

# bike

01  
2026

DEINE NR. 1



Ist das die Zukunft?  
**32 Zoll**  
im Innovations-Check

**DJI Avinox**  
Das Megamo Reason mit  
dem Super-Motor

**Licht**  
23 Akku-Leuchten im Test  
**+** Die besten Helm-  
und E-Bike-Lampen

**Must-haves**  
30 Teile die jede Tour  
besser machen

**Allgäu Touren**  
Die schönsten Panorama-  
Runden am Alpenrand

**BESSER  
BIKEN**  
auf rutschigen  
Trails

Enduros unter 3000 Euro

# Spaßbringer

Im Test: Cube, Propain, Merida, Dartmoor und Haro  
Wer baut den besten Allrounder für kleines Geld?





**BIKE 2026:** 29,90 € · 56 x 46,5 cm · ISBN 978-3-667-13080-8



**Freeride 2026:** 29,90 € · 56 x 46,5 cm · ISBN 978-3-667-13086-0



**Tour:** 29,90 € · ISBN 978-3-667-13105-8

# Kalender '26



**Der kicker Quiz-Kalender**  
Tagesabreißkalender  
mit 365 Fußballfragen  
24,90 €  
ISBN 978-3-667-13083-9



**Porsche Drive 2026:** 39,90 € · ISBN 978-3-667-13093-8



**FC St. Pauli 2026:** 24,90 € · ISBN 978-3-667-13082-2



**Stadion 2026:** 29,90 € · ISBN 978-3-667-13101-0







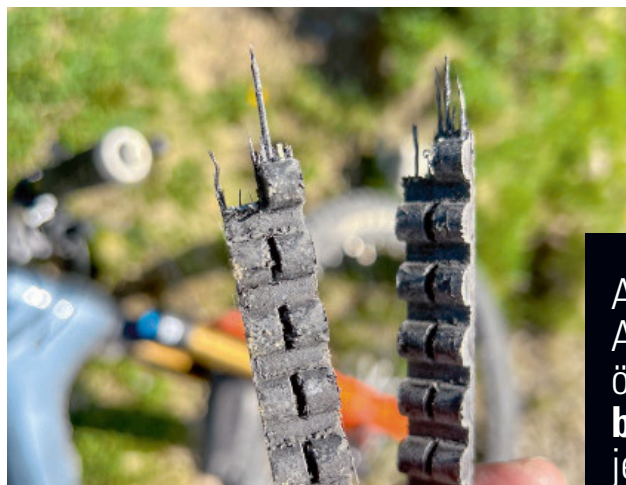
## Großes Ding, große Emotionen

Fast 300000 User haben sich unser Reel zum neuen Laufradmaß 32 Zoll angeschaut. Die Reaktion zeigt, dass die Laufradgröße bei uns Mountainbikern extrem emotional besetzt ist und nahezu jeder eine Meinung dazu hat. Zu präsent scheint noch der Wechsel von 26 auf 29 Zoll, der sich über Jahre hingezogen hat. Unser Innovations-Check ab Seite 58 ist frei von Emotionen und bietet stattdessen reichlich Fahrindrücke sowie objektive Vergleiche. Dort bringen wir die Fakten zum neuen großen Laufradmaß auf den Tisch.



## Einfach nicht genug!

„Biken reicht nicht aus!“ warnt Fitness-Experte Mark Lauren. Der Deutsch-Amerikaner, der auch die US Navy Seals trainiert hat, empfiehlt ein kontinuierliches Krafttraining auf Lebenszeit. Liegestütze an der Kaffeemaschine, Kniebeugen, wenn der Rechner startet, Rumpfkreisen beim Warten auf die S-Bahn oder eben Frontpressen mit Totholz beim Enduro-Test während die Kollegen Fotos schießen. „Nutze die Wartezeiten im Leben. Das ist die einfachste Art, Krafttraining in den Alltag zu integrieren“, rät Mark Lauren und wir nehmen den Rat willig an. Mehr zum Training lest ihr ab Seite 102. Den Enduro-Test mit fünf günstigen Bikes von Cube bis Propain gibt's ab Seite 38.



## Reiß dich am Riemen!

BIKE-Touren-Autor Andreas Kern ist ein vernünftiger Radfahrer. Für ihn muss ein E-MTB eigentlich nur eines leisten: Zuverlässige Funktion. Kein leichter Anspruch bei so vielen beweglichen Teilen! Deshalb setzten wir den Vielfahrer zwecks Langzeit-Test auf ein Bike mit besonders großen Dauerhaltbarkeits-Versprechen: Motor-Getriebe-Einheit von Pinion und Riemen-Antrieb schienen wie gemacht für den Vielfahrer. Nach einem Jahr im Vollast-Betrieb trat Andi plötzlich ins Leere. An einer steilen Trail-

Rampe im Tannheimer Tal riss der Carbonriemen und verpasste dem Traum vom Sorglos-E-Bike einen Dämpfer. Was das Bike auf knapp 70000 Höhenmetern noch alles erlebte, zeigen wir ab Seite 90.

Viel Spaß beim Lesen.

Advent, Advent ...  
Auch dieses Jahr  
öffnen wir auf  
**bike-magazin.de**  
jeden Tag ein  
Türchen unseres  
Adventskalenders –  
und ihr könnt ge-  
winnen. Vom Reifen  
bis zum Komplett-  
Bike – mitmachen  
lohnt sich!

### 3 X BIKE FREI HAUS ZUM PROBELESEN!

Sichert euch die nächsten drei BIKE-Ausgaben Print + Digital zum Sonderpreis von nur **19 Euro** statt 50,67 Euro. Dazu erhaltet ihr ein Geschenk eurer Wahl. Einfach anrufen unter **0521/55 99 55** und Aktions-Nr. 05938 angeben. Oder online bestellen: [jetzt-lesen.link/bike-05938](https://jetzt-lesen.link/bike-05938)





# INHALT



Fahrspaß zum Spartarif? Wie gut schlagen sich **Enduros unter 3000** im harten Geländeeinsatz?

## TEST UND TECHNIK

### 32 Neuheiten

Giant Anthem – die neue Super-Racefeile; Centurion No Pogo R7000 – jetzt in Carbon

### 38 Test: günstige Enduros

Maximaler Abfahrts Spaß, minimaler Preis – fünf Alu-Enduros für unter 3000 Euro

### 56 Enduro-Alternativen

Leichtfüßig berg hoch und mit Wumms berg ab – fünf Spaß-Maschinen für 5000 Euro

### 58 Innovations-Check 32 Zoll

Fahren wir bald alle die neuen Riesenräder? 32-Zoll-Bike von Stoll im exklusiven Test

### 66 Megamo Reason mit DJI-Motor

Leichtgewicht mit Mega-Power: Das Reason CRB mit DJI Avinox M1 ist Vorbote einer neuen Generation E-MTBs

### 80 Dauertest

Bulls Vuca EVO AM, Pivot Trailcat SL und Last Asco – was hält, was nicht?

## SERVICE UND ZUBEHÖR

### 72 Winter-Fahrtechnik

Feuchtes Laub, glitschige Wurzeln – kein Problem mit den Tipps von Wyn Masters

### 86 Test: Fahrradlicht

Zwölf StVZO-Lampen-Sets im Test; Plus: die besten Leuchten für E-Biker und Trailrides

### 102 Fitness: Kraft und Beweglichkeit

Biken reicht nicht – die besten Übungen für eine starke Skelettmuskulatur

### 108 Must-haves für Mountainbiker

30 Teile, die euch den Bike-Alltag versüßen

### 138 Teile in Gefahr

Kaufen oder lieber nicht? Wir zeigen euch, welche MTB-Parts ihr Geld wert sind

## UNTERHALTUNG

### 6 Gallery

Traumhafte Ausblicke und die krassesten Stunts der Red Bull Rampage in Utah

### 18 News

YT Industries: Neustart nach der Insolvenz; Tech-Talk: gibt es den idealen Reifendruck? Rampage 2026: ist das Risiko noch tragbar?





**Get fit:** Die besten Ganzkörper-Übungen zum Ausgleich der einseitigen Belastungen beim Biken. **Go big:** Kommt jetzt 32 Zoll? Die Riesen-Laufräder im Innovations-Check.



144



## 94 Interview das Bike der Zukunft

Wie sehen MTBs 2036 aus – die Konstrukteure Lutz Scheffer und Fabian Scholz werfen einen Blick in die Glaskugel

## 142 Leserforum

Kritik und Anregungen: Das sagen die Leser

## 144 Letzte Worte

Die Freeriderin und Slopestyle-Pionierin Kathy Kuypers hat das letzte Wort

## REISE UND TOUREN

### 118 Reisereport Norwegen

Rau und ungezähmt – der Distrikt Lofoten lockt Biker mit Mitternachtssonne, Polarlichtern und echten Abenteuer-Trails

### 128 Trailguide Allgäu

Berge, Seen und Märchenschlösser – die schönsten Routen rund um Füssen

## 3 Insights

## 141 Impressum

## 146 Vorschau

## BIKES OHNE E

- 32 Giant Anthem SL
- 46 Cube Stereo One77 Pro 29
- 48 Dartmoor Rocbird Enduro Evo
- 50 Haro Greer Alloy LTD 2
- 52 Merida One-Sixty 500
- 54 Propain Tyee 6.1 AL Bomber
- 58 Stoll P32 Prototyp
- 84 Pivot Trailcat SL Ride GX Eagle Transmission

## BIKES MIT E

- 80 Bulls Vuca Evo AM 2
- 36 Centurion No Pogo R7000
- 66 Megamo Reason CRB 01

**30**  
**TEILE**  
**DIE JEDER BIKER**  
**HABEN WILL!**  
**AB SEITE**  
**108**

Cover-Fotograf: Janik Steiner.  
Fahrer: Korbinian Engstler.  
Location: Kappadokien



# GALLERY







## Vorahnung

Hoch oben auf den Klippen der Felsenwüste Utahs sitzt Emil Johansson. Unter ihm der gähnende Abgrund, vor ihm der legendäre Schauplatz der Red Bull Rampage – jener Wettkampf, bei dem Mut, Wahnsinn und Perfektion zu einer waghalsigen Choreografie verschmelzen. Was mag dem schwedischen Freeride-Profi am Vorabend des Finales durch den Kopf gegangen sein? In der Szene gilt Johansson längst als der Beste seiner Zunft – ein Virtuose des Slopestyle, mehrfacher Champion, fast schon eine lebende Legende. Nur eines fehlt ihm noch: der Sieg bei der Rampage, dem härtesten und zugleich prestigeträchtigsten Event im Freeriding. Vielleicht war es genau dieser fehlende Titel, der ihn dazu trieb, alles auf eine Karte zu setzen. Johansson griff tief in die Trickkiste, wollte Grenzen verschieben – und zahlte dafür einen hohen Preis. Beim entscheidenden Lauf stürzte er 15 Meter in die Tiefe, brach sich die Hüfte und hatte Glück im Unglück: Ein schmales Felsband bremste seinen Fall, bevor das Schlimmste passieren konnte.

FOTO: Christian Pondella



# GALLERY



## Die Furchtlosen

Flexen für die Kameras: Die Kanadier Hayden Zaboltny (1), Tom Van Steenberg (3) und der Belgier Thomas Genon (2) feiern auf dem Podium, Arme in die Höhe, Staub in der Luft – Rampage-Feeling pur.

Auf Platz vier: der Franzose und Rampage-Rookie Tomas Lemoine (ganz links), der mit viel Style und dem Stratos-Drop (Foto rechts) Aufsehen erregte. Doch so spektakulär das Event war, so hitzig wurde danach diskutiert. Denn die diesjährige Rampage schrieb nicht nur Geschichte, sondern auch Schlagzeilen – wegen der vielen, teils heftigen Stürze. Und plötzlich stand eine Frage im Raum, die größer ist als jeder Drop: Sind wir an der Grenze – oder schon drüber?

FOTOS: Red Bull

**Die diesjährige Rampage war schwer anzusehen. Zu wissen, dass einige Fahrer mit Verletzungen im Krankenhaus liegen, die ihr Leben verändern könnten, war erschütternd.**

Jesse Richman, Big-Wave-Surfer





Dickes Ding: Rampage-Rookie  
Tomas Lemoine wagt den Stratos-Drop,  
den höchsten Klippensprung  
auf dem diesjährigen Rampage-Gelände.



# GALLERY



Millimeterarbeit: Gleich zwei Mal riskiert Thomas Genon den gefährlichsten 360er seines Lebens. Beim ersten Versuch trennt ihn nur eine Hand breit vom Absturz.

Ruhm & Ehre vor Augen:  
Thomas Genon im Landeanflug. Noch mal einen fetten Spin raushauen und dann rein ins Ziel.





## Freeride-Profi Thomas Genon „Nichts anders gemacht“

### **BIKE: Gratulation zu Rampage-Silber!**

THOMAS GENON: (Lacht) Danke! Ich weiß zwar nicht, was ich anders gemacht habe – aber ich bin sehr froh.

**Dein erster Run war spektakulär – ein 360er über die Klippe, nur Zentimeter vom Absturz entfernt. Wie schwer ist es, danach einen zweiten Run zu fahren?**  
Brutal schwer. Du hoffst so sehr, dass der erste Run klappt. Wenn nicht, sitzt du da oben, der Wind frischt auf, und deine Nerven sind kurz vorm Durchbrennen.

**Hast du überhaupt mitbekommen, wie dicht am Abgrund du gelandet bist?**

Nicht wirklich. Ich habe nur gemerkt, dass ich zu weit nach links flog und dann vom Kurs abkam. Der Run war damit gelaufen. Solche Fehler kann ich korrigieren – doch nun musste ich auf den zweiten Lauf warten.

**Moderator Cam McCaul meinte im Livestream: „Oh je, ich will nicht, dass er das noch mal macht!“ Denn schließlich, hätte dir das Gleiche passieren können wie Emil Johansson, der die Klippen runter stürzte. Vermutlich hätte ich den 360er nicht mehr riskiert, wäre Emils Sturz vor meinem Run passiert. Doch er startete nach mir.**

**Emil Johansson, Adolf Silva, Szymon Godziek – es gab heftige Stürze, teils mit schweren Folgen. Ist das Risiko noch tragbar?**

Das Risiko war immer da. Emil hatte Pech bei einem Trick, den er im Schlaf kann. Adolf hat dagegen etwas versucht, das kaum machbar war. Jeder weiß, worauf er sich einlässt – aber Kontrolle über die Konsequenzen haben wir keine.

**Ist die Rampage zu gefährlich geworden?**

Nein! Gebt uns fünf Rampages und alles sähe ganz anders aus. Dann wäre der Druck nicht so enorm hoch, und der Stress würde sich reduzieren. Ich bin sicher, wenn es nur einen Downhill-Worldcup gäbe, wäre das Szenario ähnlich. Denn Worldcup-Racing ist im Grunde noch gefährlicher als die Rampage.

**Wie viele Rampages bist du schon gefahren?**

Zwölf. Und ich hoffe, dass ich 2026 wieder dabei bin.

**Steht ein Rampage-Sieg auf deiner Bucketlist?**

Na klar. Jeder will gewinnen. Mir geht es nicht um das Preisgeld, sondern darum, etwas Großes zu erreichen.

Endlich die Trophäe in der Hand:  
Thomas Genon nahm zwölf Mal an der  
Rampage teil, jetzt stand  
er auf dem Podium: Platz 2 für Tommy G.





# GALLERY







## Sommer-Träume

David Cachon ist ein Glückspilz. Der Bike-Profi aus Spanien flüchtet im Winter dahin, wo die Sonne scheint – in diesem Fall auf die kleine Baleareninsel Formentera, bekannt für ihr kristallklares Wasser. Die Höhenmeter halten sich in Grenzen, dafür sind die Trails auf der felsigen Insel staubtrocken, sonnenverwöhnt und mit Meerblick. Die Temperaturen im Januar: meist zweistellig und in der Sonne oft 20 Grad. Unerschrockene können sogar ins Meer springen, das Wasser liegt um die 15 Grad.

FOTO: Fernando Marmolejo





## Spieltrieb

Freeride-Einlagen müssen nicht immer gefährlich sein. Bestes Beispiel: der Manual (rechts).

Kein Move lässt sich so gut üben wie das Surfen auf dem Hinterrad. Zugegeben: Es dauert, bis der Balance-Akt klappt, doch dann sind Manuals eine Spaßeinlage für ein ganzes Biker-Leben. Wer den Manual richtig drauf hat, wie Freeride-Pro Geoff Gulevich, kann sein Bike selbst auf der Northshore-Leiter aufs Hinterrad ziehen. Noch einfacher: der Drift (oben). Erzeugt Motocross-Feeling und sieht radikal aus – egal, ob im Sand oder auf der nassen Straße.

FOTO: Zach Heath

**Ich ziehe bei jeder Gelegenheit einen Manual. Ich kann davon nicht genug kriegen.**

**Geoff Gulevich, Freeride-Pro**







# GALLERY

## Gipfelglück

Das ist das Beste am Mountainbiken, sagt Bike-Akrobat Tom Öhler über den Moment, wenn es in alle Richtungen nur noch runter geht – das Gipfelglück. Recht hat der Österreicher! Doch leider werden wir uns alle noch einige Monate gedulden müssen, bis diese seltene Form des Glücks wieder zu haben ist. Noch hüllen sich die Berggipfel in dicke Schneemäntel und schlummern dem Frühjahr entgegen.

FOTO: Matthias Aletsee











1



2



3

## EHRE, WEM EHRE GEBÜHRT!

Diese Landsfrauen und -männer haben  
2025 für **Schlagzeilen** gesorgt, den Sport gepusht oder  
mit außergewöhnlichen Leistungen geblänzt.



5



6



7



8



# Shortcuts



4

DIMB-Kolleginnen und -Kollegen gibt, die diese wichtige Arbeit für uns übernehmen. Unser Dank geht an Sonja, Heiko Mittelstädt und das gesamte Team für ihren unermüdlichen Einsatz!

## 3 Markus Weinberg, 42 Long-Distance-Biker

Nach 47 Tagen im Sattel und 7800 Kilometern erreichte Markus Weinberg im September den Leuchtturm von Cabo de São Vicente, die Südwestspitze des europäischen Festlands. Exakt sieben Wochen zuvor startete er im kleinen Ort Grense Jakobselv im äußersten Nordosten. Mit seiner Tour wollte der ehemalige Profi-Radfahrer und Filmemacher „positive Geschichten aus Europa“ sammeln, und das ist ihm in seinem Blog gelungen.

## 4 Christian Textor, 34 Enduro-Worldcup-Racer

Christian „Texi“ Textor ist nicht nur Deutschlands erfolgreichster Enduro-Racer – er hat sich über die Jahre in der EWS und später im Worldcup etabliert – sondern auch sonst ein super Typ. Bei etlichen Tests fungierte der sechsfache deutsche Enduro-Meister bei uns als Promi-Tester und teilte mit uns seine Eindrücke – und damit auch mit euch. Nach über zehn Jahren als Profi-Athlet ist nun Schluss. Doch Texi will der Branche erhalten bleiben, möglicherweise in der Produktentwicklung.

## 5 Tim Gemünden Unternehmer im Rheinland

Genau wie Sonja Schreiter und das DIMB-Team sorgte auch Tim Gemünden Anfang des Jahres für eine Trailpark-Eröffnung. Der einzige Unterschied: Er ist Unternehmer und Betreiber eines Luxushotels – und ließ in seinem Privatwald einen Trailpark bau-

en, der für alle zugänglich ist. Auf die Frage, ob er jemals darüber nachgedacht habe, das Areal einzuzäunen, sagte Gemünden: „Ich kämpfe doch nicht jahrelang für legale Trails in der Region, um dann selbst einen Riegel vorzuschieben!“ Ein wahrer Ehrenmann eben.

## 6 Rosa Zierl, 16 DH-Nachwuchs-Racerin

„Straight outta Austria“. Noch startet die 16-Jährige bei den Juniorinnen, doch schon bald wird sie in der Elite ihrer Landsfrau Vali Höll Konkurrenz machen. Die Tirolerin aus dem Cube Factory Team hat insbesondere im Jahr 2025 gezeigt, was in ihr steckt – und durfte sich in Champéry sogar das begehrte Regenbogen-trikot überstreifen. Stark!

## 7 Nino Schurter, 39 XCO-Goat (Greatest of all times)

Nach 20 Jahren im Cross-County-Worldcup, zehn Weltmeistertiteln, neun Gesamt-Weltcup-siegen und drei Olympischen Medaillen ist Schluss. Nino ist trotz seiner Mega-Erfolge auf dem Boden geblieben und ein fester Bestandteil der Szene. Nun konzentriert sich Nino zusammen mit seiner Partnerin Malene Degn erst mal auf seinen Nachwuchs.

## 8 Hubert Hager, 47 Nachwuchs-Förderer

Der Österreicher engagiert sich seit mehr als fünf Jahren für den Nachwuchs in Wien und Umgebung. 2025 veranstalteten er und sein Team bereits zum fünften Mal den Kenda Trailbrunch im Trailpark Hohe Wand Wiese in Wien. Bei diesem Event erhalten Kids und Jugendliche Coaching von echten Profis – darunter Rampage-Teilnehmer Clemens Kaudela, Peter Kaiser und die Ruso-Brüder. Ein Format wie dieses findet man sonst nirgendwo.

## SYNTACE INSOLVENT

Nach der Insolvenz des Direktversenders YT Industries hat nun auch der Komponenten-Hersteller Syntace Unternehmensinsolvenz angemeldet. Das von Joe Klieber gegründete Unternehmen war als Teil der Pierer Mobility AG im Zuge der Insolvenz der Motorradmarke KTM in Schwierigkeiten geraten. Nun soll an einer Restrukturierung gearbeitet werden.



## GRAVEL PEAKS

Für Mountainbiker, die zur Abwechslung zum Dropbar greifen wollen, könnte das Gravel Peaks genau das Richtige sein. Sechs traumhafte Etappen mitten in den Alpen. Täglich stehen 80 bis 100 Kilometer mit 1200 bis 1500 Höhenmetern auf dem Programm. Für die Wertung gibt es Segmente mit Zeitmessung. Insgesamt stehen 500 Startplätze zur Verfügung, die ab sofort zum Frühbucherpreis gebucht werden können. [event.delius-klasing.de](http://event.delius-klasing.de)



GRAVEL  
PEAKS

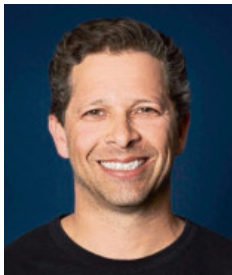




Krass, krasser, Red Bull Rampage. Hier droppt Adolf Silva noch ohne Rotation in die Tiefe; in seinem zweiten Finallauf wagt er einen Double Flip – und scheitert tragisch.



Adolf Silva (27) hat sich zwei Brustwirbel gebrochen (T2 und T3) und aktuell von der Brust abwärts kein Gefühl mehr. Auf der Website [road2recovery.com](https://road2recovery.com) kann man nun für seine aufwendige Reha und die nötigen Anpassungen im häuslichen Umfeld spenden.



## Tarek Rasouli, Freeride-Pionier

Die Rampage ist DAS Freeride-Event des Jahres – mit den besten Athleten. Schlimme Stürze sind ein Risiko, das man nie ganz ausschließen kann. Du kannst schließlich nicht überall Netze spannen. Ich halte daher nichts davon, das Event in seiner Ausführung zu limitieren. Das eigentliche Problem ist die Risikobereitschaft der Fahrer. Sie setzen alles auf eine Karte – auch, weil es für viele nur dieses eine Event im Jahr gibt. Dadurch entsteht enormer Druck. Sie geben alles, selbst, wenn sie sich nicht fit fühlen. Vielleicht wäre ein Arzt sinnvoll, der – ähnlich wie im Kampfsport – den körperlichen Zustand der Athleten bewertet und sie im Zweifel vom Start ausschließen kann. Auch eine Rückenprotektoren-Pflicht wäre sinnvoll. Dennoch: Die Rampage muss Rampage bleiben.

## PRO & CONTRA

**DIE RED BULL RAMPAGE** gilt als gefährlichstes Freeride-Event des Jahres. Die Fahrer riskieren viel – manchmal zu viel! Nach dem diesjährigen Event mit Gruselstürzen von Adolf Silva, Szymon Godziek und Emil Johansson stellt sich die Frage: **Einfach weitermachen bis das Schlimmste passiert?**



## Dimitri Lehner, BIKE-Redaktion

Ich war bisher immer hin und her gerissen zwischen Begeisterung, Faszination und Nervenkitzel. Doch mittlerweile kitzelt es nicht mehr, es „kratzt“ und hat sich in Bestürzung verwandelt. Die Rampage 2025 war ein Massaker. Da wirbelten Menschen wie Crashtest-Dummies durch die Luft, Klippen hinunter und stürzten so schwer, dass sie sich von den Verletzungen womöglich nicht mehr erholen können. Extremsport ist extrem, aber es macht einen Unterschied, ob Athleten selbstbestimmt die Grenzen ausloten oder unter Zeitdruck, bei Wind und im Livestream alles geben müssen. Dass wir Medien diese Teufelsspirale aus „krass, krasser, am krassesten“ befeuern und beschleunigen, beschämt mich. Fazit: Es geht zu weit! Sieg oder Sarg? Das möchte ich nicht.



ERLEBE DIE FASZINATION DES MOUNTAINBIKENS IN WILLINGEN

# bike festival

29. - 31. Mai 2026

DEINE TRAILS. DEINE MOMENTE.

## Drei Tage. Eine Szene. 100 % Radsport.

Willingen wird wieder zur Homebase der Bike-Welt:

Teste die neuesten Bikes, feiere mit Gleichgesinnten, erlebe Race-Action, Technik-Sessions & Festival-Vibes, die du nicht vergisst.



## DICH ERWARTEN:

- 100 Aussteller mit mehr als 200 Marken auf einer der größten deutschen Outdoor-Messen
- Die neuesten Bikes und Lifestyle-Produkte zum Testen
- Teststrecken in den Bereichen MTB, eMTB, Gravel- & Roadbike
- UCI-Bike-Marathon, eMTB-Challenge, Gravel-Races, Gravity-Races, Kids-Races und weitere interessante Mitmach-Events
- Kids-Parcours und Programm für die ganze Familie
- Live-Shows, Workshops, Foodtrucks & Musik



**JETZT  
ANMELDEN!**

www.  
bike-festival.de/  
willingen

Presented by BIKE Magazin | Powered by passion since 1997



ORBEA

SHIMANO

APOTHEKEN  
Umschau

SCOTT

BOSCH  
Invented for life

F100

LAZER



## GIVE ME

# 5

**Luca Schwarzbauer (29)** ist Deutschlands Cross-Country-Racer Nummer eins. Hier beantwortet der Schwabe unser Stichpunkte-Interview

### SPORT

- 1 Radfahren, eh klar (!)
- 2 Laufen
- 3 Langlaufen
- 4 Waldarbeit
- 5 Gehirn-Jogging

### HELDEN

- 1 Mutti (!)
- 2 Nino Schurter
- 3 Markus Lanz
- 4 Obelix
- 5 Pirmin Sigel, Vincent Dorn & Friends

### ZEITVERSCHWENDUNG

- 1 Social Media
- 2 jammern und nichts ändern
- 3 Worldcup verpassen
- 4 zu viel Reisen
- 5 trödeln

### SPOTS

- 1 Schwäbische Alb
- 2 Schwarzwald
- 3 Engadin
- 4 Nové Město
- 5 Lenzerheide

### VERSUCHUNGEN

- 1 Besenwirtschaft Häringen
- 2 mich aufregen
- 3 Party machen
- 4 zu viel Kaffee
- 5 sparen (Schwaben-Style)

### TRÄUME

- 1 Regenbogen-Trikot
- 2 Olympia-Medaille
- 3 fest im Leben stehen
- 4 Gesundheit für alle
- 5 CO<sub>2</sub>-Neutralität

### NO GOS

- 1 Verschwendung
- 2 Kreuzfahrten
- 3 Worldcup in Abu Dhabi
- 4 Respektlosigkeit
- 5 handeln ohne nachzudenken

### FILME/SERIEN

- 1 Huber & Staller
- 2 Markus Lanz
- 3 Babylon Berlin
- 4 Tschugger
- 5 Tschappel



# GOLDSTÜCKE!

Rund 250 Bikes haben wir 2025 getestet. Diese Modelle stechen aus der Masse heraus.



## Jan Timmermann: Specialized Epic 8

„Das Specialized Epic 8 hat Eindruck hinterlassen. Es ist verrückt vielseitig, leicht, besitzt viel Vortriebsdrang und ist dennoch Spaßig in der Abfahrt. Auch auf der BIKE-Transalp hat es mich überzeugt.“



## Max Fuchs: Whyte Elyte Evo RS

„Mir kommt mein Dauertest-Bike in den Sinn. Für mich eines der besten E-MTBs, die ich je gefahren bin. Leicht, ausgewogene Geometrie und dazu noch verspielt. So muss das sein.“



## Peter Nilges: Yeti MTe

„Mir ist das Yeti MTe gut in Erinnerung geblieben. Es ist das erste Light-E-MTB der Kultschmiede. Das Konzept gefällt mir, das Fahrwerk hat massig Reserven und dazu sieht das Bike noch gut aus.“



DNM SHOCK.COM

**NEW FOH**

Wheel size : 27,5 / 29 inch  
Travel : 180 mm (7,09 inch) / 200 mm (7,87 inch)  
Axle : 20 mm (0,79 inch) x 110 mm  
BOOST (Thru-axle Design AL-7075)

**NEW TRU-3**

Adjustments : Rebound / Compression / Preload / Air Pressure Adjustable / Big impact  
Available Size Eye to Eye x Travel  
185 x 50 mm / 205 x 60 mm / 230 x 75 mm

**NEW FCR**

Wheel size : 27,5 / 29 inch  
Travel : 180 / 190 mm (6,3 / 7,09 inch)  
Axle : 15 mm (0,59 inch) x 110 mm  
BOOST (Thru-axle Design AL-7075)

**NEW AO-39RC**

Adjustments : Rebound / Three-step Lock out / Air Pressure Adjustable  
Available Size Eye to Eye x Travel  
165 x 32 mm / 190 x 47 mm / 200 x 52 mm

**NEW AO-9**

Adjustments : Air Pressure Adjustable  
Available Size Eye to Eye x Travel  
100 x 10 mm / 125 x 21 mm / 150 x 31 mm / 165 x 41 mm / 190 x 56 mm / 210 x 65 mm

E-mail : [dnm@dnmshock.com](mailto:dnm@dnmshock.com)  
TEL : +886-4-2270-6191 No.215 Chung Ping 9th St., Taiping Dist.,  
FAX : +886-4-2270-8734 Taichung City, Taiwan 41174





**ABENTEUER-PODCAST**

**Biker, Wassersportler** und weitere spannende Menschen und Stories

**#56 Toskana-Trails**  
mit Ines Thoma und Max Schumann

**#84 Spektakuläre Downhilltouren**  
mit Daniel Simon

**#129 Der ultimative Bike-Workshop**  
mit Thomas Rögner

**#133 Island Gravel**  
mit Oliver Andorfer und Martina Gensmantel

Überall, wo es Podcasts gibt!





