 Euro\* 762 g\*\*

\*Satz VR/HR, ohne Brems Scheiben \*\* Satz, ohne Rotoren



# Wichtiges zum Bauteiletausch an E-Mountainbikes

## Umsicht gefragt

**Wer Serienteile seines E-MTBs gegen alternative Parts tauschen will, muss beachten, dass vor allem sicherheitsrelevante Komponenten dafür freigegeben sein müssen. Was erlaubt ist und was nicht, benennt ein Leitfaden für den Bauteiletausch an E-MTBs.**

**Parts am E-MTB austauschen oder nachrüsten? Das ist nicht immer ohne Weiteres möglich und sollte mit gesunder Umsicht erfolgen.** Allein deshalb, weil an E-MTBs deutlich höhere Betriebslasten als am klassischen Bike anliegen. Stichwort: Beschleunigung. Außerdem fährt man E-MTBs in wildem Gelände, forciert von viel Motorpower, teils schneller – was das Material stärker belastet.

### E-MTBs müssen CE-konform sein

Erweiterter Hintergrund: Die meisten in Deutschland verkauften E-MTBs fallen als Pedelecs unter die europäische Maschinenrichtlinie 2006/42/EG. Als Pedelecs müssen E-MTBs die Sicherheitsanforderungen, die sich aus der Maschinenrichtlinie ergeben, erfüllen. Die bekannte CE-Kennzeichnung auf dem Rahmen, die hierzulande jedes verkaufte E-MTB aufweisen muss, sagt aus, dass es als EPAC (Electrically Power Assisted Cycle) diese Sicherheitsanforderungen erfüllt. Außerdem weist das CE-Label aus, dass ein E-MTB gemäß der Vorgaben aus der europäischen Pedelec-Norm EN 15194 und der MTB-Norm ISO 4210 konstruiert wurde respektive, dass alle Bauteile betriebssicher sind. Tauscht man nun ein original am Bike verbautes Teil gegen ein alternatives, vom Bikehersteller nicht freigegebenes Teil aus, kann es passieren,

dass das E-MTB seine CE-Konformität verliert, da die geprüfte Gesamtkonfiguration verändert wird.

### Leitfaden zum Teiletausch an E-Bikes

Was aber ist nun in puncto Komponententausch am E-MTB Besitzern und Fachhändlern erlaubt? Orientierung bieten der „Leitfaden für den Bauteiletausch bei CE-gekennzeichneten E-Bikes/Pedelecs“ und der Leitfaden „Wissenswertes über



In Deutschland dürfen Pedelecs (EPACs) nur mit CE-Kennzeichnung in den Verkehr. Diese weist aus, dass das Fahrzeug den in der EU geltenden Sicherheitsstandards entspricht und nach der Pedelec-Norm EN 15194 geprüft wurde. Die CE-Kennzeichnung ist kein Gütesiegel, sondern bestätigt die Konformität mit europäischen Richtlinien.

Tuning von Pedelecs/E-Bikes 25“. Beide wurden vom TÜV Rheinland, den renommierten Prüfeinrichtungen Zedler-Institut und Velotech.de, dem Zweiradindustrieverband (ZIV), dem Verbund Service und Fahrrad (VSF) sowie dem Bundesinnungsverband Zweiradmechaniker-Handwerk gemeinsam erstellt. Vorteil: Die Leitfäden sind für jedermann zugänglich, etwa über die Website des ZIV ([ziv-zweirad.de](http://ziv-zweirad.de)), wobei im Leitfaden Bauteiletausch zu tauschende oder nachrüstbare Komponenten in fünf Kategorien unterteilt sind.

### Unkompliziert: Tausch von Verschleißteilen

Den abgenutzten Steuersatz durch einen leicht drehenden ersetzen, Bremsbeläge tauschen, Flat-Pedale montieren oder das nach unsanftem Felskontakt beschädigte Schaltwerk auswechseln? Im Leitfaden sind diese Teile der Kategorie 4 zugeordnet – sie benötigen keine besondere Freigabe. Feinheiten gilt es allerdings zu beachten. Beispielsweise muss das neue Schaltwerk passend zur Gangzahl gewählt sein, und ein Pedal nicht wesentlich breiter sein, als ein für den Einsatzzweck des Bikes angedachtes.

### Kurbeln und Reifen tauschen: Freigabe ist Voraussetzung

Der Austausch von Kurbeln und Reifen zählt zur Kategorie 3: Bauteile, deren Tausch eine Freigabe des Fahrzeug- oder Teileherstellers voraussetzt. So muss beim Wechsel auf eine neue Kurbel der korrekte Q-Faktor eingehalten werden. Reifen müssen für den anspruchsvolleren Einsatz am E-MTB freigegeben sein. Parts-Anbieter können ihre Bauteile nur für die E-MTB-Nutzung freigeben, wenn diese gemäß den Anforderungen der Normen EN 15194 und ISO 4210 geprüft und bewertet wurden. Das minimiert die Risiken bei Nutzung des Produkts.

### Sicherheitsrelevante Parts nur mit Freigabe tauschen

Wie steht's mit tragenden, sicherheitsrelevanten Bauteilen am E-MTB – Rahmen, Federgabel, Bremsen? Die listet der Leit-

faden in Kategorie 2: Ihr Austausch ist nur möglich, wenn für sie eine Freigabe durch den Fahrzeughersteller existiert. Will man etwa die Wunschgabel in sein E-Bike bauen, sollte man sich – idealerweise schriftlich – beim Fachhändler oder E-MTB-Hersteller versichern, dass diese für das eigene Bike zugelassen ist. Sonst riskiert man, bei Unfällen zu haften.

## E-Antriebsteile nur bei doppelter Freigabe tauschen

Alle Bausteine des E-Antriebs – Motor, Lenker-Remote oder Sensoren – bündelt der Bauteile-Leitfaden in Kategorie 1. Hier gilt: Derlei Bauteile ersetzen sollte nur der Fachhandel selbst, wenn für ihren Einsatz als Nicht-Serierteile eine Freigabe vom Bikehersteller und E-Antriebshersteller vorliegt.

## Motor-Tuning: ein Tabu

Die Motorleistung des eigenen E-MTBs manipulieren und die vorgeschriebene Unterstützungsgrenze von 25 km/h umgehen? Davon ist dringend abzuraten!

„Bereits eine Anhebung der Maximalgeschwindigkeit oder Leistungsabgabe macht aus einem EPAC ein Kraftfahrzeug“, weiß der vereidigte Fahrradsachverständige Ernst Brust. Damit gehen entsprechende Pflichten einher. Neben der Helmpflicht für den Fahrer bräuchte das E-MTB dann eine Betriebserlaubnis und müsste versichert werden. Die Fahrerlaubnis wäre abhängig von der Kraftfahrzeugklasse und der Leistung. Zudem wäre die Radwegbenutzung untersagt. Damit nicht genug, manövriert man sich als Nutzer bei einer Motor-Manipulation rechtlich in Bedrängnis. Es drohen gemäß Paragraph 21 StVG Bußgelder und Strafverfahren, ferner der Entzug der Fahrerlaubnis und der Verlust des Versicherungsschutzes. Auch eine Mitschuld bei Unfällen kann gelten. Wiederholungstäter können mit einem Eintrag ins Führungszeugnis geahndet werden.

Und auch Fachhändlern verbietet sich ein Motor-Tuning an Kundenrädern. Denn, so Ernst Brust: „Für Fachhändler kann Tuning die Beteiligung an einer Ordnungswidrigkeit, Haftungsverlust oder den Verlust der Betriebshaftpflichtversicherung bedeuten.“



## ERNST BRUST,

Fahrradsachverständiger und Gründer des Schweinfurter Prüfinstituts [velotech.de](http://velotech.de) zum Teiletasch und zur Nutzung von Kinderanhängern bei E-MTBs.

**„Jede Änderung, die das sicherheitsrelevante Verhalten beeinflusst, kann die Herstellerverantwortung auf den Anwender übertragen.“**



## Darf ich als E-MTB-Fahrer und -Fahrerin die Serierteile meines Bikes gegen Nachrüst- oder Tuningteile tauschen?

Nur, wenn diese Teile keine Veränderung der sicherheitsrelevanten Funktion oder Leistungscharakteristik bewirken. Kurz gesagt: Mechanische Verschleiß- und Komfortteile können getauscht werden, solange sie baugleich oder kompatibel sind. Tuning-Module oder manipulative Eingriffe an Sensorik, Software und Motorleistung heben hingegen die EPAC\*-Konformität auf.

## Woher weiß ich, welche Bauteile ich austauschen darf?

Der wichtigste Grundsatz lautet: Jede Änderung, die das elektrische, funktionale und sicherheitsrelevante Verhalten beeinflusst, kann eine wesentliche Änderung darstellen – und damit die Herstellerverantwortung auf den Anwender übertragen. Orientierung geben die Freigabelisten und technische Serviceinformationen der Fahrrad- oder Systemhersteller. Darüber hinaus Zertifikate und CE-Prüfnachweise zu den Zubehörteilen, außerdem die Kategorietabelle des Leitfadens für den Bauteiletausch an E-Bikes. Im Zweifel gilt: Ohne schriftliche Freigabe durch Hersteller oder Systemanbieter darf kein Austausch an Bauteilen der Kategorien 1 und 2 erfolgen.

## Warum darf ich mit meinem stark motorisierten E-MTB nicht unbedingt einen Kinderanhänger ziehen?

Weil die Freigabe für Anhängerbetrieb konstruktiv geprüft und im Rahmen der CE-Bewertung berücksichtigt sein muss. Gemäß der geltenden Vorgaben sind Anhänger nur zulässig, wenn der Fahrradhersteller deren Einsatz ausdrücklich erlaubt (Kategorie 5). Gemäß § 67 StVZO müssen Kupplung und Befestigungspunkt geprüft und die Prüfergebnisse dokumentiert sein. Die Bremsleistung und das Wärmemanagement des Antriebs müssen den erhöhten Lasten standhalten. Ohne Freigabe gilt das Fahrzeug als nicht bestimmungsgemäß verändert – und verliert damit seine Verkehrskonformität.

## Gibt es Kennzeichnungen für E-MTB-kompatible Teile?

Ja, es gibt teils empfohlene, teils rechtlich vorgeschriebene Kennzeichnungen. So empfiehlt sich für Reifen das kennzeichnende Label „E-25“ oder „E-Bike ready 25“. An den Reifen schneller S-Pedelecs ist die Kennzeichnung „ECE-R75“ sogar Pflicht. Für Batterien und Ladegeräte gelten CE- und UN-38.3-Bezeichnungen. Die Lichtanlage muss für die StVZO (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) eine K-Nummer aufweisen.

\* EPAC = Electrically Power Assisted Cycles

# Biker wie Wir sind neugierig auf mehr!



**3 Hefte**  
MOUNTAINBIKE LESEN

**Nur**  
16,90 EURO\* ZAHLEN

**Extra**  
ABO-PRÄMIE ZUR WAHL

**Ideal**  
GRÖßERE AUSWAHL ONLINE

**Exklusiv**  
COLLECTOR'S COVER  
NUR FÜR ABONNENTEN



**MOUNTAINBIKE E-PAPER UPGRADE**

Jetzt zum Heftabo die E-Paper-Ausgabe schon für nur 1,12 € (inkl. MwSt.) vergünstigt mitbestellen.

Jetzt MOUNTAINBIKE abonnieren:  
[MOUNTAINBIKE-MAGAZIN.DE/TESTEN](http://MOUNTAINBIKE-MAGAZIN.DE/TESTEN)  
oder telefonisch: 07816396654



Bestell-Nr. **MB1PRM** – 3 Ausgaben MOUNTAINBIKE für zzt. nur 16,90 €. Auslandspreise auf Anfrage.