DELIOUS KLASING

[www.delious-klasing.de/podcast](http://www.delious-klasing.de/podcast)



## NEUSTART BEI YT!

Der Forchheimer Versender YT ist wieder am Start. Nach der Insolvenz kauft Gründer **Markus Flossmann** die Marke zurück und wagt mit einem kleinen Team einen Neustart. Wir wollten wissen, wie es nun weitergeht.

**BIKE: Du hast YT zurückgekauft. Gehört dir das Label jetzt alleine?**

**MARKUS FLOSSMANN:** Ja, ich habe die Markenrechte und wesentlichen Assets der alten Gesellschaft aus der Insolvenz übernommen und die neue Young Talent Industries GmbH gegründet. Zum ersten Mal in der Geschichte bin ich damit alleiniger Eigentümer.

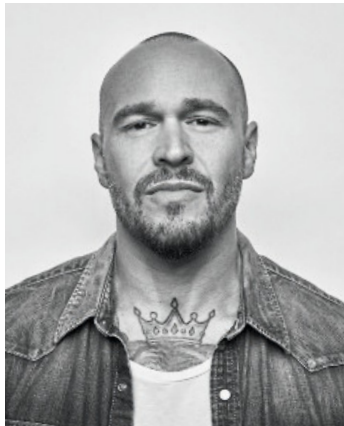
**Stimmt es, dass alle Angestellten entlassen wurden?**

Im Zuge des Insolvenzverfahrens mussten leider alle alten Arbeitsverhältnisse beendet werden. Viele Mitarbeiter aus dem alten Team sind jedoch bereits wieder mit an Bord. Wir konnten leider nicht alle übernehmen, hoffen aber, in den kommenden Monaten das Team weiter aufzubauen und noch mehr Mitglieder der alten YT-Family zurückzuholen.

**Wie willst du deine Marke retten?**

Für mich war klar: Wenn YT eine Zukunft haben soll, muss es zurück zu seinen Wurzeln. Wir starten mit einem kleinen, motivierten Kern-Team, das Herzblut statt Overhead mitbringt.

**Szene-Kenner behaupten, dass noch viele Bike-Marken eingehen werden, die vom Sortiment her nicht breit genug aufgestellt sind. Ich glaube nicht, dass Größe und ein breites Sortiment auto-**



**Markus Flossmann,**  
YT Industries Founder und CEO

**Wir fangen mit einem kleinen, leidenschaftlichen Kernteam an, die YT wirklich leben - Leute, die bereit sind, Verantwortung zu übernehmen und den Spirit neu aufzubauen, von der Produktentwicklung bis zum Customer Service.**

”

matisch Stabilität bedeuten. Die Branche hat sich über die Jahre aufgebläht. Wir setzen lieber auf eine klare Identität statt auf Breite. YT stand nie für „alles für jeden“, sondern für Leidenschaft, Performance und Spirit. Genau das wollen wir wieder konsequent leben. Das spricht Rider an – nicht Marktsegmente.

**YT Bikes sind gefragt und dennoch ist die Firma insolvent gegangen. Was ist schiefgelaufen?**

Es waren vor allem die überambitionierten Wachstumsziele des Haupteigentümers, die zusammen mit einer stark gestiegenen Kostenstruktur nicht mehr zur aktuellen wirtschaftlichen Realität der Branche passten. Darauf wurde viel zu spät reagiert. Das Ergebnis war ein Unternehmen, das zu groß, zu komplex und zu träge geworden war. Jetzt drehen wir das wieder um: schlanke Prozesse, schnelle Entscheidungen und eine Organisation, die wieder aus Unternehmergeist statt aus Bürokratie besteht.

**Was passiert mit den bisher angebotenen Modellen – wird es die künftig wieder geben?**

Ja, viele unserer Modelle wie Capra, Jeffsy oder Decoy werden zurückkehren. Aber wir überarbeiten sie Schritt für Schritt. Kein Schnellschuss – Qualität geht vor Geschwindigkeit. Manche Plattformen bleiben, andere entwickeln wir komplett neu.

**Werden noch vorhandene Bikes abverkauft?**

Die neue Gesellschaft hat die Restbestände übernommen. Diese Bikes werden regulär über unseren Webshop angeboten – selbstverständlich mit voller Gewährleistung und Service über die neue Young Talent Industries GmbH. Mittlerweile kann man wieder Bikes bestellen. Allerdings liegt der Fokus erst mal auf offenen Bestellungen aus der alten Gesellschaft, die bisher nicht bearbeitet wurden.

**Gibt es Unterschiede in der Gewährleistung von bestehenden Kunden und Neukunden?**

Nein, die neue Young Talent Industries GmbH übernimmt die komplette Garantie- und Gewährleistungsverpflichtung für alle YT-Kunden.

**Du hast von überarbeiteten Modellen gesprochen. Bekomme ich denn noch Ersatzteile für mein jetziges Modell?**

Ja, wir werden Ersatzteile für alle gängigen Modelle verfügbar machen. Wir haben viele Komponenten übernommen und bauen zusätzlich neue Lieferketten auf, damit unsere Kunden langfristig versorgt bleiben.





EMTB

# TRAILCAMP

KALTERN

## 15. – 18. April 2026

**Fahrtechnik & Test-Rides**

**Austausch mit Profis & Community**

**Dolce Vita am Kalterer See**

### JETZT ANMELDEN & DABEI SEIN!



[event.deli-us-klasing.de/emtb-camp/](https://event.deli-us-klasing.de/emtb-camp/)

Ein Event von:

**bike**



DELIUS KLASING

Location:

Kaltern | am See  
Caldaro | al lago

**KalternBike**





## Griffe: Ergon GA 2

Jeder Biker weiß: Neue Griffe sind eine Wohltat – besonders, wenn sie gefallen. Doch hier ist der Haken: Bei Griffen spielt der individuelle Geschmack eine entscheidende Rolle. Manche mögen sie dick und weich, andere schmal und straff. Wir sagen: Die GA2 passen fast jedem. Erhältlich in sieben verschiedenen Farben. 29,95 Euro



## T-Shirt: Fox Premium-T-Shirt Absolute

Es ist ein schlichtes und dennoch elegantes Geschenk, über das sich jeder Biker freut. Zudem gilt: Von T-Shirts kann man nie genug haben – besonders von einem, das auch abseits der Trails zeigt: Ich bin Mountainbiker. 100 Prozent Baumwolle und ein lässiger Schnitt sorgen für hohen Tragekomfort. 29,95 Euro



## LOW BUDGET PRÄSENTE

Schenken geht auch günstig. Wir zeigen Weihnachtsgeschenke unter 30 Euro.



## Handschuhe: Troy Lee Design GP Pro

Handschuhe kann man immer brauchen. Entweder sind sie gerade verschlissen – oder mal wieder einfach verschwunden. Die GP Pro vereinen direktes Lenkergefühl, Komfort und Schutz in idealer Balance. Die Einsätze an Zeigefinger und Daumen sind Touchscreen-tauglich. Wichtig: Unbedingt zur richtigen Größe greifen. 29,99 Euro

## Tubeless-Kit: Lezyne Tubeless Repair Kit

Bei diesem Geschenk sollte man vorher herausfinden, ob der oder die Beschenkte ein Schlauch-jünger oder ein Tubeless-Anhänger ist. Trifft Letzteres zu, empfehlen wir dieses Repair-Kit mit fünf Tire Plugs und dem passenden Einstech-Tool in einer handlichen Alu-Box. Damit bekommt man jeden Tubeless-Reifen wieder dicht. 19,95 Euro



## Flasche & Halter: Fidlock Twist Bottle & Fahrradhalterung

Kennt ihr die Magnet-Flaschenhalter von Fidlock? Statt eines klassischen Käfigs wird die Flasche per Magnet befestigt – und hält bombenfest (wir haben's getestet!). Per Drehbewegung lässt sich die 450-Milliliter-Flasche einfach lösen. Zugegeben: Die UVP liegt etwas über dem Limit, doch online ist das Set ab 24,95 Euro zu haben.



## Reflexball: Kopfball Boxen by Kwon

Hat dieses Geschenk etwas mit Biken zu tun? Zugegeben: nur bedingt! Doch auch Biker profitieren von schnellen Reflexen. Dieses Tool stammt ursprünglich aus dem Boxsport und trainiert die Augen-Hand-Koordination. Die Idee: Du boxst den Ball, der dank des elastischen Bands direkt zu dir zurückschnellt. Macht übrigens richtig Spaß! 25,90 Euro





# ES LEBE DIE JUGEND!

Bereits zum 22. Mal brachte BIKE die **besten Nachwuchs-Racer** mit den Cross-Country-Profis des Ghost Factory Racing Team zusammen.

Plaudern mit den ganz Großen:  
Beim BIKE-Jugendcamp stehen Profis wie Anne Terpstra Rede und Antwort.



Das Ghost BIKE Cross Country Jugendcamp in Sankt Englmar ist einzigartig. Seit 22 Jahren bringt BIKE junge Mountainbiker mit Worldcup-Fahrern zusammen, um einmalige Lernchancen zu bieten. Auch 2025 waren die Profis vom Ghost Factory Racing Team wieder in voller Stärke vor Ort, um mit den Kids an Fitness sowie Fahrtechnik zu feilen und über das Leben als Leistungssportler zu sprechen. Nirgendwo

sonst kommen Kinder und Jugendliche so nah an Mountainbike-Stars heran, die bereits Weltmeister, Cape-Epic-Sieger oder Olympia-Teilnehmer waren. Auch nass-kaltes Herbstwetter hielt den Nachwuchs nicht davon ab, zusammen mit ihren Idolen über die Trails zu flitzen. Mit 53 Teilnehmern war das Ghost BIKE Cross Country Jugendcamp auch in diesem Jahr wieder komplett ausgebucht.

## Gewinne eines von fünf Bergader-Sets!

Wir verlosen fünf Brotzeit-Sets bestehend aus einer Edelstahl-Thermosflasche, einer Brotzeitbox mit Messer, einem Stirnband, einem Sitzkissen sowie der passenden Bergader-Käseauswahl fürs Brot. Mitmachen ist einfach: Beantworte folgende Frage und sende deine Antwort per E-Mail an: [leseraktion@bike-magazin.de](mailto:leseraktion@bike-magazin.de)

Welcher Deutsche wurde 2025 Vize-Weltmeister im Downhill?

A Marcus Klausmann   B Erik Fedko   C Henri Kiefer





Ups, Fahrfehler! Oder  
zu wenig Luft im Reifen?  
Oder etwa beides?

## UNTER DRUCK!

Der Reifendruck entscheidet über Traktion und Pannensicherheit – doch auch der Fahrstil spielt eine entscheidende Rolle. Gibt es den **perfekten Reifendruck** überhaupt?

Reifen sind das Tuning-Teil Nummer eins am Mountainbike – und zugleich der einzige Kontaktpunkt zum Untergrund. Sie haben maßgeblichen Einfluss auf das Fahrgefühl und können die Performance eines Bikes entweder deutlich verbessern oder spürbar einschränken. Grundsätzlich gilt: Ein niedriger

Reifendruck sorgt für mehr Komfort, höhere Traktion und damit für mehr Sicherheit. Mit weniger Luftdruck passt sich der Reifen besser an den Untergrund an. Wer jedoch aggressiv fährt oder häufig auf verblockten Trails oder Wurzelpassagen unterwegs ist, sollte etwas mehr Druck wählen. Das reduziert das Walken, beugt Durchschlägen vor

und erhöht sowohl die Pannensicherheit, als auch den Felgenschutz. Der perfekte Luftdruck hängt also immer auch von individuellen Vorlieben, Fahrergewicht und Streckenbeschaffenheit ab. Als grobe Orientierung gilt: Bei etwa 80 Kilogramm Einsatzgewicht im Tubeless-Setup liegen sinnvolle Werte bei 1,4 – 1,7 Bar vorne und 1,5 – 1,8 Bar hinten.



### Trail und All-Mountain-Einsatz sowie dazu passende Reifen-Kombinationen



#### „ICH LIEBE ES SOFT“

„Bei zahmen Trails im Wald fahre ich 1,3 Bar vorne und 1,4 Bar hinten. So verzahnt sich mein Pirelli Scorpion Enduro M ideal mit dem Untergrund und ich habe maximalen Grip. Durschläge sind dennoch kein Thema.“ **Max Fuchs, BIKE-Redakteur, 72 Kilo**

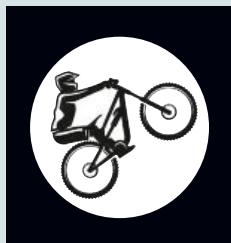
#### „ZWEIMAL 1,7 BAR“

„Ich fahre auf meinem Santa Cruz Bronson vorne den E-Thirteen Grappler, hinten mit DH-Casing für mehr Dämpfung und Pannenschutz. In beide pumpe ich 1,7 Bar.“ **Jasper Jauch, Youtuber und Ex-Racer, 75 Kilo**

#### „MEIN STANDART“

Der Luftdruck liegt bei meinem Canyon Spectral bei 1,9 Bar vorne und 2,0 Bar hinten. Ja, das ist viel, doch es gibt bei Erdanliegern enormen Halt. Bei technischen Uphills lasse ich die Luft auf bis zu 0,8 Bar ab – zum Beispiel bei den kniffligen Sektionen bei meinem Videoprojekt The whole Enchilada.“ **Braydon Bringham, Profi-Biker, 75 Kilo**

### Enduro-Einsatz sowie die dazu passenden Reifen-Empfehlungen



#### „LIEBER ETWAS MEHR“

„Meine Go-To-Reifenwahl ist der Magic Mary Gravity Ultrasoft 2,5 von Schwalbe. Da pumpe ich je nach Strecke vorne zwischen 1,3 und 1,5 Bar und hinten zwischen 1,4 und 1,7 Bar rein – tendenziell eher mehr wegen meiner Carbon-Laufräder.“ **Raphaela Richter, Profi-Enduro-Racerin, 60 Kilo**

#### „IMMER WENIGER“

„Beim Reifendruck bin ich über die Jahre immer weiter runter gegangen. Warum? Weil ich mit potenten Enduro-Reifen eh nicht platt fahre und sich Experimentieren ausgezahlt hat. 1,4 Bar vorne und 1,6 Bar hinten ist auf dem Enduro mein Go-To-Luftdruck.“

**Dimitri Lehner, BIKE-Redakteur, 75 Kilo**

#### „KEINE EXPERIMENTE“

Ich fahre den Magic Mary im Super-DH-Casing mit Ultrasoft-Gummimischung – vorne und hinten. Mein Standard-Luftdruck im Tubeless-Aufbau: Vorne 1,5 Bar, hinten 1,7 Bar.“ **Christian Textor, Enduro-Racer, 79 Kilo**

### Bikepark und Downhill sowie dazu passende Reifen-Kombinationen



#### „ICH BRAUCHE HALT!“

„Wie bitte? Manche fahren 1,5 Bar? Never! Gerade beim Kurven-Ballern im Park brauche ich Halt, sonst zieht es mir die Schlappen von den Felgen. Ich fahre 2,1 Bar vorne, 2,3 Bar hinten.“

**Brage Vestavik, Profi-Biker, 95 Kilo**

#### „PAUSCHAL-TIPP“

„Unser Einheits-Luftdruck bei Big-Bike-Tests im Park liegt bei 1,6 Bar vorne und 1,7 Bar hinten. Egal, ob Schlauch oder Tubeless. Bei soliden Abfahrtsreifen muss man sich in der Regel nicht um Platten Gedanken machen.“

**Laurin Lehner, BIKE-Redakteur, 75 Kilo**

#### „DAMIT GEHT ALLES!“

„Ich fahre Schwalbe Big Betty in soft vorne, den Tacky Chan in ultrasoft hinten – natürlich schlauchlos. In beide Reifen pumpe ich 2 Bar. Damit geht alles.“

**Korbi Engstler, Profi-Biker, 80 Kilo**



Marcus Klausmann, Ex-Racer & Vollblut-Tech-Nerd

## Mein Luftdruck: Vorne 1,75 und hinten 1,85 Bar für Enduro-Einsätze. Für mich das beste Setup, um Felgenschutz, Grip und Seitenhalt zu vereinen.

**BIKE: Ist die Entwicklung bei MTB-Reifen schon am Ende, oder kommt der Enduro-Reifen für jedes Terrain erst noch?**

MARCUS KLAUSMANN: Es wird immer Verbesserungen geben, aber meist nur in Nuancen. Ein Mountainbike-Reifen für jedes Terrain bleibt eine Traumvorstellung. Grip, Pannensicherheit, Rollwiderstand, Gewicht – man kann nie alles auf Top-Niveau vereinen. Dennoch gibt es noch Luft nach oben. Viele Biker fahren zu abfahrtslastige Bikes und vor allem zu schwere Reifen.

**Welche MTB-Reifen sollten Hobby-Biker wählen, und wann ist ein Wechsel nötig?**

Hobby-Freerider brauchen keine superweiche Gummimischung. Mehr Grip erkaufte man sich mit geringerer Haltbarkeit – teuer und schlecht für die Umwelt. Ich fahre Enduro-Reifen oft ziemlich runter, gerade hinten. Wenn der Grip etwas geringer wird, stört das im normalen Alltag nicht.

**Schaumstoffeinlagen wie Cush Core – nur für Enduro-Racer oder auch für Hobby-Freerider sinnvoll?**

Eher für Racer. Denn im Racing bedeutet ein Platten: Game over! Um das zu verhindern, werden Reifen-Inserts montiert. Das geht jedoch mit mehr Gewicht und Laufradträgheit einher. Was ist dir wichtiger – Pannensicherheit und Felgenschutz oder ein agiles Fahrverhalten? Diese Frage muss sich jeder selbst beantworten.



# COSTA DEL ENDURO

Wenn britische Enduro- und Downhill-Stars im Winter mal nicht nach Madeira, sondern nach **Malaga** fliegen, dann muss es gute Gründe geben. Sie lauten: 45 kernige Trail-Abfahrten mit Meerblick, Shuttle und Temperaturen um 18 Grad.



Man muss schon großes Pech haben, wenn man in Malaga ausgerechnet die drei Wintertage erwischt, an denen laut Statistik die Polarluftwellen über die Region hereinschwappen. Worst-Case-Szenario dann: 15 Grad und leichte Regenschauer. Mehr Winter kennt man an der spanischen Costa del Sol gar nicht. Oder wie ein Engländer an dieser Stelle wahrscheinlich sagen wird: Sommer!

Tatsächlich verbringen britische Endurobiker schon seit fast 20 Jahren ihre Winterurlaube gern in Malaga. Anfangs mussten sie sich hier auf fünf grob ins Küstengebirge gehackte Trail-Abfahrten drängeln und die 1000 Höhenmeter zu den Einstiegen hinauf selbst treten. Doch inzwischen haben die Locals in den Bergflanken rund um die Stadt eine richtige Bike-Arena geschaffen. Sage und schreibe 45 ausgeschilderte Trails lassen sich hier mittlerweile abstauben. Da gibt es auf der einen Seite die sehr verwinkelten, stufenhaltigen Lines in einer Art Palmenwald und auf der anderen Seite balanciert man auf Grat-Trails, die sich wie eine Slackline zum nächsten Hang hinüberspannen. Eine Mutprobe, bei der man sich nicht von der Vogelperspektive über Stadt und Mittelmeer ablenken lassen darf. Und dann warten da auch noch Steilabfahrten, die sich eindeutig nach Moab anfühlen: staubig, steil und mit festgebackenen Felsen und Stufen durchsetzt. Einfache Flowlines für Einsteiger darf man dagegen keine erwarten. Zwar gibt es Lines, die wie gefegt aussehen, aber das feinbröselige Geröll darin ist tückisch und nicht gemacht für hektische Bremsmanöver. Vor allem wenn es sehr lange nicht geregnet hat.



**Staubig, kantig, steil: Malagas Küsten-Trails machen ab 150 Millimetern Federweg so richtig Laune.**

Dafür muss man sich wegen der Höhenmeter keine Gedanken mehr machen. Die meisten Trail-Einstiege lassen sich mittlerweile per Shuttle erreichen. Am Monte Calamorro, zwischen Malaga und Marbella, wartet sogar eine Seilbahn, die Biker ins nächste Trail-Paradies entlang der Küste befördert. Bikes dürfen hier mit, passen aber nur dann in die Gondel, wenn man Vorder- und Hinterrad vorher ausbaut. Und immer das Handy griffbereit halten: Auf Malagas Trails sind auch Worldcup-Profis unterwegs!

## Info Malaga

### Das Revier

Malaga hat knapp eine halbe Million Einwohner und liegt im Süden Spaniens an der Costa del Sol. Entfernung mit dem Auto ab München: fast 2500 Kilometer. Ein Direktflug ab Deutschland dauert dagegen nur knapp drei Stunden und ist nach den Weihnachtsferien recht günstig zu haben.

### Guides, Trails und Shuttles

Sie haben die Trails und die gesamte Bike-Infrastruktur

rund um Malaga aufgebaut und kennen sich daher am besten aus: die Jungs und Mädels von Switch-Backs. Am besten bucht man bei ihnen ein Package für die Woche, dann sind Unterkunft und Shuttles zu den Trails, die sich entlang der Küste auf zehn Spots verteilen, bereits inkludiert. Info: [switch-backs.com](http://switch-backs.com)

### Allgemeine Info

Unterkunftsadressen und Infos zu den sonstigen Highlights in der Region gibt es hier: [visitcostadelsol.com](http://visitcostadelsol.com)



# NEUHEITEN



Mit Zug bergauf. Das Anthem fühlt sich steif und leicht an und hängt souverän am Gas. 12500 Euro kostet das Topmodell.



# WELTMEISTERLICH

Das **Giant Anthem** geht bereits ins 20ste Modelljahr und zeigt sich angriffslustiger denn je. Die nun vorgestellte Ausbaustufe erhielt ein komplett neues Rahmendesign und wurde bereits mit dem Weltmeistertitel in Crans Montana gekrönt.

TEXT Peter Nilges

# W

Was könnte es Besseres geben als einen WM-Sieg zur Markteinführung? Der Südafrikaner Alan Hatherly machte mit seinem souveränen Ritt in Crans Montana nicht nur sich selbst, sondern auch das gesamte Giant-Produktmanagement glücklich. Hatherly fuhr bereits die komplette Weltcup-Saison auf einem Prototyp des neuen Anthem und pilotierte das nahezu serienreife Bike in der Schweiz zum WM-Sieg.

Um das neue Anthem besser und schneller denn je aufzugleisen, wurde der Rahmen von Grund auf neu konzipiert. Auffälligstes Merkmal des neuen Designs ist die Abkehr vom bisher stehend verbauten Dämpfer. Durch die Platzierung des Federbeins dicht unter dem Oberrohr erreicht Giant nicht nur seine ambitionierten Gewichtsziele, sondern schafft zugleich Platz für eine zweite Trinkflasche im Hauptrahmen. Doch nicht nur optisch hat sich am Rahmen-Layout viel getan. Um das Anthem Advanced SL auf Höhe der Zeit zu bringen und fit für die gewachsenen Herausforderungen des Weltcups zu machen, stellt das Fahrwerk nun standesgemäße 120 Millimeter Federweg an Front und Heck bereit.

Damit zieht das neue Racebike mit etablierten Konkurrenten wie etwa dem Scott Spark oder dem Specialized Epic 8 gleich und bietet mehr Reserven auch abseits der Rennstrecke.

Doch damit nicht genug: Um noch eine Schippe drauf zu legen, ging das Entwicklungsteam konsequent den neuen Carbonrahmen an. Lediglich 1530 Gramm soll dieser in Größe M laut Giant auf die Waage bringen. Damit soll das neue Anthem den Rahmen eines Specialized S-Works Epic 8 um immerhin 194 Gramm unterbieten – bei höherer Steifigkeit und verlustfreiem Vortrieb wohlgemerkt. Schlüssel zum verbesserten STW-Wert ist zum einen der Flexpoint-Pro-Hinterbau, der mit nur einem Hauptlagerpunkt auskommt und wie schon der Vorgänger zusätzliche Kugellager einspart. Um weiterhin Gewicht zu reduzieren, wird der Hauptrahmen im Monocoque-Design aus nur einem Stück laminiert. In diesem neu entwickelten Verfahren wird ein einteiliger Bladder verwendet, der es erlaubt, größere Carbonmatten mit weniger Überlappung einzusetzen. Zudem soll sich die Tretlager- und Lenkkopfsteifigkeit laut Giant im Vergleich zum Vorgänger und auch zum Referenz-Bike von Specialized erhöht haben.

Doch nicht nur das Herzstück, der Rahmen, entscheidet über die Fähigkeiten eines Racebikes. Um die Kraft des Fahrers in maximalen Vortrieb umzusetzen, spendiert Giant dem neuen Anthem auch noch einen Premium-Laufbandsatz. Dieser wiegt nur 1350 Gramm, verfügt über Carbonspeichen sowie fünf Millimeter breite Felgenhörner und kommt an den drei teuersten Modellen zum Einsatz. In Deutschland werden fünf Ausstattungsvarianten von 4500 bis 12500 Euro erhältlich sein.



Alan Hatherly, 29, XCO-Weltmeister

**Bereits der Alu-Prototyp war so schnell und besser im Vergleich zum Vorgänger, dass ich ihn am liebsten sofort im Weltcup eingesetzt hätte.**





1



1



1

120/120 mm | 29 Zoll | 10,2 kg, Rahmen 1530 g (Herstellerangabe)  
12500 Euro (Rahmen-Kit 3699 Euro)

1 Optisch sauber integriert und doch schnell erreichbar verlaufen die Leitungen in den Aussparungen in der Lenker-Vorbau-Einheit.

2 Das neue Anthem verfügt über einen Flipchip, der eine Anpassung des Lenkwinkels um 0,5 Grad ermöglicht.

3 Das elektronische Fahrwerk gibt es ausschließlich beim Advanced SL SE. Die Powermeter-Kurbel steckt jedoch bereits im 0er-Modell der Anthem-Baureihe für 9500 Euro.

## ERSTER PRAXISTEST

Im Rahmen der Produktpräsentation in Taiwan konnten wir das Topmodell bereits einen halben Tag lang fahren. Mit zarten 10,2 Kilo sprintet das Bike mühelos aus jeder Kurve. Der Rahmen fühlt sich steif und direkt an, vor allem das vordere Rahmendreieck lässt keinerlei Torsion zu. So findet das Anthem präzise die Ideallinie. Mit einem Reach von 470 Millimetern in Größe L, einem Lenkwinkel von 66,5 bis 67 Grad und einem Sitzwinkel von 75,5 bis 76 Grad – je nach Flipchip-Einstellung – gibt sich das Giant ausgewogen und modern. In Verbindung mit dem 70er Vorbau sitzt man keinesfalls zu sportlich oder überstreckt, was die Kontrolle in technischen Passagen erleichtert. Sobald es rau wird, macht sich das auf 120 Millimeter verstärkte Fahrwerk deutlich bemerkbar. Es nimmt Feinheiten sowie größere Unebenheiten sensibel und bereitwillig auf. Bei 25 Prozent Sag lässt sich der Federweg gut nutzen und besitzt eine angenehme Progression. Ohne Unterstützung des automatischen Lockouts pumpt der Hinterbau leicht im Wiegetritt. Ein zu verschmerzender Nachteil im Vergleich zur gewonnenen Traktion, die der Flex-Hinterbau bereitstellt.





## ADVANCED-SL-CARBON-FERTIGUNG

Hinter all dem Marketing-Sprech stecken in erster Linie zwei Faktoren, die den Rahmen des neuen Anthem besonders leicht machen. Erstens: Der Hauptrahmen wird aus nur einem Stück laminiert, was unnötige Überlappungen und zusätzliche Klebestellen vermeidet. Dazu wurde ein einteiliger Bladder (Heizbalg) entwickelt (zuvor drei), der bereits die exakte Rahmenform besitzt und Harzüberschuss sowie Falten auf ein Minimum reduziert. Zweitens: Dank Roboterunterstützung werden die Carbonmatten nicht nur präzise geschnitten, sondern auch perfekt auf dem Bladder und in der Heizform platziert. Der Rahmen kommt mit größeren, aber weniger Carbonmatten aus und besteht nur noch aus 700 Einzelteilen. Das spart Gewicht.



### Liv Pique Advanced SL 2 (5499 Euro)

Neben den Anthem-Modellen gibt es selbstverständlich auch eine Frauen-Variante von Liv, die auf die gleichen technischen Features zurückgreift. Drei Versionen von 4500 bis hin zu 12500 Euro stehen zur Wahl. Zusätzlich zu haben ab Rahmengröße XS, ebenfalls mit 29-Zoll-Laufrädern.



Interview mit Joe Staub, Category Manager Giant

### 32 Zoll ist im Anmarsch. Ist der Zeitpunkt jetzt ein neues 29er-Racebike zu zeigen, nicht etwas spät?

Wir haben vor mehr als drei Jahren mit dem Projekt begonnen. Die Entwicklung ging bereits nahtlos nach dem letzten Anthem weiter. Wir haben quasi nie gestoppt. Wir sehen, dass sich XC-Racing weiterentwickelt hat und reagieren entsprechend. Das positive Feedback von Alan Hatherly hat uns bestätigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Er wollte sogar den Alu-Prototyp im Worldcup fahren, auch wenn er einige Kilo schwerer war. Wir waren und sind also sehr von dem Bike überzeugt, auch wenn sich in der Zwischenzeit hinsichtlich der Laufräder einiges getan hat.

### Werden wir im XCO-Weltcup in Zukunft auch noch Bikes mit mehr als 120 Millimetern Federweg sehen?

Ich glaube, wir werden auf jeden Fall 130er-Gabeln sehen. Alan experimentiert bereits damit, weil er mit Fox keinen Gewichtsnachteil an der Gabel hat. Wenn der Fahrer dadurch einen Vorteil erlangt, warum nicht. Je nach Strecke macht es Sinn, noch mehr Reserven zu haben.

### Welche Rolle wird Elektronik in Zukunft im Rennsport einnehmen?

Elektronik wird generell mehr und mehr Einzug halten. Sobald es einen relevanten Vorteil gibt, wird dieser auch genutzt. Mit Flight Attendant hat der Kunde bei unserem Topmodell die Option, die Vorteile eines elektronischen Fahrwerks zu nutzen. Beim zweit-teuersten Modell im Lineup war uns der Powermeter jedoch wichtiger als ein elektronisches Fahrwerk.



# NEUHEITEN



170/170 mm | 29/27,5 Zoll | 24,3 Kilo in Größe L | 8999 Euro (ab 7499 Euro)  
Bosch Performance CX | 800 Wh (optional 600 Wh)



1 In der Tasche auf dem Unterrohr finden Ersatzschlauch und Werkzeug oder anderes Zubehör Platz – gut vor Dreck geschützt.

2 Der kabellose Di2-Shifter sorgt für zackige Gangwechsel. Über den kleinen Knopf kann zwischen Schaltautomatik, Halbautomatik und manuellem Modus gewechselt werden.

3 Am Hinterbau sind Rücklichter dezent integriert, vorne leuchtet eine Supernova-Lampe – jeweils aus dem Haupt-Akku gespeist.

## KLASSIKER IM KOHLEKLEID

Seit 1996 gibt es das **No Pogo von Centurion**. Der neuesten Ausbaustufe spendieren die Schwaben den neuen Bosch CX und ein Carbon-Chassis.

Es gibt nicht viele Bike-Modelle, die auf eine so lange Historie zurückblicken können, wie das Centurion No Pogo. Auch wenn die brandneuen Carbonmodelle R5000 und R7000 nicht mehr viel mit dem Urahn aus dem Jahr 1996 gemeinsam haben, ist dem Klassiker seine Allround-Stärke geblieben. Denn trotz üppigem 170er-Federweg ist das Bike eher Alleskönner als Downhill-Spezialist.

Die Eckdaten des Bikes gleichen dem aktuellen No Pogo mit Alu-Rahmen, das vor rund einem Jahr mit dem Bosch-Motor der aktuellsten Generation neu aufgelegt wurde. Mullet-Laufräder, 170 Millimeter Federweg vorne und hinten, Bosch CX mit einem leicht entnehmbaren Akku – wahlweise mit 600 oder 800 Wattstunden. Soweit nichts Neues. Doch das Carbon-Chassis spart im Vergleich zum Alu-Bike 1700 Gramm. Trotzdem gibt Centurion auch die Topmodelle

für ein Systemgewicht von bis zu 150 Kilo frei. Auch die anderen Centurion-typischen Tugenden erbt das neue Bike: ab Werk integrierte Lichtanlage vorne und hinten, Rahmentasche für Zubehör, solider Rahmenschutz. Beim Topmodell R7000 kommt ein besonderes Gimmick dazu: Shimanos neue Funkschaltung XT Di2 kommuniziert mit dem Bosch CX und ermöglicht vollautomatisches Schalten. Zudem kann man mit dieser Kombi auch im Rollen die Gänge wechseln, ganz ohne Treten. Dafür treibt der Motor beim Druck auf den Shifter das Kettenblatt an und die Kette kann über die Ritzel wandern.

Unter dem Top-Modell rangiert noch das No Pogo R5000 für 7499 mit 600- bzw. 7699 Euro mit 800-Wattstunden-Akku. Dann mit Fox-Performance-Fahrwerk und mechanischer Shimano XT. Die günstigeren Modelle mit Alu-Rahmen kommen ab 5399 Euro.





## So fährt sich das No Pogo

Bei der Geometrie geht Centurion dezentere Wege: nicht zu lang und nicht zu krass. Das spürt man auf Tour. Die Sitzposition ist modern ausgewogen, der Fahrkomfort hoch. Bergauf folgt das No Pogo willig und unkompliziert den Lenkvorgaben des Fahrers. Mit der robusten Ausstattung – Gravity-Hinterreifen, Fox 38, fette Bremsen – kann man dem Bike auch auf schweren Abfahrten die Sporen geben. Im Grenzbereich und bei Highspeed liegt das No Pogo aber nicht so satt und sicher wie manch extremer gezeichnetes E-Enduro. Dafür bleibt das Handling zahm und gutmütig. Auch bei langsamer Fahrt und mit weniger aktiver Fahrweise lässt sich das Centurion leicht dirigieren, ohne ein Eigenleben zu entwickeln. Vom üppigen Federweg sollten sich Alpen- und Tourenbiker also nicht abschrecken lassen.





TEST

# SPAR- BÜCHSEN

## ENDUROS BIS 3200 EURO

Für etwa 3000 Euro kann man bei den meisten Herstellern das Ticket in die Welt abfahrtsstarker Enduros lösen.

Reicht das für echte Trail-Action? Oder nimmt man besser gleich einen Tausender mehr in die Hand?

Um das herauszufinden, haben wir **vier Einsteiger-Enduros und ein Referenz-Bike** zum Test gebeten.

TEXT und FOTOS Max Max







# TEST



Extra-kurze Kettenstreben, fetter Reach – die Geometrie des Dartmoor verlangt nach einem geschickten Händchen am Steuer, besonders in engen Turns. Für Tester Dimi also kein Problem – Yeah, Old Man!



# D

Dass teure Enduros mit High-End-Fahrwerken zuverlässig für satte Downhill-Action sorgen, ist klar. Aber was, wenn man nicht bereit ist, gleich fünf Riesen auf den Tisch zu blättern? Bedeutet das automatisch weniger Trail-Vergnügen? Muss man sein frisch gekauftes Bike früher oder später aufmotzen, um das Spaßbarometer nach ganz oben zu treiben? Oder ist man besser damit beraten, direkt etwas tiefer in die Tasche zu greifen?

Dieser Frage wollten wir auf den Grund gehen und haben vier Enduros mit 160 bis 170 Millimetern Federweg ausgesucht – Preislimit: 3200 Euro. Bei Propain mussten wir allerdings ein Auge zudrücken: Das Tyee AL kostet – sofern man im Online-Konfigurator zur Teleskopstütze greift – 3234 Euro. Um außerdem zu klären, ob sich ein etwas großzügiger Preisrahmen lohnt, tritt das 4299 Euro teure Haro Greer Alloy LTD 2 als Referenz-Bike an.

## Die Preisfrage

Ja, die Diskussion ist uralte. Aber mal ehrlich: Etwas Vernunft vorausgesetzt, dürfte man diesen Vergleich eigentlich gar nicht als Einsteiger-Test bezeichnen. Punkt. Wer sich heutzutage für ein Enduro interessiert, steht vor Preisschildern, die vor ein paar Jahren noch an renntauglichem Material prangten. In einem Einsteiger-Enduro-Test unseres ehemaligen Schwester-Magazins FREERIDE aus dem Jahr 2017 beispielsweise lag die Preisgrenze bei 2500 Euro – und das Ausstattungsniveau

durch die Bank eine Stufe höher. Heute zwingt der finanzielle Druck, der durch Lieferengpässe, Inflation und steigende Energiekosten entstanden ist, auch die Mountainbike-Industrie dazu, das Preisniveau nach oben zu schrauben.

## Gewicht spielt (k)eine Rolle

Um noch eine alte Wunde aufzureißen: Das durchschnittliche Gewicht der damaligen Testgruppe lag bei 14,1 Kilo – damit waren die Bikes leicht genug, um sie auch auf Touren einzusetzen, so wie es der ursprüngliche Enduro-Gedanke vorgesehen hat.

Unsere aktuelle Testgruppe bringt im Schnitt satte 16,2 Kilo auf die Waage. Klar, größere Laufräder, dickere Federgabeln und immer robustere Komponenten zahlen ordentlich aufs Baller-Potenzial ein. Für alle, die auch abseits von Lift und Shuttle unterwegs sind, haben die Bikes in Sachen Gewicht aber längst die Schmerzgrenze überschritten. Unsere Tester sind sich einig: Wer damals noch den perfekten Allrounder unter den Enduros gefunden hat, flüchtet heute – zumindest in dieser Preisklasse – vor den Wuchtbrummen besser in die Trailbike-Sparte.

## Wer billig kauft, zahlt doppelt?

Um zurück zur Einstiegsfrage zu kommen: Taugen die 3000-Euro-Enduros etwas, oder greift man lieber gleich zum 1100 Euro teureren Haro, um dann aber richtig auf seine Kosten zu kommen? Die Antwort ist so simpel wie bitter: 3200 Euro können sich lohnen – aber nur, wenn man zu Kompromissen bereit ist. Cube ist dafür das Paradebeispiel: Das Fahrwerk arbeitet top – schluckfreudig, traktionsstark und mit genau der richtigen Portion Pop. Also, Haro oder Cube? In Sachen Performance sind die Bikes auf gleichem Niveau. Auch das Handling gibt keinen Anlass zur Kritik. Kompromissloser Fahrspaß? Check! Ganz ohne Abstriche geht es aber trotzdem nicht. Wer das Stereo One77 auf einen der robusten und extrem präzisen Sram-Transmission-Antriebe upgraden möchte, schaut in die Röhre – denn Cube hat sich das hierfür nötige UDH-Schaltauge gespart. Technisch gesehen können die übrigen Bikes dem Haro Paroli bieten, doch spätestens auf dem ersten Wurzelteppich zeigt sich, wofür die 1100 Euro Aufpreis gut sind – und: wie stark ein zweitklassiges Fahrwerk den Spaßfaktor beschneidet.

## Die Testgruppe



**Cube Stereo One77 Pro 29**  
16,2 kg / 170/170 mm / 29" /  
2799 Euro / Alu



**Dartmoor Rocbird Enduro EVO**  
16,3 kg / 160/160 mm / 29/27,5" /  
2699 Euro / Alu



**Haro Greer Alloy LTD 2**  
17,6 kg / 170/160 mm / 29/27,5" /  
4299 Euro / Alu



**Merida One-Sixty 500**  
17,2 kg / 170/171 mm / 29/27,5" /  
2899 Euro / Alu



**Propain Tyee 6.1 AL Bomber**  
17,2 kg / 170/160 mm / 29" /  
3234 Euro / Alu

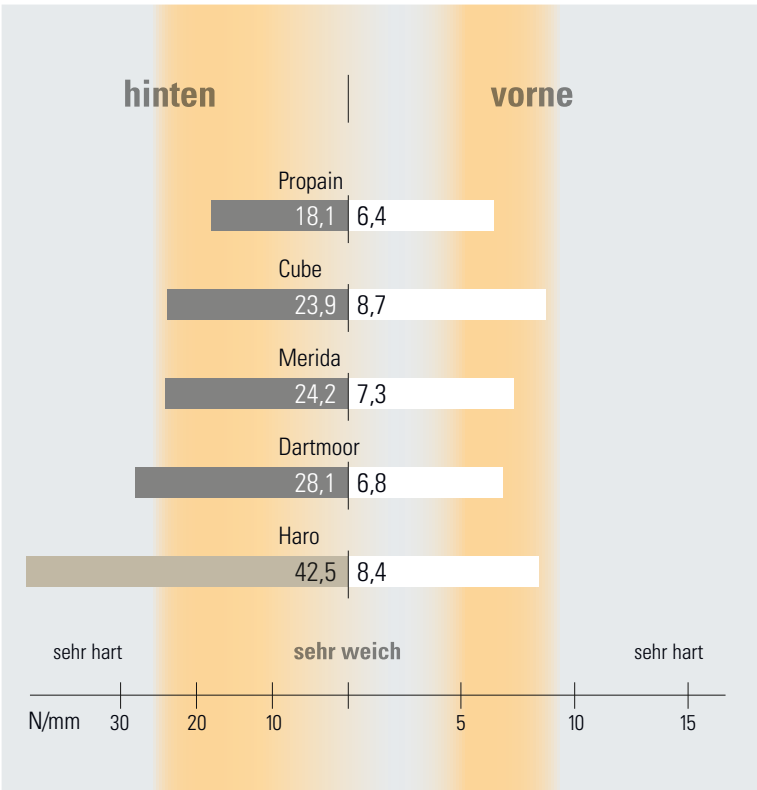


# BIKE-MESSWERTE

Für nachvollziehbare Testurteile gleichen wir die Praxiseindrücke aller Kandidaten mit den objektiven und reproduzierbaren Ergebnissen aus unserem Testlabor ab.

## Rahmensteifigkeit<sup>1</sup>

Propain, Cube, Merida und Dartmoor bewegen sich sowohl beim Hauptrahmen als auch beim Hinterbau auf ähnlichem Niveau und verhalten sich unauffällig. Das Propain besitzt insgesamt das weichste Chassis, filtert Vibrationen dafür am besten heraus und sorgt so auf langen Abfahrten für weniger Ermüdung. Einziger Ausreißer: der Hinterbau des Haro. Aufgrund einer massiven Verstrebung zwischen den Kettenstreben fällt der Steifigkeitswert am Heck extrem hoch aus. Auf dem Trail merkt man davon allerdings kaum etwas. Das überaus sensible Fahrwerk kann mit viel Traktion und Komfort gut über den fehlenden Flex hinwegtäuschen.



<sup>1</sup> BIKE-Messwerte: Laufradträgheit: Je niedriger der Messwert, desto leichter zu beschleunigen. Gewicht ohne Pedale. Laufradgewicht pro Satz mit Reifen, Kassette, Bremscheiben. Rahmensteifigkeit: Seitensteifigkeit in N/mm getrennt für das vordere Rahmendreieck inkl. der verbauten Gabel (vorne) und dem Hinterbau (hinten). Sitzkomfort: Je größer der Messwert, desto höher der Sitzkomfort.

## Laufradträgheit<sup>1</sup>

	Laufradträgheitsmoment Vorder- und Hinterrad in kg x cm²
Merida	4297
Dartmoor	4405
Haro	4533
Cube	4585
Propain	5226

Aufgrund der kleinen 27,5-Zoll-Hinterräder fällt die Laufradträgheit bei den Mullet-Bikes von Merida, Dartmoor und Haro geringer aus als bei den 29-Zoll-Kandidaten. Die Newmen-Laufräder am Cube liefern den Bestwert in Sachen Gewicht ab. Die schwersten Laufräder spezifiziert Propain. Hier treiben vor allem die schweren Schwalbe-Reifen mit stabiler Gravity-Karkasse sowie die massive S1000-Kassette der Transmission-Schaltgruppe das Gewicht nach oben.

## Gewichte<sup>1</sup>

	Gewicht (kg) o. Pedale <sup>1</sup>	Gewicht (g) Laufräder <sup>1</sup>	max. System- gewicht (kg)
Cube	16,23	5644	120
Dartmoor	16,32	6027	110
Merida	17,21	5972	135
Propain	17,23	6042	130
Haro	17,62	5894	130

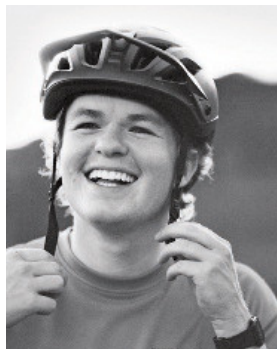




**Unser Testrevier des Vertrauens: der Bikepark Oberammergau. Jumps, Wurzeln, Highspeed - die Strecken am Kolbensattel bieten alles, um Enduros auf die Probe zu stellen.**










Fazit Max Fuchs, BIKE-Testredakteur

Haro investiert das zusätzliche Budget in ein erstklassiges Fahrwerk und sichert sich so einen soliden Vorsprung. In der Kern-Testgruppe sichert sich das Cube mit spaßigen Fahreigenschaften, guter Ausstattung und gelungenem Fahrwerk den Sieg. Das Propain liefert mit konsequenter Enduro-Geometrie ab, muss sich aber mangels Hinterbaukomfort knapp dem Cube geschlagen geben. Dartmoor und Merida belegen die hinteren Ränge – mit deutlichem Rückstand.

## Die Testergebnisse in Punkten

			Haro	Cube	Propain	Dartmoor	Merida
		Gewichtung %	Enduros 160-171 mm Federweg				
Preis	in Euro		4299	2799	3234	2699	2899
FAHRVERHALTEN							
Uphill	Fahrverhalten	8	3	3	2,5	4	3
	Effizienz Fahrwerk	10	3	2	3	2	4,5
Spieltrieb	Fahrverhalten / Fahrwerk	7	2,5	2	3,5	3	1,5
Downhill	Fahrverhalten	20	2	3	1,5	3	3,5
	Fahrwerk	20	1,5	2	3,5	4	4,5
Note	Fahrverhalten	65	2,18	2,43	2,68	3,28	3,68
LABOR							
	Gesamtgewicht	6	5,75	4,25	5,5	4,5	5,25
	Laufadtr�gheit	4	4	4	5	4	3,5
Note	Labor	10	5,05	4,15	5,30	4,30	4,55
AUSSTATTUNG							
	Ausstattungsqualit�t	5	2,15	2,79	2,98	3,56	3,74
	Usability / Mehrwert	5	4	4	3,25	4,25	2,75
	Transportvolumen Flaschenhalter	5	2	3	2	1,5	3
	Versenkbarkeit Sattel	5	1	2	1,5	2	2
	Qualit�t / Verarbeitung	5	2,75	2,75	0,5	4,75	0,5
Note	Ausstattung	25	2,38	2,91	2,05	3,21	2,40
	Garantie (Anzahl der Jahre)		6	3	5	2	lebenslang
	Servicefreundlichkeit <sup>1</sup>   		mittel	schwach	mittel	mittel	mittel
	Rahmensteifigkeit <sup>1</sup> vorne/hinten in N/mm		8,4 / 42,5	8,7 / 23,9	6,4 / 18,1	6,8 / 28,1	7,3 / 24,2
BIKE-Note <sup>2</sup>							
		100	2,52	2,72	2,79	3,36	3,45

<sup>1</sup> Servicefreundlichkeit: Wie gut ist der Rahmen gesch tzt, und wie leicht lässt sich das Bike warten. Rahmensteifigkeit: Seitensteifigkeit in N/mm getrennt für das vordere Rahmendreieck inkl. der verbauten Gabel (vorne) und dem Hinterbau (hinten). <sup>2</sup> Die BIKE-Note setzt sich aus Praxiseindr cken der Testfahrer und Labormesswerten zusammen. Die Note ist preisunabhängig. Notenspektrum: 0,5–5,5, analog zum Schulnotensystem.





# **DEIN GRAVEL-ABENTEUER IN DEN ALPEN.**

**save the date**

**11.-16. Mai 2026**

**Sechs  
Etappen  
in vier  
spektakulären  
Destinationen:**

**Saalfelden  
Leogang**

**Region  
Hochkönig**

**Flachau**

**St. Michael  
im Salzburger  
Lungau**

**Was erwartet euch?**

**Abwechslungsreiche Tracks und  
Kinnlade-runter-Panoramen – eben echte Logenplätze  
entlang einer alpinen Perlenkette**

**Melde dich jetzt an – die Plätze sind limitiert!**



**Ein Event von TOUR & BIKE**



## Enduro

**TIPP**  
TESTSIEGER  
**bike**  
2026



## Cube Stereo One77 Pro 29

16,2 kg<sup>1</sup> / 170/170 mm / 29" / 2799 Euro / Alu

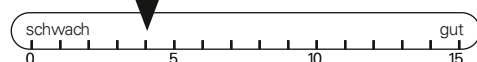
### Ausstattung

**Gabel / Dämpfer:** DVO Onyx 38 D3 / DVO Topaz D2  
**Schaltung / Bandbreite:** Sram GX/NX Eagle 1x12 / 455 %  
**Bremsen:** Magura MT5 203/180 mm  
**Laufäder:** Newmen Performance 30  
**Reifen:** Maxxis Assegai/DHR II Maxx-TerraExo+ Protection 29 x 2,50/2,40  
**Sattelstütze / Hub:** ACID Nuance Lit / 170 mm  
**max. Systemgewicht:** 120 kg  
**Garantie:** 3 Jahre  
**Besonderheiten:** Compression-Chip am Hinterbau

### Aus dem Testlabor<sup>1</sup>

**Gesamtgewicht:** 16,23 kg ohne Pedale  
**Gewicht Laufäder:** 5644 g  
**Laufadsträgheit:** 4585 kg x cm<sup>2</sup>

#### Servicefreundlichkeit



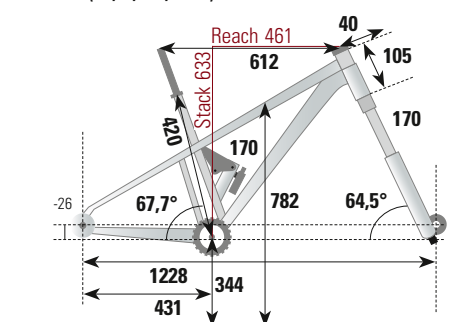
Das One77 ist das langhubigste Fully in Cubes Stereo-Palette, wobei das Pro 29 das günstigere der beiden verfügbaren Alu-Modelle darstellt. Für 2799 Euro bekommt man hier ein DVO-Fahrwerk, Newmen-Laufräder und Magura-Bremsen. Wer etwas tiefer in die Tasche greift, kann für 4999 Euro das Alu-Chassis gegen die Carbon-Variante mit leichtem C:68X-Rahmen tauschen.

#### Erstaunlich leicht

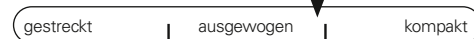
Doch auch die Alu-Version macht im Test ordentlich Eindruck: Mit 16,23 Kilo markiert das One77 den Bestwert im Feld. Auch die Laufäder sind die leichtesten im Vergleich. Die restliche Ausstattung zeigt sich, typisch Cube, recht wenig. Vor allem das DVO-Fahrwerk sammelte viel Lob von unseren Testern. Einstellbarkeit, Dämpfungskontrolle und Ansprechverhalten suchen ihresgleichen. Kleiner Wermutstropfen: Cube verzichtet auf ein UDH-Schaltauge. Damit ist das One77 nicht kompatibel mit Srams aktuellen, besonders robusten und präzisen Transmission-Schaltgruppen. Ausgerechnet jetzt, wo Sram mit der Eagle 70 eine preiswerte mechanische T-Type-Schaltung im Portfolio hat, die

Größe L (M, L, XL, XXL)

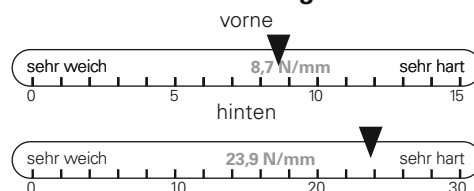
Lenkerbreite 800



#### Sitzposition



#### Rahmensteifigkeit



<sup>1</sup> BIKE-Messwerte: Laufadsträgheit: Je niedriger der Messwert, desto leichter zu beschleunigen. Gewicht ohne Pedale. Laufadgewicht pro Satz mit Reifen, Kassette, Bremscheiben. Rahmensteifigkeit: Seitensteifigkeit in N/mm getrennt für das vordere Rahmendreieck inkl. der verbauten Gabel (vorne) und dem Hinterbau (hinten).



wie gemacht ist für diese Preisklasse, verzichtet Cube auf dieses starke Verkaufsargument.

### Kompakte Geo, großer Fahrspaß!

Im Praxistest im Bikepark Oberammergau wird schnell klar: Das Cube zählt zu den handlicheren Enduros im Vergleich. Schon beim ersten Aufsitzen wirkt das Bike eine Nummer kleiner als die Konkurrenz – bei der Größenwahl ist also Vorsicht geboten. Wer zwischen zwei Rahmengrößen liegt, sollte definitiv zur größeren Variante greifen.

Warum? Durch den moderaten Lenkwinkel, das kompakte Heck und den kurzen Reach fällt der Radstand sehr kurz aus. Zur Einordnung: In Größe L misst der Reach nur 461 Millimeter – weniger als beim Merida in Größe M. Das steigert die Wendigkeit. Sprünge, Manuals, schnelle Richtungswechsel – das Cube giert förmlich danach, spielerisch durchs Gelände gescheucht zu werden. Auch das geringe Gewicht trägt seinen Teil zur Agilität bei. Das Ergebnis: Platz zwei in der Spieltrieb-Wertung – knapp hinter dem Merida.

### Traktionswunder

So handlich und verspielt sich das Cube fährt, so wenig Fahrsicherheit traut man ihm zunächst zu, wenn das Gelände richtig ruppig wird. Falsch gedacht! Zwar hält das Bike die Spur nicht ganz so souverän wie das teurere Referenz-Bike von Haro, doch das DVO-Fahrwerk liefert dermaßen viel Traktion und Kontrolle, dass das One77 in der Downhill-Wertung zusammen mit dem Propain auf Platz zwei landet. Ultrasensibel, schluckfreudig und trotzdem mit genügend Gegenhalt – so nah kommt kein anderes Einsteiger-Enduro an das Highend-Fahrwerk des Haro heran.

Bergauf überzeugt das One77 mit einer komfortablen, aufrechten Sitzposition. Der dreistufige Plattformhebel liegt in Reichweite und eliminiert Antriebseinflüsse effektiv. Bravo! Nur die Übersetzungsbandbreite der 11–50er-Kassette fällt sehr gering aus.



**1 EXO+Karkasse:** Wer das Cube auf raue Enduro-Trails schickt, sollte zumindest am Hinterrad einen Reifen mit mehr Pannenschutz montieren.

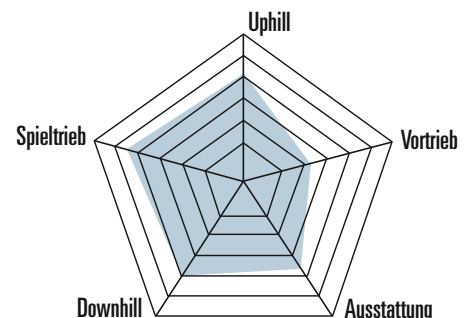
**2 Schade:** Zwei von zwei Magura-Bremsanlagen im Test zeigten Druckpunkt-Probleme – am Cube One77 trübt die schwammige Vorderradbremse die ansonsten gelungene Abfahrtsleistung.

**3** Durch die langen Leitungen wirkt das Cockpit überladen. Im ruppigen Gelände beginnt der Kabelsalat zu klappern – auf die Schnelle halfen nur Kabelbinder.

**4** Die zweite Befestigungsposition für den Dämpfer erhöht die Hinterbau-Progression – ideal, um bei Bedarf einen Coil-Dämpfer nachzurüsten.

### Bewertung<sup>2</sup>: Kategorie Enduro

- +** quirliges Handling  
hochwertiges Fahrwerk  
gute Allround-Qualitäten
- kein UDH-Schaltauge  
fällt klein aus



### 27 BIKE-NOTE

Fahrverhalten	2,4
Labor	4,2
Ausstattung	2,9



### Fazit Max Fuchs, BIKE-Testredakteur

Würde ich bei einem Enduro-Rennen an den Start gehen, wäre das Cube wegen der kompakten Geometrie vermutlich nicht meine erste Wahl. Geht es jedoch um maximalen Fahrspaß, ist das One77 Pro 29 – besonders zu diesem Preis – unschlagbar: Top-Fahrwerk, quirliges Handling und angenehm bergauf zu treten. Ein rundum gelungener Allrounder und ein absolut würdiger Testsieger!

2 Bewertung Spinnendiagramm: Uphill, Spieltrieb, Downhill bezieht sich auf das Fahrverhalten: Je größer der Ausschlag, desto besser die Eignung. Ausstattung: setzt sich aus unterschiedlichen Punkten wie Qualität/Verarbeitung, Usability, Flaschenhaltevolumen, Sattelversenkbarkeit zusammen. Vortrieb: Einfluss von Gesamtgewicht und Laufradträgheit. Die BIKE-Note setzt sich aus Praxiseindrücken der Testfahrer und Labormesswerten zusammen. Die Note ist preisunabhängig. Notenspektrum: 0,5–5,5, analog zum Schulnotensystem.



## Enduro



## Dartmoor Rocbird Enduro Evo

16,3 kg<sup>1</sup> / 160/160 mm / 29/27,5" / 2699 Euro / Alu

### Ausstattung

**Gabel / Dämpfer:** Rockshox Lyrik Select / X-Fusion H3A RCP  
**Schaltung / Bandbreite:** Shimano Deore 1x12 / 510 %  
**Bremsen:** Magura MT Thirty 203/180 mm  
**Laufäder:** Dartmoor Patrol  
**Reifen:** Maxxis Assegai Exo Protection 29 x 2,50 / Assegai 3C MaxxTerra Exo+ Protection 27,5 x 2,50  
**Sattelstütze / Hub:** X-Fusion Manic / 170 mm  
**max. Systemgewicht:** 110 kg  
**Garantie:** 2 Jahre  
**Besonderheiten:** keine

### Aus dem Testlabor<sup>1</sup>

**Gesamtgewicht:** 16,32 kg ohne Pedale  
**Gewicht Laufäder:** 6027 g  
**Laufadsträgheit:** 4405 kg x cm<sup>2</sup>

#### Servicefreundlichkeit



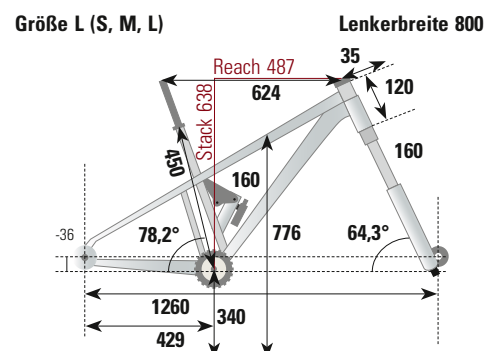
Dieses Testfeld scheint wie gemacht für das Dartmoor Rocbird Enduro Evo. Bezahlbarer Fahrspaß ist das Spezialgebiet des polnischen Herstellers – und das merkt man: Das Alu-Enduro für 2699 Euro ist nicht nur das günstigste Modell der dreiköpfigen Rocbird-Familie, sondern auch das preiswerteste Bike in unserem Vergleichstest.

### Funktionale Ausstattung

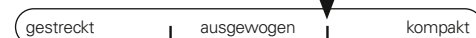
Die Ausstattung ist dementsprechend einfach, aber funktional: schlanker Alu-Rahmen, Shimano-Deore-Schaltung, Magura-MT-Thirty-Bremsen und ein Fahrwerks-Mix aus X-Fusion-Dämpfer hinten und Rockshox Lyrik Select vorne. Das 200 Euro teurere Merida steht in dieser Hinsicht kaum besser da. Nur bei Cube bekommt man eine bessere Ausstattung zum ähnlichen Preis.

Auf den ersten Blick ist der einzige Wermutstropfen die Reifenwahl. Warum nur am Hinterrad ein Maxxis in 3C-Mischung spezifiziert ist, wirft Fragen auf. Wir hätten uns auch vorne eine weichere Gummischung gewünscht. Rahmen-Extras wie einen Flipchip zum Feintunen der Geometrie, oder die Möglichkeit das Bike auf 29-Zoll-Laufäder umzurüsten, gibt es

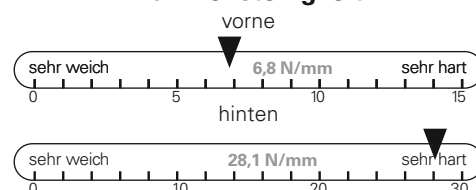
Größe L (S, M, L)



#### Sitzposition



#### Rahmensteifigkeit



<sup>1</sup> BIKE-Messwerte: Laufadsträgheit: Je niedriger der Messwert, desto leichter zu beschleunigen. Gewicht ohne Pedale. Laufadgewicht pro Satz mit Reifen, Kassette, Bremsscheiben. Rahmensteifigkeit: Seitensteifigkeit in N/mm getrennt für das vordere Rahmendreieck inkl. der verbauten Gabel (vorne) und dem Hinterbau (hinten).



nicht. Interessant: Dartmoor setzt als einziger Hersteller auf eine etwas kürzere Gabel mit 160 Millimetern Federweg und schlankeren Standrohren. Das spart etwas Gewicht, erfordert aber minimale Abstriche in Sachen Schluckvermögen und Steifigkeit, im Vergleich zu den 170er-Forken der Konkurrenz.