Angebot der BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. \*Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter [shop.motorpresse.de/agn](http://shop.motorpresse.de/agn) abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke und aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: [shop.motorpresse.de/datenschutz/](http://shop.motorpresse.de/datenschutz/) Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandsbedingungen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

**COOLES DESIGN  
MIT 18 FUNKTIONEN**

**Bike Multitool**  
Zuzahlung: 1,- €

1 6 5 6

oder

€ 10 Amazon.de-Gutschein

1 3 5 0

**amazon.de** **Gutschein**  
€ 10

Dieser Amazon.de Gutschein wird Ihnen zur Verfügung gestellt von:  
**BONAGO** :)  
Ihre Belohnungsexperten

Weitere tolle Prämien auch in unserem Online-Shop!



Foto: Matthias Fredriksson

# MOUNTAINBIKE PINBOARD

Der Kleinanzeigenmarkt mit GRATIS-Angeboten  
für Privatanzeigen

3

Hefte für  
15,90 €

**AKTION! ÜBER 33% SPAREN**

**MOUNTAINBIKE**  
supergünstig testen!

Lassen Sie sich die nächsten drei Ausgaben zum Sonderpreis mit über **33 % Ersparnis** frei Haus liefern! Einfach online bestellen unter [www.mountainbike-magazin.de/probe](http://www.mountainbike-magazin.de/probe)



Verantwortlicher: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlags-gesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Angebot nur online verfügbar.

Bestellung online unter [www.mountainbike-magazin.de/probe](http://www.mountainbike-magazin.de/probe)

**FERIEN-  
WOHNUNGEN &  
HOTELS**



**Moderne Ferienhäuser Nähe Cochem/Mosel**, in traumhafter, idyll. Lage in der Eifel, nur 3,5 km von der Mosel/Pommern entfernt, laden zum Wandern, Radfahren, Schwimmen und Entspannen ein. [www.ferienhaeuser-brieden.de](http://www.ferienhaeuser-brieden.de)  
info@ferienhaeuser-brieden.de

mehr im Web: Nr. 762180

**CLEVERE  
Mountainbiker  
inserieren  
HIER!**

**MOUNTAINBIKE  
PINBOARD**

**Südfrankreich, Cevennen, Ardèche.** Wunderschöne Ferienwohnungen in Natursteingehöft, unzählige Möglichkeiten, anspruchsvolle Pässe, großartige Touren, wilde Berge und sanfte Waldwege, entspannte Ausflüge, Flussbaden, Klettern, Kanu fahren, wandern ... Zu Fuß zum Dorfladen mit eigener Metzgerei, frischen Baguettes und Croissants, sowie zur kleinen Bar am Dorfplatz und zum Restaurant in den schattigen Gassen... 0033/466258061, [www.mas-chataigner.com](http://www.mas-chataigner.com)

mehr im Web: Nr. 762421



Schmiermittel  
Kriechöl  
Reinigungsmittel  
Korrosionsschutz  
**X einfach GENIAL**  
von Profis empfohlen  
erh. im Fachhandel  
[www.brunox.swiss](http://www.brunox.swiss)



**Selbstversorgerscheune im Pfälzerwald.** Die Hutzel, eine liebevoll eingerichtete Selbstversorgerunterkunft für 2-7 Personen in einer Sandsteinscheune in Spirkelbach im Pfälzerwald mit Sauna. Biken vom Feinsten, aber auch Wandern, Walken, Laufen, Klettern ..... Weitere Infos: [www.die-hutzel.de](http://www.die-hutzel.de), Tel. 06392/993988 oder 01522/8852014. Wir freuen uns!

mehr im Web: Nr. 762181

**CLEVERE  
Mountainbiker inserieren  
HIER!**

**MOUNTAINBIKE  
PINBOARD**



Mit Hanseline  
saust die Maschine  
seit 1947.

**Öle,  
Reiniger,  
Fette**

[www.hanseline.de](http://www.hanseline.de)

**MOUNTAINBIKE PINBOARD**

**ANNAHMESCHLUSS**  
für Ihre Kleinanzeigen

▶ **03/26 Freitag, 02.01.2026** EVT 03.02.2026

▶ **04/26 Montag, 02.02.2026** EVT 03.03.2026

# MOUNTAINBIKE DIE SHOPS



## Tests, Touren und Top-Service: Bei diesen Fahrrad-Fachhändlern erhalten Sie jeden Monat die aktuellste MOUNTAINBIKE-Ausgabe.

Sie möchten hier auch als Fachhändler erscheinen?

Dann kontaktieren Sie uns unter:

Mail an [m\\_vv1@mzv.de](mailto:m_vv1@mzv.de) oder per Telefon 089-31906-220

### PLZ 0

**06237 Leipzig-Günthersdorf**  
 Zweiradcenter Stadler  
 Einkaufszentrum  
 Nova Eventis

**09112 Chemnitz**  
 Biker u. Boarder  
 Zwickauer Str. 73

**09112 Chemnitz**  
 Zweirad Center Stadler  
 Reichsstr. 58

### PLZ 1

**14059 Berlin**  
 Zweirad-Center Stadler  
 Königin-Elisabeth-Str. 9-23

### PLZ 2

**20251 Hamburg**  
 Radsport  
 von Hacht GmbH  
 Breitenfelder Str. 9

**21337 Lüneburg**  
 bike-park Timm GmbH  
 Käthe-Krüger-Str. 8

**23623 Ahrensböck**  
 Ihr Fahrradprofi  
 Dieksberg 4

### PLZ 3

**30171 Hannover**  
 ATB SPORT GMBH  
 Marienstr. 3

**30449 Hannover**  
 Zweiradcenter Stadler  
 Göttinger Str. 16

**31789 Hameln**  
 bunnyhop  
 Carl-Wilhelm-Niemeyer-Str. 20

**34123 Kassel**  
 Mauer's Baikschopp  
 Leipziger Str. 192

**34454 Bad Arolsen**  
 2-Rad Brune  
 Rauchstr. 16

### PLZ 4

**40822 Mettmann**  
 VELO Leitner  
 Neanderstr. 5

**40885 Ratingen**  
 Cidli Non Stop  
 Lintorfer Markt 3

**42551 Velbert**  
 Bike Special Parts  
 Friedrichstr. 64

**46514 Schermbeck**  
 S-TEC Sports  
 Beckmanns Stege 10

**46562 Voerde**  
 Wüster Radladen GmbH  
 Frankfurter Str. 374

**49757 Werlte**  
 FM - Bikes  
 Schlosserstr. 36

### PLZ 5

**51645 Gummersbach**  
 Radsport Nagel GmbH  
 Vollmerhauser Str. 72

**52146 Würselen**  
 BIKE-COMPONENTS.DE  
 Carlo-Schmid-Str. 12

**53127 Bonn**  
 Megastore GmbH  
 Auf dem Kirchbüchel 6

**53757 Sankt Augustin**  
 Fahrrad XXL Feld  
 Einsteinstr. 35

**56218 Mülheim-Kärlich**  
 Zweiradcenter Stadler  
 Industriestr. 15

**58456 Witten**  
 Metal Motion Bikes  
 Vormholzer Str. 2A

**58640 Iserlohn**  
 MEGA-Bike  
 Friedrich-Kirchhoff-Str. 4

**58840 Plettenberg**  
 Bike Galerie  
 Brauckstr. 1

### PLZ 6

**60388 Frankfurt am Main**  
 Zweirad-Center  
 Stadler  
 Borsigallee 23

**63110 Rodgau**  
 Klein's Radhaus  
 Nieuwpoorter Str. 53A

**63500 Seligenstadt**  
 Radsport Koenig  
 Ferdinand-  
 Porsche-Str. 16A

**63688 Giedern**  
 HWG Giedern GmbH  
 Lauterbacher Straße 44

**63916 Amorbach**

Just Cycles  
Am Bahnhof 2

**67227 Frankenthal**

Fahrad-Gruber GmbH  
Speyerer Str. 37

**67663 Kaiserslautern**

KuK-Bikes  
Trippstadter Str. 125

**68163 Mannheim**

Engelhorn Sports GmbH  
Fabrikstationstr. 40

**68199 Mannheim**

Zweirad-Center Stadler  
Casterfeldstr. 40 - 44

**PLZ 7****73235 Weilheim**

Zweirad Heilenmann  
GmbH  
Otto-Hahn-Str. 20/22

**73614 Schorndorf**

Freeride Mountain  
Konrad-Haubmann-Weg 34

**73770 Denkendorf**

Fahrad-Treff  
Rechbergstr. 58

**73779 Deizisau**

Fahrad XXL Walcher  
Herrenlandweg 2

**74858 Aglasterhausen**

Armin's Radhaus GmbH  
Im oberen Tal 27

**79098 Freiburg**

FahrRADikal GmbH  
Greiffeneggring 1

**79102 Freiburg**

Fahrad-Ecke Oberau  
Kartäuserstr. 38

**80538 München**

Bike Schmiede München  
St.-Anna-Str. 18 /  
LEHEL

**80939 München**

Target Plus Distributions  
GmbH & Co. KG  
Muthmannstr. 1

**81547 München**

Rocky Mountain & Friends  
Fromundstr. 34

**81675 München**

Giro Radsport GmbH  
Ismaninger Str. 114

**83022 Rosenheim**

Fahrradtechnik  
Haas GmbH  
Weinstr. 5

**83064 Raubling**

iko Sportartikel  
Handels GmbH  
Kufsteiner Str. 72

**83404 Ainring**

Zweirad-Center Stadler  
Sägewerkstr. 2

**83512 Wasserburg**

Fahrradwelt Huber  
Eiselfinger Str. 5

**85391 Allershausen**

MTsports  
Kohlstattweg 1

**90441 Nürnberg**

Zweirad-Center Stadler  
Nopitschstr. 82

**90443 Nürnberg**

Fahrradkiste Nürnberg  
Knauerstr. 9

**90765 Fürth**

Stadler Zweirad-Center  
GmbH  
Gründlacher Str. 248

**Italien****I-39040 Tramin**

Pomella Margarethe & Co  
OHG Hotel Traminerhof  
Weinstr. 43

**Österreich****A-5761 Maria Alm**

Intersport Maria Alm  
Dorfstr. 8



Adrian Greiter

**Infoservice Verlagsabonnenten**

Damit wir Sie künftig rechtzeitig über Verzögerungen oder Probleme bei der Zustellung informieren können, bitten wir Sie, Ihre E-Mail-Adresse über unser Infoservice-Portal zu hinterlegen bzw. zu aktualisieren. [mountainbike-magazin.de/infoservice](http://mountainbike-magazin.de/infoservice)

**IMPRESSUM**

**Verlag und Redaktion:** Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart; Postfach, 70162 Stuttgart, Telefon: 07 11/182-01, [leserservice@mountainbike-magazin.de](mailto:leserservice@mountainbike-magazin.de), [mountainbike-magazin.de](http://mountainbike-magazin.de)

**Chefredaktion:** Alexander Walz

**Redaktionsleitung:** Chris Pauls

**Redaktion:** Sven Bergmann (ext.MA), Katharina Zimenzhöfer, Lukas Hoffmann, Finn Sandmann, Moritz Schwertner, Christian Zimek

**MOUNTAINBIKE digital** ist Teil von BikeX ([bike-x.de](http://bike-x.de))

**Grafik:** Dagmar Behringer (LtG.), Gunild Carle, Sandra Giacobelli, Sonja Olma

**Bildmanagement:** Agron Begiri

**Redaktionsassistent:** Ulrike Knorr **Werkstatt:** Jens Kraft

**Publisher:** Maik Müller (Lead), Sandra Mugele, Benjamin Pfalzgraf

**Leitung Geschäftsbereich Publishing & Digital:** Stefan Karcher

**Geschäftsführung:** Kay Labinsky

**Unit Sales Director Print und Digital:** Kirsten Brodersen,

Telefon: 07 11/1 82-15 45, [kbrodersen@motorpresse.de](mailto:kbrodersen@motorpresse.de)

**Verantwortlich für den Anzeigenteil:**

Bettina Knorr, Telefon: 07 11/1 82-18 41, [bknoor@motorpresse.de](mailto:bknoor@motorpresse.de)

Zurzeit ist die Anzeigenpreisliste vom 1. Januar 2025 gültig.