### Spezielle Geometrie

Den Fahrereindruck prägt vor allem die extreme Geometrie. Mit 487 Millimetern Reach besitzt das Dartmoor den längsten Rahmen im Testfeld, während die Kettenstreben mit 429 Millimetern sehr kurz ausfallen. Zusammen mit dem Stummelvorbau ergibt das eine stark hecklastige Radlastverteilung, die ein geschicktes Händchen bei der Linienwahl erfordert. Um die Dysbalance in Sachen Geometrie auszugleichen, muss man die Front aktiv belasten. Dadurch fährt sich das Rocbird weniger intuitiv als ausgewogenere Bikes wie beispielsweise das Propain. Hat man sich an diese Eigenheit gewöhnt, belohnt einen das kurze Heck jedoch mit viel Fahrspaß. Das Rocbird drängt damit eher Richtung Bikepark-Einsatz als ins klassische Enduro-Racing.

### Luft nach oben bei Fahrwerk

Nicht ganz überzeugen konnte das Fahrwerk. Schon das Setup kostete uns Nerven: Bei 30 Prozent Sag, 70 Kilo Fahrergewicht und offener Zugstufe wirkte das Heck überdämpft. Zudem vermissten alle Tester etwas Gegenhalt. Das Rocbird gibt im rauen Gelände zwar bereitwillig Federweg frei und erzeugt Komfort, doch mangels Progression fehlen die Reserven für härtere Landungen.

Durch den kurzen Vorbau sitzt man im Uphill trotz langem Reach komfortabel und aufrecht. In steilen Kletterstücken steigt die Front früh, der Hinterbau pumpt unter Kettenzug, was die dreistufige Dämpferplattform jedoch zuverlässig ausgleicht.



**1** Die Lyrik-Select-Gabel bietet weniger Federweg als die Gabeln der Konkurrenz und ist mit der Charger-RC-Dämpfungs-kartusche auch nicht auf dem neuesten Stand der Technik.

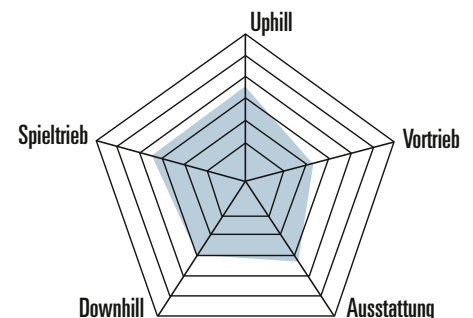
**2** Die Leitungen sind an den Eingängen im Rahmen nicht ausreichend geklemmt und klappern während der Fahrt.

**3** Der Schein trügt nicht: Der zierliche Alu-Rahmen ist nur für ein maximales Systemgewicht von 110 Kilo ausgelegt.

**4** Genau wie bei Cube wurde auch hier die Magura-Bremse nicht sauber entlüftet und fühlt sich schwammig an.

### Bewertung<sup>2</sup>: Kategorie Enduro

- +** verspieltes Handling
- unausgewogene Geometrie  
wenig progressiver Hinterbau  
lautes Klappern der Züge



<b>3,4</b>	<b>BIKE-NOTE</b>	
	Fahrverhalten	3,3
	Labor	4,3
	Ausstattung	3,2



### Fazit Laurin Lehner, BIKE-Testredakteur

Für Parkrats und Freerider ist das Dartmoor ein Traum: günstig, funktional und spaßig zu fahren. Dem Allround-Anspruch eines echten Enduros wird das Rocbird jedoch nicht gerecht – dafür klettert es zu schlecht und bietet zu wenig Fahrwerksreserven fürs Grobe. Aus früheren Tests wissen wir allerdings: Mit einem besseren Dämpfer kann das Dartmoor auch im Enduro-Einsatz richtig abliefern. In diesem Setup reicht es nur für Platz drei.

2 Bewertung Spinnendiagramm: Uphill, Spieltrieb, Downhill bezieht sich auf das Fahrverhalten: Je größer der Ausschlag, desto besser die Eignung. Ausstattung: setzt sich aus unterschiedlichen Punkten wie Qualität/Verarbeitung, Usability, Flaschenhaltervolumen, Sattelversenkbarkeit zusammen. Vortrieb: Einfluss von Gesamtgewicht und Laufradträgheit. Die BIKE-Note setzt sich aus Praxisindrücken der Testfahrer und Labormesswerten zusammen. Die Note ist preisunabhängig. Notenspektrum: 0,5–5,5, analog zum Schulnotensystem.



## Enduro



## Haro Greer Alloy LTD 2

17,6 kg<sup>1</sup> / 170/160 mm / 29/ 27,5" / 4299 Euro / Alu

## Ausstattung

**Gabel / Dämpfer:** Fox 38 Performance Elite / Float X2 Performance Elite

**Schaltung / Bandbreite:** Shimano XT 1x12 / 510 %

**Bremsen:** TRP Trail Evo E.2.3 203/203 mm

**Laufträder:** DT-Swiss E 1900

**Reifen:** Vittoria Mazza Graphene 2.0 29 x 2,40 / Vittoria Martello Graphene Enduro 27,5 x 2,40

**Sattelstütze / Hub:** KS Rage I-Dropper / 190 mm

**max. Systemgewicht:** 130 kg

**Garantie:** 6 Jahre

**Besonderheiten:** keine

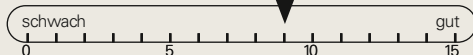
Aus dem Testlabor<sup>1</sup>

**Gesamtgewicht:** 17,62 kg ohne Pedale

**Gewicht Laufträder:** 5894 g

**Laufadrtägheit:** 4533 kg x cm<sup>2</sup>

## Servicefreundlichkeit



Haro Bikes – ein Name, der tief in den wilden 80ern verwurzelt ist. Doch in den letzten Jahren wurde es still um die Kalifornier: kaum Neuheiten, wenig Präsenz im Mountainbike-Kosmos. Letztes Jahr aber blies Haro zum Comeback und präsentierte eine komplett neue MTB-Familie: Das Trailbike Daley, das Enduro Greer und das Hardtail Saguario markieren den Neustart auf dem Mountainbike-Markt.

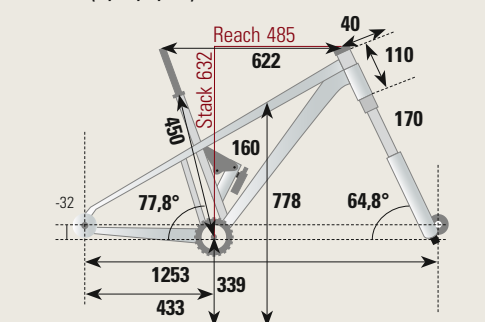
## Aufpreis fürs Fahrwerk

Mit einem Preis von 4299 Euro tritt das Greer Alloy LTD 2 als Referenz-Bike außer Konkurrenz an. Es soll zeigen, was in der Mittelklasse geht, wenn man ein etwas tiefer in die Tasche greift. Die Eckdaten: ein massiver Alu-Rahmen mit klassischem Viergelenk-Hinterbau, Mullet-Laufträder, 170 Millimeter an der Front, 160 Millimeter am Heck. So weit, so gewöhnlich.

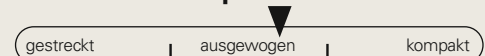
Erst beim Blick auf die Ausstattung hebt sich das Greer von den Einsteiger-Enduros ab. Shimanos XT-Schaltung und kräftige TRP-Stopper sind deutlich wertiger als die Parts der Einsteiger-Modelle. Wirklich bezahlt macht sich der Aufpreis aber erst beim Fahrwerk: Die Fox-38-Performance-Elite-Gabel teilt sich das Innenleben mit der sündhaft teuren Factory-Version.

Größe L (S, M, L, XL)

Lenkerbreite 800



## Sitzposition



## Rahmensteifigkeit



<sup>1</sup> BIKE-Messwerte: Laufadrtägheit: Je niedriger der Messwert, desto leichter zu beschleunigen. Gewicht ohne Pedale. Laufadrtgewicht pro Satz mit Reifen, Kassette, Bremsscheiben. Rahmensteifigkeit: Seitensteifigkeit in N/mm getrennt für das vordere Rahmendreieck inkl. der verbauten Gabel (vorne) und dem Hinterbau (hinten).



Für maximale Dämpfungskontrolle werden hier Zug- und Druckstufe zusätzlich in High- und Lowspeed unterteilt – perfekt für alle, die beim Setup gerne bis ins letzte Klickdetail gehen. Im Heck arbeitet der X2-Dämpfer in der Performance-Variante. Er bietet zwar „nur“ eine Low-Speed-Verstellung für Druck- und Zugstufe, hebt sich dafür mit sattem Luftvolumen und hochwertiger Verarbeitung von den Federbeinen der übrigen Testbikes ab.

### Fahrwerk ist Trumpf

Mit 17,6 Kilo ist das Greer das Schwergewicht im Testfeld. Doch wer hier einen trägen Bock vermutet, liegt falsch. Trotz seines üppigen Gewichts fährt sich das Enduro von Haro erstaunlich agil, lässt sich willig aufs Hinterrad ziehen und wedelt flink um enge Turns. Grund dafür sind die kurzen Kettenstreben (433 Millimeter) und das kleine 27,5-Zoll-Hinterrad. Diese Kombination verleiht dem Greer seinen ausgeprägten Spieltrieb.

Der im Vergleich eher steile Lenkwinkel ermöglicht präzise Richtungswechsel und ein intuitives Handling auf verwinkelten Trails. Trotzdem mangelt es dem Haro nicht an Laufruhe. Dafür sorgen der lange Reach und das hervorragend abgestimmte Fahrwerk. Allen voran die Fox 38 Performance Elite: Sie spricht feinfühlig an, rauscht nicht unkontrolliert durch den Federweg und bügelt kleine wie große Schläge souverän glatt. Ebenso beeindruckend: der Hinterbau. „Das Haro flubbert so satt über Wurzelteppiche, dass man sich spürbar schneller fühlt als mit der günstigeren Konkurrenz“, schwärmt Tester Dimitri. Die Sitzposition fällt kompakt und komfortabel aus – ideal für lange Tage im Sattel. Im offenen Modus wippt der Hinterbau im Wiegetritt zwar spürbar, doch der Plattformhebel am Dämpfer ist gut erreichbar und eliminiert Antriebseinflüsse zuverlässig.



**1** Die Verarbeitung lässt stellenweise zu wünschen übrig. Besonders nervig: Die Züge klappern im Rahmen.

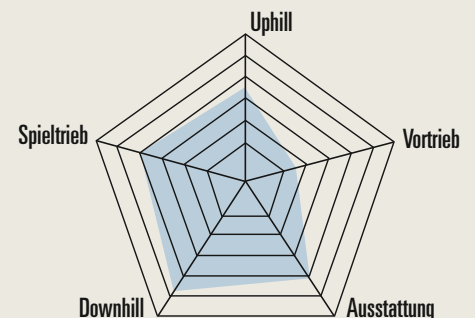
**2** Schiebt man die 190 Millimeter lange Teleskopstütze komplett in den Rahmen, klemmt der Seilzug am Knick des Sitzrohrs und die Stütze verweigert den Dienst. Fahrer mit kürzeren Beinen finden nur mit Mühe die ideale Sitzhöhe.

**3** Die massive Brücke zwischen den Kettenstreben bewirkt eine extrem hohe Hinterbausteifigkeit. Das feinfühlige Fahrwerk kaschiert das jedoch gut, und das Haro fährt sich nicht bockig.

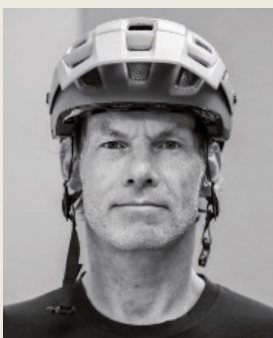
**4** Sehr kraftvoll, standfest und gut dosierbar: Die TRP Trail Evo war der Liebling unserer Testcrew.

### Bewertung<sup>2</sup>: Kategorie Enduro

- +** top Fahrwerk  
ausgewogenes Handling  
gute Ausstattung
- Verarbeitung teils wenig wertig  
sehr hohes Gewicht



<b>2,5</b>	<b>BIKE-NOTE</b>	
	Fahrverhalten	2,2
	Labor	5,1
	Ausstattung	2,4



### Fazit Dimitri Lehner, BIKE-Testredakteur

Was das Greer in der Praxis wirklich aus der Masse heraushebt – sein Fahrwerk – rechtfertigt den Aufpreis nur teilweise. Auf anspruchsvollen Downhills spielt das Enduro in einer eigenen Liga, doch abseits grober Trails bleibt der Vorteil überschaubar. Die übrige Ausstattung bringt keine spürbaren Vorteile, Flipchips oder andere Gimmicks sucht man vergeblich, und mit 17,6 Kilo ist das Greer zudem das schwerste Bike im Test.

2 Bewertung Spinnendiagramm: Uphill, Spieltrieb, Downhill bezieht sich auf das Fahrverhalten: Je größer der Ausschlag, desto besser die Eignung. Ausstattung: setzt sich aus unterschiedlichen Punkten wie Qualität/Verarbeitung, Usability, Flaschenhaltvolumen, Sattelversenkbarkeit zusammen. Vortrieb: Einfluss von Gesamtgewicht und Laufradträgheit. Die BIKE-Note setzt sich aus Praxisereindrücken der Testfahrer und Labormesswerten zusammen. Die Note ist preisunabhängig. Notenspektrum: 0,5–5,5, analog zum Schulnotensystem.



## Enduro



## Merida One-Sixty 500

17,2 kg<sup>1</sup> / 170/171 mm / 29" / 2899 Euro / Alu

## Ausstattung

**Gabel / Dämpfer:** Rockshox Domain Gold / Rockshox Super Deluxe

**Schaltung / Bandbreite:** Shimano Dearo 1x12 / 510 %

**Bremsen:** Shimano Deore 4-Kolben 203/203 mm

**Laufäder:** Merida Comp TR II

**Reifen:** Continental Kryptotal Fr/Re Enduro Soft 29 x 2,40

**Sattelstütze / Hub:** Merida Limotec / 170 mm

**max. Systemgewicht:** 135 kg

**Garantie:** lebenslang

**Besonderheiten:** Mullet oder 29-Zoll-Laufräder via Flipchip möglich

Aus dem Testlabor<sup>1</sup>

**Gesamtgewicht:** 17,21 kg ohne Pedale

**Gewicht Laufräder:** 5972 g

**Laufradträgheit:** 4297 kg x cm<sup>2</sup>

## Servicefreundlichkeit



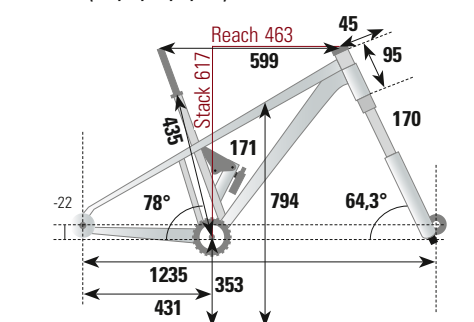
Mit 170 Millimetern Federweg an der Front und einer Winzigkeit mehr am Heck ist das One-Sixty das federwegsstärkste Bike im Testfeld. Nur das Cube spielt mit seinem 170er-Hinterbau in der gleichen Liga. Die Geometrie ist speziell, weshalb wir uns zugunsten der besseren Vergleichbarkeit für Rahmengröße M entschieden haben. Laut Hersteller liegt der Reach hier bei 470 Millimetern und damit nahe an unserem Referenzmaß von 475 Millimetern. Unser Prüfstand attestierte dem Merida allerdings nur 463 Millimeter Länge. In Kombination mit dem supersteilen 78-Grad-Sitzwinkel ergibt sich daraus eine extrem kompakte Sitzposition.

## Für jeden das passende Handling

Ganz glücklich waren wir mit dieser Wahl nicht – dafür zeigt sie exemplarisch, wie Merida sein Größensystem denkt. Während man bei anderen Herstellern oft durch die Einstecktiefe oder den maximalen Auszug der Sattelstütze in der Größenwahl eingeschränkt ist, will Merida seinen Kunden mehr Freiheit geben: Je nach Vorliebe kann man eine Nummer kleiner oder größer wählen – das nahezu kerzengerade Sitzrohr und die langen Teleskopstützen machen es möglich. Wer es agil und

Größe L (XS, S, M, L, XL)

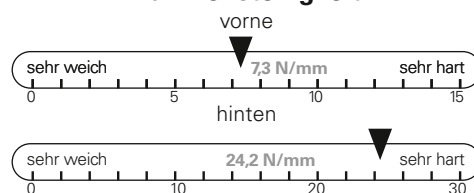
Lenkerbreite 820



## Sitzposition

gestreckt | ausgewogen | kompakt

## Rahmensteifigkeit



<sup>1</sup> BIKE-Messwerte: Laufradträgheit: Je niedriger der Messwert, desto leichter zu beschleunigen. Gewicht ohne Pedale. Laufradgewicht pro Satz mit Reifen, Kassette, Bremsscheiben. Rahmensteifigkeit: Seitensteifigkeit in N/mm getrennt für das vordere Rahmendreieck inkl. der verbauten Gabel (vorne) und dem Hinterbau (hinten).



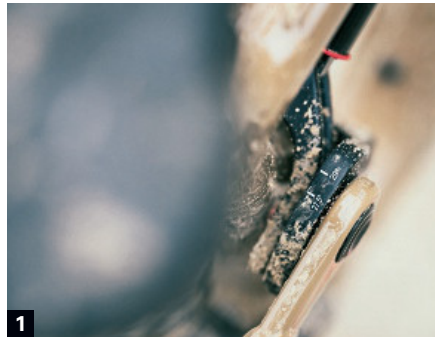
verspielt mag, greift zum kürzeren Reach, während alle, die mehr Laufruhe suchen, den größeren Rahmen wählen. „Agilometer“ nennt Merida dieses Konzept. Auch spannend in diesem Zusammenhang: Dank Flipchip lässt sich das One-Sixty mit einem 27,5-Zoll-Hinterrad auf mehr Spieltrieb trimmen – oder maximal laufruhig mit 29-Zoll-Laufrädern fahren.

### Schnell am Limit

Im flachen Gelände kommt das Merida mit seinem eher straffen Fahrwerk mühelos auf Speed. Die gut rollenden Conti-Reifen tun ihr Übriges. Durch aktives Pushen lässt sich die Geschwindigkeit super konservieren – das Bike reagiert leichtfüßig, direkt und animiert zum Spielen. Trotz üppigem Federweg und hohem Gewicht fährt sich das One-Sixty derart quirlig, dass es sogar den Punkte-Sieg in der Spieltrieb-Wertung einstreicht. Dank der kurzen Kettenstreben gehen auch Manuals und Bunnyhops leicht von der Hand.

In den raueren, steileren Passagen kann das Merida über seine mäßige Fahrwerksqualität nicht mehr hinwegtäuschen. Besonders der Hinterbau gibt harte und schnelle Schlagabfolgen direkt an den Fahrer weiter. Gegenhalt? Ja. Sattes Fahrgefühl und Traktion? Fehlanzeige. Auf anspruchsvollen Trails kommt das Bike überraschend schnell ans Limit. „Mit dem One-Sixty bekam ich Armpump. Das habe ich sonst nie!“, monierte Tester Dimitri.

In technischen Uphills profitiert man von der kompakten Sitzposition, die viel Druck aufs Vorderrad bringt – Kontrolle und Bewegungsfreiheit für Ausgleichsbewegungen inklusive. Auf langen Flachpassagen zeigt die frontlastige Sitzposition ihre Schattenseite: Hier lastet zu viel Druck auf den Händen. Der Hinterbau pumpt im Wiegetritt sowie im Sitzen deutlich. Eine Plattformfunktion wäre bitter nötig, fehlt aber.



**1** Dank Flipchip lässt sich das One-Sixty für mehr Laufruhe auch mit einem 29-Zoll-Hinterrad ausstatten.

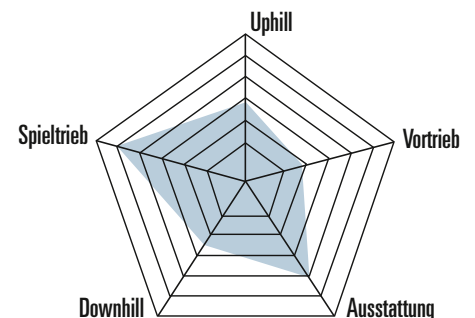
**2** Willkommener Mehrwert: Zusätzliche Montagepunkte auf dem Unterrohr. Wer möchte, kann hier eine kleine Rahmentasche und mit der entsprechenden Halterung auch Werkzeug befestigen.

**3** Das Steuerrohr fällt ungewöhnlich kurz aus, was in steilen Passagen bergab viel Last auf dem Vorderrad bedeutet. In diesem Fall ist der hohe Spacer-Turm willkommen.

**4** Anstatt klassischer Horst-Link-Lager verfügt das Merida über flexende Sitz- und Kettenstreben.

### Bewertung<sup>2</sup>: Kategorie Enduro

- +** sehr verspielt  
durchdachte Rahmenplattform
- schwaches Fahrwerk  
Heck wippt beim Treten sehr stark



<b>3,5</b>	<b>BIKE-NOTE</b>	
	Fahrverhalten	3,7
	Labor	4,6
	Ausstattung	2,4



### Fazit Laurin Lehner, BIKE-Testredakteur

Das Merida gibt in diesem Test eher das quirlige All-Mountain als ein Vollgas-Enduro ab. Leider kann das Bike in dieser Ausstattungsvariante mit den günstigen Fahrwerkskomponenten sein Potenzial nicht ausschöpfen. So bleibt lediglich der ausgeprägte Spieltrieb, der für das One-Sixty spricht. Für den gedachten Einsatz ist das Fahrwerk jedoch zu straff und zu wenig komfortabel.

2 Bewertung Spinnendiagramm: Uphill, Spieltrieb, Downhill bezieht sich auf das Fahrverhalten: Je größer der Ausschlag, desto besser die Eignung. Ausstattung: setzt sich aus unterschiedlichen Punkten wie Qualität/Verarbeitung, Usability, Flaschenhaltevolumen, Sattelversenkbarkeit zusammen. Vortrieb: Einfluss von Gesamtgewicht und Laufradträgheit. Die BIKE-Note setzt sich aus Praxisindrücken der Testfahrer und Labormesswerten zusammen. Die Note ist preisunabhängig. Notenspektrum: 0,5–5,5, analog zum Schulnotensystem.



## Enduro



## Propain Tyee 6.1 AL Bomber

17,2 kg<sup>1</sup> / 170/160 mm / 29" / 3234 Euro / Alu

### Ausstattung

**Gabel / Dämpfer:** Marzocchi Bomber Z / Bomber CR

**Schaltung / Bandbreite:** Sram Eagle 70 Transmission / 520 %

**Bremsen:** Sram DB8 200/200 mm

**Laufäder:** Newmen Perf. 30 Base

**Reifen:** Schwalbe Magic Mary/Albert Gravity Ultra Soft/Soft Radial 29 x 2,50

**Sattelstütze / Hub:** One UP V3 / 180 mm

**max. Systemgewicht:** 130 kg

**Garantie:** 5 Jahre

**Besonderheiten:** Ausstattung frei konfigurierbar; Flipchip für Hinterradgröße

Herzstück der Tyee-AL-Modelle ist – wie bei Propain üblich – der Online-Konfigurator. Fünf vorkonfigurierte Alu-Varianten zwischen 2999 und 8324 Euro stehen zur Auswahl. Doch damit ist längst nicht Schluss: Im Webshop lässt sich jedes Detail anpassen – von Rahmenfarbe und Decals über Fahrwerk, Cockpit und Bremsen bis hin zum Laufradsatz. So bekommt man kein Tyee von der Stange, sondern ein Bike, das perfekt zum eigenen Fahrstil und Geschmack passt. Unsere Konfiguration landete bei 3234 Euro – und sprengte damit unser ursprünglich gesetztes Preislimit von 3200 Euro minimal. Günstiger wäre es zwar gegangen, dann aber ohne Teleskopstütze. Und darauf wollten wir nun wirklich nicht verzichten.

### Aus dem Testlabor<sup>1</sup>

**Gesamtgewicht:** 17,23 kg ohne Pedale

**Gewicht Laufäder:** 6042 g

**Laufadsträgheit:** 5226 kg x cm<sup>2</sup>

#### Servicefreundlichkeit

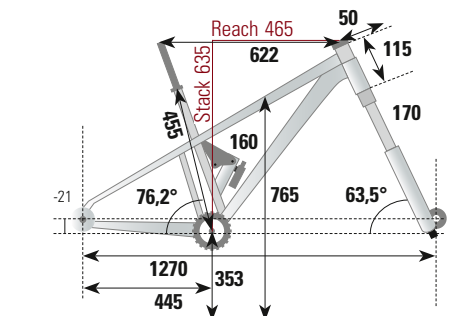


### Highlights bei der Ausstattung

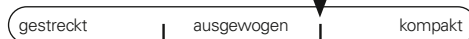
Neben der Teleskopstütze haben wir den etwas üppigeren Preisrahmen genutzt, um – gemessen am Testfeld – gleich mehrere Ausstattungs-Highlights zu setzen. Allen voran: die Sram Eagle 70 Transmission. In Sachen Schaltpräzision und Haltbarkeit die absolute Benchmark in diesem Test. Außerdem setzt Propain auf Schwalbe-Gravity-Reifen mit Radial-Karkasse – mehr Grip und Pannenschutz bietet in

Größe L (M, L, XL)

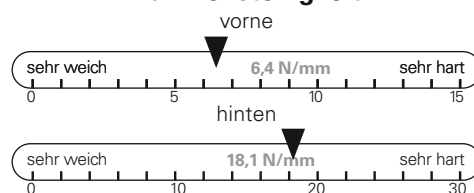
Lenkerbreite 780



#### Sitzposition



#### Rahmensteifigkeit



<sup>1</sup> BIKE-Messwerte: Laufadsträgheit: Je niedriger der Messwert, desto leichter zu beschleunigen. Gewicht ohne Pedale. Laufadgewicht pro Satz mit Reifen, Kassette, Bremsscheiben. Rahmensteifigkeit: Seitensteifigkeit in N/mm getrennt für das vordere Rahmendreieck inkl. der verbauten Gabel (vorne) und dem Hinterbau (hinten).



dieser Preisklasse kein anderer Hersteller. Ein weiteres Alleinstellungsmerkmal ist der Stahlfederdämpfer von Marzocchi. Im Vergleich zur luftgefederten Konkurrenz verspricht er ein sattes Plus an Sensibilität, Traktion und Schluckvermögen.

### Die perfekte Enduro-Geometrie

Doch leider hält das Heck nicht ganz, was der Stahlfederdämpfer verspricht. Traktion und Sensibilität sind top, doch Komfort und Schluckvermögen könnten besser sein. Harte Schläge saugt das Propain nicht so gierig auf wie erwartet. Auf Wurzelteppichen und steinigen Passagen ist viel Körpereinsatz gefragt, um das Bike auf Kurs zu halten und um Stöße abzufedern. Die Fahrwerke von Cube und Haro leisten hier bessere Arbeit. Die mitgelieferte 500er-Feder sollte laut Propains Kalkulator zu unserem Gewicht (ca. 75 kg fahrfertig) passen. Doch obwohl der SAG korrekt war, hätten wir gerne ausprobiert, ob eine weichere Feder dem Tyee zu mehr Komfort verholfen hätte.

Ein Ass hat das Propain dann aber doch noch im Ärmel: seine Fahrstabilität. Es ist das Zusammenspiel diverser Faktoren – hohe Front, große Laufräder vorne wie hinten, flacher Lenkwinkel und längster Radstand im Test – die dem Tyee enorm viel Sicherheit einimpfen. Die langen Kettenstreben sorgen für eine ausgewogene Radlastverteilung und platzieren den Fahrer zentral im Bike. Geometrie-seitig bringt das Tyee nichts aus der Ruhe. In engen, flachen Passagen geht diese Laufruhe allerdings etwas zulasten der Agilität. Dafür lässt sich das Bike mit seinem eher straffen Fahrwerk effektiv durchs Gelände pushen, schnell auf Tempo bringen und gut auf Geschwindigkeit halten. Bergauf hält sich das Wippen des Stahlfederdämpfers in Grenzen – dass der Marzocchi Bomber CR keine Plattform besitzt, fällt deshalb nicht negativ auf.



1



2



3



4

**1** Extrem griffig und pannensicher – die Schwalbe-Reifenkombi ist bergab eine Wucht. Mit großen 29-Zoll-Rädern an Heck und Front fällt die Lauf-radrägheit aber am höchsten aus.

**2** Wer dem Tyee gerne etwas mehr Spieltrieb verleihen möchte, kann per Flipchip auf ein kleineres 27,5-Zoll-Hinterrad wechseln.

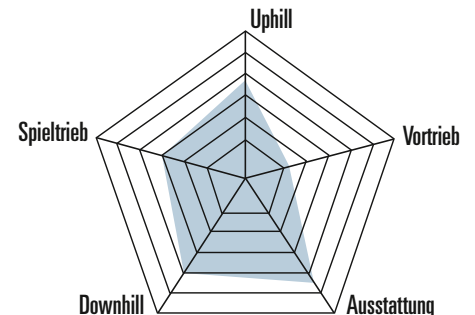
**3** Doppelt gedichtete Hinterbaulager sind ein Boost für die Langlebigkeit.

**4** Markenqualität: Für alle, die nicht mit dem Marzocchi-Line-up vertraut sind: Im Inneren der Bomber Z steckt die neue Grip-X-Dämpfungskartusche von Fox.

### Bewertung<sup>2</sup>: Kategorie Enduro

**+** gelungene Geometrie  
gute Ausstattung

**–** wenig komfortables  
Fahrwerk

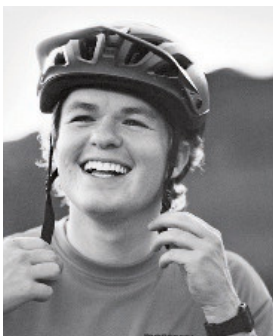


**2,8**

### BIKE-NOTE

Fahrverhalten  
Labor  
Ausstattung

2,7  
5,3  
2,1



### Fazit Max Fuchs, BIKE-Testredakteur

Das Propain Tyee liefert die konsequenteste Enduro-Plattform im Test. Das Handling ist super intuitiv, ausgewogen und souverän. Auch bergauf leistet sich das Enduro vom Bodensee keine Schwächen. Dazu kommt die starke Ausstattung – eigentlich eine Kombi für den Testsieg, wäre da nicht der zu straffe Hinterbau. Mangels Schluckvermögen und Komfort reicht es am Ende „nur“ für Platz zwei.

2 Bewertung Spinnendiagramm: Uphill, Spieltrieb, Downhill bezieht sich auf das Fahrverhalten: Je größer der Ausschlag, desto besser die Eignung. Ausstattung: setzt sich aus unterschiedlichen Punkten wie Qualität/Verarbeitung, Usability, Flaschenhaltevolumen, Sattelversenkbarkeit zusammen. Vortrieb: Einfluss von Gesamtgewicht und Laufradrägheit. Die BIKE-Note setzt sich aus Praxisindrücken der Testfahrer und Labormesswerten zusammen. Die Note ist preisunabhängig. Notenspektrum: 0,5–5,5, analog zum Schulnotensystem.



## DIE 5000-EURO-FRAGE

Fünf Riesen Budget, fünf BIKE-Redakteure, **fünf Kaufempfehlungen** – auf diese Enduros würde unsere Test-Crew ihr Geld setzen, wenn es etwas mehr als Mittelklasse sein soll.



### Santa Cruz Megatower X0 AXS | 4990 Euro

Privat würde ich Bikes immer gebraucht kaufen. Für fünf Riesen kann man auf dem Gebrauchtmkt schon All-in gehen – und sich ein echtes Luxus-Enduro mit Fox-Factory-Fahrwerk sichern. Ein Beispiel: Das Santa Cruz Megatower gibt's aktuell als Lager-Altbestand – also quasi unbenutzt – mit Carbon-Parts, bewährter Geometrie und lebenslanger Garantie direkt vom Fachhändler. Ursprünglicher Listenpreis: fast 10.000 Euro.

**Tipp von Jan Timmermann**

### Mondraker Foxy R | 4499 Euro

Zugegeben, viel Bling-Bling gibt's bei Mondraker nicht fürs Geld. Für 4499 Euro bekommt man gerade mal ein Fox-Performance-Fahrwerk und die eher schwachen Sram-Code-Bremsen – da bieten andere Hersteller eine luxuriösere Ausstattung. Dafür überzeugt die Geometrie des Bikes: einzigartig, quirlig, direkt und dennoch laufruhig genug. Dazu besitzt das Bike einen sehr breiten Einsatzbereich. Super!

**Tipp von Laurin Lehner**





### Last Coal | 4569 Euro

Das Last Coal ist ein wahrer Allrounder – robust, detailverliebt und erstaunlich variabel. Dank austauschbarer Wippe lässt sich der Federweg reduzieren und perfekt an den Einsatzbereich anpassen – agiles Trailbike und potentes Enduro in einer Plattform. Der schöne Alu-Rahmen punktet mit feinen Details, langlebigen Lagerungen und einem hochwertigen Finish. In Sachen Preis-Leistungs-Verhältnis spielt das Coal ganz vorne mit: Ab 4569 Euro geht's los, und dank Online-Konfigurator sind selbst mit Alu-Rahmen leichte Aufbauten problemlos möglich.

**Tipp von Peter Nilges**



### Specialized Enduro Comp | 3999 Euro

Das Specialized Enduro ist der Urvater aller Enduros. Natürlich hat das aktuelle – und auch nicht mehr neueste – Modell nichts mehr mit dem Ursprungs-Bike zu tun. War das Specialized früher ein wendiger Allrounder, ist das aktuelle Enduro eine hypertrophierte Ballermaschine und bereit für jede Abfahrt. Mehr Vollgas, mehr „Ich nehme jeden Drop“ geht kaum mit einem Singlecrown-Bike. Daher meine Wahl!

**Tipp von Dimitri Lehner**

### Propain Spindrift CF | 5014 Euro

Mit 180 Millimetern Federweg ist das Propain Spindrift eigentlich schon ein waschechtes Freeride-Bike – und bietet mehr Reserven als die meisten Enduros. Trotz seiner trickverliebten Zielgruppe setzt Propain auf eine ausgewogene Geometrie. Das macht das Spindrift zwar weniger verspielt, dafür aber umso souveräner, wenn es im Gelände richtig zur Sache geht. Dank versendertypisch günstigem Preis und vielseitigem Online-Konfigurator sind für 5000 Euro bereits Carbon-Aufbauten mit Rockshox-Ultimate-Gabel, Maven-Bremsen und Transmission-Schaltung möglich.

**Tipp von Max Fuchs**





INNOVATIONS-CHECK



32" GRÖSSENWAHN!





TEXT Peter Nilges FOTOS Max Fuchs

**Mit 32 Zoll** rollt etwas sehr Großes auf uns zu. Branchen-Insider beschwören schon jetzt den Untergang von 29 Zoll. Was ist dran am Laufradgrößen-Hype? Wir konnten einen Prototyp mit Riesenrädern gegen ein 29er-Fully testen.





Überrollverhalten, Laufruhe, Grip: Die 32-Zoll-Laufräder setzen spürbare Bestwerte und sorgen für Aha-Momente im rauen Gelände.

## “ THE FUTURE IS BIG

... prangt in schwarzen Lettern auf dem Oberrohr des Prototypen. Der Slogan trifft den Nagel auf den Kopf und ist zugleich eine Kampfansage: Die etablierten 29er könnten bald zum neuen Mittelmaß degradiert werden. Das von der Schweizer Marke Stoll unter Hochdruck kreierte Fully rollt auf riesigen 32-Zoll-Laufrädern, die nicht nur den Redaktions-Esstisch, sondern gleich auch noch die darauf platzierte Espresso-Tasse überragen. Kurzum: Das Bike ist riesig – und das trotz Rahmengröße M.

Doch bevor wir die heranrollende Zukunft ins Gelände entführen, geht es zur Datenakquise in unser Testlabor. Die 32 x 2,4 Zoll großen

Maxxis-Aspen-Reifen messen gewaltige 817 Millimeter im Durchmesser. Damit überbieten sie die identischen Reifen in 29-Zoll auf unserem Referenz-KTM um ganze 74 Millimeter. Ein Sprung, der in etwa dem von 26 auf 29 Zoll entspricht. Größer bedeutet jedoch auch schwerer und damit träger. Um das Gefühl von „Fühlt sich nicht ganz so spritzig an wie ...“ in belastbare Werte zu gießen, messen wir die exakte Trägheit beider Laufräder in unserem Testlabor (S. 64). Der Gewichtsunterschied zwischen den beiden Laufradsätzen beträgt 384 Gramm, wobei allein 150 Gramm auf die Reifen entfallen. Ein Maxxis Aspen in 32 Zoll wiegt 75 Gramm mehr als sein 29-Zoll-Bruder. Gewicht, das maximal weit außen sitzt und erst mal in Schwung gebracht werden will. Unsere Messreihen zeigen: Die Massenträgheit der 32-Zöller liegt um 27 Prozent höher als bei 29 Zoll.

Auch bei der Geometrie sind Anpassungen nötig, um das Mehr an Laufrad unterzubringen. Der Stoll-Prototyp bietet 100 Millimeter Federweg an Front und Heck und hat einen Radstand von 1222 Millimetern. Knapp 50 Millimeter mehr als unser Referenz-Bike, das KTM Scarp. Auch wenn der Abstand der Achsen damit immer noch wesentlich kürzer ist als bei

einem 29er-Enduro, ist die Gesamtlänge des 32-Zöllers überwältigend. Mit satten 203,4 Zentimetern Länge (elf Zentimeter mehr als beim KTM!) möchte man sich das Gerät nicht auf dem Heckträger eines VW Golfs vorstellen – da bleiben rechts und links nur noch acht Millimeter Luft, vom Außenspiegel aus gemessen!

Die Stunde der Wahrheit ist gekommen: Es geht auf den Trail. Mit einem Gewichtsunterschied von stolzen zwei Kilo zugunsten des KTM, fällt der 32er-Prototyp mit seinem 3,5-Kilo-Rahmen deutlich schwerer aus. Für einen objektiven Vergleich sind beide Bikes mit Leistungsmessung ausgestattet. Bereits die ersten Meter im Sattel zeigen, dass die Fahrposition stimmig ausfällt. Meine Bedenken, dass das große Vorderrad die Front zu hoch bringt, werden vom Stoll-Prototyp durch ein Stummel-Steuerrohr und das Negativ-Cockpit ausgeglichen. Bei einer Körpergröße von 1,79 Metern sitze ich sportlich und habe ordentlich Druck auf den Händen.



Die erste Schlüsselstelle lässt nicht lange auf sich warten und führt steil nach oben. Ich wähle bewusst die schlechteste Linie und wähle mich konstant durch den losen Schotter, der sich in der steilen Rinne angesammelt hat. Anstrengend, aber machbar. Auf dem KTM 29er versetzt mich das gleiche Spiel gedanklich ins Jahr 2008. Genauso hat es sich angefühlt, als ich bei BIKE das erste 29er-Hardtail von Gary Fisher gegen ein „aktuelles“ 26-Zoll-Hardtail gefahren bin. Statt weiter in Erinnerungen zu schwelgen, kämpfe ich mit der Linie in der Schotterrinne. Bereits an der ersten tiefen Stelle dreht das Hinterrad durch. Ich verliere Geschwindigkeit, muss mit einem Schlenker korrigieren. So geht es weiter. Mit diversen Fußabsetzern kämpfe ich mich nach oben. Trotz identischer Reifenprofile ist der Grip-Unterschied gewaltig. Das 32-Zoll-Bike bringt mehr Profil auf den Boden und klettert durch die langen Kettenstreben souveräner und kontrollierter.

Kurze Zwischensprints hingegen bestätigen das Messergebnis aus dem Labor. Das nur 10,53 Kilo schwere KTM mit den kleineren und leichteren Laufrädern beschleunigt mühelos aus dem Stand heraus. Hier braucht das 32er spürbar mehr Druck auf dem Pedal. Doch wenn die Fuhre einmal rollt, und man mit gleichförmiger Geschwindigkeit dahinkurbelt, erlebt man das Wunder der Physik. Hohe Stufen und armdicke Wurzelgeflechte lösen sich förmlich in Luft auf, während die Riesenräder mit nahezu unverminderter Geschwindigkeit darüber hinwegrollen und den Schwung konservieren. Kein Hängenbleiben oder Gegenpoltern wie bei den kleinen, pardon, normal großen 29ern.

Aber kann das bessere Rollverhalten die höhere Laufradträgheit und das in unserem Fall noch wesentlich höhere Gesamtgewicht kompensieren? Wir kalibrieren die Leistungsmesser und spulen im Zweier-Team zeitgleich ein 200 Meter langes Uphill-Segment mit 25 Höhenmetern ab – ausschließlich auf festem Waldboden, gespickt mit einer kurzen Wurzelpassage. Drei Mal sitze ich auf dem KTM, während Max mit dem Stoll an meinem Hinterrad klebt. Danach wechseln wir die Bikes und die

gleiche Prozedur erfolgt erneut. Max sieht das leichtfüßige KTM vorne. Doch bevor es an die Auswertung der Daten geht, stürzen wir uns in die Abfahrt. Wie steht es um die Downhill-Performance und das Handling des „Big Bikes“? Der lange Radstand und hohe Kreiselkräfte sorgen für Stabilität. Grobes Terrain wird einfach weggebügelt. Es scheint unmöglich, irgendwo hängen zu bleiben oder gar über den Lenker zu gehen, so tief steht man zwischen den Laufrädern. Es gibt weniger seitlichen Input aufs Vorderrad. Das 32er steuert sich enorm laufruhig, ohne dabei zu träge zu wirken oder das Gefühl zu vermitteln, dass man selbst nur noch Passagier ist. Steilstücke bei rutschigen Bedingungen meistert es viel besser. Das Sicherheitsgefühl ist deutlich höher als beim 29er.

Einen Tag später steht auch die Auswertung der Leistungsdaten bereit. Max lag mit seinem Bauchgefühl knapp daneben. Der 32-Zöller absolvierte den Uphill in der gleichen Zeit, allerdings mit sieben Prozent geringerer Leistung. Es sieht also ganz nach einem klaren Punktsieg für die neuen großen Laufräder aus.

## Laufrad-Evolution am MTB

### 70er bis 2015

26 Zoll dominiert über Jahrzehnte den MTB-Markt und ist das Maß der Dinge für kleine wie große Fahrer sowie über alle Disziplinen hinweg. Aktuell nur noch ein Kids- und Dirt-Bike-Thema.

### ab 2012

Die Zwischengröße 27,5 Zoll betrat deutlich nach 29 Zoll die MTB-Bühne. Nino Schurter pilotierte 2012 in Pietermaritzburg erstmals ein 27,5-Zoll-Bike zum Worldcup-Sieg. Aktuell nur noch bei kleinen Größen und am Hinterrad relevant.

### ab 2008

Niner kam bereits 2005 mit 29 Zoll ums Eck, BIKE testete 2008 die ersten 29er. Doch es dauerte bis 2010, bis die ersten Rennsiege auf 29-Zoll-Bikes erzielt wurden. Die großen Räder konnten sich nur schleppend etablieren.

### ab 2026?

Maxxis präsentiert 2025 auf der Eurobike einen Aspen-Reifen in 32 Zoll. Einzelne Firmen wie BMC, KTM, Stoll oder Bike Ahead zeigen ebenfalls die ersten Prototypen auf Basis der Riesenräder.

**26"**  
680 mm



**27,5"**  
705 mm (+25 mm)



**29"**  
743 mm (+38 mm)



**32"**  
817 mm (+74 mm)





# INNOVATIONS-CHECK

# 32"



## Stoll P32

12,6 kg<sup>1</sup> / 100/100 mm / 32" / Alu/Carbon

### Ausstattung

**Gabel / Dämpfer:** Intend Samurai XC / Fox Float Factory

**Schaltung / Bandbreite:** Sram XX SL Transmission / 520 %

**Bremsen:** Shimano XTR 160/160 mm

**Laufträder:** Bike Ahead Biturbo

**Reifen:** Maxxis Aspen Maxxspeed Exo 32 x 2,4"

**Telestütze / Hub:** Rockshox Reverb / 150 mm

**Garantie:** k. A.

**Max. Systemgewicht:** k. A.

**Besonderheiten:** aktuell noch Prototyp, Serien-Bikes ab Mitte 2026 erhältlich

### Aus dem Testlabor<sup>1</sup>

**Gesamtgewicht:** 12,56 kg ohne Pedale

**Gewicht Laufträder:** 4103 g

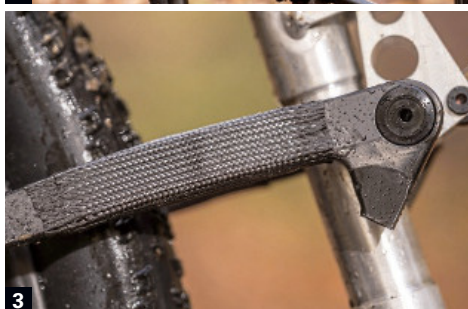
**Lauftradtragheit:** 3706 kg x cm<sup>2</sup>



top Überrollverhalten  
hohes Sicherheitsgefühl  
effizient und traktionsstark



hohe Lauftradtragheit  
schwerer als 29 Zoll  
üppige Gesamtlänge



1 Um die Front niedrig zu halten, setzt Stoll bei seinem Prototyp auf ein Stummel-Steuerrohr und einen Negativ-Vorbau. Das generiert Druck auf dem Vorderrad.

2 Bis auf wenige Ausnahmen wie beispielsweise die Samurai XC von Intend gibt es aktuell noch keine Serienfedergabeln für 32-Zoll-Laufträder. Die großen Federgabelhersteller planen für das Modelljahr 2027 mit Big Wheels.

3 Der Hauptrahmen wurde kurzerhand aus Aluminium geschweißt. Für das Heck wurde ein Carbon-Hinterbau des Trailbikes T3 zerlegt und anschließend wieder neu laminiert. In Serie wird es den Vollcarbon-Rahmen in Größe M und L geben.





## KTM Scarp Exonic Evo 3

10,5 kg<sup>1</sup> / 110/105 mm / 29" / 12999 Euro / Carbon

### Ausstattung

**Gabel / Dämpfer:** Rockshox SID SL / SID Luxe Ultimate Flight Attendant

**Schaltung / Bandbreite:** Sram XX SL Transmission / 520 %

**Bremsen:** Trickstuff Piccola C22 160/160 mm

**Laufräder:** Mavic Crossmax Ultimate

**Reifen:** Maxxis Aspen Maxxspeed Exo 29 x 2,4"

**Telestütze / Hub:** Rockshox Reverb / 125 mm

**Garantie:** 5 Jahre

**Max. Systemgewicht:** 110 kg

**Besonderheiten:** Lenker-Vorbau-Einheit



### Aus dem Testlabor<sup>1</sup>

**Gesamtgewicht:** 10,53 kg ohne Pedale

**Gewicht Laufäder:** 3719 g

**Laufadaträgheit:** 2910 kg x cm<sup>2</sup>



hervorragende Beschleunigung  
geringes Gewicht  
edle Ausstattung



mäßige Downhill-Performance  
schlechteres Überrollverhalten  
geringere Traktion

### Fazit Peter Nilges, BIKE-Testleiter

Mehr Gewicht und höhere Laufradträgheit sprechen gegen das neue Riesenmaß 32 Zoll. In nahezu allen anderen Belangen übertrumpft 32 Zoll jedoch die aktuellen 29er. Überrollverhalten, Fahrsicherheit, Grip und Rollwiderstand sprechen eine klare Sprache und werden die Lauf-radevolution mit Sicherheit vorantreiben.



# INNOVATIONS-CHECK



1



2



3

## DIE FAKTEN

### GRIP

Auch wenn manche den größeren Laufrädern automatisch eine größere Reifenauflandsfläche andichten werden, ist dem nicht so. Bei gleichem Reifenluftdruck und identischem Karkassenaufbau bleibt die Reifenauflandsfläche gleich groß. Lediglich die Form der Auflandsfläche ändert sich. Durch den größeren Durchmesser fällt die Fläche beim 32-Zöller länglicher als beim 29er aus. Somit greifen mehr Stollen in den Boden, was den Grip steigert. Das Plus an Traktion ist deutlich spürbar und verbessert sowohl Kletter- als auch Bremsseigenschaften.

### TRÄGHEIT

Sobald der Durchmesser der Laufräder wächst, erhöht sich zwangsläufig nicht nur das Gewicht, sondern auch die Massenträgheit. Der Löwenanteil des Mehrgewichts entfällt auf Reifen, Felgen und längere Speichen, der Rahmen wird durch die längeren Kettenstreben und die angepasste Geometrie nur unwesentlich schwerer. Laut unserer Labormessungen liegt die Massenträgheit beim 32-Zöller im Vergleich zum 29er um 27 Prozent höher. Die Werte basieren auf einem Mavic-Crossmax-Laufradsatz in 29 Zoll sowie einem 32-Zoll-Prototyp von Bikeahead – jeweils im Tubeless-Setup mit Maxxis-Aspen-Reifen in 2,4er Breite.

### DURCHMESSER

Ganze 74 Millimeter legt der 32-Zöller im Vergleich zum 29er beim Durchmesser zu – wohlgernekt bei identischer Maulweite und gleichem Reifenmodell. Damit liegt der Größensprung auf dem Niveau von 26 Zoll zu 29 Zoll. Um die großen Laufräder im Rahmen zu integrieren, muss auch der Radstand wachsen. Eine Kettenstrebenlänge unter 450 Millimetern wird kaum möglich sein, wodurch die Gesamtlänge auf über zwei Meter ansteigt.

1 Die Leistungsmessung erfolgte per Garmin Rally Pedal und Sram XX SL Powermeter-Kurbel.  
2 Unser hochpräzises Messgerät deckt exakt die Unterschiede bei der Massenträgheit der Laufräder auf.  
3 Der Längenunterschied der beiden Testbikes ist mit elf Zentimetern enorm.

### ROLLWIDERSTAND

Der schlechtere Antritt bei einer Tempoverschärfung lässt sich nicht wegdiskutieren und ist klar spürbar. Bei gleichförmiger Geschwindigkeit helfen jedoch die höhere Trägheit und die besseren Überrolleigenschaften. Der 32-Zöller konserviert den vorhandenen Speed besser und bleibt deutlich weniger an Unebenheiten hängen. Unsere Leistungsmessung bestätigt im Uphill eine um sieben Prozent höhere Effizienz beim 32-Zöller – und das sogar bei einem Gewichtsachteil von aktuell noch zwei Kilo.

### GEWICHT

In unserem Vergleich bringt der 32-Zoll-Reifen durchschnittlich 75 Gramm mehr als der 29er auf die Waage. Der Maxxis Aspen im Test ist ein spärlich profilierter Race-Reifen. Größere Profile mit mehr Gummi auf der Lauffläche dürften einen größeren Unterschied bewirken. Die Gewichtsachteil zwischen den von uns gewogenen Laufradsätzen betrug 234 Gramm.



# 32"

## DAS NÄCHSTE GROSSE DING?

**Thomas Stoll,  
Inhaber von Stoll Bikes**  
„Wir sind davon überzeugt,  
dass 32 Zoll im Cross-Country-  
und Marathon-Segment 29 Zoll  
ablösen wird. Bereits die  
ersten Vergleichsfahrten mit  
unserem Prototyp waren  
sehr vielversprechend und haben  
gezeigt, dass 32 Zoll nicht nur schneller ist, sondern viel  
mehr Reserven bietet. Und das, obwohl der  
Prototyp-Rahmen noch deutlich schwerer ausfällt  
als der geplante Serien-Carbonrahmen.“



**Rene Krattinger,  
Produktmanager bei Scott**  
„Wir sind schon seit längerem am  
32-Zoll-Thema dran und testen  
intensiv. Bislang hat sich wirklich  
jeder, der 32 Zoll gefahren ist,  
überaus positiv geäußert.  
Ich kann mir sogar vorstellen,  
dass die großen Laufräder auch  
an Bikes mit mehr Federweg, über Cross-Country hinaus,  
echte Vorteile bringen. Da der Kunde bei uns nicht das  
Versuchskaninchen sein soll, bringen wir jedoch erst etwas  
auf den Markt, wenn es zu 100 Prozent funktioniert.“



**Max Fuchs, Redakteur BIKE**  
„Das Überrollverhalten und der Grip sind einfach krass. Man hat  
das Gefühl, als könnte man damit den Downhill-Men in Finale Ligure hoch-  
fahren. Auch mit 1,63 Meter ist mir das Bike nicht zu groß vorgekommen.  
Lediglich in zwei scharfen S-Kurven war die zusätzliche Länge negativ spürbar.  
Dafür nimmt dir das Bike enorm viel Arbeit ab und verlangt ein wesentlich  
geringeres Fahrkönnen vom Piloten.“

**Luca Schwarzbauer,  
Worldcup-Profi**  
„Das Potenzial von 32 Zoll ist  
so enorm, dass aktuell alle großen  
Rennteams intensiv am Testen sind.  
Für sehr kleine Fahrer und  
Fahrerinnen stellt sich die Frage, ob  
die großen Laufräder eine sinnvolle  
Rahmen- und Cockpit-Geometrie  
zulassen. Aber auch dafür wird es sicherlich Lösungen geben.  
Neben dem besseren Rollverhalten und dem Kurven-  
Handling hat mich das enorme Sicherheitsgefühl in steilen,  
technischen Passagen überzeugt. Du hast viel mehr Fahrrad um  
dich herum, und ein Überschlagsgefühl gibt es nicht mehr.“



**Peter Denk, Konstrukteur**  
„Ich finde 32-Zöller auszuprobieren  
super. Die damalige Ablehnung  
gegenüber 29 Zoll hat uns sicherlich  
etwas blind gemacht, was die  
Akzeptanz der Laufradgröße  
angeht. Bei den aktuellen Cross-  
Country-Strecken könnten 32-Zöller  
jedoch den entscheidenden  
Vorteil bringen. Selbst für den Enduro- und Downhill-Einsatz  
könnte 32 Zoll am Vorderrad sehr spannend sein.  
In Bezug auf die Lenkgeometrie, gerade was Winkel und  
Gabel-Offset angeht, gibt es sicherlich noch Potenzial, um  
das Beste aus den großen Laufrädern rauszuholen.“



TEST





# FRÜHSTARTER

Das Warten hat ein Ende. Nach dem Amflow PL rollen die nächsten Bikes mit **DJI-Avinox-Motor** aufs Parkett. Kann das **Megamo Reason CRB 01** die Lobeshymnen auf das Kraftpaket aus China mit Melodie füllen?

TEXT Florentin Vesenbeckh

# E

Es gibt wohl kein Produkt in der Bike-Branche, das in den letzten Jahren so viel Aufmerksamkeit erregt hat wie der neue DJI-Motor Avinox M1. Und es ist nicht nur Aufmerksamkeit: Foren, Testberichte und Industrie sind voller Lob für den innovativen Antrieb aus China. Entsprechend überrascht es nicht, dass sich viele Hersteller auf den Avinox gestürzt und in Windeseile neue Rahmen und Bikes um den Motor herum konstruiert haben. Einer dieser Frühstarter ist Megamo. Das Reason ist bereits im Handel erhältlich. Zeit für einen ausführlichen Test. Können die Spanier die Power des Avinox-Motors auf den Trail bringen? Und ist das Reason CRB so gut, wie es der Ruf des DJI Avinox vermuten lässt?

Eine der Stärken des Motorsystems wird auch beim Reason offensichtlich: Mit schlankem Unterrohr und dezentem Antriebsbereich ähnelt das Bike optisch eher einem Light-EMTB als einem superstarken Power-Boliden.

Und auch das Gewicht kann sich sehen lassen: 21,4 Kilo wiegt unser Testbike in Größe L. Ein hubstarkes E-All-Mountain mit 800-Wh-Akku und bärenstarkem Motor. Dafür muss Megamo aber auch in die Leichtbaukiste greifen. Mit Highend-Ausstattung, vielen Carbon-Parts und (zu) dünner Reifenkarkasse. Kostenpunkt für dieses Topmodell: 11499 Euro. Das zeigt: Ja, DJI-Bikes können klar leichter sein als Bosch-EMTBs. Akku und Motor sparen in Summe rund 450 Gramm gegenüber dem Schwaben-System. In die Sphären von Light-Bikes, also unter 20 Kilo, kommt man mit einem Avinox-E-MTB mit sinnvoller Ausstattung und Auslegung aber kaum. Auch wenn das die Hersteller und Meinungen in Foren gerne so wiedergeben. Dem extrem guten Verhältnis von Gewicht zu Motor-Power und Reichweite des Megamo Reason tut das jedoch keinen Abbruch.

Wer es noch leichter haben möchte, findet im Portfolio der Spanier auch noch die Air-Modelle mit nur 140 Millimetern Federweg und einer nochmals abgespeckten Ausstattung mit schnellen Reifen und Fox-36-SL-Gabel. Rund 700 Gramm soll das sparen. Für Tourenbiker, die nicht auf wilde Trails abbiegen wollen, wartet hier ein noch leichteres Bike mit starkem Vortrieb. Akkuseitig zieht Megamo allerdings auch hier nicht den absoluten Leichtbau-Trumpf. Alle Reason-Modelle kommen mit dem 800er-Akku, der fest im Unterrohr verbaut ist. Die leichtere 600er-Batterie gibt's ab Werk in keinem der Bikes.



## DJI Avinox M1

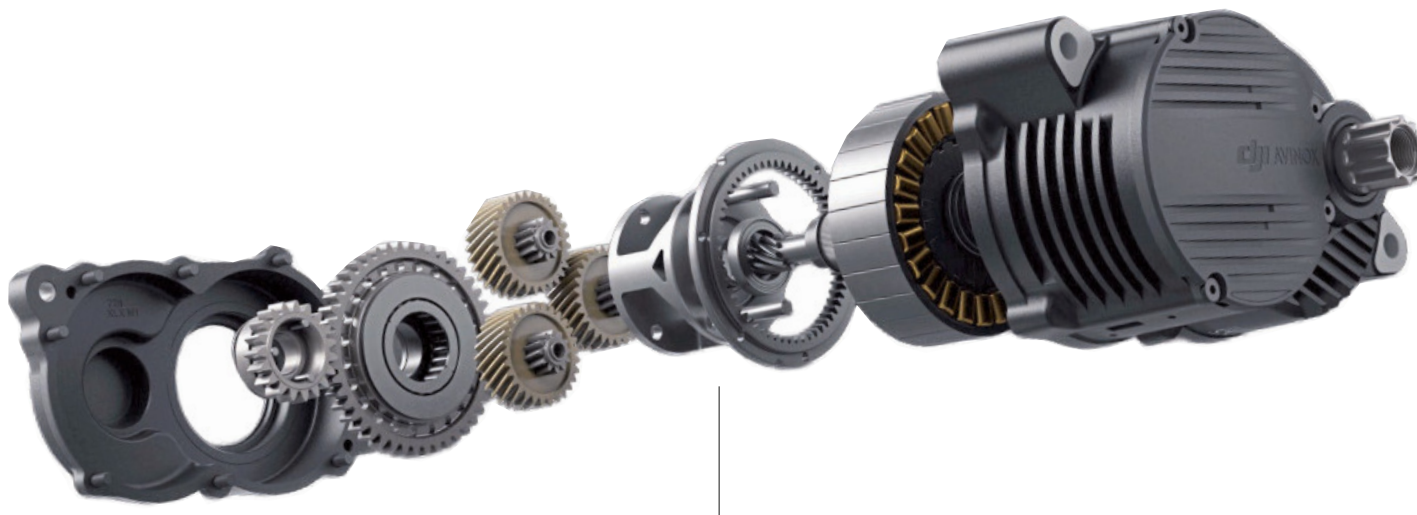
Mit 1000 Watt Spitzenleistung bei nur 2,6 Kilo setzt der DJI-Motor eine neue Benchmark in Sachen Gewichts-Leistungs-Verhältnis. Noch ist der Motor aus China nicht in vielen Bikes verfügbar.

## ab 4999 Euro

Megamo hat eine extrem breite Palette an DJI-Bikes aufgestellt. Das Reason gibt es insgesamt in 13 Varianten. Mit Alu-Rahmen (+1,2 kg) geht's bei 4999 Euro los, in Carbon bei 5999 Euro.







## SCHWARZE MAGIE

Leicht und trotzdem volle Power! Der **DJI Avinox M1** pulverisiert die Konkurrenz förmlich und hat seit seiner Vorstellung bereits nennenswerte Updates erhalten. Wie fühlt sich das an?

Ist ein Leistungswettrüsten am E-Bike ziel führend, oder braucht es eine Obergrenze? Ausgelöst vom bärenstarken Schub des DJI Avinox war diese Diskussion gerade in vollem Gange, da kam der chinesische Hersteller mit einem Update ums Eck: Die 1000 Watt Spitzenleistung, die zuvor nur kurzzeitig über einen Boost-Knopf verfügbar waren, soll es jetzt dauerhaft geben. Wumms! Die kritisierte 800-Watt-Power mal eben angehoben, als wäre es das Leichteste der Welt. Ein Statement, das zeigt, dass DJI anders tickt, als viele traditionelle Bike- oder E-Bike-Hersteller. Erstens: Die Leute wollen Power, die Leute bekommen Power – egal welche Befindlichkeiten oder Bedenken den Markt begleiten. Zweitens: Das Produkt wird immer weiterentwickelt. Und zwar mit schwindelerregender Geschwindigkeit. Was das Avinox-System in nur zwölf Monaten an Updates bekommen hat, ist beachtlich. Die App lernt rasend schnell, während bei manch klassischem Hersteller schon kleine, vermeintlich banale Verbesserungen lange auf sich warten lassen. Konfigurierbare Ladeeinstellung, Dauer des Boost-Modus einstellbar, Reihenfolge der Modi frei wählbar – beim DJI Avinox inzwischen alles kein Problem.