**Vertrieb:** MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG

Tel.: 089/31906-0, [info@mzv.de](mailto:info@mzv.de), MOUNTAINBIKE erscheint monatlich.

**Einzelheft:** 7,99 € (Österreich 8,80 €, Schweiz 12,80 SFR); MOUNTAINBIKE im **Abonnement:** Preis für zzt. 12 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 7,49 €)

inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 89,90 € (Österreich: 99,90 €, Schweiz: 145,- SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage). Studenten erhalten gegen Vorlage der Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 12 Ausgaben, ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 4,79 €) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 57,53 € (Österreich: 63,36 €, Schweiz: 92,16 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Mitglieder der DEKRA e. V. erhalten 12 Ausgaben mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.

**Einzelheftbestellungen und Abonnement:**

BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Telefon Inland: 0781/639 6657,

Telefon Ausland: (+49) 781 639 6658, [motorpresse@burdadirect.de](mailto:motorpresse@burdadirect.de)

**Druck:** Vogel Druck, 97204 Höchberg.

Inhaltsseiten gedruckt auf Recyclingpapier mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

**Syndication/Lizenzen:** Telefon: 0711/181-23 79, [order@mpi.de](mailto:order@mpi.de)

**Landkarten stammen überwiegend von Printmaps.net/OSM Contributors**

**Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781/639 6102.

Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. **Datenschutzanfragen:** Telefon: 0781/84 6102, [mountainbike@datenschutzanfrage.de](mailto:mountainbike@datenschutzanfrage.de)

Alle Rechte vorbehalten.

© by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlags strafbar. Für unverlangt eingesandene Manuskripte und Fotos übernimmt der Verlag keine Haftung. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

**KOMFORTABEL ONLINE ANZEIGEN AUFGEBEN UND VORTEILE SICHERN!**

Bis 10 Fotos und Text in beliebiger Länge für Ihr Online-Angebot

**HTTPS://MARKT.MOUNTAINBIKE-MAGAZIN.DE**  
und **HTTPS://MARKT.ROADBIKE.DE**

Am besten gleich mal reinklicken – es lohnt sich!

PRIVATE BIKE-ANZEIGEN BIS 5 ZEILEN IM HEFT UND ONLINE KOSTENLOS!



TEXT | PATRICK WIEDEMANN FOTOS | ADRIAN GREITER

# Start-up am Berg

Das richtige Anfahren am Steilhang öffnet neue Linien und spart Energie. Besonders auf dem E-Mountainbike macht diese Technik den Unterschied.

Bei den Worten Mountainbiken und Fahrtechnik denken die meisten an den Downhill. Doch auch bergauf muss die Technik sitzen. Gerade in steilen oder rutschigen Anstiegen entscheidet sie darüber, ob die Fahrt weitergeht oder ein Neustart am Hang nötig ist. Die ideale Anfahrt am steilen Berg ist eine Mischung aus Balance, Druck auf dem Hinterrad und ein sauber vorbereiteter Anfahrmoment. Wichtig zunächst: Vor dem Wiederanfahren sollte erst der passende Gang gewählt werden. Der leichteste Gang ist nicht

immer optimal: Auf losem oder feuchtem Untergrund kann das Hinterrad schnell durchdrehen. Ein etwas schwererer Gang erzeugt mehr Druck auf dem Hinterrad und kann so für besseren Grip sorgen. Beim E-Bike gilt zudem: Nicht mit voller Unterstützung starten, sonst hebt das Vorderrad leicht ab.

## Positionierung

Bevor es losgeht, wird das Bike für den Start positioniert. Dazu steht es leicht diagonal zum Hang, die talseitige Kurbel

verläuft parallel zum Unterrohr, und der Sattel ist leicht abgesenkt, um mehr Bewegungsfreiheit zu schaffen. Steige immer von der Bergseite aus aufs Rad, da dort der Stand sicherer ist. Beide Bremsen bleiben zunächst gezogen, der talseitige Fuß steht bereits auf dem Pedal, während der bergseitige Fuß noch Halt am Boden gibt.

Sobald die Position stabil ist, folgt ein bewusster Anfahrmoment. Mit abgesenktem Oberkörper, leicht belasteter Sattelnase und klarer Blickführung nach vorne wird die Bremse gelöst. Tipp fürs E-MTB:



## Anfahren am Berg Step by step:

- 1 Bike leicht schräg zur Fahrtrichtung positionieren
- 2 Passenden, eher mittleren Gang einlegen
- 3 Beide Bremsen halten
- 4 Sattel leicht absenken für mehr Bewegungsfreiheit
- 5 Talseitige Kurbel parallel zum Unterrohr stellen
- 6 Von der Bergseite aufsteigen
- 7 Bergfuß stützt am Boden, Talfuß steht startbereit auf dem Pedal
- 8 Sattelnase leicht belasten
- 9 Oberkörper absenken, Ellbogen außen
- 10 Blick führt weit nach vorne: Linie vorher definieren
- 11 Bremse kontrolliert lösen und kräftig mit dem Talfuß antreten
- 12 Bergfuß drückt sich ab und kommt aufs Pedal
- 13 Runder, gleichmäßiger Tritt, nicht hektisch
- 14 Blick bleibt vorausschauend auf der gewählten Linie

Man kann die Bremse auch leicht schleifen lassen – das bringt zusätzlich Kontrolle. Jetzt folgt ein kräftiger, kontrollierter Tritt ins Pedal, während der bergseitige Fuß gleichzeitig nachzieht. Die Ellenbogen



zeigen nach außen, der Oberkörper bleibt tief – so bleibt das Vorderrad am Boden und die Traktion stabil.

Ist das Bike in Fahrt, gilt es, ruhig zu bleiben. Der Tritt erfolgt rund und gleichmäßig, nicht hektisch oder ruckartig. Die zuvor gewählte Linie wird konsequent beibehalten, der Blick bleibt weit nach vorne gerichtet. Je nach Steigung lässt sich nun der Sattel wieder leicht anheben – oder bleibt bei sehr steilen Passagen weiterhin etwas abgesenkt, um mehr Beweglichkeit zu ermöglichen.

Übe diese Technik zunächst in moderatem, gut einschätzbarem Gelände. Entscheidend sind Ruhe, Präzision und Wiederholung. Erst wenn alle Abläufe sicher und flüssig sitzen, lohnt sich der Schritt in wirklich steile, technische Anstiege. Hast du den Dreh einmal raus, packt dich der Ehrgeiz – selbst am steilsten Berg.

*„Für mich gehört das Anfahren am Steilhang zu den wichtigsten Fahrtechniken beim E-Mountainbiken. Beherrscht man sie nicht, wird aus Fahren schnell Schieben – und dafür ist das E-Bike wirklich zu schwer.“*

PATRICK WIEDEMANN  
Fahrtechniktrainer  
Trailrock



Lust, den Trail zu rocken? Die Fahrtechnikscheule Trailrock bietet Kurse und Camps für alle Könnensstufen an. Mehr unter: [trailrock.de](http://trailrock.de)



Die Aufnahmen für unsere Serie sind auf Monte Argentario/Südtoskana entstanden. Hier empfehlen wir das Agriturismo Pimpinnacolo für deinen perfekten Mountainbikeurlaub! Mehr: [pimpinnacolo.com](http://pimpinnacolo.com)





# Edelhelfer

**Das richtige Werkzeug | Hobbyschrauber profitieren von einer gut sortierten Werkstatt mit dem richtigen Werkzeug. Werkstattleiter Jens Kraft zeigt, auf welche Tools es dabei ankommt – und wie du sie korrekt verwendest.**

TEXT | ERIC GUTGLÜCK BILDER | AGRON BEQIRI



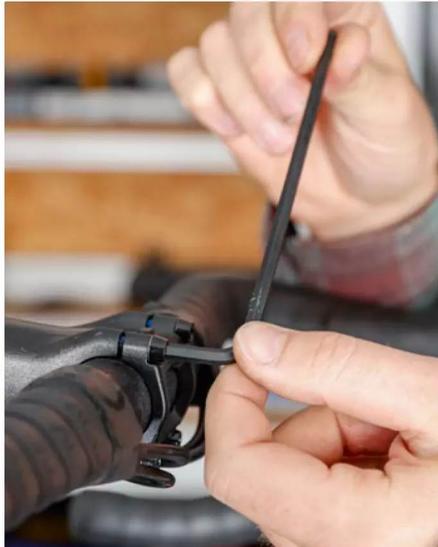
## INBUSSCHLÜSSEL

Inbusschlüssel beziehungsweise Innensechskantschlüssel kommen häufig mit zwei unterschiedlichen Enden – eines mit abgeflachtem Sechskant, das andere mit einem sogenannten Kugelkopf. Der Rundkopf hilft, schlecht zugängliche Stellen zu erreichen, und eignet sich für das schnelle Rein-/Rausdrehen von Schrauben, wenn diese noch nicht beziehungsweise nicht mehr fest sitzen. Zum Lösen und Festziehen nimmst du das flache Ende. Den Schlüssel möglichst tief einstecken, um ein Abrutschen und Runddrehen der Schraubenköpfe zu verhindern.



## DREHMOMENT-SCHLÜSSEL

Ein Drehmomentschlüssel ist beim Arbeiten an Klemmverbindungen mit leichten (Tuning-)Teilen und Carbon-Parts unerlässlich. Das Einhalten der korrekten Anzugsmomente (meist aufgedruckt) reduziert das Risiko, dass Teile durch zu hohe Klemmkraft beschädigt werden. Den Schlüssel nach Gebrauch wieder auf Null stellen. So muss er seltener kalibriert werden und zeigt die Werte länger korrekt an.



## PEDALSCHLÜSSEL

Links- oder Rechtsgewinde? In welche Richtung lassen sich Pedale lösen? Wer sich das einfach nicht merken kann, wählt die einfachste Methode: Das zu lösende Pedal waagrecht nach vorn ausrichten, einen Fuß aufs Pedal stellen, den Pedal- oder Inbusschlüssel ebenfalls in Fahrtrichtung zeigend ansetzen und nach oben ziehen. So kannst du nicht abrutschen und dich dabei womöglich an den scharfkantigen Pedalpins verletzen.



## KLEMMBEREICHE

Kommt eine Klemmung mit mehreren Schrauben (z. B. am Vorbau oder an der Kurbel), solltest du diese immer wechselseitig und schrittweise auf das vorgegebene Drehmoment anziehen – bei Kettenblättern oder Vorbauklemmungen über Kreuz, am linken Kurbelarm oder am Gabelschaft immer wechselseitig.

*„Drehmomente sollten unbedingt schrittweise und wechselseitig angezogen werden.“*

JENS KRAFT,  
Werkstattleiter

## KETTENPEITSCHEN

Zum Lösen der Kassette mit dem Zahnkranzabzieher (s. rechte Seite) braucht es eine Kettenpeitsche, um den Freilauf zu fixieren. Die Kette der Peitsche muss zum Ritzel passen – eine alte 8-fach-Variante kann für 12-fach-Kassetten zu breit sein. Tipp: für sicheren Halt immer auf einem der größeren Ritzel ansetzen.



Mit Kettenpeitsche und Abzieher lässt sich die Kassette am Hinterrad lösen.



## KASSETTE

Kassetten bestehen häufig (bei Shimano z. B.) aus mehreren Ritzeln und Spacern plus Abschlussring. Nach der Demontage zur Aufbewahrung solltest du die Teile in der richtigen Reihenfolge mittels Kabelbinder zusammenhalten. So geht nichts verloren.



# Die 36 wichtigsten Radwerkzeuge

## 1 Maul-/Ringschlüssel

Die „antiquierte“ Schraube-Mutter-Verbindung kommt selbst an High-End-Rädern zum Einsatz – zum Beispiel an Entlüftungstutzen der Bremse oder Nabenlagern. Ein umfassendes Set enthält die Größen von 6 bis 21 Millimeter.

## 2 Bremsscheiben-Richtwerkzeug

Mit diesem Tool biegest du Unwuchten aus deinen Bremsscheiben wieder heraus.

## 3 Umschaltknarre

Nimmt je nach Größe Werkzeug-Steckschlüssel (Nüsse) mit 1/2"-, 3/8"- oder 1/4"-Vierkant auf. Beschleunigt das Auf- oder Zerschrauben immens.

## 4 Rollmaßband

Vorteil gegenüber einem Gliedermaßstab/Zollstock: präziseres Ablesen, erlaubt zudem die Messung von Umfängen und kurvenförmigen Abständen.

## 5 Drehmomentschlüssel

Wichtig, um Schraubverbindungen mit dem korrekten Anzugsmoment festzuziehen. Schon günstige Modelle (ca. 40 Euro) verhindern überdrehte Gewinde oder Schäden an (Carbon-)Parts.

## 6 Bremsenentlüftungs-Kit

Enthält die passenden Spritzen, Trichter und Flüssigkeiten für Bremsen von Shimano, Magura, Sram, TRP etc. (Dot oder Mineralöl).

## 7 Bowdenzugzange

Besser als der oft verwendete Seitenschneider: Sie kappt Außenhüllen sauber, ohne sie zu quetschen.

## 8 Kettenpeitsche

Zur Demontage von Ritzelpaketen muss der Nabenfreilauf durch Verkantungen zwischen herabhängendem Kettenstück und der kurzen Kettenaufgabe arretiert werden. Andernfalls dreht sich dieser mit, und die Fixierungsschraube des Ritzelpakets lässt sich nicht lösen.

## 9 Kassettenabzieher

Das Gegenstück zur Kettenpeitsche. Dieses Tool passt in die Fixierungsschraube des Ritzelpakets und kommt auch beim Lösen/Befestigen von Centerlock-Bremsscheiben zum Einsatz.

## 10 Schraubendreher – Kreuz und Schlitz

Wird oft zur Einstellung von Umwerfer und Schaltwerk benötigt.

## 11 Innenlagerwerkzeug

Moderne Bikes sind mit Hollowtech-II- oder DUB-Innenlagern ausgestattet. Das ParkTool-Werkzeug besitzt einen integrierten Sternkappen Schlüssel für Shimano-Kurbeln.

## 12 Reifenheber-Set

Mit Metallkern bringen sie jeden Reifen auf die Felge. Pflicht: eine Oberfläche aus materialschonendem Kunststoff.

## 13 Sternkappenwerkzeug

Dient zum Einstellen des Lagerspiels von Shimano-Kurbeln.

## 14 Kettenschlosszange

Je nach Ausführung öffnet und/oder verschließt sie die Kettenschlösser von allen Ketten, die nicht vernietet sind.

## 15 Nippelspanner

Klassische Speichennippel werden mit einem 3,3- bzw. 3,25-mm-Schlüssel (auch als 15G bezeichnet) verdreht.

## 16 Gaffa-Tape

Hochwertiges kunststoff- oder textilverstärktes Klebeband ist der Allround-Helfer zum Abkleben, Reparieren und Fixieren. Achte hier auf gute Qualität!

## 17 Pedalschlüssel

Die 15-mm-Maulschlüssel-Aufnahme an der Pedalachse ist die einfachste Art, Pedale zu montieren. Achtung! Der lange Hebelarm führt zu einem zu hohen Anzugsmoment. High-End-Pedale werden oft per Inbusschlüssel von der Innenseite der Kurbel eingedreht.



## VERSCHLEISS

Egal ob mit der Kettenverschleißlehre oder beim Messen der Scheibendicke – Verschleiß ist selten gleichmäßig: daher immer an mehreren Stellen nachmessen. Auch beim Austausch abgenutzter Dämpferbuchsen hilft der Messschieber, das korrekte Maß zu bestimmen.



## PFLEGE

Das Werkzeug sauber und trocken zu lagern, ist das A und O für dessen Langlebigkeit. Hochwertige Tools bestehen zwar normalerweise aus Edelstahl und sind wenig anfällig. Dennoch ist es ratsam, alle Teile sauberzuhalten und gelegentlich mit einem leicht öligen Lappen abzuwischen. Sonst kann sich Flugrost und Oberflächenkorrosion bilden – besonders, wenn sie mit Schrauben aus minderwertigem Material in Kontakt kommen.



## Werkzeugkiste oder Werkzeugwand?

Ob du für dein Werkzeug eine Werkzeugwand oder ein Werkzeugkoffer verwendest, hängt nicht nur vom verfügbaren Platz ab, sondern auch davon, wie du dein Werkzeug nutzen willst. Eine Werkzeugwand kann dir sofort zeigen, wo jedes Werkzeug hängt. Du brauchst nicht lange zu suchen, sondern kannst direkt zugreifen – das spart Zeit, besonders wenn du öfter kleinere Reparaturen machst oder gerne stundenlang bastelst. Allerdings funktioniert dieses System nur, wenn du die Werkzeuge auch wirklich jedes Mal nach der Nutzung wieder ordentlich

an ihren Platz hängst. Außerdem brauchst du dafür einen festen Raum, in dem die Wand dauerhaft bleiben kann und Platz für einen Workstand. Ein Werkzeugkoffer dagegen gibt dir Flexibilität. Du kannst ihn mitnehmen, wenn du woanders arbeitest, ihn schnell verstauen, wenn du wenig Platz hast, und die Werkzeuge bleiben besser vor Staub geschützt. Ein Nachteil ist jedoch, dass man in den meisten Kisten erst suchen muss. Deshalb ist ein Koffer mit einem festen Platz für jedes Tool ideal – dessen Herstellung ist allerdings aufwendig.

## SÄGEBLÄTTER

Je nachdem ob du einen Lenker oder eine Sattelstütze aus Aluminium oder Carbon sägen willst, brauchst du unterschiedliche Sägeblätter für den jeweiligen Werkstoff. Blätter für Carbonfasern sind in der Regel feiner gezahnt als ihre Alu-Pendants.





### 18 Kombizange

Packt überall zu, wo Kraft gefragt ist. Zum Quetschen, Rupfen, Ziehen, Verdrehen. Die Seitenschneider-Funktion ist für das Trennen von zähen Schaltgehüllungen allerdings nicht geeignet.

### 19 Feile rund & flach

Flach- und Rundfeilen dienen zum Entgraten von Sägekanten, etwa am Lenker oder an der Sattelstütze – innen und außen.

### 20 Kettenblattschrauben-Werkzeug

Beim Austausch verschlissener Kettenblätter hält das kleine Tool die verdrehfreudigen Muttern der Kettenblattschrauben in der gewünschten Position.

### 21 Messschieber

Zum Ermitteln von Innen- und Außendurchmessern bzw. Verschleiß von Bremsscheiben. Modelle mit Digitalmessung gibt es bereits für unter 30 Euro.

### 22 Metallsäge

Gabelschaft, Sattelstütze und Lenker kürzt du mit einer Metallsäge und hochwertigem Sägeblatt.

### 23 Kettenverschleißlehre

Zeigt an, ob eine Kette getauscht werden muss oder nicht. Tipp: alle 200 bis 300 Kilometer überprüfen.

### 24 Konusschlüssel-Set

Klassische Konuslager wie etwa an Shimano-Naben können mittels Kontern des Lagerkonus eingestellt werden. Ein Set mit den Größen 13 bis 19 Millimeter ist meist ausreichend.

### 25 Kettennieter

Beim Kettentausch übernimmt er das Heraus- und Hineindrücken von Kettenstiften. Aktuelle Modelle sind mit 10- bis 13-fach-Ketten kompatibel, Sram verlangt für ihre Ketten teils spezielle Kettennieter.

### 26 Schere

Zum präzisen Zuschneiden, etwa von Gaffa-Tape, Kabelbindern oder Schaltzug-Linern.

### 27 Dämpferpumpe

Eine Federgabel oder ein Dämpfer lassen sich nur mit einer speziellen Pumpe korrekt einstellen. Ein Manometer ist ebenfalls unerlässlich für das Einstellprozedere.

### 28 Kunststoff-/Schonhammer

Für empfindliche, weiche Materialien. Auch als rückschlagfreie Variante zur Schonung der Handgelenke erhältlich.

### 29 Schlosserhammer

Beim Tausch von Gabel, Steuersatz oder beim Austreiben von Pressfit-Innenlagern (mit geeignetem Werkzeug) sind gezielte Hammerschläge vonnöten.

### 30 T-Torxschlüssel T25

Den häufig verwendeten T25 kaufst du idealerweise als handlichen T-Schlüssel.

### 31 Spitzzange

Zum Erreichen schwer zugänglicher Stellen am Rad. Auch zum Entfernen von Schmutz aus dem Schaltwerk oder Dornen in der Reifenkarkasse ein häufig eingesetztes Werkzeug.

### 32 Cutter-Messer

Der Alleschneider von Bremsleitung bis Kabelbinder. Vorteil: immer scharf dank praktischer Abbrechklingen.

### 33 T-Inbusschlüssel 4/5/6 mm

Diese wichtigsten Inbusschlüssel solltest du in höchster Qualität als ergonomische T-Schlüssel sowie mit einem Ende in Kugelkopf-Form besitzen.

### 34 Rollgabelschlüssel

Auch als „Engländer“ bezeichnet, sind große Modelle dieses verstellbaren Schraubenschlüssels für Sechskant- und Vierkant-Köpfe bis über 35 mm Maulweite einstellbar.

### 35 L-Inbus- und Torx-Schlüssel-Set

Inbusschlüssel in den folgenden Größen sind Pflicht: 1,5/2/2,5/3/4/5/6/8 und 10 mm – möglichst mit Kugelkopf. Immer häufiger sind Parts auch mit Torx-Schrauben befestigt. Die Größen T10/T15/T20/T25/T27/T30/T40 sind geläufig. Schlüssel in L-Form sind ausreichend.

### 36 Shimano Di2-Stecktool

Mit diesem Spezialtool lassen sich Kabel elektronischer Shimano-Gruppen ein- und ausstecken, ohne diese zu beschädigen.



**Das Paradies zu Füßen:** Von der Ridgeline der Punta Cotón überblickt man das vielseitige Revier rund um Aínsa.

# Stunde Null

**Aínsa** | In den spanischen Pyrenäen ist einst aus dem Nichts ein MTB-Revier entstanden. Heute ist es legendär – wir haben es erfahren.



**Aussichtsreich:** Zwar ist der Sarrastaño-Trail nie wirklich schwer, aber man sollte doch hin und wieder anhalten, um das Panorama zu genießen.

**Zahlreiche Firmen,** wie z. B. die spanische Marke Orbea, unterstützen die Zona Zero bei der Finanzierung der aufwendigen Trail-Pflege.

**Sie dürfen natürlich nicht fehlen:** Die Tapas gehören zum zentralen Kulturgut der Region.

**Da geht's lang:** Die Bikerouten in der Kernzone der Zona Zero sind alle bestens ausgeschildert.





*„In Aínsa wurden alte Pfade nicht ihrem Schicksal überlassen, sondern hergerichtet, um sie mit dem MTB zu befahren! Ein Beispiel, das definitiv Schule machen sollte!“*

PATRICK WIEDEMANN, AUTOR

# Z

TEXT | PATRICK WIEDEMANN  
FOTOS | ADRIAN GREITER

**Z**ona Zero. Schon als ich diesen Namen das erste Mal hörte, wunderte ich mich, warum eine MTB-Destination so getauft wurde. Seitdem war mein Interesse für dieses Gebiet in den spanischen Pyrenäen geweckt: Unendlich viele Enduro-Trails aller Schwierigkeiten in unberührter Natur sollen dort zu finden sein. Alle bestens gepflegt und großteils ausgeschildert. Aber warum „Zona Zero“? Der beste Weg, um ein Geheimnis zu lüften, ist hinzufahren.