Nicht nur bei der Software-Entwicklung scheinen die Chinesen den Markt zu überrollen. Auch im Uphill spielen sie in einer ande-

### Die Fakten zum DJI Avinox M1

■  
Leichter als die Konkurrenz:  
2,57 Kilo wiegt der Avinox M1.  
Beim Bosch CX-R sind es gut 2,7,  
bei Shimanos EP801 2,65 Kilo

■  
Der stärkste Motor, den  
wir je getestet haben: 987 Watt  
Spitzenleistung auf dem Prüfstand

■  
Vier Unterstützungsstufen:  
Auto, Eco, Trail und Turbo, per  
App anpassbar

■  
Touchdisplay und  
kabellose Remote mit intuitiver  
Bedienung

ren Liga. Der Power-Unterschied, auch zu einem Bosch CX nach dem Leistungs-Update, ist beeindruckend. Die Kraft des Avinox liegt im Gelände auf deutlich höherem Niveau. Neben Drehmoment und Leistung hat die prozentuale Unterstützung einen großen Einfluss auf das Fahrgefühl. 800 Prozent liefert der Avinox M1, bei Bosch und Co. sind es rund 400 bis 450 Prozent. Heißt: Um den vollen Schub des Motors zu bekommen, reicht bei DJI ein moderates Antreten. Das fühlt sich nicht nur extrem stark, sondern auch durchaus plakativ und bisweilen etwas ruppig an. Nicht falsch verstehen: Der Avinox M1 bringt die krasse Kraft durchaus effektiv auf den Boden, und die Software regelt den Schub erstaunlich gut. Auch hier haben die Entwickler einen exzellenten Job gemacht. Doch im direkten Vergleich mit dem Bosch CX ist die Power des DJI nicht so perfekt zu dosieren. Der Antrieb entkoppelt das Bike etwas mehr vom Fahrer – selbst wenn man die Leistungsdaten auf Bosch-Niveau runterregelt.

Und wie steht es um die Reichweite? Klar ist: Ruft man die maximale Leistung des Avinox ab, ist recht schnell Schluss mit dem Spaß. Nach weniger als 40 Minuten endet der Turbo-Schub mit dem 800er-Akku in unserem Test. Bei angepasster Unterstützung kamen wir mit dem Avinox-System allerdings auf fast genauso gute Reichweitenwerte wie mit dem Bosch CX.





1 Bergab haben E-Bike-Motoren Pause. Eigentlich. Leider klappert der Avinox M1 in unserem Testbike deutlich aus dem Getriebe, wenn es bergab rumpelt.

2 Mit dem schnellen Avinox-Ladegerät ist der 800er-Akku in 2,5 Stunden komplett aufgeladen. In einer Stunde lädt er 50 Prozent. Das Bosch-System braucht doppelt so lange. Der Lader ist nicht groß, aber mit 1,1 Kilo recht schwer (Bosch 700 Gramm).

3 Das Touch-Display reagiert selbst mit Handschuh und bei Schmuttelwetter tadellos, das ist top! Eine Navi-Anzeige gibt's nicht.

4 Auch die App läuft rund. Mit optionaler SIM-Karte im Bike gibt's sogar Ortung und Diebstahlalarm.





## E-All-Mountain



## Megamo Reason CRB 01

21,4 kg<sup>1</sup> / 160/160 mm / 29" / 11499 Euro / Carbon

## Antrieb

**Motor:** DJI Avinox M1**Akku:** DJI Avinox 800 Wh, fest verbaut

## Ausstattung

**Gabel / Dämpfer:** Fox 36 Factory / Fox Float X2 Factory**Schaltung:** Sram XX Eagle Transm.**Bremsen:** Shimano XT, 203/203 mm**Laufträder:** DT Swiss 1501 HXC 30**Reifen:** Maxxis Assegai Exo / DHR II Exo, 29 x 2,50**Sattelstütze / Hub:** Fox Transfer Factory / 180 mm**Max. Systemgewicht:** 135 kg**Garantie:** lebenslang**Besonderheiten:** Flaschenhalter bietet Platz für sehr große 1-L-TrinkflascheAus dem Testlabor<sup>1</sup>**Gesamtgewicht:** 21,4 kg ohne Pedale**Akkugewicht:** 3784 g (fest verbaut)**Gewicht Laufträder:** 5267 g

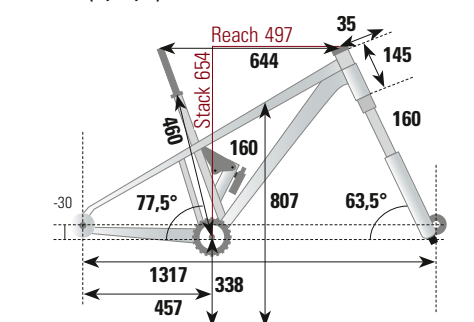
Der Vollcarbonrahmen des Reason ist durchaus krass gezeichnet. Neben den 160 Millimetern Federweg fällt auch die Geometrie sehr abfahrtsorientiert aus. Flacher Lenkwinkel, sehr langer Reach und Radstand – das sind die Maße eines fahrtarken, speedhungrigen Enduros. Dabei lohnt ein Blick auf die Rahmengrößen. Es gibt nur S, M und L – die Auswahl ist klein, die Abstände zwischen den Größen sind dagegen groß. Unser Testbike in Large würde bei manchem Hersteller als XL durchgehen, M wird für klassische L-Fahrer hingegen eher klein ausfallen.

## Mit Wumms ins Gelände

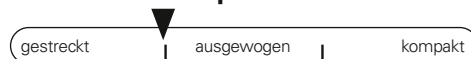
Die Geometrie mag auch ein Zugeständnis an die krasse Power des DJI Avinox sein. Denn ein derart starker Motor braucht eine gewisse Länge, um den Schub kontrollierbar zu machen. So startet man gut gerüstet und gediegen auf die Tour. Die Sitzposition hat einen sportlich-langen Touch. Doch der Fahrer sitzt gut integriert und weder zu hecklastig noch extrem vorderradorientiert im Bike. Das Fahrwerk arbeitet sensibel und generiert damit viel Traktion und Komfort. Lange Tage im Sattel können kommen. Klickt man sich in steilen Anstiegen auf die höchste

Größe L (S, M, L)

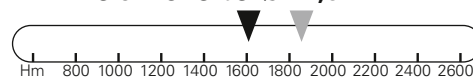
Lenkerbreite 800



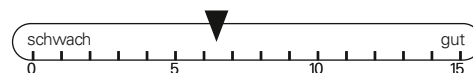
## Sitzposition



## Reichhöhe bei Ø 21,8 km/h



## Servicefreundlichkeit



<sup>1</sup> BIKE-Messwerte: Gewicht ohne Pedale. Akkugewicht ggf. inkl. Cover. Lauftradgewicht pro Satz mit Reifen, Kassette, Bremssscheiben. Reichhöhe ermittelt bei Messfahrten auf Asphalt mit 12,2 Prozent Steigung. Höchste Unterstützungsstufe, 150 Watt Fahrerleistung, Fahrergewicht 90 kg. Grauer Pfeil gibt zusätzliche Höhenmeter im Notlauf-Modus an.



Unterstützungsstufe, überrascht der enorme Schub des DJI Avinox jedes Mal aufs Neue. Leistung und Drehmoment sind wirklich extrem und plakativ. Dadurch muss man, trotz richtig langer Kettenstreben, in sehr steilen Anstiegen gegen ein steigendes Vorderrad angehen und die Motorleistung fein dosieren. Dennoch verschiebt das Reason die Grenzen des Fahrbaren nach oben. Allein durch das Plus an Kraft gehen fiese Uphills leichter von der Hand als mit den allermeisten anderen E-Mountainbikes.

### Charakterfrage

Ist das Reason bergab ein echtes E-Enduro? Federweg und Geometrie lassen das durchaus erwarten. Klar ist: Das Bike zieht eher zielstrebig und direkt seine Bahnen, anstatt mit Haken, Hüpfen und Spielereien über den Trail zu cruisen. Das Reason lässt sich eher schwer aufs Hinterrad ziehen und ist kein ausgewiesenes handliches Trailbike. Doch sein Handling bleibt trotzdem sehr lebendig. Das geringe Gewicht von Bike und Laufrädern macht Spaß. Trotz seiner Länge fühlt es sich leichtfüßiger an als die meisten klassischen E-MTBs der Power-Liga. Das liegt auch daran, dass sich der Hinterbau nicht gnadenlos am Untergrund festsaugt, sondern das Bike auch mal bereitwillig zum Bunny Hop übers Wurzelfeld freigibt. Ein richtiges Großkaliber für den Speed-Rausch im ruppigen Steinfeld ist das Reason CRB damit nicht. Auf klassischen Trails und abwechslungsreichen Abfahrten fühlt es sich wohler als im Schlagstakkato einer Downhill-Piste. Auch die zu schwachbrüstigen Reifen rauben dem Bike ein gutes Stück seiner Nehmerqualitäten. Apropos Steinfeld: Beim Rollen auf rumpeligem Untergrund reagierte der Avinox-Motor in unserem Testbike mit einem deutlichen Klappern aus dem Getriebe.



**1** Vorne und hinten sind Maxxis-Reifen mit der dünnen Exo-Karkasse verbaut. Zu wenig für ein abfahrtsstarkes E-MTB dieser Federwegsklasse. Das kostet Grip und Pannenschutz.

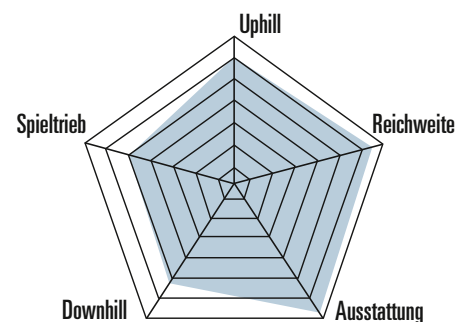
**2** Beim dicken Float-X2-Dämpfer geht Megamo dagegen in die Vollen. Sensibles Heck mit massig Einstellknöpfen.

**3** Der schlanke Rahmen kommt sehr aufgeräumt daher. Auch das Cockpit ist dank schicker Kabelintegration recht clean. Beim Schrauben kann das aber nerven.

**4** Megamo verbaut nur die linke Remote, mit der die U-Stufen und die Schiebehilfe gesteuert werden. Durch die Display-Seiten kann man nur per Touch blättern.

### Bewertung<sup>2</sup>: Kategorie E-All-Mountain

- +** leicht bei viel Power und Reichweite ausgewogener Allround-Charakter Schnellladegerät
- Akku fest verbaut Motor klappert schwache Reifen nur drei Größen verfügbar



### Fazit Florentin Vesenbeckh, BIKE-Redakteur

Trotz krasser Geometrie und üppigem Federweg ist das Reason CRB eher fahrstarker Allrounder als extremes E-Enduro. Dafür ist das Bike vielseitig – das gefällt. Das geringe Gewicht und die schlanke Silhouette sind Vorboten einer neuen Generation E-MTBs – der DJI Avinox lässt grüßen. Die enorme Power des Motors hievt das Bike selbst fiese Anstiege mühelos empor.



<sup>2</sup> Bewertung Spinnendiagramm: Uphill, Spieltrieb, Downhill bezieht sich auf das Fahrverhalten: Je größer der Ausschlag, desto besser die Eignung. Ausstattung: setzt sich aus unterschiedlichen Punkten wie Qualität/Verarbeitung, Usability, Flaschenhaltervolumen, Sattelversenkbarkeit zusammen. Reichweite: gemessen im standardisierten Feldtest.



# WATCH OUT ...



Feuchtes Laub, Pfützen, glitschige Wurzeln,  
Matsch – alles kein Problem,  
vorausgesetzt, du beherzigst diese Tipps  
von Profi-Worldcupper Wyn Masters.

TEXT Laurin Lehner FOTOS Wolfgang Watzke





... IT'S SLIPPERY



# FAHRTECHNIK

## MIT WUMMS UM DIE KURVE!

Auf der Suche nach Traktion: Laub auf dem Trail wirkt wie Schmierseife. Trotzdem will man nicht im Schneckentempo durch die Kurven eiern.

### 1 Kurve einschätzen

Hast du's drauf, musst du nur im ersten Drittel der Kurve bremsen und kannst mit viel Speed durch den Turn rauschen. Doch das ist eine hohe Kunst. Also nicht ärgern, wenn das nicht gleich gelingt und du „nachbremsen“ musst. Beim Einfahren in die Kurve brauchst du Druck auf dem Vorderrad. Also Hintern vom Sattel, Schultern über den Lenker schieben (Kinn überm Steuerrohr), der Blick fixiert den Kurvenausgang. Lege das Bike in den Turn. Dabei nimmst du den kurveninneren Fuß vom Pedal und streckst das Bein nach vorne. Währenddessen trägt der andere Fuß das komplette Gewicht und erzeugt Druck auf dem Pedal. Tipp: Lass die Ferse hängen – das erhöht den Druck und damit auch den Grip.

### 2-3 Rein da!

Im Kurvenscheitelpunkt entscheidet sich: Hält der Reifen oder nicht? Presse voll aufs kurvenäußere Pedal. Der Blick fixiert weiterhin den Kurvenausgang. Jetzt schiebst du den Körperschwerpunkt wieder nach hinten – in die zentrale Position. Bleibe bei der gesamten Aktion bremsbereit!

### 4 Raus da!

Sobald das Kurvenende naht, richtest du das Bike wieder auf. Wichtig: Achte auf eine zentrale Position. Jetzt kannst du in die Pedale treten. Bämm!

RISIKO 20 %



TECHNIK 30 %



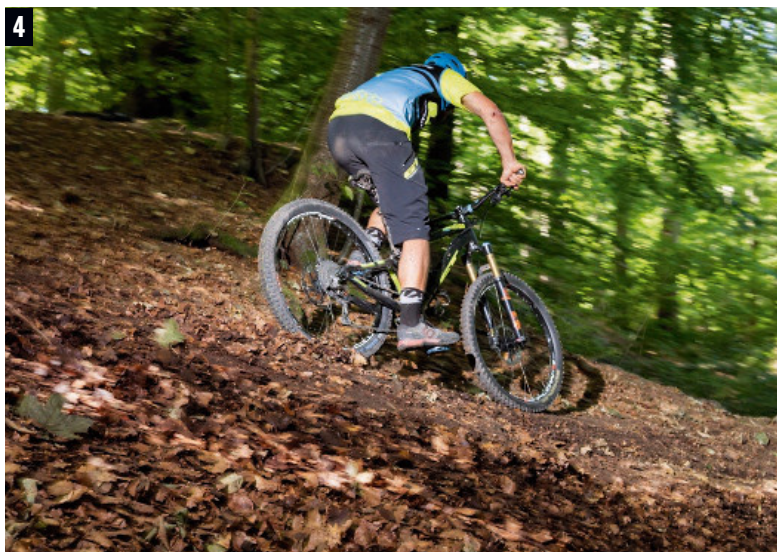
#### DIE HÄUFIGSTEN FEHLER

- Kurvenlage zu extrem
- zu hecklastige Position

### Wyns Tipp

Kontrolliert im 2-Wheel-Drift um Kurven zu sliden ist anspruchsvoll, aber dafür sauspäßig. Erschrecke nicht, wenn der Grip flöten geht. Bleib' cool und richte das Bike aus der Schräglage etwas auf.

”







# MIT STYLE IN DEN TRAIL-EINSTIEG

Der Rallye-Move: Der Scandinavian Flick kommt aus dem Motorsport. Er verstärkt den Impuls, um besser durch enge Kurven zu kommen. Das kann dir im Rennen einen entscheidenden Speed-Vorteil verschaffen. Meist ist der Trick aber einfach nur Spaßig. Wichtig: Aus Umweltgründen bei Nässe bitte nur auf Teer.

## 1 Der Blick

Du fixierst bereits hier den Trail-Einstieg, denn da willst du rein. Fahre mit genügend Speed und etwas quer an. Jetzt verlagere deinen Körperschwerpunkt nach vorne, um das Heck für den Drift zu entlasten.

## 2 Mit viel Druck

Mit Druck auf der Front bremsst du das Hinterrad an und lässt es blockieren. Durch einen beherzten Hüftschwung in die „falsche“ Richtung lässt du das Heck ausbrechen.

## 3 Das richtige Timing

Leite den Richtungswechsel ein, indem du die Hüfte auf die andere Seite schiebst und in den Trail einlenkst. Folge: Das Heck schwänzelt herum.

## 4 Im Idealfall

zeigt Deine Front jetzt zum Trail-Einstieg.

Nun gibt es zwei Varianten:

- 1 Löse die Hinterradbremse und verlagere den Schwerpunkt so weit nach vorne, dass das Heck ohne blockiertes Rad in den Turn rutscht (die Pro-Variante). Oder einfacher:
- 2 Zieh die Hinterbremse, so rutscht das Heck besser.

RISIKO 10 %



TECHNIK 40 %



### DIE HÄUFIGSTEN FEHLER

- fehlendes Timing
- zu wenig Druck auf der Front

## Wyns Tipp

Der Scandinavian Flick ist besonders lässig, wenn du für den letzten Turn das Hinterrad ohne Bremse ausbrechen lässt. Wichtig: Das Gewicht muss dazu maximal nach vorne.

”



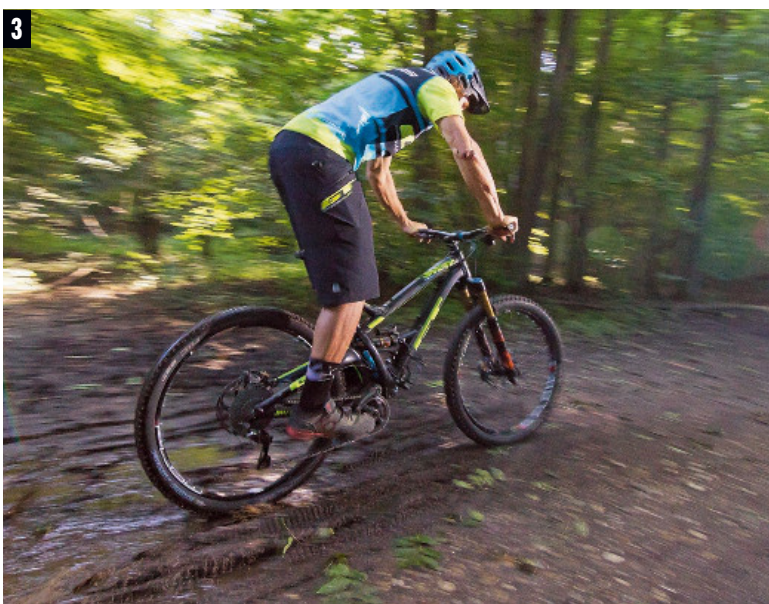


**Pfützen-Surfen ist  
großes Kino. Kaum ein  
Move macht so  
viel Spaß und lässt  
sich so leicht lernen.  
Also: Do it!**





**Der Impuls  
ist alles. Trau dich!  
Ein Finger  
liegt immer auf der  
Bremse.**



## ELEGANT UND TROCKEN DURCH DIE PFÜTZE

Mehr Sicherheit: Der Manual-Impuls (Vorderrad hoch) zählt zu den elementaren Fertigkeiten beim Biken im Gelände. Quer liegende Bäume, Rillen, Felskanten – in der schnellen Abfahrt muss man das Vorderrad blitzartig anheben, um einen Sturz zu vermeiden. Genauso beim Manual durch die Pfütze oder den Schmoddergraben. Neben der Funktion machen Manuals auch noch verdammt viel Spaß.

### 1 Vorspannung

Fahre mit Schwung auf die Pfütze zu, denn Speed stabilisiert. Stelle die Kurbeln waagrecht. Um Spannung aufzubauen, beuge dich tief über den Lenker.

### 2 Hoch damit!

Kurz bevor das Vorderrad die Pfütze erreicht, lehnst du dich nach hinten, oben. Das passiert, indem du Arme und Beine dynamisch streckst. Folge: Der Rumpf zieht über die gestreckten Arme das Vorderrad nach oben. Um nicht nach hinten zu kippen, lässt du die Hinterbremse leicht schleifen.

### 3 Weiter geht's

Für einzelne Pfützen reicht die Balance schnell. Langes Hinterrad-Surfen erfordert Übung. Das Gute: Manuals lassen sich überall trainieren.

RISIKO 10 %



TECHNIK 30 %



#### DIE HÄUFIGSTEN FEHLER

- zu unbeherzt nach hinten lehnen, trau dich!
- undosierter Bremseneinsatz

### Wyns Tipp

Wende den Manual immer dann an, wenn der Untergrund ungewiss ist: Schnee, Matsch, Wasser oder Laub. Das hilft nicht nur, trockener durch die Pfütze zu kommen, sondern auch sicherer.

”



**Alles oder nichts! Bei Nässe mitten drin aufhören ist nicht.**

## SICHER ÜBER DEN WURZELTEPPICH

Sei entschlossen! Bei dieser Aktion brauchst du mehr Mut als Skills. Die Abfahrt über ein nasses Wurzelfeld ist fahrtechnisch nämlich nicht schwierig. Vorausgesetzt, du beachtest Folgendes:

### Speed

Fahre mit Schwung an, das macht dich leicht und stabilisiert. Arme und Beine puffern die Unebenheiten ab.

### Keine Lenkbewegungen

Fahre eine gerade Linie. Der Körperschwerpunkt kann je nach Steilheit leicht hinter den Sattel rutschen.

### Finger weg von der Vorderbremse!

Schau dir die Abfahrt zuvor an, suche die Ideallinie. Und dann: Voll drauf!



- 1** 90-Grad-Strategie: Versuche, besonders große oder glitschige Wurzeln im rechten Winkel zu queren. Dennoch gilt: keine großen Lenkbewegungen.
- 2** Finger weg von der Vorderbremse! Bremse dosiert mit der Hinterradbremse, um die Geschwindigkeit zu regulieren







1



2



3



4

# MACH' DEN KUMPEL NASS

## Unter Freunden

Funktion ist nicht alles. Der Pfützen-Splash ist kein Move, der dich schneller oder gekonnter durch den Trail kurven lässt. Hier geht's um die Gaudi. Zumindest für den, der nass macht. In der BIKE-Redaktion gilt: Der Pfützen-Splash ist erlaubt. Wer nicht aufpasst, ist selbst schuld, und irgendwann ist jeder dran!

## Pfützenjagd

Du radelst mit deinem Kumpel vom Trail auf der Forststraße zurück und erspäht eine Pfütze. Pokerface! Nichts anmerken lassen. Dann unerwartet zuschlagen!

## So geht's:

- 1 Fahre parallel zu deinem Kumpel und beschleunige erst im letzten Moment, um dich vor ihn zu setzen. Dann muss es schnell gehen.
- 2 Lass den Hinterrreifen mit Schmackes in die Pfütze schlittern.
- 3 Das kannst du mithilfe der Hinterbremse machen oder eleganter ohne: nur mit Hüftschwung und leichtem Anheben des Hecks, wie Wyn es macht.

## 4 Sauerei: Kurz nicht aufgepasst, schon macht dich der Kumpel nass! Jetzt muss' ne Revanche her!

RISIKO 0 %

0 100

TECHNIK 10 %

0 100

## DIE HÄUFIGSTEN FEHLER

- zu schwacher Impuls
- Timing

## Old but gold!

Diese Fahrtechnik erschien bereits im Buch „Mehr Flow auf dem Trail“. Wyn Masters fährt mittlerweile für das deutsche Label FOCUS.



# DAUERTEST

Für Dauertester Andreas Kern sind Zwei-Stunden-Touren ein Witz. Der Invest in einen Zweit-Akku ist für ihn deshalb obligatorisch.



66.464 hm  
LAUFLEISTUNG  
2010 km



# NICHTS HÄLT EWIG

Der Arbeitsplatz eines BIKE-Touren-Autors sind die Alpen. Dort muss sich der Vielfahrer bedingungslos auf sein Material verlassen können. Unser Dauertester hat bereits zahlreiche Ketten zerstört. Ein E-MTB mit Getriebebeschaltung und Riemenantrieb erschien daher als **das perfekte Match**. Doch nun steht auch ein Carbonriemen auf der Defekte-Liste.

C

Carbonriemen, Motor-Getriebe-Einheit und ein Fahrwerk aus dem Motorrad-Rennsport: Das Bulls Vuca EVO AM 2 von Bulls war bei seiner Vorstellung 2023 so innovativ, dass es anschließend glatt im Deutschen Museum ausgestellt wurde. Trotzdem ist es ein merkwürdiges Gefühl, wenn einen wildfremde Menschen spontan ansprechen. Nicht weil man so nett ist, sondern weil das Mountainbike auf dem man sitzt mit seinem Hauptrahmen aus Carbon und der außergewöhnlichen Ausstattung so aufregend aussieht. „Keine Kette mehr – und das funktioniert?“ war im letzten Jahr

die mit Abstand beliebteste Frage von fahrradaffinen Passanten, gefolgt von: „Da unten sind Motor UND Getriebe drin?“ sowie „Dieses Bike ist doch sicher unbezahlbar?“ Fangen wir mit der letzten Frage an und arbeiten uns Stück für Stück zurück. 8500 Euro sind schon eine Ansage. Andererseits geht bei anderen Herstellern der Spaß hier erst richtig los. Um das Fazit gleich am Anfang zu spoilern: Dieser Invest lohnt sich! Erhält man doch ein hochmodernes E-MTB mit schluckfreudigem All-Mountain-Fahrwerk (150 Millimeter Federweg vorne und hinten), innovativer Motor- und Getriebe-Einheit samt zwölf butterweich zu schaltenden Gängen. Dazu kommt viel Wumms bergauf und extra viel Saft aus einem auswechselbaren Akku mit bis zu 1.055 Wattstunden. Klingt nach eierlegender Wollmilchsau im Fahrradkostüm. Für mich muss ein E-Mountainbike im Grunde genommen nur eines funktionieren. Und zwar immer und überall. Bergab sollte es außerdem später an seine Grenzen stoßen als ich selbst.

## Wie am ersten Tag

Thema Motor und Getriebe: Fast 70000 Höhenmeter in einem Jahr sind schon eine brutale Quälerei

für den Antrieb. Noch dazu, weil ich mich auf meinen Touren dem zulässigen Gesamtgewicht von 150 Kilogramm gefährlich näherte. Aber die Ansage lautete „Dauertest“ und nicht „Kinderfasching“. Also prügelte ich das Bulls von Juli 2024 bis heute relativ gnadenlos die Berge hoch und runter. Bis auf 3200 Meter, über Scaletta, Sertig-Pass und Schlappiner Joch: In Sachen Funktion und Fahrwerk liegt das Vuca ziemlich weit vorne. Meine Lieblings-Folterstrecke – von Partenkirchen zur Osterfelder-Gipfelstation – musste das Vuca insgesamt ein Dutzend Mal ertragen: 1300 Höhenmeter Vollgas im Fly-Modus bedeuten 58 Minuten allerhöchste Anstrengung für die Motor-Getriebe-Einheit. Ein besonderes Test-Piece ist auch der Heimgarten. Ich kenne kaum eine steilere Rampe als die kurz vor der Hütte. Hier kommt der Motor heftig ins Schnaufen. Mehr noch als das Drehmoment entscheiden bei solch extremen Uphills aber Feingefühl, Fahrtechnik und ein Quäntchen Glück. Oben angekommen fühlt sich das Pinion-Gehäuse

## Bulls Vuca Evo AM 2

**Rahmenmaterial** Carbon/Alu

**Preis / Gewicht**

8499 Euro / 25,29 Kilo

**Größe / Reach**

L / 469 mm

**Federweg vorne / hinten**

150 mm / 150 mm

**Gabel / Dämpfer**

Fox 38 / Float X Factory

**Motor / Akku**

Pinion MGU / 720/960 Wh

**Bremse / Schaltung**

Shimano XT / Pinion MGU, 1x12

## Laufleistung

**Kilometer / Höhenmeter**

2010 km / 66.464 hm

**Funktionalität**

■■■■■ ■

**Haltbarkeit**

■■■■■ ■

## Kosten

Ersatzteil	Preis
Reifen	65 Euro
Bremssattel	125 Euro
Bremsbeläge	120 Euro
Bremsscheiben	80 Euro
Zahnriemen	89 Euro
<b>Wertverlust*</b>	3000 Euro

nicht kaufen

kaufen





# DAUERTEST



nur handwarm an. Motor und Getriebe schnurren nach einem Jahr Volllast wie am ersten Tag. Check! Viel mehr leiden unter Gewicht und Laufleistung die Bremsen. Physik lässt sich nicht wegdiskutieren. Alle knapp 15000 Höhenmeter wechselte ich die Beläge, nach 30000 Höhenmeter beide Scheiben.

Und nun zum Riemenantrieb: Wir schreiben den 20. Juni 2025. Auf einem sausteilen Trail im Tannheimer Tal trete ich unvermittelt ins Leere. Ungläubiges Staunen nach dem Beinahe-Sturz: Der Carbonriemen ist glatt gerissen. Natürlich habe ich keinen Ersatz dabei. Also bleibt mir nichts anderes übrig als antriebslos zurück auf Los zu gehen. Nur gut, dass mich auf dieser einsamen Tour keine

Passanten fragen, wie der Zahnriemen funktioniert. Wie kann ein Carbonriemen reißen? Hersteller Gates vermutet, dass ein Stein zwischen Kettenblatt und Riemen kam und irgendwann zum Durchreißen führte. Ich bin kein Raketenwissenschaftler, aber in Zeiten, in denen die Menschheit zum Mars fliegen will, sollte ein Carbonriemen meiner Meinung nach nicht reißen dürfen – ansonsten kommen doch Zweifel am Sorglos-Ansatz dieses Konzeptes auf. In Zeiten der guten alten Kette konnte man diese Wunschgemäß in einer Minute kürzen, oder zur Not einen Singlespeed-Antrieb improvisieren. Beim modernen Pinion-Antrieb müsste man eigentlich einen Ersatzriemen auf Tour dabei haben, damit einen wildfremde Menschen nicht auslachen, weil man laufradelt wie Freiherr von Drais anno 1817.



Schluckfreudiges Fahrwerk; wartungsarmes Schaltsystem; ausdauernder Akku



Hohes Gewicht; Fahrleistungen nur über App abrufbar; Schiebeassistenten-Hebel suboptimal



Andreas Kern, **Alter** 53  
**Größe** 188 cm, **Gewicht** 90 Kilo  
**Lieblichkeitsrevier** Hometrails im Estergebirge, Wetterstein und Karwendel. „Auswärts“: Livigno, Dolomiten und Briançon.

**Fazit** Das innovative Vuca EVO AM 2 ist vollgestopft mit modernster Technologie. Die Fahreigenschaften überzeugen. Auch die Motor-Getriebe-Einheit funktionierte tadellos, der Verschleiß ging für ein E-MTB dieser Gewichtsklasse in Ordnung. Nur der gerissene Carbonriemen überschattete den ansonsten problemlosen Dauertest des Bulls.