So bin ich nun auf dem Weg nach Spanien und kann meine Vorfreude kaum unterdrücken. Mit mir auf der Reise sind Kathi und Fotograf Adrian. Wir haben uns entschieden, den weiten Weg ge-

meinsam mit unseren Campern zu bestreiten. Nach einem kurzen Stopp in Südfrankreich, um die Anreise einigermaßen erträglich zu gestalten, sind wir kurz vor unserem Ziel. Eine letzte Serpentinauffahrt zum Grenztunnel nach Spanien, danach geht's durch famoses Bergland die letzten Kilometer hinunter: Aínsa, unser Zielort, liegt vor uns. Wir haben uns für den am Rande der Stadt liegenden Campingplatz entschieden. Dieser befindet sich etwas oberhalb des Zentrums, aber idyllisch am Waldrand mit Blick auf den Ort und vielen Schatten spendenden Bäumen. Natürlich haben wir uns für die kommenden Tage einen Guide gesucht – und auch gefunden. Jorge stammt aus Aínsa und taucht gleich nach unserer Ankunft zur Vorbesprechung auf dem Campingplatz auf. „Bereits jetzt im Frühsommer“, führt er aus, „kann es unglaublich heiß werden. Wir sollten sehr früh starten und in der Mittagszeit eine längere Pause einlegen.“ Siesta halt, denke ich mir und freue mich mit dem Gedanken an ein kleines Nickerchen zwischen zwölf und 15 Uhr direkt an.

## Ein spektakulärer Pfad

So starten wir am nächsten Tag um genau sechs Uhr in der Früh mit einer etwas längeren Straßenfahrt zum Ausgangspunkt unserer Tour. Aínsa liegt nun westlich von uns. Die Kleinstadt hat gerade einmal 2300 Einwohner – und liegt eingerahmt zwischen den Flüssen Cinca und Ara auf einer felsigen Anhöhe in den südlichen Ausläufern der Pyrenäen. Die Hauptattraktion ist die auf dem Felsen thronende Burg aus dem elften Jahrhundert. Die Anlage ist fast so groß wie der restliche Ort. Nicht weniger attraktiv ist die harmonisch gestaltete Altstadt mit erstaunlich gleichmäßig angelegten, dicht gedrängten Häusern.

Die imposante Kirche von Aínsa sehen wir zehn Kilometer entfernt noch immer. Zuerst geht es, ►



**Entspanntes Miteinander:** Die Locals freuen sich, dass Besucher in die einst so abgeschiedene Region kommen.

**Hochalpiner Traum-Trail:** Schöner kann eine Abfahrt eigentlich nicht starten, als hier am Pico Comodoto.





**Ohne Schweiß kein Preis:** Die spektakuläre Abfahrt vom Pico Comodoto muss man sich erst verdienen.

*„Selten habe ich eine Destination erlebt, die auf so engem Raum eine derartige Vielfalt an spannenden Trails bietet!“*

**ADRIAN GREITER, Fotograf**

umgeben von Feldern, in lockerem Auf und Ab dahin. Die Temperaturen sind trotz der frühen Uhrzeit schon hoch, die Sonne brennt auf uns nieder.

Nach dem Einrollen sind wir flott am Trail-Einstieg, und Jorge verspricht uns einen spektakulären Pfad. Dieser ist abwechslungsreich mit kurzen Gegenanstiegen und vollends im freien Gelände mit sagenhaftem Blick auf die umliegenden Berge. Der Boden ist staubig und sehr rutschig aufgrund vieler kleiner, so glaube ich, Kieselsteine. Beim ersten Halt springt Jorge vom Bike und kniet nieder. Während er mit beiden Händen durch den Untergrund fährt, sagt er: „Wir sind am Strand.“ Er lacht

über unsere fragenden Blicke und liefert die Begründung: „Schaut, das sind keine Steine. Das sind kleine Muscheln. Unser heutiger Bike-Spielplatz war früher Meer und Strand.“ Tatsächlich: Was unter tiefblauem Wasser ruhte, erhob sich einst zu den imposanten Gipfeln, die uns umgeben. Wir sind quasi auf dem Weg durch die Jahrmillionen, von der Stunde null zur Zona Zero.

Mittlerweile sind wir alle vom Rad abgestiegen und lassen die zahllosen versteinerten Muscheln durch unsere Finger purzeln. Das Gefühl auf dem Weiterweg ist ein anderes. Ich bin viel bewusster unterwegs und blicke ständig nach unten: der Muschel-Trail – wirklich einzigartig.

## Ein Berg der Mountainbiker

Doch dann fordert die Fahrt wieder volle Konzentration, weil der Trail mittlerweile sehr ausgesetzt am Hang entlangführt, zugleich ein sensationelles Panorama auf das gegenüberliegende Gebirge preisgibt. Auch ist der Wege nicht mehr flowig, sondern durchsetzt mit Stufen und Steilpassagen.

Unsere Tour zieht uns immer weiter nach Aínsa zurück. Das Finale lässt uns südlich der Ortschaft hoch zum La Partara fahren. Dies ist ein 860 Meter hoher Gebirgsszug, der einen tollen Ausblick auf die



**So nah und doch so fern:** Die großartige Abfahrt vom Collada hinunter nach Aínsa nimmt gefühlt kein Ende.

Pyrenäen bietet. Der Berg ist sehr beliebt bei Mountainbikern, hält er doch nahezu in jeder Himmelsrichtung eine Vielzahl von Trails verschiedener Schwierigkeitsgrade bereit. Die Auffahrt ist einfach und entspannt auf einer Forststraße zu bewältigen. Nur die letzten Meter zum Gipfelkreuz auf einem alten Karrenweg sind anspruchsvoller.

Oben angekommen, haben wir plötzlich besondere Begleiter: Geier kreisen über uns. Jorge erklärt, dass es in den spanischen Pyrenäen zahlreiche Arten gibt, die Nationalparks für die imposantesten Tiere wichtige Schutzgebiete sind. Die Geier spielen sogar eine zentrale Rolle in der Natur, weil

sie tote Tiere beseitigen und so die Ausbreitung von Krankheiten und die Verunreinigung des Grundwassers verhindern (siehe kommende Seite). Auch wenn sie keine Gefahr für uns darstellen, bleibt doch ein mulmiges Gefühl. Aber auch Bewunderung für die Eleganz, mit der diese vermeintlich unattraktiven Vögel durch die Luft gleiten.

Dann ist es Siesta-Zeit, und wir unterbrechen den Tag für eine ausgiebige Mittagspause. Am Nachmittag geht es mit dem Shuttle zum kleinen Ort Laspuna. Am Fuß des Peña Montanesa startet unsere Tour. Dieser auffällige Berg ist das Wahrzeichen der Provinz Huesca, zu der Aínsa gehört. ►

# Unter Geiern

Den Western-Filmen verdankt einer der imposantesten Vögel der Welt seinen zweifelhaften Ruf. Dabei wäre das Ökosystem ohne die Riesen der Lüfte ärmer.

**Wenn man rund um Aínsa zum Himmel blickt**, sieht man sie immer wieder majestätisch kreisen – und viele werden sich in den Wilden Westen versetzt fühlen. Kein Vogel steht schließlich so für das Filmgenre des Westerns wie der Geier. Auch in zahlreiche Filmtitel hat er es geschafft. Doch seine Prominenz hat sich – ähnlich wie beim Weißen Hai – nicht unbedingt zu seinem Vorteil ausgewirkt. So wurden Geier noch in der Mitte des 20. Jahrhunderts verdächtigt, Nutztiere zu töten (daher auch der Name Lämmergeier) und sogar kleine Kinder zu rauben.

**Dabei erfüllen die imposanten Vögel mit ihren Flügelspannweiten** von bis zu 2,95 Metern eine wichtige Funktion im Ökosystem. Im Gegensatz zu allen anderen Greifvögeln, die aktiv Beute erlegen, besteht die Nahrung von Geiern ausschließlich aus bereits toten Tieren. Durch die „Verwertung“ von Aas verhin-

dern sie höchst effektiv die Ausbreitung von Krankheiten.

**Dieses Fressverhalten wäre den Geiern** aber in Europa beinahe zum Verhängnis geworden: Während die Verbreitung im Mittelalter noch fast den ganzen Kontinent abdeckte, gab es in den 1960er Jahren nur noch ein paar tausend Brutpaare in einzelnen, kleinen Gebieten. Grund für den massiven Rückgang des Bestands war zunächst die enorme Ausweitung der Agrarflächen und Verbesserung der Weidehygiene, wodurch es immer weniger Aas gab. Ab Ende des 19. Jahrhunderts waren es dann Giftköder, mit denen der Wolf bekämpft wurde, denen zahlreiche Geier zum Opfer fielen – sowie der Einsatz des Pflanzenschutzmittels DDT.

**Heutzutage werden zwar keine Giftköder** mehr eingesetzt, aber oft ist trotzdem die Nahrung noch eine Gefah-

renquelle für die gewaltigen Tiere: So sterben immer wieder Geier an einer Bleivergiftung, wenn sie Tiere fressen, die von Jägern erlegt, aber nicht geborgen wurden. Die Munition enthält größere Mengen des Schwermetalls und gelangt dann beim Fressvorgang in den Körper des Vogels.

**Der größte Bestand Europas konnte sich in Spanien halten**, wo die Population an Gänsegeiern durch konsequenten Schutz von rund 3200 Paaren im Jahr 1979 auf heute etwa 40 000 stieg. Auch in anderen Regionen Europas wurden Wiederansiedlungsprogramme für unterschiedliche Geierarten gestartet, etwa im Massif Central in Frankreich oder in den Berchtesgadener Alpen. Diese Populationen sind allerdings deutlich kleiner als die spanischen.

**Ein Grund dafür ist das ausreichende Nahrungsangebot** auf der Iberischen Halbinsel. Im Nachgang der BSE-Tierseuche erließ die EU im Jahr 1999 ein Verbot, tote Körper von Nutztieren in der Natur zu belassen. Damit fielen nach Schätzungen von Vogelschützern auf einen Schlag etwa 70 bis 80 Prozent der Nahrung der verschiedenen Geierarten weg. Während alle anderen EU-Staaten bis heute an diesem Verbot festhalten und die Landwirte verpflichtet sind, tote Tiere zu verbrennen, hob es Spanien bereits 2011 wieder auf. Unter strengen Auflagen dürfen sogar Kadaver aus Massentierhaltungen ausgebracht werden – zur Freude der Geier.

**An einer dieser Fütterungsstellen führen** auch die Auffahrten unserer Touren Nummer 1 und Nummer 3 vorbei, wo man die mächtigen Tiere mit ein wenig Glück beobachten kann.



**Und sie kreisen wieder:** Lange waren die Geier Europas vom Aussterben bedroht.



2295 m hoch ist er und liegt in der Nähe des Nationalparks Ordesa y Monte Perdido. Seine Markantheit verdankt er seiner riesigen und steilen, nahezu lotrechten Nordwand, die man schon von weither sehen kann. Auch auf unserer Auffahrt ist diese omnipräsent. Jorge erklärt, dass wir direkt unterhalb der Wand in unsere Abfahrt starten und von dort auch eine geniale Sicht auf die weiteren Berge der Umgebung genießen werden.

Nach knapp 800 Höhenmetern Anstieg können wir eine Pause gebrauchen und inhalieren den versprochenen Blick. Dann folgt ein besonderes Trail-Schmankerl: Fast 20 Kilometer lang geht es abwechslungsreich durch Wald, offenes Gelände und über Wiesen in einem sensationell flowigen

Geläuf nach unten. Erst unmittelbar vor der Stadt entlässt uns der letzte Abschnitt – wow.

## Tour der Emotionen

Wir radeln durch das historische nördliche Stadttor. Ich komme mir ein wenig vor wie zurückgereist ins Mittelalter, als wir den historischen Stadtkern Aínsas erreichen. Mich durchfährt ein wohliger Schauer, die Emotionen dieser unglaublichen Tour lassen sich kaum unterdrücken. Alleine das Ende, erscheint unwirklich und real zugleich, wird noch sehr lange in mir nachhallen.

Am Marktplatz direkt neben der Burg finden wir kleine Bars, die uns die typischen Tapas der Region zubereiten. Die kleinen spanischen Gerichte ►

**Auf den Spuren der EWS:** Die großteils anspruchsvollen Trails in den „Dunas“ haben viel zum Mythos Aínsas beigetragen.



**Abwechslungsreich:** Zwischen den staubigen Ridgelines der „Dunas“ und dem von 3000ern umstandenen Pineta-Talkessel liegen nur wenige Kilometer.

werden traditionell serviert. Charakteristisch für diese Region sind Kroketten mit Schinken, Huhn oder Pilzen sowie Kartoffelwürfel mit scharfer Sauce. Normalerweise, so erklärt uns Jorge, ist es so, dass man von Bar zu Bar zieht und überall nur ein bis zwei Tapas probiert neben einem Kaltgetränk. Man nennt dies auch „Tapas-Hopping“. Uns ist das nach dieser doch anstrengenden Tour dann doch etwas viel, und so bleiben wir den ganzen Abend an einem Fleck. Der laue Abend, die Aussicht auf die beleuchtete Burg und die überall sehr

zuvorkommenden einheimischen Spanier sind ein würdiges Ende dieses Tages im Enduro-Paradies in Spanien. Die Aínsa-Trails sind tatsächlich ein Vorzeigeprojekt der einheimischen Bikeszene, die mehr als hundert Kilometer Naturwege aller Schwierigkeitsgrade in Selbstverwaltung reaktiviert hat. Diese werden nun ehrenamtlich gepflegt und sind allen MTB-Enthusiasten zugänglich.

Und auch das Rätsel des geheimnisvollen Namens konnten wir noch lösen: „Zona Zero“ hat den Hintergrund, dass die Region Sobrarbe mit Aínsa als Zentrum lange Zeit kaum erschlossen war. Viele alte Dörfer waren teils verlassen, die Wege überwuchert oder bereits komplett vergessen. Anfang der 2000er Jahre haben ein paar Locals begonnen, diese alten Pfade freizulegen und für das Bergradeln nutzbar zu machen. Da es vor diesem Projekt wirklich nichts Vergleichbares gab, haben sie diese Destination symbolisch als „Nullzone“ bezeichnet, als den Beginn von etwas komplett Neuem.

## Und der Name bleibt

Mittlerweile ist diese Region als MTB-Revier legendär und weit über die Grenzen Spaniens hinaus bekannt. Jorge meint, dass der Name inzwischen zwar – so viele Jahre nach der Stunde null – etwas irreführend geworden ist. Aber weil er in der Zeit zu einer eigenen Marke wuchs, will ihn natürlich niemand mehr ändern. ■

# Informationen zur Region

**Lage & Charakter:** Die spanische Gemeinde Aínsa (offiziell Aínsa-Sobrarbe) liegt auf einer felsigen Anhöhe an den südlichen Ausläufern der zentralen Pyrenäen. Der Charakter der Region erinnert an eine Döner-Bestellung: *Bitte einmal mit allem und schön!* Während im eher hügeligen Umfeld der kleinen Stadt knackiges Mittelgebirgs-Biken mit stetigem Auf und Ab dominiert, warten gleich nördlich, nur eine halbe Fahrstunde entfernt, anspruchsvolle, „alpine“ Ziele.

**Anreise:** Ein Grund, warum Aínsa trotz seines enormen Potenzials, nicht von der (E-)MTB-Szene überrannt wird: Es gibt keine einfache Anreise. Mit dem Auto wartet eine komplette Frankreichdurchquerung mit fast 1400 km (ab Stuttgart), mit dem Flieger muss man erst nach Saragossa oder Barcelona, um sich anschließend mit dem Mietwagen auf den zwei- oder dreistündigen Weg zu machen.

**Beste Reisezeit:** Schnee fällt zwar nur selten in Aínsa, aber trotzdem kann es in den Wintermonaten empfindlich kalt werden. Im Sommer sind dafür Temperaturen bis 30° Celsius keine Seltenheit. Die beste Reisezeit ist der Frühling ab April (Achtung, da liegt in den Hoch-

lagen des Hinterlands oft noch viel Schnee) oder der Spätsommer ab Anfang September. Wobei der Oktober der regenreichste Monat in der Region ist.

**Übernachtung:** Für alle, die mit Wohnmobil, Van und Co. anreisen, stehen in direkter Stadtnähe zwei Campingplätze zur Verfügung. Für alle anderen gibt es in der Stadt etwa ein Dutzend Hotels und zahlreiche Ferienappartements.

**Guiding:** Mittlerweile sind es einige Tourenanbieter und Guides in und um Aínsa, die auch alle Shuttles am Start haben. Bergbahnen und ähnliche Aufstiegshilfen gibt es dagegen keine. Uns hat Jorge von „One Ride Pyrenees“ begleitet, der als Local wirklich jeden Stein (und jede Muschel) der Region mit Vornamen kennt. [oneridepyrenees.com](http://oneridepyrenees.com)

**Allgemeine Infos** (auf Englisch und Spanisch): [turismodearagon.com](http://turismodearagon.com)

## Abseits der Trails

**Buntstein:** 45 Autominuten entfernt von Aínsa befinden sich oberhalb des Flusses Vero insgesamt sechs Höhlen, die Abrigos de Mal-lata, in denen über 20000 Jahre alte Malereien zu bewundern sind. Die Höhlen stehen seit 1998 auch auf der Liste des UNESCO Weltkulturerbes und können im Rahmen von Führungen besichtigt werden.

**Naturkunde:** Der älteste Teil der Festung von Aínsa, verbunden mit der mächtigen Stadtmauer, stammt aus dem elften Jahrhundert und wurde wohl auf den Überresten von Bauten der Araber errichtet. Heute finden sich in der Burg eine Tourismusinformation sowie ein kleines „Eco Museum“, das einem die Tier- und Pflanzenwelt der Pyrenäen näherbringt.

**Sternstunden:** Darf es etwas gehobener sein? Im beschaulichen Aínsa befindet sich mit dem Callizo tatsächlich ein mit einem Michelin-Stern dekoriertes Restaurant, das mit „technisch-emotionaler Bergküche“ lockt. Es gibt nur zwei Menüs zur Auswahl („Piedras“ und „Tierra“) sowie eines für Kids. [restaurantecallizo.es](http://restaurantecallizo.es)



**Pornorama:** Von der spektakulären Aussicht sollte man sich auf der Gipfeline des Pico Comodoto nicht ablenken lassen.

# Vier Touren in Aínsa

Direkt zur **komoot**  
Collection?  
Einfach den  
QR-Code scannen!



## 1 Punta Cotón

📏 24 km 🏔️ 760 Hm 🕒 760 Tm ⌚ ca. 3 h

**Kondition:** mittel

**Fahrtechnik:** mittel bis schwer (S2–S3\*)

**Charakter:** weitläufige Runde um und über den gesamten Felsriegel südwestlich Aínsas

**Beschreibung:** Vom Parkplatz folgen wir zunächst der Auffahrt zum Cruceta de Brunello, biegen aber bereits nach gut 1,5 km links ab in Richtung Caseta Royo. Nach einem kurzen, aber knackigen Uphill erreichen wir den spektakulären Grat-Trail, der zur Punta Cotón führt, immer begleitet von einer tollen Aussicht auf den Stausee. Vom Gipfel geht es dann steil und über losen Untergrund hinab nach Morillo de Tor, wo ein hübsches Café wartet. Die anschließende Auffahrt bringt uns zurück ins Kerngebiet der Zona Zero, zur Partara. Von dessen Gipfel geht es über den verhältnismäßig einfachen Clásico-Trail ins Tal des Rio Ena. Anschließend sind es noch einmal entspannt zu tretende 200 Hm hinauf nach Guaso, von wo uns erst der El-Grado-Trail, dann der Aranalón-Trail zurück ins Tal bringen.

## 2 Peña Montañesa

📏 44 km 🏔️ 1350 Hm 🕒 1350 Tm ⌚ ca. 5 h

**Kondition:** schwer bis sehr schwer

**Fahrtechnik:** schwer (S3\*)

**Charakter:** technisch wie konditionell extrem fordernde Traumtour im Schatten des monumentalen Felsriegels nordöstlich Aínsas

**Beschreibung:** Auch wenn man den schroffen Gipfel der Peña Montañesa nicht einmal annähernd erreicht, so dominiert deren steile Südwand doch einen Großteil der Tour. Auf die lange, aber nie steile Straßenauffahrt nach Laspuña (bis hierher kann man sich auch shutteln lassen) folgt die recht anhaltende Schotterrampe zum Collada. Hier startet die schier endlose Abfahrt nach Aínsa. Zunächst geht es zum Aussichtspunkt am Total de los Pozos und dann durch einen Märchenwald in die Siedlung Oncins. Weiter fahren wir über den Camino Torrelisa und diverse weitere begeisternde Schmalspurwege. Zum Finale wartet dann der berühmte Kamm der Raben: die Cresta del Cuervo, die aussieht wie die kleine Schwester der Terre Noire, nur in Weiß.

## 3 Zona Zero Central

📏 37 km 🏔️ 1050 Hm 🕒 1050 Tm ⌚ ca. 5 h

**Kondition:** schwer

**Fahrtechnik:** mittel bis schwer (S2 bis S3\*)

**Charakter:** Diese Runde führt durch die Hintertür in die Kernzone der Zona Zero und verbindet tolle Ausblicke mit Trail-Genuss.

**Beschreibung:** Aus dem Stadtzentrum geht es weitestgehend gemütlich über Nebenstraßen bis in die Nähe des hübsch gelegenen Dörfchens Santa Maria de Buil. Hier wechseln wir auf Schotter, und plötzlich öffnet sich auf dem Balcón del Sarrastaño die fantastische Aussicht auf die 2000er und 3000er des Hauptkamms der Pyrenäen. Anschließend führt uns einer der „Signature-Trails“ Aínsas, der Sarrastaño zum Partara, wo einst die ersten Trails der Zona Zero entstanden. Weiter geht es zunächst über den Partara Express hinunter nach Aínsa, ehe es nach der erneuten Auffahrt in den deutlich anspruchsvolleren Peñas Cinglas geht. Wer danach noch nicht genug hat, kann noch weitere Runden an Aínsas Hausberg drehen und die anderen Trails unter die Stollen nehmen.

## 4 Pico Comodoto

📏 34 km 🏔️ 1580 Hm 🕒 1580 Tm ⌚ ca. 5 h

**Kondition:** sehr schwer

**Fahrtechnik:** schwer (S3\*)

**Charakter:** landschaftlich traumhafte Runde mit einer teilweise fordernden Abfahrt im hochalpinen Ambiente des Valle de Pineta

**Beschreibung:** Die Auffahrt erfolgt, sofern man nicht ein Shuttle nutzt, ab Bielsa meist auf Schotter bis etwas oberhalb der Alpe La Estiva. Ab einer kleinen Hochebene ist für die verbleibenden knapp 250 Hm zum Gipfel des Pico Comoto Schieben und Tragen angesagt. Bei der hier beginnenden Abfahrt folgt auf die ersten flowigen Meter auf der Kammlinie ein sehr unangenehm zu fahrender Abschnitt in steilem und feinsplittigem Gestein. Ab einem kleinen Sattel wird es aber wieder etwas entspannter, bevor der Weg in die Südflanke abbiegt und dort im Wald ein wahres Flow-Feuerwerk abbrennt. Nach einem weiteren Forststraßen-Uphill geht es für uns auf dem wieder etwas anspruchsvolleren Felquera-Trail hinunter zum Startort Bielsa.



Noch mehr MOUNTAINBIKE-Trailguides: [bike-x.de/mtb/touren](https://bike-x.de/mtb/touren)

\* siehe [www.bike-x.de/singletrailskala](https://www.bike-x.de/singletrailskala)

**Mal zart, meist hart:** Die Abfahrt unter der Peña Montañesa ist nur selten so flowig, wie auf diesem Abschnitt.





**Während die Diskussion** über die Zukunft der Eurobike eskaliert, erinnern sich viele an die legendären Messepartys vergangener Jahre.