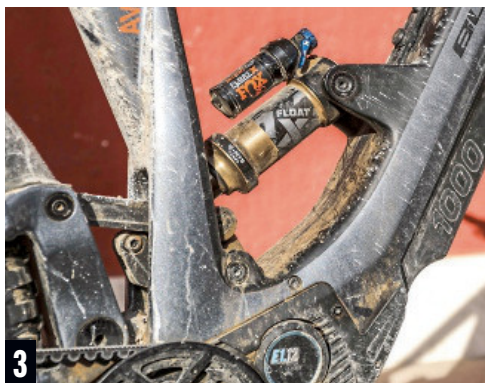
1

1 So ein Hightech-E-MTB hätte auch eine hochwertige Schiebe-Assistenz verdient. Der Hebel hat jedoch keinen definierten Druckpunkt: mal schiebt das Rad, mal wieder nicht.



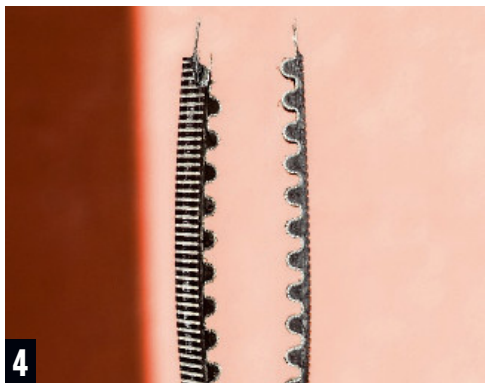
2

2 Die Pinion MGU zeigt den Weg in die Zukunft des E-MTBs: spritzwassergeschützt gekapselt, pflege- und wartungsarm – und kein exponiertes Schaltwerk mehr, das bei Feindkontakt abreißen kann.



3

3 Der 4-Link-Swingarm kommt aus dem Motorrad-Rennsport und sorgt in Verbindung mit dem Fox-Float-X-Dämpfer mit Piggyback für starke Laufruhe auch in wildem Gelände.



4

4 Die Vorteile des Carbonriemens (Wartungs- und Pflegefreiheit) wiegen den Nachteil, wenn er reißt, nicht auf – weder auf großer Tour noch auf dem Weg zur Arbeit.

## Dauertest Updates



34221 hm  
LAUFLEISTUNG  
1592 km



### JAN: LAST ASCO

Spätsommer und Herbst standen bei mir voll im Zeichen der Trail-Roadtrips. Im Bayerischen Wald, im Odenwald, in der Pfalz und in Südfrankreich bin ich mit dem Campervan umhergetingelt. Immer dabei: mein 12,4 Kilo leichtes Trailbike. Für die teils extrem rauen Pisten schickte ich es zum Rundum-Tuning:

**Antrieb:** Die neue Shimano XTR Di2 erscheint wie gemacht für den Edel-Boliden. Wie haltbar die Funk-Schaltung wirklich ist, wird der Dauertest zeigen.

**Bremsen:** Keine Kompromisse! XTR-Vierkolben-Bremsen waren schon immer eine Bank. Die Neuauflage scheint die bekannten Druckpunkt-Probleme ausgemerzt zu haben.

**Laufräder:** Enduro-Carbon-Laufräder aus der XTR-Riege komplettieren die Japan-Ausstattung. Für meinen Geschmack etwas schwer aber bis jetzt super robust.

**Reifen:** Ein Continental Kryptotal sorgt vorne für Grip, ein Dubnital hinten für Leichtlauf. Die Karkasse des Letzteren kommt mir allerdings ziemlich „flexy“ vor.

**Sattelstütze:** Zum kurzen Sitzrohr des Last und meinen langen Beinen passt eine Rockshox Reverb AXS mit 200 Millimetern Hub besser als das Original. Ob die Funk-Stütze auch auf Dauer hält?



# DAUERTEST

## Pivot Trailcat SL Ride GX Eagle Transmission

Kategorie: Trailbike

Im Test seit: August 2025

Federweg: 140/120 mm

Größe: L

Reach: 480 mm

Kettenstreben: 432 mm

Lenkwinkel: 65,8 Grad

Laufgradgröße: 29 Zoll

Gewicht: 14,2 Kilo

Preis: 6999 Euro

20210 tm  
LAUFLEISTUNG  
595 km

Stefan Frey, 42  
Größe: 1,88 Meter  
Gewicht: 78 Kilo



Das Trailcat ist das erste Pivot mit Staufach. Der Verschluss ist praktisch, die Öffnung aber etwas schmal. Zwei schicke Tool-Taschen sind inklusive.



# DIE KATZE AUS DEM SACK

Mit aktualisierter Geometrie und gestrafftem Federweg soll das **Pivot Trailcat SL** mühelos über schnelle Trailrunden schießen – genau mein Geschmack, dachte ich und habe das Kätzchen in den Dauertest genommen.

Lange irrte ich durch unseren Testkeller auf der Suche nach dem perfekten Dauertest-Partner, doch bei keinem meiner Bike-Dates wollte der Funke überspringen – Trailbikes, All Mountains, Light-E-MTBS, alles ausprobiert. Aber schon beim kleinsten Makel erstickte ich die aufglimmenden Flämmchen im Keim. Bis das neue Pivot Trailcat SL im Portal der Trailbike-Partnersuche landete und ich spürte: Das könnte was werden mit uns.

## Wendige Trail-Geometrie

Der erste Check des Profils ergab direkt ein Match: Mit 140 Millimetern Federweg an der Gabel und 120 Millimetern am Heck versprach das Trailcat SL effizient zu klettern und dabei in der Abfahrt nicht zu schnell ans Limit zu kommen. Für den Einsatz auf meinen welligen Hometrails und für ausgedehnte Alpen-Touren ideal. Den DW-Link Hinterbau kannte ich bereits aus anderen Modellen. Das System mit virtuellem Drehpunkt arbeitet zu Beginn des Federwegs besonders sensibel und mündet dann in eine straffe Endprogression. Auch an der Geometrie hat Pivot gearbeitet. Das Trailcat SL ist etwas moderner als sein Vorgänger Trail 429. Flacherer Lenkwinkel (65,8 Grad), etwas mehr Reach (480 mm) und insgesamt mehr Länge (1226 mm). Der bisher sehr

flache Sitzwinkel fällt nun mit 76 Grad etwas steiler aus, was dem typischen Gefühl des „Von-hinten-Tretens“ bei Pivot-Bikes entgegenwirkt. Geblieben ist der ausgeprägte Spieltrieb: Dank kurzer Kettenstreben und insgesamt nicht zu flacher Geometrie tänzelt das Pivot schon beim ersten Kennenlernen flink übers Trails-Parkett im Bayerischen Wald.

## Wenig Glamour

Ausgestattet ist das Trailcat funktional aber wenig glamourös: M-1900-Laufräder von DT Swiss, ein Fahrwerk aus der Performance-Klasse von Fox und Sram-DB8-Bremsen – die schon seit Testbeginn mit Bremskraft geizen. Der GX-Transmission-Antrieb ist dagegen auf Höhe der Zeit. Schon nach der ersten Ausfahrt habe ich den flachen Lenker und den 55-Millimeter-Vorbau gegen ein kürzeres und höheres Cockpit getauscht, welches die leicht frontlastige Sitzposition entschärft. Als nächstes wird wohl der Dissector-Reifen am Heck weichen müssen, der mir mit seiner schwachen TR-Karkasse schon diverse Pannestops eingehandelt hat. Überhaupt sind wurzelige Waldpfade mehr das Metier des Trailcat als felsdurchsetzte Dolomiten-Trails, an denen sich vor allem der Hinterbau früh die Zähne ausbeißt. Ob sich aus den ersten, nicht immer ganz rund gelaufenen Dates noch die große Liebe entwickelt? Ich halte euch auf dem Laufenden.

## Dauertest Updates



61.838 hm  
LAUFLEISTUNG  
1653 km



### FRANZISKA: LIV INTRIGUE X 14,0 KG / 150/140 MM / 5999 EURO

Am Liv hat mir eigentlich von Anfang an alles gefallen. An der Ausstattung gab es wenig auszusetzen – bis ich probeweise einen Lenker mit 80 Millimetern Rise montierte. Noch nie stand ich so satt und sicher im Bike. Die zentralere Fahrposition entlastet meine Hände und ich kann das Bike viel stärker aus den Beinen heraus fahren. Die extra hohe Form erleichtert das Handling, das Bike wirkt agiler und lässt sich deutlich präziser kontrollieren – da deckt sich meine Meinung mit BIKE-Redakteur Max.



68234 hm  
LAUFLEISTUNG  
1358 km



### MAX: WHYTE ELYTE EVO RS 20,9 KG / 150/142 MM / 7499 EURO

Zum zweiten Mal seit Beginn des Dauertests macht ein Whyte-Kurbelarm die Biege – im wahrsten Sinne des Wortes. Eine falsche Linie, ein satter Pedaltreff auf einer Wurzel – und zack, eiert die rechte Kurbel. Zwar dienen die Kurbeln am E-MTB als Sollbruchstelle, um die Antriebswelle zu schützen. Im Ernstfall sollen sie sich verbiegen, bevor der Motor Schaden nimmt. Doch so butterweich wie am Whyte? Bitte nicht! Für weniger Ausfälle steckt jetzt ein Satz Helix-Race-Kurbeln von Ethirteen auf der Antriebswelle. Mal sehen, ob diese mehr aushalten.



**TEST**



# NACHTWÄCHTER



Akku-Licht braucht jeder Biker – egal ob zur Saisonverlängerung oder zum Commuten in der Stadt. Für Schotter-Fahrten reicht oft schon ein günstiges Set vom Sportartikel-Discounter. Wer auch im Dunkeln Trails shredden will, muss tiefer in die Tasche greifen. Im Test: **Akku-Lampen von 55 bis 655 Euro** für jeden Anspruch und Einsatzzweck.

TEXT Stefan Frey

A

Akku-Leuchten fürs Fahrrad wurden in den vergangenen Jahren stark weiterentwickelt. Seit das Pendeln mit dem Fahrrad – auch dank der Leasing-Angebote von Jobrad und Co. – immer beliebter wird, konstruieren die Hersteller zunehmend besonders helle Scheinwerfer, die selbst Forstwege erleuchten und dennoch die Vorgaben der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) erfüllen. Einige verfügen zusätzlich über ein Fernlicht, das auch Fahrten abseits befestigter Wege ermöglichen soll. Wir haben zwölf StVZO-konforme Sets aus Front- und Rücklicht getestet, klären, welche Lampen sich besonders für die Anbindung ans E-Bike eignen und mit welchen Leuchten Biker auch im Gelände die Nacht zum Tag machen.

### Leuchtende Beispiele

Nicht nur in puncto Helligkeit, sondern vor allem in Sachen Effizienz hat sich in den vergangenen Jahren so einiges getan. LED-Technik ist inzwischen Standard: Alle Hersteller verwenden weiße LED, die aus wenig Strom viel Licht machen. Doch entscheidend ist nicht allein die Helligkeit der Lichtquelle, sondern auch die Leuchtdauer, damit die Lampen nicht ständig an die Steckdose müssen. Moderne

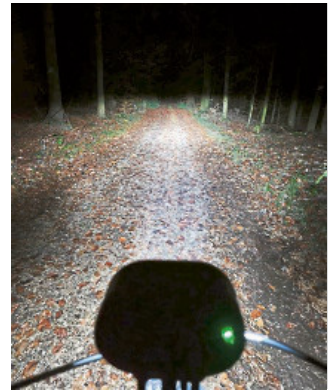
Steuerungen regeln die Lichtintensität dynamisch und stellen sicher, dass auch bei sinkender Akkuladung noch ausreichend Licht auf den Weg fällt, damit die abendliche Ausfahrt nicht abrupt endet. Bei den getesteten Anlagen variieren die Leuchtzeiten zwischen knappen zwei und soliden sechs Stunden; die Ladedauer, um die Stromspeicher wieder aufzufüllen, liegt je nach Modell und Kapazität zwischen zwei und fünf Stunden.

### Mehr als nur hell

Besonders bei den Scheinwerfern spielt die Reflektortechnik eine zentrale Rolle. Hochwertige Reflektoren verteilen das Licht gleichmäßig und vermeiden Blendung – die des Fahrers ebenso wie die entgegenkommender Verkehrsteilnehmer. Ein homogenes Lichtbild, eine klare Hell-Dunkel-Grenze und eine breite Ausleuchtung der Fahrspur sind Merkmale guter Lichttechnik. Rücklichter wiederum punkten mit Zusatzfunktionen wie Bremslicht oder automatischer Helligkeitsanpassung. Wer heute in Akku-Lampen investiert, bekommt nicht nur mehr Leistung, sondern auch mehr Komfort und Sicherheit.

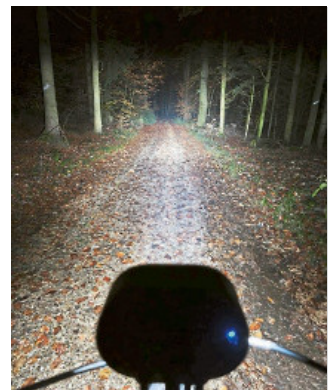
### Intuitive Bedienung

In der Praxis zeigt sich schnell, ob ein Licht-Set wirklich durchdacht konstruiert ist. Neben der reinen Leuchtleistung kommt es auch darauf an, dass die Geräte einfach zu bedienen sind, leicht zu montieren und einzustellen – und dass sie sicher befestigt sind. Gute Scheinwerfer und Rücklichter lassen sich intuitiv per Schalter steuern – idealerweise auch mit Handschuhen und bei Nässe. Der Schalter sollte eine eindeutige Funktion und einen klar definierten, gut spürbaren Druckpunkt haben: Einmal drücken zum Einschalten, zweimal drücken für Aufblendlicht, lange drücken zum Ausschalten – so einfach sollte es sein.



## ABBLENDLICHT

Reine StVZO-Leuchten ohne Fernlicht beschneiden den Lichtkegel nach oben, um den Verkehr nicht zu blenden. Für den Einsatz im Gelände sind sie daher nur bedingt tauglich. Alles, was sich über Lenkerhöhe befindet, bleibt für den Fahrer unsichtbar.



## FERNLICHT

Leuchten mit sogenanntem High Beam – also Fernlicht – öffnen den Lichtkegel nach oben hin und strahlen zudem mehr in die Breite. Erst damit werden tief hängende Äste oder Hindernisse in Kurven sichtbar und Trail-Fahrten möglich.





StVZO-Lampen müssen korrekt eingestellt werden, um den Verkehr nicht zu blenden. Am besten checkt man die passende Höhe im Stand an einer Wand.

Bei unserem Test haben wir die Nutzung in der Praxis in den Mittelpunkt gestellt. Alle zwölf Akku-Leuchten wurden mehrfach geladen und entladen, um die Zuverlässigkeit der Indikatoren zu prüfen. Dabei zeigte sich: Eine gute Ladestandsanzeige ist mehr als nur ein nettes Extra. Idealerweise besteht sie aus einem mehrstufigen LED-Balken, der den Akku-Stand klar und nachvollziehbar darstellt. Anzeigen mit wechselnden Farben – etwa von grün über gelb zu rot – sind akzeptabel, solange die Abstufungen eindeutig sind. Einfarbige Anzeigen, die lediglich zwischen Leuchten und Blinken wechseln, bieten zu wenig Information und lassen den Nutzer im Unklaren über die verbleibende Leuchtdauer. Besser: Modelle, die die verbleibende Leuchtdauer in Stunden oder Prozent anzeigen – entweder über ein Display oder per App.

#### Statusanzeige und Halterung

Auch die Anzeige der gewählten Helligkeitsstufe sollte klar erkennbar sein. Gerade bei mehreren Modi – Eco, Standard, Boost – ist es wichtig, dass der Nutzer weiß, wie viel Leistung er gerade abrufen und wie sich das auf die Akkulaufzeit auswirkt. Einige Modelle lösen das über kleine LED, andere über Displays oder App-Anbindung. In der Praxis kommt's vor allem darauf an, dass man die Anzeige während der Fahrt im Dunklen gut ablesen kann.

Wer seine mobile Lichtanlage an mehreren Rädern nutzen möchte, sollte darauf achten, dass sich Scheinwerfer und Rücklicht schnell und ohne Werkzeug montieren lassen. Denn ein gutes Licht-Set muss nicht nur hell leuchten, sondern auch schnell einsatzbereit sein.

#### In der Praxis

Für die Bewertung der Halterungen haben wir alle Modelle mehrfach montiert. Auf unserer Teststrecke im Münchner Perlacher Forst mussten die Kandidaten zeigen, was sie in ihrer Kernkompetenz können. Der Scheinwerfer soll den Bereich direkt vor dem Vorderrad hell und homogen ausleuchten, ohne den Gegenverkehr zu blenden. Eine klare Hell-Dunkel-Grenze ist Pflicht. Das Rücklicht soll auch von der Seite gut sichtbar sein; eine integrierte Bremslichtfunktion stellt ein echtes Sicherheitsplus dar – im Stadtverkehr ebenso wie auf kurvenreichen Abfahrten und beim Fahren in der Gruppe. Solide und günstige Licht-Sets für Nachtfahrten bieten Decathlon oder Osram. Der Decathlon-Scheinwerfer überzeugt mit breiter, homogener Ausleuchtung. Osram liefert ein schlankeres Modell mit flexiblerer Halterung und guter Anzeige für Akku-Stand und Leuchtstärke. Am oberen Ende der Preisskala glänzen Lupine und Supernova Lights mit exzellenter Verarbeitung, maximaler Lichtleistung und Aufblendfunktion. Beide sind via App vollständig konfigurierbar und bieten Highend-Technik, die selbst Ausflüge über technische Trails ermöglicht. Wer Wert auf Sichtbarkeit, Sicherheit und Komfort legt, findet in unserem Testfeld passende Modelle für jedes Budget.

## SO TESTET BIKE

Bewertet haben wir die Front- und Rücklichter nach den fünf Kriterien Leuchtpprofil, Leuchtdauer, Handling, Verarbeitung und Halter, deren Ergebnisse in unterschiedlicher Gewichtung in die Gesamtnote eingehen.

### Leuchtpprofil (30 Prozent)

Das Leuchtpprofil setzt sich zusammen aus Helligkeit und Ausleuchtung der Messstrecke. Dabei wurden die Scheinwerfer so ausgerichtet, dass deren Hell-Dunkel-Grenze die Pylonenoberkante in 30 Metern Entfernung trifft. Bewertet wurde, wie homogen der Lichtteppich den Nah- und Fernbereich sowie den Fahrbahnrand ausleuchtet. Bei Lupine und Supernova Lights haben wir das Lichtbild bei Fernlicht fotografiert und bewertet.

### Leuchtdauer (25 Prozent)

Vor den drei Messungen wurden alle Scheinwerfer und Rücklichter zweimal komplett entladen. Gemessen haben wir die Akkustandzeit bei maximaler Leistung. Damit die Scheinwerfer ihre Leistung wegen Überhitzung nicht automatisch drosseln, fanden die Messungen bei etwa zehn Grad Nachttemperatur und zusätzlicher Kühlung statt. Die Angabe der Leuchtdauer bezieht sich hier auf die Maximalstufe.

### Handling (15 Prozent)

Bei Akku-Scheinwerfern sollten Schalter mit definiertem Druckpunkt leicht zu bedienen, der Schalter am Rücklicht auch ohne Hinsehen leicht zu finden sein. Bewertet wird außerdem die Qualität und Genauigkeit der Ladestandsanzeige.

### Verarbeitung (15 Prozent)

Beurteilt werden Materialgüte, Formteilungsspuren, die Qualität der Dichtungen sowie die Wasserdichtigkeit. Alu-Gehäuse von Scheinwerfern bewerten wir wegen der besseren Wärmeableitung besser als solche aus Plastik.

### Halter (15 Prozent)

Bewertet werden die Montagemöglichkeiten sowie der feste Halt an Lenker, Vorbau und Sattelstütze. Hersteller wie Busch + Müller, Cateye, Lupine, Sigma, Supernova bieten praktische Halter für die Montage an unterschiedlichen Lenkerformen als Zubehör an.



# LICHT AM E-BIKE

Der Akku des E-Bikes lässt sich ideal als Energiequelle für echte Flutlichter nutzen. Diese Strahler taugen sowohl für die City als auch für den Trail.



Leistungsstark, meist straßenzugelassen und immer mit an Bord. Fest verbaute Beleuchtung ist für viele E-MTBs die ideale Lösung. Schließlich machen Fernlicht per Knopfdruck und der große Akku den Spagat aus StVZO-Zulassung und hoher Leuchtkraft möglich. Bei maximal rund 20 Watt Leistung des Scheinwerfers leidet die Reichweite des Bikes unter der Lampe übrigens kaum. Trotzdem setzen nur wenige Hersteller ab Werk auf ein Licht. Das Argument: Ob der Kunde gar keine Beleuchtung, eine simple, günstige Lampe für den Heimweg oder ein teures Flutlicht möchte, ist schwer vorherzusehen. Deswegen muss feste Beleuchtung oft selbst nachgerüstet werden.

## Barrierefreies Upgrade

Im besten Fall muss man die Lampe dafür nur noch an die bestehende Infrastruktur am E-Bike anschließen, im schlimmsten Fall ist ein Ausbau des Motors notwendig, um die Ports freizuschalten und die Kabel im Rahmen zu verlegen. Wichtig: Die Spannung der Lampe muss zu den Licht-Ports des E-MTBs passen. Meist 6 oder 12 Volt. Hinzu kommen die Kosten für den Scheinwerfer selbst: Ab etwa 100 Euro gibt es günstigere Lampen. Richtig gute Modelle, die mit ausgeklügeltem Leuchtbild und Fernlicht auch Trail-Kurven und dunkle Feldwege ausleuchten, kosten schnell 300 Euro und mehr. Die meisten Scheinwerfer für E-Bikes tragen das deutsche Prüfzeichen, die K-Nummer – so wie diese drei Super-Strahler:



### Lupine SL Minimax F / 369 Euro / Gewicht 100 Gramm

**Fernlicht** 2900/2425/1970 Lumen, **Abblendlicht** 1665 Lumen

**Besonderheiten** Lichtsensor für Tageslicht-, Abblendmodus; Fernbedienung kabelgebunden; programmierbar per App **Kompatibel mit Bosch / Brose / Yamaha / Fazua / Pinion / TQ / Giant / DJI** Klein, leicht, edel – die SL Minimax F glänzt mehr durch Minimalismus als mit maximaler Lichtausbeute. 2100 Lumen wirft die Lupine im Fernlichtmodus auf den Trail. Dafür lässt sich das Leichtgewicht besonders unauffällig am Bike integrieren und verteilt das Licht homogen über das Gelände. Die Lichtausbeute ist selbst für technische Trails ausreichend. In der Dämmerung wechselt die Lampe dank Helligkeitssensor vom Tagfahr- ins Abblendlicht. Die Steuerung übernimmt ein kabelgebundener Taster. Top: Die SL Minimax F lässt sich bereits an den DJI-Motor anbinden.

### Supernova M99 Pro 2 / 499 Euro / Gewicht 190 Gramm

**Fernlicht** 3000 Lumen, **Abblendlicht** 500 Lumen

**Besonderheiten** Lichtsensor für Tageslicht-, Abblendmodus; Fernbedienung kabelgebunden; programmierbar per App **Kompatibel mit Bosch / Brose / Yamaha / Fazua / Giant** Es ist, als würde ein Stern auf dem Trail explodieren, wenn das Fernlicht der M99 Pro 2 den Wald in gleißendes Licht taucht. Der edle Alu-Scheinwerfer liefert maximal 3000 Lumen, die von den 99 Spiegeln des Reflektors fein über den Weg verteilt werden. Per Lichtsensor wechselt die M99 automatisch ins Abblendlicht, das Fernlicht wird per Fernbedienung aktiviert. Clever: Über den Scheinwerfer lassen sich elektronische Komponenten wie USB-Module mit bis zu 30 W integrieren, die Leistung des Strahlers ist per App konfigurierbar. Supernova ist von seiner Qualität absolut überzeugt und bietet volle fünf Jahre Garantie.

### Litemove RXW-2900 / 279,95 Euro / Gewicht 155 Gramm

**Fernlicht** 2900/2425/1970 Lumen, **Abblendlicht** 1665 Lumen

**Besonderheiten** Lichtsensor für Tageslicht-, Abblendmodus; Fernbedienung kabelgebunden **Kompatibel mit Bosch / Shimano / Brose / Fazua** Der taiwanesischer Hersteller Litemove macht den deutschen Licht-Experten mit einem preiswerten Flutlicht Konkurrenz. Das Fernlicht liefert satte 2900 Lumen und ist damit nahezu genauso hell wie die M99 – wenn auch die Ausleuchtung weniger homogen ausfällt. Ein Lichtsensor wechselt zwischen Tag- und Nachtfahrt. Die insgesamt drei Fernlicht-Modi aktiviert man per kabelgebundener Fernbedienung. Programmieren lassen sich die Leuchtstufen bei Litemove nicht und auch sonst gibt es keine Zusatz-Features. Immerhin ist der preiswerte RXW-2900 mit nahezu allen aktuellen Motoren kompatibel. Lediglich DJI fehlt auf der Litemove-Liste.



## KURVENLICHTER

Sie sind die ideale Ergänzung für die StVZO-konformen Strahler am Lenker und für echte Nightrides nach wie vor unerlässlich. Drei top Helmlampen für Mountainbiker.



Dass die reine Lichtausbeute von StVZO-Beleuchtung auch auf dem Trail inzwischen völlig ausreichend ist, machen Lupine, Supernova und Litemove mit ihrem Fernlicht eindrucksvoll klar. Das Problem ist die Art der Montage: Für den Straßenverkehr muss die Lampe am Lenker angebracht sein. Weil der Blick des Fahrers der Lenkbewegung aber immer ein Stück voraus ist, steuert man in engen Kurven quasi ständig ins Dunkel – das ist nicht nur unangenehm, sondern auch gefährlich.

### Helles Wunder

Wer sich also bei Dunkelheit auf die Trails wagt, sollte das Licht am Lenker um eine Helmlampe ergänzen. Dabei geht es weniger um maximale Leuchtkraft, als um eine kompakte Bauform und möglichst geringes Gewicht. Selbst Lupines Winzling Piko strahlt mit gut 2000 Lumen hell genug, um sicher über verwinkelte Trails zu zirkeln.

Weil nachts viele Wildtiere aktiv sind, die sensibel auf Störungen durch den Menschen reagieren, sollten wir Mountainbiker uns besonders rücksichtsvoll verhalten – möglichst nicht in Gruppen fahren, immer auf den Wegen bleiben und Schutz- oder Rückzugsgebiete der Wildtiere meiden.

Aufgrund rechtlicher Bestimmungen dürfen Helmlampen übrigens nicht mehr unter dem Begriff Fahrradbeleuchtung verkauft werden und müssen spätestens beim Einbiegen in den Straßenverkehr ausgeschaltet werden.

### Magicshine MOH 55 pro / 189 Euro

Lichtleistung / Akkukapazität 4000 Lumen / 10.0 Ah

**Gewicht** (Lampe / Akku) 152 / 411 Gramm

Die MOH 55 ist ein echtes Kraftpaket zum Schnäppchenpreis. Trotz kompakter Bauweise liefern die beiden LEDs satte 4000 Lumen mit einer maximalen Leuchtweite von 200 Metern. Der 10.0 Ah starke Akku sorgt für eine besonders lange Leuchtdauer und speist als Powerbank beispielsweise auch das Smartphone. Leider baut die MOH 55 am Helm etwas hoch und ist mit 152 Gramm kein Leichtgewicht. Dafür ist der Ausstattungsumfang mit diversen Halterungen besonders groß.

### ACID Outdoor LED-Licht HPA 3000 / 199,95 Euro

Lichtleistung / Akkukapazität 3000 Lumen / 37 Wh

**Gewicht** (Lampe / Akku) 122 / 238 Gramm

Die Vorgängerin der HPA 3000 konnte in vergangenen Tests bereits einen Preis-Leistungstipp verbuchen. Ihr Update leistet ganze 1000 Lumen mehr bei geringfügig größeren Abmessungen. Das praktische Montagesystem ist nach wie vor GoPro-kompatibel und baut angenehm flach. Der Akku dient optional als Powerbank und soll bis zu 2,5 Stunden Laufzeit bei voller Leistung ermöglichen. Bedient wird die HPA 3000 per Bluetooth-Fernbedienung, die im Set bereits enthalten ist.

### Lupine Piko BT Helmlampe / 419 Euro

Lichtleistung / Akkukapazität 2100 Lumen / 3.4 Ah

**Gewicht** (Lampe / Akku) 60 / 120 Gramm

Die Piko galt lange als Nonplusultra für Nightrides im Gelände. Keine andere Helmlampe brachte so viel Leistung bei minimalem Gewicht. Zwar ist die Entwicklung im Helmlampen-Sektor etwas eingeschlafen, doch mit einem Systemgewicht von unter 200 Gramm inklusive Akku ist die Piko nach wie vor die ideale Ergänzung zum Frontlicht am Lenker – auch wenn andere Leuchten inzwischen mehr Power haben. Im Set für gut 400 Euro sind Lampe, Akku, Halterungen sowie eine Fernbedienung enthalten.















**INTERVIEW**

# **BLICK NACH VORNE!**



**LUTZ SCHEFFER**





**FABIAN SCHOLZ**

Das Mountainbike gibt es nun seit über 40 Jahren –  
und noch immer arbeitet die  
Industrie am Ideal. Stehen uns noch **echte Innovationen** bevor,  
und wie werden wir in Zukunft über die Trails rollen?

Ein Blick in die Glaskugel mit den  
Konstrukteuren Lutz Scheffer und Fabian Scholz.

INTERVIEW Laurin Lehner



# INTERVIEW





# D

Das Jahr neigt sich dem Ende zu, und aktuell scheinen 32-Zoll-Laufräder sowie das Revival der Upside-Down-Gabeln die größten Innovationen der Saison zu sein. Ob sich 32 Zoll flächendeckend durchsetzen, nur eine Nische bedienen oder ebenso sang- und klanglos verschwinden wird wie die einst aufstrebenden Plus-Reifen, bleibt abzuwarten. Konstrukteur Bodo Probst kommentiert: „32-Zoll-Laufräder? Für mich nur ein Trend, an dem sich die Industrie festklammert – in der Hoffnung, den Kunden einen Grund für ein neues Bike zu liefern.“

Unsere beiden Interviewpartner sehen das anders. Lutz Scheffer (59), ein Urgestein der Branche, konstruierte 15 Jahre lang Bikes für Canyon und entwirft seit 2017 Räder für Rotwild. Fabian Scholz (40), Deutscher Enduro-Meister von 2015, baute lange Zeit Rahmen für Focus und arbeitet seit kurzem als Senior Product & Innovation Manager bei Cannondale. Wir wagten zusammen mit den beiden einen Blick in die Zukunft und haben sie gebeten, ihre Vision für 2030 zu skizzieren.