## Ist die Party zu Ende?

**Die Eurobike sorgt derzeit für Schlagzeilen: Verbände sagen ab, Bosch zieht sich zurück, Shimano zögert, was die Teilnahme angeht.**

**Binnen weniger Tage hat sich die Lage rund um die Eurobike spürbar zuge-spitzt:** Die Branchenverbände ZIV und Zukunft Fahrrad beenden die Zusammenarbeit mit der Messe. Grundlage war ein 10-Punkte-Plan für 2026 – am Ende sahen die Verbände ihre Kernforderungen jedoch nicht erfüllt und steigen aus. Kurz darauf kündigte Bosch eBike Systems an, bei der Eurobike 2026 nicht mehr auszustellen; Shimano hat eine Teilnahme noch nicht entschieden. Viele andere große Aussteller bleiben der Messe seit Jahren schon fern. Mit ein Grund sind die hohen Kosten für Standplätze und Orga. Hintergrund der Spannungen sind auch sinkende Besucherzahlen, der seit 2022 vollzogene Umzug von Friedrichshafen nach Frankfurt und die Debatte um die „Mobifuture“,

eine geplante Parallelmesse, die 2026 im Rahmen der Eurobike Raum für elektrische Vehikel und E-Bikes bieten sollte. Die Verbände lehnen eine formale Trennung von Alltags-, Sport- und E-Bikes allerdings ab. Der Messeveranstalter Fairnamic zeigt sich von der Absage überrascht, verweist auf einen laufenden Dialog, angekündigte Anpassungen und einen neuen Messebeirat – die Mobifuture wurde bereits kurzerhand abgesagt.

Die Frage, ob die Eurobike als internationale Leitmesse, als Order- und Netzwerkplattform oder in ganz neuer Form weiterlebt, bleibt zunächst offen. Zu rechnen ist auch damit, dass die Verbände eine eigene Plattform aufsetzen. Zumindest äußerten sich ZIV und Zukunft Fahrrad uns gegenüber und in den Pressemitteil-

lungen so. Die Verbände betonen, dass noch keine Entscheidung über ein neues Messeformat gefallen ist. Man befindet sich in Gesprächen mit den Mitgliedsunternehmen und wolle dies gemeinsam entwickeln. Kritische Stimmen bemängeln auf Plattformen wie LinkedIn den Zeitpunkt der plötzlichen Abkehr von der einst so wichtigen Leitmesse, da die Radbranche derzeit von außen ohnehin nicht gut wahrgenommen wird. Die Meldungen über Insolvenzen nehmen nicht ab. Wäre es nicht gerade jetzt wichtig, Zusammenhalt nach außen zu signalisieren?

Eines dürfte jedoch sicher sein: Ein Zurück zu „früher“ wird es nicht mehr geben – auch wenn sich manche die Eurobike-Partys (im Bild) aus Friedrichshafen wieder zurückwünschen.

# Syntace meldet Insolvenz an

**Nun muss auch das Traditionsunternehmen Syntace Insolvenz anmelden – die Restrukturierung läuft, und ein Investor soll in Sicht sein.**

Die Traditionsmarke Syntace – zu der auch die Bike-Marke Liteville gehört – hat am 14. Oktober 2025 beim Amtsgericht Traunstein Insolvenz beantragt. Das Unternehmen wurde 1992 von Entwickler und Tüftler Jo Klieber gegründet und galt über Jahrzehnte als Qualitäts- und Innovationsmotor im Premiumbereich für Komponenten und Bikes. Im Corona-Boomjahr 2022 verkaufte Klieber 70 Prozent der Syntace GmbH überraschend an den Pierer Konzern, zu dem auch die Motorradmarke KTM gehörte. Klieber suchte zum einen einen Partner, der ihn finanziell und bei der Entwicklung der E-Antriebssparte unterstützen konnte, und wollte sich außerdem wieder stärker auf die Entwicklung selbst konzentrieren. Er blieb zwar Gesellschafter, konnte jedoch weitgehend nicht mehr ins operative Geschäft eingreifen (siehe Interview auf Seite 146). Der Pierer Konzern hatte damals mehrere Radmarken gekauft, darunter Felt, Husqvarna, Gas Gas und R-Raymon. Aber die gedämpfte Konsumstimmung nach den Corona-Boomjahren machte dem Konzern zu schaffen. Entscheidend war auch, dass die Sportmotorradmarke KTM in Schiefelage geriet und im November



2024 Insolvenz anmelden musste. Bereits seit Anfang 2025 sollen Restrukturierungsmaßnahmen für die Syntace GmbH laufen, die nach Unternehmensangaben spürbare Fortschritte zeigen. Gleichzeitig befinden sich die Gespräche mit einem Investor in einem weit fortgeschrittenen Stadium. Ziel ist es, beide Marken zu erhalten. Der Geschäftsbetrieb bleibt vollständig bestehen. Bestellungen über den Online-Shop werden weiterhin regulär abgewickelt, auch die Ersatzteilversorgung soll uneingeschränkt gesichert sein. Das bestätigte uns auch Jo Klieber, der derzeit daran arbeitet, dass der neue Investor bis Ende Dezember an Bord ist. Im Interview erzählt Klieber uns, wie es weitergeht und an wen sich Liteville- und Syntace-Kunden derzeit ebenfalls wenden können. Wir drücken die Daumen, dass es bald „Good News“ gibt!

## Standort Tacherting:

Der Betrieb geht weiter, die Ersatzteilversorgung ist sichergestellt.

## NEWS-TICKER

**STRAVA | GARMIN** Nur wenige Wochen nach der Patentklage gegen Garmin hat Strava das Verfahren zurückgezogen, wie Tech-YouTuber DC Rainmaker berichtet. Offizielle Gründe sind nicht bekannt. Die Klage war ohnehin umstritten, da Funktionen wie Heatmaps bereits vor Stravas Patenterteilung bei Garmin existierten. Für Nutzer ändert sich vorerst also nichts: Die Dienste beider Plattformen laufen wie gewohnt weiter.

**STRAVA** ▲  
**GARMIN.**

**GORE WEAR** Gore stellt seinen Geschäftsbereich Gorewear im kommenden Jahr ein. Das Unternehmen sieht trotz jahrzehntelanger Investitionen keine Möglichkeit mehr, die Marke im hart umkämpften Textilmarkt nachhaltig profitabel zu führen. Die Marke Gore Tex bleibt weiter unter dem Dach der W. L. Gore & Associates GmbH.



**YT** Nach der Restrukturierung in Deutschland stellt nun YT Industries USA seinen Betrieb ein. Wie das Unternehmen mitteilt, konnte keine Einigung mit der deutschen Zentrale über die künftige Ausrichtung erzielt werden. Damit endet nach acht Jahren die Präsenz von YT in Nordamerika. In Deutschland konnte Gründer Markus Flossmann die Marke erfolgreich zurückkaufen und führt die Geschäfte mit schlanker Struktur weiter.







## Vom Gipfel bis zum Meer

ERGON BIKE

**Enduro-Bikepacking?** Für viele ein neuer Trend – für Matthew Fairbrother längst gelebter Alltag. Schon 2024 sorgte der junge Neuseeländer für Aufsehen, als er zwischen den Rennen der EDR-Serie kurzerhand von Event zu Event bikepackte – mit minimalem Gepäck. 2025, nach sechs Monaten verletzungsbedingter Zwangspause und unzähligen Stunden im Reha-Studio, wollte Matthew etwas tun, das ihn wieder mit seinen Wurzeln verbindet. Die Idee: vom höchsten befahrbaren Punkt Europas, der Aiguille de la Grande Sassièr (3747 m), bis zum Meer in Finale Ligure – nonstop, allein, 3750 Höhenmeter bergab. Schon die Anreise zum Gipfel wurde zur Herausforderung. Mit Zelt, Kamera

und Bike kämpfte sich Matt über Geröll und Schnee bis ganz nach oben, wo er die Nacht in einem Biwaksack verbrachte. „Zum ersten Mal seit Monaten habe ich nicht mehr an Verletzungen gedacht – ich war einfach da, über den Alpen.“ Am nächsten Morgen ging's los: steile Felsrinnen, ausgesetzte Passagen, null Fehlertoleranz. Dann Wiesen, alte Militärstraßen, Singletrails, Dorfwege. „Man durchquert in wenigen Stunden fast alle Klimazonen Europas“, so Matt. Nach fast 15 Stunden erreichte er dankbar die ligurische Küste. „Dieses Projekt war mehr als eine sportliche Herausforderung“, sagt er rückblickend. „Es war mein Weg zurück – vom Verletzten zum Fahrer, vom Grübeln zum Vertrauen.“





Du hast Fragen oder Kritik zu dieser Ausgabe oder zu MOUNTAINBIKE allgemein? Dann schreibe uns unter [info@mountainbike-magazin.de](mailto:info@mountainbike-magazin.de)

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.



Unser Insta-Post zur Red Bull Rampage 2025 hat eine heiße Debatte ausgelöst: Wie viel Risiko ist noch vertretbar? Die spektakulären Lines und harten Stürze beim Finale spalteten die Community – zwischen Faszination und Fassungslosigkeit. Hier zeigen wir einige der spannendsten Kommentare aus der Diskussion auf unserem Instagram-Kanal.

- „Ich find's toll, dass sich das so weit entwickelt hat. Aber das Risiko bleibt – ich als ältere Generation bin da raus.“
- „War die Rampage je ungefährlich? Für mich überbewertet. Lieber wieder XC im Free-TV als diese Show.“
- „Mehr Jibben, mehr Style, weniger XXL-Drops! Freeride sollte nicht nur aus Big Features bestehen.“
- „Rotationstricks nur in Jump-Sections – Tech-Riding gehört mehr in den Fokus.“
- „Rampage geht für mich seit Jahren in die falsche Richtung. Mehr Drehungen statt mehr Style – fast wie Eiskunstlauf.“
- „Die Regeln sind unzureichend. Selbst die härtesten Rider sagen, dieses Jahr war anders – zu brutal!“
- „Klar ist das gefährlich. Aber Grenzen zu verschieben gehört zum Sport – siehe Tour de France.“
- „Wie soll man das entschärfen? Es ist der härteste Contest der Welt – wer mitfährt, kennt das Risiko.“

MOUNTAINBIKE Reise

## Zirbe vs. Lärche

Goldene Zeiten im Vinschgau

Grüß euch! Ich möchte mich nicht wichtig machen, aber die Zirbe ist das ganze Jahr grün. Die Lärchen hingegen verfärben sich so wunderbar, wie ihr es beschrieben habt. Liebe Grüße aus Kärnten!  
**Paul**, per E-Mail

Lieber Paul, vielen Dank für deinen Hinweis! Du hast natürlich völlig recht: Die Zirbe (Zirbelkiefer) bleibt als Nadelbaum das ganze Jahr über grün, während die Lärche als einer der wenigen Nadelbäume im Herbst ihre Nadeln goldgelb färbt und abwirft. Wir freuen uns immer über aufmerksame Leserinnen und Leser, die ihr Wissen mit uns teilen.  
 Beste Grüße aus der Redaktion!

MOUNTAINBIKE Bremsentest

## Maxima vermisst

Test: Vier mal vier

Liebes Mountainbike-Team, endlich ein Test, auf den ich lange gewartet habe (...) Die ausgewählten Modelle fand ich alle super interessant, allerdings hätte die Trickstuff Maxima unbedingt ins Testfeld gehört. Und ohne Labormessung finde ich den Test etwas unvollständig. Bei sehr steilen, langen Abfahrten in den Alpen hatte ich selbst mit der Maxima und 223er-Scheiben schon ermüdete Finger (...), sodass ich fast mit zwei Fingern bremsen musste. Viele Grüße,  
**Alexander**, per E-Mail

Lieber Alexander, danke für deinen Hinweis! Es tut uns leid, dass deine Lieblingsbremse nicht dabei war – uns lag kein Testmuster vor. Einen Labortest würden wir zwar spannend finden, verzichten aber bewusst darauf, da Messwerte das Trail-Verhalten aus unserer Erfahrung nicht realistisch abbilden. Viele Grüße!



MOUNTAINBIKE allgemein

## Mehr Henri, weniger Sternchen

Subline Community

Servus MTB-Magazin-Team, erst einmal vielen Dank für den Artikel von Henri über Yeti Bike. Das sind noch richtige Geschichten „von einem Biker für Biker“ (...). Bitte mehr davon! Die Reportage über das Cape Epic in Heft 11a war leider weniger mitreißend. (...) Was mich schon seit Langem stört, ist die durchgängige Gender-Schreibweise mit Sternchen in eurem Heft. Diese Form zerstört den Lesefluss und lenkt vom Inhalt ab. (...) Eine Redaktion sollte sich nach den Wünschen ihrer Leserinnen und Leser richten – nicht nach vermeintlichem Zeitgeist. Vielleicht solltet ihr einfach mal eure Leser fragen, bevor ihr uns mit Sternchen-Texten quält. Es gibt



## Red Bull Rampage

# Verletzungs-Update aus Utah

Bei der **Red Bull Rampage 2025** stürzte der 28-jährige **Adolf Silva** bei dem Double-Backflip-Drop-Versuch schwer. Seitdem hat sich der Spanier mehrfach in den sozialen Medien an seine Fans gewandt. In seinem ersten Video einer angekündigten wöchentlichen Update-Reihe berichtet er, dass er sich zwei Brustwirbel (T2/T3) gebrochen, drei weitere ausgerenkt sowie Brustbein und sechs Rippen gebrochen hat. Zudem erlitt er eine Rückenmarksverletzung, die aktuell zu einer Lähmung von Brusthöhe abwärts führt. Sein Umfeld hat eine Spendenkampagne gestartet, damit die Kosten für Reha, Pflege, Hilfsmittel und den Umbau seines Zuhauses gedeckt sind. Wer Adolf helfen möchte, kann die laufende Crowdfunding-Aktion noch unterstützen. Wir wünschen ihm alles Gute und werden weiter berichten.



Hier geht's zur die Crowdfunding-Aktion  
[road2recovery.com/athlete-causes/adolf-silva.com](https://road2recovery.com/athlete-causes/adolf-silva.com)

## In der kommenden Ausgabe liest du:



## Mit dem Hund auf den Trail

Welche Rassen taugen?  
Wie trainiert man sicher?  
Und was braucht's wirklich an Ausrüstung?

## Und außerdem:

**All-Mountain im Familienduell:** Bau-gleich – einmal mit, einmal ohne Motor. Wie groß ist der Unterschied wirklich auf dem Trail?

**32 Zoll im Test:** Wir sind mehrere Modelle ausführlich gefahren – und ziehen ein erstes, klares Fazit.

**Top 30 Legends:** Die 30 legendärsten Bike-Rennfahrer und -fahrerinnen aller Zeiten – wer prägt den Sport bis heute?

**Technik-Report:** Kurbellängen – wir bringen Licht ins Dunkel – und zeigen, warum das vermeintliche Nerd-Thema alle betrifft.

**Adventure Guide:** Syöte, Finnland Ein Bike-Revier zwischen Rentieren und Holzsauna. Wir waren da!

schließlich lesefreundliche Alternativen (...). Viele Grüße aus Bayern

**Christian**, per E-Mail

*Lieber Christian, danke für dein Lob – und da wir das genauso sehen, findest du in diesem Heft einen ausführlichen Messe-Nachbericht zur Bepoked von Henri Lesewitz. Zum Gendern: Wir schauen uns gerade intern an, wie wir inklusiv, aber zugleich lesefreundlicher formulieren können. Dein Hinweis fließt in diese Diskussion ein. Danke und viele Grüße!*

MOUNTAINBIKE allgemein

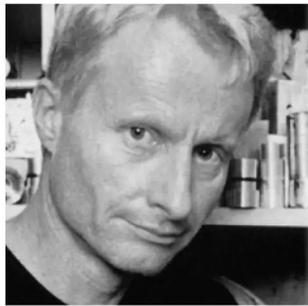
## Down-Country?

Trailbikes im Test

Hallo Mountainbike-Team, ich habe mal wieder nach über zwei Jahren eine Ausgabe von euch gekauft, muss sagen: sehr gelungen bzw. großes Lob. Auch die

Vielfalt von den Berichten ist top. Was jetzt nicht ganz so überzeugend war, war der Trailbike-Test. Für mich eher „Down Country“ (...) mit diesen Federwegen (...). Ich selber komme aus der Enduro-Ecke und bin tatsächlich mit dem Pro-pain Hugene 2 das Rennen in Nauders mitgefahren, es ging so. (...) Für mich war auch das Lob für das Hugene im Test etwas zu viel. (...) Dann der Preis – Respekt bei fahrfertig knappen 15 kg. Klar, dass ihr nicht alle Fabrikate testen könnt, aber setzt euch mal auf das einiges günstigere YT Jeffsey (...). Trotzdem weiter so. **Markus**, per E-Mail

*Lieber Markus, danke für dein Feedback und dein Lob. Beim Trailbike-Test hatten wir bewusst die kurzhubigen Modelle im Fokus – aber vielleicht muss man die Kategorie tatsächlich etwas weiter denken. Viele Grüße aus der Redaktion!*



**Der Gründer** von Syntace und Liteville zählt zu den umtriebigen Erfindern der Branche. Mit uns sprach er exklusiv über die Zukunft seiner Marken.

**MOUNTAINBIKE: Du bist Gründer von Syntace und Liteville. Inwieweit bist du aktuell im operativen Geschäft aktiv?**

Ich halte 30 Prozent der Anteile und bin weiterhin Geschäftsführer – allerdings als Minderheitsgeschäftsführer. Zwei weitere Geschäftsführer wurden vom Pierer Konzern eingesetzt und vertreten hier die Mehrheitsanteile der Syntace GmbH.

**Wie kam es zu den finanziellen Engpässen und letztlich zur Insolvenz?**

Seit September 2022 hält der Pierer Konzern – also der bisherige Eigentümer von KTM – 70 Prozent der Anteile an der Syntace GmbH. Ich selbst bin, wie gesagt, weiterhin Geschäftsführer, allerdings mit nur einer Stimme, während die zwei Geschäftsführer entscheiden. Anfangs habe ich mich sehr gefreut, mit einem technisch so kompetenten und im Sport so engagierten Partner zusammenzuarbeiten, der zudem direkt vor unserer Haustür sitzt.

Leider ist aus meiner Sicht nicht alles so verlaufen, wie es geplant war. Ich bedauere sehr, dass Zusagen im weiteren Verlauf nicht eingehalten wurden. Schließlich wurde jetzt für die Syntace GmbH von den vom Pierer Konzern eingesetzten Geschäftsführern Insolvenz angemeldet.

**Wie verlaufen die Gespräche mit neuen Investoren, kannst du dazu schon etwas sagen?**

Ja, zumindest so viel: Es gibt Gespräche mit einem technisch äußerst kompetenten Investor. Ich bin zuversichtlich, dass bis Ende des Jahres eine tolle Lösung gefunden wird.

**Wie wichtig ist es, dass Gründer wieder selbst das Ruder übernehmen?**

Wenn Gründer oder Besitzer wirklich fähig, fleißig, bescheiden handeln – und damit handfeste Werte für die Endkunden

INTERVIEW | JO KLIEBER

## „Die Radbranche gehört für mich zu den vier klaren Gewinnern der Zukunft.“

schaffen –, dann sind sie unverzichtbar. Wenn das nicht der Fall ist, sollten sie am besten gestern den Weg freimachen.

**Die Bike-Branche steckt immer noch in der Krise. Wird sie bald überwunden sein?**

Die aktuelle Situation ist nicht strukturell, sondern im Wesentlichen hausgemacht – durch Corona und durch Gier. Ich bin überzeugt, dass sich das in einem guten Jahr genauso schnell wieder in Luft auflösen wird, wie es vor zwei Jahren über raschend schnell eskaliert ist. Fahrradfahren macht – vor allem durch den E-Antrieb – mehr Menschen denn je Spaß! Abgesehen von Bereichen wie Microchips, Medizin/Pharma sowie Rüstung gehört die Fahrrad- und Leichtmobilitätsbranche für mich zu den vier klaren Gewinnerindustrien der Zukunft.

**Wie wichtig sind Innovationen, um aus dieser Krise wieder herauszukommen?**

Innovation ist entscheidend. Über Innovationen haben wir als Hersteller – und auch als Konsumenten – selbst in der Hand, wie viel

Spaß Fahrradfahren macht. Und: Auch sehr vernünftige Menschen tun auf Dauer nur das, was ihnen wirklich Spaß macht.

**Gibt es von deiner Seite schon neue Entwicklungen, die du in Arbeit hast?**

Man lebt von dem, was man nach vorne macht – nicht von dem, was man nach hinten jammert.

Wir haben in der Entwicklung große Fortschritte gemacht: Mit K.I.S. 2.0 kommt eine teilintegrierte Lösung, die in Verbindung mit dem neuen Push 222 SpeedGravel das wohl beste Gravelbike-System der Welt bietet. Außerdem haben wir einen neuen Bike-Ständer namens Paxe entwickelt, der Arbeiten am Bike, Verstauen und Transportieren leicht macht wie noch nie. Und wir haben eine neuartige Drivetrain-Lösung, die sich gewaschen hat. All diese Patente halte ich mit der Jo Klieber GmbH – ebenso wie die von Syntace und Liteville verwendeten.

**Was steckt hinter der Jo Klieber GmbH?**

Die Jo Klieber GmbH ist eine eigenständige Firma, die relevante Patente hält und nun aktuelle Produkte wie das Push 222 Renn-Gravelbike anbietet. Mit K.I.S. 2.0 haben wir eine spannende Innovation, die auch für alle Liteville-Bikes nachrüstbar sein wird. Mir ist wichtig zu betonen, dass die Jo Klieber GmbH nicht in einer Insolvenz ist. Ein besonderes Anliegen als Syntace-Gründer und -Fahrer ist mir, dass wir mit der Jo Klieber GmbH – gemeinsam mit dem engagierten Team der Syntace GmbH – allen Liteville- und Syntace-Fahrern immer mit Rat und Tat zur Seite stehen. Bei uns in Tacherting wie auch im neuen Rotwild-Testzentrum in Torbole seid ihr weiterhin herzlich willkommen und kompetent versorgt.



BIKE

BEST OF  
**Mountainbike**  
20 26

13 Fotos,  
67 x 47 cm,  
**37,90 €\***  
\*zzgl. Versandkosten



# Die schönsten Trails in deinem Wohnzimmer: **MOUNTAINBIKE-KALENDER 2026**



Jetzt bestellen unter: [bike-x.de/kalender2026](https://bike-x.de/kalender2026)





Der **Multivan** mit bis zu 8 Einzelsitzen und Panoramaglasdach.



Felix freut sich über Platz. Aber Bello macht Sitz.

**Raum für unendliche Möglichkeiten.**

Volkswagen Nutzfahrzeuge



Nutzfahrzeuge

# ✧ SUPPORT ME ✧

---

🙏 Hope my post useful for you, if you want support me please following one of the ways:

👛 **Buy or Renew Premium Account**

👉 Rapidgator: <https://rapidgator.net/account/registration/ref/49023>

👉 Nitroflare: <https://nitroflare.com/payment?webmaster=194862>

⚠️ Note: Please DON'T turn on VPN when making payment.

💖 **Donate Directly**

**USDT (TRC20):**

*[TFniVipHpFsPvrUHBLsvkZJV4Mjj1MUz96](#)*

---

**DOGE (Doge Network):**

*[DCfVVnvNaVtxQbWyfpWsihbGnvpkuYdtJS](#)*

---



🙏 **Every little support helps me to keep going and create more content.**

💖 **THANK YOU SO MUCH!** 💖

---