- 1 An Carbon und Aluminium als Rahmenwerkstoff führt vermutlich kein Weg vorbei.
- 2 Elektro-Fahrwerke? Hier haben die beiden Konstrukteure unterschiedliche Einschätzungen.
- 3 Bei Motoren und insbesondere bei Akkus sehen die Experten noch großes Entwicklungspotenzial
- 4 Big Wheels: Rollen wir 2030 alle auf deutlich größeren Laufrädern?

**BIKE:** MTBs ohne E-Antrieb sollen in Zukunft in vielen Kategorien aussterben. Welche Art von Bio-Bikes wird es 2030 noch geben?

**SCHEFFER** Cross-Country bis All-Mountain-Plus bleiben relevant – besonders dort, wo Bio-Bikes ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber E-Bikes haben. Die Freude am Bio-Bike liegt im geringen Gewicht, nicht in der Kategorie. Bei schwereren Bikes konkurriert man direkt mit leichter werdenden E-Bikes.

**SCHOLZ** Ich sehe in fünf bis zehn Jahren Bikes ohne Motor nur noch in den Extremen – also Cross-Country- und Downhill-Bikes. Und dann noch bei Trail- und All-Mountain-Bikes im Einsteigersegment. Alles andere wird Nische.

**Was ist mit Minimal-Assist-Bikes – gibt's die in Zukunft noch?**

**SCHOLZ** Sie bleiben eine Nische. Wir haben mit dem Moterra SL gezeigt, dass Full-Power-Bikes auch leicht sein können. Damit verlieren Minimal-Assist-Bikes ihr Hauptargument.

**SCHEFFER** Minimal-Assist- und Power-E-Bikes verschmelzen. Motoren werden stärker, lechter und leiser. Minimal-Assist-Bikes der Zukunft sind technisch leistungsfähig, unterscheiden sich vielleicht nur in der Akku-Größe und damit in der Reichweite. Der Kunde kann dann den großen oder den kleinen, leichten Akku ins Unterrohr stecken.

**Ist bei der Entwicklung von Motoren noch Luft nach oben?**

**SCHOLZ** Motoren sind nahezu ausgereift. Vielleicht werden sie noch 100 bis 200 Gramm leichter, aber das war's. Spannender sind die Akkus: Feststoff-Akkus mit höherer Energiedichte werden irgendwann auf den Markt kommen und mehr Kapazität bei gleichem Gewicht bringen. Die Autoindustrie ist uns da voraus.

**SCHEFFER** Da ist noch nichts zu Ende entwickelt. Motoren werden noch viel leichter. Mit neuen Getriebeformen und besserem Wärme-Management liegt die physikalische Grenze bei Motoren bei etwa 2000 Gramm Gewicht und 1200 Watt Spitzenleistung. Zudem werden sie leiser. Vielleicht gehören Motorengeräusche im Jahr 2030 der Vergangenheit an – ähnlich wie das Geräusch von 56K-Modems damals.

## Die Freude am Bio-Bike liegt im geringen Gewicht, nicht in der Kategorie. Cross-Country bis All-Mountain-Plus bleiben relevant.

**Aktuell sprechen alle über 32-Zoll-Laufräder. Rollen wir in naher Zukunft alle auf den Riesenrädern?**

**SCHEFFER** Ich glaube schon – egal ob beim Mountainbike mit oder ohne Motor. Hoffentlich als Mullet-Aufbau, also 32 Zoll vorne und 27,5 Zoll hinten – so wird der Hinterbau nicht zu lang. Das ist primär bei mehr Federweg und im groben Gelände sinnvoll. Für große Fahrer kommt vielleicht eine Kombi aus 32 Zoll und 29 Zoll infrage.

**SCHOLZ** Ja, das wird wahrscheinlich kommen – man muss aber ausprobieren, inwieweit es fahrdynamisch sinnvoll ist. Ich hatte bereits die Gelegenheit 32 Zoll zu fahren und wollte es eigentlich doof finden, weil ich solchen Trends kritisch gegenüberstehe. Doch siehe da, ich war positiv überrascht: Es fuhr sich ziemlich geil. Trotzdem: Man kann das nicht einfach adaptieren. Für 32 Zoll muss man fast auf einem weißen Blatt Papier anfangen und die Geometrien der Bikes komplett neu denken.

**Werden E-Fahrwerke praktikabler und erschwinglicher?**

**SCHEFFER** Elektronische Fahrwerke bleiben ein Nischenprodukt. Für Cross-Country-Racing ist ein blockierbarer Dämpfer interessant, verschiedene Zwischenmodi je nach Gelände sehe ich eher nicht – zu komplex, zu langsam, zu unzuverlässig.



# INTERVIEW



**ROTWILD**  
copyright by ADP Engineering



## Vision 2030 von Lutz Scheffer

### Kategorie

E-Enduro (Carbon)

### Federweg

170/170 Millimeter

### Batterie

1000 Wh Festkörper-Akku, hohe Ladegeschwindigkeit, Quick-Release

### Hinterbausystem

Midhigh-Pivot

### Laufäder

Super-Mullet 32 Zoll vorne, 27,5 Zoll hinten, Quick-Release-Wheelsets, Zahnriemen und Scheibe bleiben am Rahmen. Ein zweiter, anders bereifter Laufradsatz kann im Handumdrehen umgesteckt werden; vorne 2,35", hinten 2,5" Reifen

### MGU (Motor Gear Unit)

500 % Spreizung, Zahnriemen, zehnfach Planetengetriebe, E-Freilauf, 100 % Entkopplung, wahlweise Automatik-Schaltung

### Leistung

100 Nm/ 1000 W Spitze, bei 3 Kilo

### Gewicht

22 Kilo

**SCHOLZ** Ich meine schon. Ich sehe vor allem für Einsteiger Potenzial. Viele fahren mit völlig falschem Setup. Ein System, das Luftdruck oder Zugstufe überwacht, würde helfen – das wird es in Zukunft dann vielleicht auch in günstigeren Bikes geben. Aber klar, die Hersteller müssen ihre Hausaufgaben in Sachen Aufklärung und Tutorials machen. Der Kunde wird das Fahrwerk weiterhin teils manuell einstellen müssen, um das Maximum herauszuholen.

### Welche Rolle wird KI beim Thema Mountainbiken spielen?

**SCHOLZ** Sie wird helfen – etwa bei smarter Reichweitenermittlung oder bei der Berechnung von Kinematiken. Das ist jetzt schon der Fall. Bikes sind jedoch emotionale Produkte – von Menschen für Menschen. Das sollte so bleiben. Zu viel KI macht das Bike nicht besser.

**SCHNEFFER** Bei Bikefitting, Ergonomie, Größenwahl oder Geometrieempfehlungen sehe ich großes Potenzial – KI kann das schneller und besser erledigen als klassische Methoden.

### Zurück ins Hier und Jetzt: Welcher aktuelle Trend geht in die falsche Richtung?

**SCHOLZ** Mehr Power bei den Motoren. Das führt zu größeren Akkus, mehr Gewicht und ist kontraproduktiv. Außerdem gefährdet das die Akzeptanz von E-Bikes im Wald, weil sie so schnell

und stark werden, dass man mit 25 km/h den Berg hochsauen kann. Wir dürfen nicht riskieren, aus dem Wald verbannt zu werden.

**SCHNEFFER** Ich sehe in starken Motoren kein Problem. Wichtig ist, dass es bei 25 Km/h bleibt. Motor-Tuning schadet der Akzeptanz im Wald. Die Motorenhersteller versagen hier, weil sie keine Software integrieren, die genau das verhindert. Die 25-Km/h-Sperre lässt sich zu leicht umgehen. Vielleicht würde E-MTBs auch ein maximales Gesamtgewicht von 25 Kilo helfen, schließlich wollen wir ja weiterhin Radfahren und nicht Mofa. Übrigens: ABS halte ich am Mountainbike für wenig sinnvoll, bewusst herbeigeführtes Rutschen im Gelände kann fahrtechnisch notwendig sein.

### Was könnte das nächste große Ding sein?

**SCHOLZ** Getriebe – in Kombination mit Motor oder ohne. Die aktuellen Lösungen sind zu schwer und ineffizient. Da braucht es neue Ansätze. Außerdem bleibt das Thema Individualisierung spannend: Ein Rad, das besser auf Körperproportionen angepasst ist, wäre ein echter Fortschritt. Mit Proportional Response gehen wir einen Schritt in diese Richtung.





**Man kann das nicht  
einfach adaptieren.  
Für 32 Zoll muss  
man fast auf einem  
weißen Blatt  
Papier anfangen  
und die Geometrien  
neu denken.**

**SCHNEIDER** Reifen und Laufräder. Es geht darum, mit dem richtigen Luftdruck zu fahren, ohne Durchschläge zu kassieren. Die aktuellen Impact-Systeme überzeugen mich noch nicht: Entweder sind sie zu schwer, arbeiten nicht optimal mit der Felge zusammen, oder die Montage ist kompliziert. Dazu kommen Tubeless-Systeme, die ständig nachgefüllt werden müssen. Getriebe werden vermutlich nur in E-Bikes relevant, weil dort Gewicht weniger kritisch ist. Motor-Getriebe-Einheiten mit mindestens 500 Prozent Spreizung und variabler Gangabstufung – 8, 10 oder 12 Gänge, je nach Einsatz – könnten eine große Rolle spielen.

**Also keine weitere E-Revolution. Wie elektrifiziert wird das Bike 2030 sein?**

**SCHNEIDER** Die Mehrheit wird elektronische Lösungen nutzen. Federung wird größtenteils mechanisch bleiben, aber Schaltungen werden elektronisch – auch im mittleren Preissegment. Und sie werden besser. Stichwort: elektronisch gesteuerte Freiläufe, kein Pedal-Kickback unter Bremsbelastung.

**SCHOLZ** Elektronische Schaltungen sind top, da macht es Sinn. Ich hoffe, dass elektronische Teleskopstützen erschwinglicher werden. Ich mag aber auch Mechanik, sofern sie das Problem genauso gut löst. Und die Federung der Zukunft wird sicher auch elektronisch beeinflusst sein.



## Vision 2030 von Fabian Scholz

**Kategorie**  
Down-Country-Bike (Carbon)  
**Federweg**  
130/130 Millimeter  
**Hinterbausystem**  
4-Bar Flexpivot mit  
Proportional Response  
**Laufräder**  
32/29" Mullet;  
vorne 2,4";  
hinten 2,4" Reifen  
**Antrieb**  
Stufenloses Getriebe mit Belt  
**Gabel**  
Lefty  
**Gewicht**  
11 Kilo





## Das „eine Rad für alles“ bleibt ein Traum. Der Wunsch danach ist meiner Meinung nach gar nicht so groß.

Zuviel KI macht das MTB nicht besser, meinen die Konstrukteure. Dennoch haben wir **auch ChatGPT** nach einer Vision 20230 gefragt. Das Ergebnis ist erfreulich ernüchternd: Da wir die Künstliche Intelligenz nach einem Fully gefragt haben, versteckt sich der Dämpfer vermutlich im Rahmen. Die Motor-Akku-Einheit erinnert eher an 2017, als an ein modernes, kompaktes Design. Auffällig sind die Monocoque-Laufräder und die wuchtigen Pneus. Interessant: Der kerzengerade Lenker kommt ganz ohne Rise und Backsweep aus. Die Teleskop-Funktion der Sattelstütze wurde entweder clever integriert, oder aber von der KI als überflüssig angesehen.

Manche sehen bereits einen Trend hin zum Einfachen – weg von der Elektrifizierung, egal ob bei Komponenten oder Antrieb.

**SCHOLZ** Der E-Antrieb ist ein Segen und wird es auch bleiben. Puristen wird es immer geben – und für sie wird es auch ein Angebot geben, nur eben ein kleines, als Nische.

**SCHEFFER** Klar, da wird es immer Bewegungen geben. Vielleicht auch eine komplett neue Bike-Kategorie, die noch simpler aufgebaut ist und aufgrund ihrer Einfachheit und Zweckmäßigkeit beliebt sein wird.

**Welche Trends haben sich in euren Augen zu Unrecht durchgesetzt?**

**SCHEFFER** Die wichtigsten Dinge sind geblieben, manches hat sich zur Zweckmäßigkeit hin geändert. Sonst fällt mir – bis auf die ins Steuerrohr laufenden Kabel – nichts ein.

**SCHOLZ** Ich mag komischerweise die integrierte Kabelführung im Steuersatz. Sie sorgt für Diskussionen, weil sie die Wartung etwas erschwert und dadurch teurer macht – das leuchtet mir ein. Sie hat aber auch Vorteile: Das Bike wirkt aufgeräumter und ist leiser, weil die Züge so nicht klappern. Ich nehme dafür gerne mehr Zeit beim Schrauben in Kauf.

**Wie seht ihr den aktuellen Trend zu Upside-Down-Federgabeln?**

**SCHEFFER** Ich fahre seit sieben Jahren dieselbe Upside-Down-Gabel (Intend) – ohne einen einzigen Service. Die läuft noch wie am ersten Tag, weil sie den Dreck rausträgt statt reinzuziehen. Das spart enorm viel Wartung. Technisch ist die Bauweise überlegen:

Die hohe Steifigkeit in Fahrtrichtung (laterale Steifigkeit) macht sich beim Bremsen und bei Sprüngen positiv bemerkbar. Niedrige Gleitlagerkräfte ermöglichen ein feineres Ansprechen auch unter Last. Die geringere Verdrehsteifigkeit ist kein Nachteil, sondern ein Vorteil im rutschigen Gelände. Ich will schließlich keine Gullideckel mit dem Vorderrad aus der Verankerung reißen. Das Problem ist nur, dass große Hersteller kaum leichte Upside-Down-Modelle anbieten.

**SCHOLZ** Mit der Lefty hat Cannondale bereits seit vielen Jahren ein Produkt auf dem Markt, welches auf die Upside-Down-Technologie setzt. Wir haben mit dieser Bauweise mittlerweile so viel Erfahrung gesammelt und wissen, wie man die Vorteile nutzt, um ein überlegenes Produkt zu entwickeln.

**Lange hat die Industrie versucht, das eine Bike für alles zu bauen. Wird es das noch geben – ein Bike, das in jedem Terrain überzeugt?**

**SCHEFFER** In Sachen Geometrie und Kinematik lässt sich ein Bike so konstruieren, dass es



einen enorm breiten Einsatzbereich besitzt. Doch es wird immer an der Bereifung scheitern. Einen Universalreifen wird es nie geben. Eine Möglichkeit wären jedoch zwei unterschiedlich bereifte Laufräder, die man im Nu tauschen kann – vielleicht sogar ohne die Kette oder das Schaltauge anfassen zu müssen.

**SCHOLZ** Das „eine Rad für alles“ bleibt ein Traum. Der Wunsch danach ist meiner Meinung nach gar nicht so groß – im Gegenteil, die Leute wollen spezifische Bikes.

### Die Bike-Industrie hat ein grünes Image – doch ist sie das wirklich, und was geht besser?

**SCHOLZ** Obwohl das Fahrrad an sich schon ein umweltfreundliches Fortbewegungsmittel ist, müssen wir noch einen Schritt weiter gehen, wenn es um Nachhaltigkeit geht. Nachhaltigkeit steht im Mittelpunkt unserer Beschaffung und Produktion, und bei Cannondale machen wir messbare Fortschritte. Dieses Jahr haben wir bereits die Produktion aller Alu-Rahmen auf 100 Prozent grüne Energie umgestellt. Wir sind uns bewusst, dass noch viel zu tun ist und arbeiten daran, sicherzustellen, dass unsere Fahrräder nicht nur langlebig, sondern auch verantwortungsbewusst hergestellt werden.

**SCHIEFFER** Bikes sollten funktional bleiben. Ersatzteile verfügbar machen, pflegen, reparieren – das ist der wichtigste ökologische Beitrag. Ein Fahrrad kann 100 Jahre halten, wenn man es nutzt und instand hält. Hersteller sollten keine Wegwerfware produzieren, sondern Wartung erleichtern: durch Explosionszeichnungen, Tutorials, Workshops. Das Schlimmste ist, ein Rad im Keller vergammeln zu lassen, anstatt es weiterzuverkaufen.

Der größte Effekt liegt beim Menschen: weniger Autofahren, weniger Fliegen, lokal fahren. Mountainbiker leisten aktiv Naturschutz: Sie erkennen illegale Kahlschläge, achten auf Tiere, fördern soziale Akzeptanz im Wald. Der schlimmste Umweltsünder im Wald ist die Forstwirtschaft, nicht wir Biker.

**Die Zeit der Garagenfirmen-Bosse schien vorbei. CEOs aus Großkonzernen übernahmen in den Boom-Jahren bei vielen Marken das Ruder. Doch bald waren wieder die Gründer am Zug – etwa bei Canyon oder YT. Eine gute Entwicklung?**

**SCHIEFFER** Ja, der Chef muss die Botschaft glaubhaft verkörpern. Er muss Rad fahren, Leidenschaft und Historie haben. Manager ohne



### Stefan Bax, YT-Ingenieur

32-Zoll-Laufräder bieten durch die höhere Vorderradachse ein besseres Handling und könnten in allen Rennsportdisziplinen interessant werden. Ihr Nachteil ist die höhere Masse. Eine leichtere Bauweise könnte jedoch ausgleichen. Mit optimiertem Rahmendesign wäre sogar mehr als 32 Zoll denkbar.



### Jürgen Schlender, Inhaber & Konstrukteur Alutech

Die Batterien bekommen Supercellen, mit denen sich das Gewicht halbieren lässt. Kombiniert mit kleinen, kraftvollen Motoren, lassen sich Bikes künftig so schlank bauen wie heute Bio-Bikes. Hinzu kommen Zahnriemenantriebe und große Laufräder an der Vorderachse. Beim Rahmenwerkstoff bleibt es weiterhin bei Aluminium und Carbon.

Bike-Background verstehen oft nicht, worum es wirklich geht. Beispiele wie Roman Arnold von Canyon zeigen, dass Herzblut entscheidend ist – nicht nur Wirtschaftlichkeit.

**SCHOLZ** Das Fahrrad mit all seinen Anbauteilen ist enorm komplex. Wer das verstehen will, muss passionierter Biker sein. Dennoch kann die Branche bestimmt viel von Experten aus anderen, größeren Sektoren lernen.

**Die Marktsättigung setzt der Branche gerade sehr zu. Insider behaupten, das könne dazu führen, dass Bike-Labels die Lebensdauer ihrer Produkte bewusst limitieren – so wie man es bei Waschmaschinen vermutet.**

**SCHOLZ** Bei Waschmaschinen scheint das tatsächlich so. Ich kann nur sagen: Das Gegenteil ist der Fall. Unsere Testprogramme sind über die Jahre härter geworden. Rahmen werden stabiler und haltbarer. An Wegwerfprodukten hat unsere Branche kein Interesse.

**SCHIEFFER** Eine traurige Entwicklung, die seit einigen Jahren in vielen Bereichen zu beobachten ist – bei uns aber sicher nicht. Dafür halte ich meine Hand ins Feuer.

**Wann normalisiert sich die Lage, und was muss die Branche dafür richtig machen?**

**SCHIEFFER** Normalisieren wird sich die Lage, sobald die Überbestände abgebaut sind und die Firmen wieder normal wirtschaften können. Anfangs dachte man, das dauere zwei Jahre – aber es dauert länger. Viele Firmen sind ausgepowert, weil sie sowohl Neuentwicklungen vorantreiben, als auch Lagerbestände abbauen müssen. Ich schätze, wir müssen uns noch gut zwei Jahre gedulden, bis alles wieder in geregelten Bahnen läuft – also in drei Jahren sollten wir wieder auf Normalniveau sein.

**SCHOLZ** Die nahe Zukunft wird wahrscheinlich weiter herausfordernd bleiben – der Markt erholt sich langsamer als erhofft. Die Lagersituation hat sich zwar etwas entspannt, aber die Konjunktur bleibt schwach. Für uns als amerikanische Marke kommen noch die Strafzölle hinzu. Auch wir haben leider keine Kristallkugel und können nicht die Zukunft vorhersagen. Die Branche sollte jetzt Produkte bringen, die wirklich „on point“ sind, und sie sollte nicht jedem Trend hinterherrennen.



# BIKEN REICHT NICHT!



Mark Lauren ist Fitness-Experte. Der Deutsch-Amerikaner trainierte die Spezialeinheiten der US-Army und glaubt das Geheimnis zu kennen, wie man bis ins hohe Alter **fit und leistungsfähig** sein kann.





**BIKE: Viele Menschen denken: Ich fahre Mountainbike oder gehe Joggen – passt doch alles mit meiner Fitness. Haben die Recht?**

MARK LAUREN: Es ist ganz klar besser als nichts zu machen – es ist sogar super, dass die Leute Rad fahren oder Joggen gehen. Doch wenn du gesund und fit älter werden willst, brauchst du etwas Umfassenderes.

#### **Umfassender?**

Im Idealfall trainierst du all deine Gelenkfunktionen. Das heißt, dass du kräftig und beweglich in deinen Gelenken bist. Nimm zu Beispiel dein Rückgrat. Wenn du auf einem Bike sitzt, ist deine Wirbelsäule gebeugt. Und in dieser Beugung bleibst du. Aber du willst die Wirbelsäule viel umfassender trainieren – du willst sie strecken, seitlich beugen und rotieren. Das gleiche gilt für die Schultern und die Hüfte. Beim Biken verharrst du dagegen in einer Position und streckst und beugst nur die Beine.

#### **Was rätst du uns Bikern?**

Ich rate zu einem Workout, das alle Bewegungen um die Gelenke stärkt und mobilisiert.

**Mit 20 habe ich wenig Probleme – da bin ich gelenkig wie ein Kätzchen. Ab 40 mag das anders aussehen. Welche Rolle spielt das Alter?**

Wenn du jung bist, kommst du mit vielem durch. Da kannst du auch deine Gelenkfunktionen vernachlässigen. Aber je älter du wirst, desto wichtiger wird es, sie zu stärken und zu mobilisieren. Nur so kannst du gewährleisten, im Alter gesund und fit zu bleiben und vor allem, dich schmerzfrei zu bewegen. Wenn du dich ein Leben lang beschwerdefrei bewegen willst, musst du trainieren – Punkt!

**Vor ein paar Jahren war Kardio der große Hype. Jetzt gerade sind Muskeln schwer in Mode. Es heißt: Spätestens ab 40 sollte man mit Gewichten trainieren, um fit, gesund und mobil zu bleiben. Was stimmt denn jetzt?**

Ja, die Trends kommen und gehen und schwingen von einem Extrem ins andere. Erst war Kardio-Training, Ausdauer, Joggen das große Ding. Dann kam Beweglichkeit mit der Yoga-Welle. Und jetzt ist die Kraft dran. In Wahrheit geht es um alles: Kardio, Beweglichkeit und Kraft. Sprich: Von allem etwas – wie so oft ist der Mittelweg der beste.

**Und wie sieht es mit dem viel beschworenen Gewichtstraining aus?**

Krafttraining gewinnt an Bedeutung, je älter du wirst. Doch das muss nicht mit Gewichten passieren und schon gar nicht an Kraftmaschinen. Wenn du es mit 40, 50 oder 60 nicht schaffst, 25 bis 30 gute Liegestütze zu machen – warum solltest du dann mit Gewichten trainieren? Wenn du keine 20 einbeinigen Lunches hinbekommst, gibt es keinen Grund, sich an eine Maschine zu setzen und zu trainieren.

**Du meinst, dein Körpergewicht reicht aus?**

Dein Körper reicht völlig aus. Das Gute an den Bodyweight-Übungen ist, dass du lernst, deinen Körper zu nutzen, statt Fitness-Maschinen zu bedienen. Mit Bodyweight-Übungen schulst du deine Balance. Und du schulst Koordination. Sie ist vielleicht sogar der wichtigste Aspekt im Training. Doch darüber wird selten gesprochen – alle reden über Kraft und Ausdauer.

**Warum ist Koordination so wichtig?**

Eine gute Koordination ist die Grundlage für alle Bewegungen und für deine Mobilität. Du verbesserst die Koordination – und da wären wir wieder beim Ausgangspunkt – indem du beugst, streckst, rotierst, stabilisierst usw. Wenn du deine Gelenke gut koordinieren kannst und über den gesamten Bewegungsumfang verfügst, fällt es dir auch viel leichter, neue Sportarten und Bewegungen zu lernen.

**Das sieht man an älteren Menschen, die immer ungelenkiger werden.**

Ja, diesen Menschen fällt es schwer, die Übergänge zwischen Liegen, Knien und Stehen zu kontrollieren. Wir verlieren im Alter die fundamentale Fähigkeit vom Boden aufzustehen oder uns hinzulegen – das, was man als Kind und Jugendlicher ständig gemacht hat – weil wir sie nicht mehr üben, konkret: sich aus der Rückenlage in die Bauchlage rollen, dann auf die Knie kommen und schließlich aufstehen.

**Trainierst du diese Übergänge selbst auch?**

Ständig. Ich habe diese Übungen in meinen Alltag integriert. Es gibt so viele unterschiedliche Möglichkeiten aufzustehen. Das trainiert nicht nur, das macht auch Spaß.

**Du bist ein Verfechter des Mikro-Trainings.**

**Du nennst es: das Neun-Minuten-Training.**

**Doch Kritiker sagen, das sei Quatsch. Sie behaupten, dass hier die Intensität fehle, um überhaupt einen Trainingseffekt auszulösen. Was sagst du dazu?**

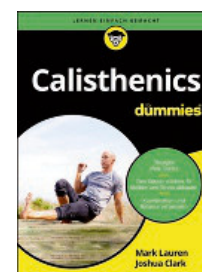
Damit bin ich ganz und gar nicht einverstanden. Ich bin der Meinung, dass die meisten Leute am Anfang viel zu viel machen. Dann haben sie den Monster-Muskelkater für eine Woche und lassen das Trainieren wieder sein.

**Dann ist das Mini-Training die Lösung?**

Gerade als Anfänger brauchst du nur einen kleinen Trainingsreiz, damit sich dein Körper anpasst. Logisch: Je fortgeschrittener dein Trainingszustand, desto höher muss der Reiz sein. Sprich: Ein Olympia-Athlet wird mit meinem Neun-Minuten-Workout keine Fortschritte erzielen. Doch der Durchschnittsmensch, der bisher nicht gezielt trainiert hat, nur Fahrrad gefahren ist oder Joggen war – für den ist das Neun-Minuten-Training mit dem eigenen Körpergewicht ausreichend. Er braucht nicht mehr. Ansonsten verschwendest du nur deine Energie und fängst dir einen Muskelkater ein.

**Zumal die Leute ja eh keine Zeit haben.**

Eben. Wenn du dir zum Beispiel im Büro einen Timer stellst und alle 30 Minuten aufstehst und eine Übung machst mit 10 bis 20 Wiederholungen, ist das eine hervorragende Art zu trainieren. Besonders dann, wenn du nicht nur, sagen wir, Liegestütze machst, sondern unterschiedliche Übungen während der gesamten Arbeitswoche.



In „Calisthenics für Dummies“ zeigt Mark Lauren die besten Übungen zum Fit-Werden. Wir haben's ausprobiert: sehr empfehlenswert und viel günstiger als ein Fitnessstudio. Preis 18 Euro.



# JETZT DU! “

Sechs Übungen zur Stärkung der Skelettmuskulatur und zum Ausgleich für die einseitigen Belastungen beim Biken. Nicht lange nachdenken, machen!



## PUSHUP

Die Liegestütze trainiert effektiv Brust, Trizeps und vordere Schulter, aber auch die stabilisierende Rumpfmuskulatur (Core) sowie die Beine. Wird sie einbeinig ausgeführt, werden noch mehr Core, Hüfte, Gesäß und Beine beansprucht.

**1** Gehe in den Liegestütz, Hände und Füße schulterbreit auseinander. Spanne Gesäß und Körpermitte an. Hebe das Bein vom Boden, Knie und Zehen gerade nach unten gerichtet.



**2** Senke dich langsam und kontrolliert zum Boden ab. Halte den Körper gerade. Zwei Wiederholungen, dann wechsle das Bein. Mache so viele Wiederholungen, bis die Muskeln brennen.



## CRUNCH

Der Crunch zielt voll auf die Bauchmuskeln, weniger auf die Hüftbeuger wie der Situp. Vorschlag: drei Sets à 20 Wiederholungen.

**1** Lege dich auf den Rücken, strecke die Arme sternförmig über den Kopf und beuge Hüfte, Knie und Knöchel in einen 90-Grad-Winkel.

**2** Strecke nun die Arme so weit es geht gerade nach oben. Halte die Position kurz, dann kehre in die Ausgangsposition zurück.







## RUMÄNISCHE DEADLIFTS

Diese Übung dehnt und stärkt den ganzen Körper, insbesondere die Oberschenkelrückseite. Vorschlag: drei Sets à 20 Wiederholungen.

**1** Stelle dich aufrecht hin, strecke die Arme über den Kopf in eine Stromlinienposition. Drücke nun die Hüfte mit gestreckten Beinen nach hinten und beuge dich mit gerader Wirbelsäule nach vorne.

**2** Bevor du die Bewegung umkehrst, nimm dir einen Moment Zeit, um dich möglichst lang und gerade zu machen. Dabei sollte die Körpermitte immer angespannt sein. Mit genügend Wiederholungen wirst du der Hintern stärker und flexibler.



## T-KNIEBEUGE

Kniebeugen mit den Armen in T-Position stärken den Rücken, öffnen die Brust und fördern die Beweglichkeit der Fußgelenke. Vorschlag: drei Sets à 20 Wiederholungen.

**1** Aufrechter Stand, Füße schulterbreit auseinander, Arme in T-Position. Strecke die Arme und Finger vollständig aus. Knie und Zehen zeigen nach vorne.

**2** Schiebe die Hüfte nach hinten, beuge die Knie und lehne dich zurück. Senke dich ab, bis die Knie 90 Grad gebeugt sind – und wieder strecken!





## DIVE BOMBERS

Dive Bombers trainieren Kraft und Flexibilität. Brust, Schultern, Trizeps, Rückenstrecker, die Beinrückseiten werden gestärkt, die Schulter-, Brust- und Wirbelsäulen-Beweglichkeit verbessert. Achte auf eine langsame, kontrollierte und flüssige Ausführung.

**1** Du beginnst in einer Art umgekehrtem V – ähnlich dem herabschauenden Hund im Yoga. Lasse die Fersen auf dem Boden und drücke die Brust nach unten. Du solltest eine Dehnung in den Kniesehnen spüren.

**2** Tauche nun mit der Nase knapp über dem Boden nach vorne. Beuge dabei die Arme, um die Muskulatur noch mehr zu fordern. Dabei sinkt die Hüfte nach unten.

**3** Die Arme schieben Brust und Hüfte weiter nach vorne und strecken sich bis zur sogenannten Kobra-Position. Für die nächste Wiederholung musst du nun die Hüfte wieder nach hinten oben schieben.



## LET ME UPS

Let Me Ups sind – vereinfacht gesagt – umgedrehte Liegestütze, bei denen du ziehst, statt zu drücken. Sie trainieren den gesamten Körper und lassen sich gut unter einem Tisch ausführen.

**1** Lege dich unter einen hüft-hohen Tisch, greife die Kante mit den Händen etwa schulterbreit. Ist der Tisch zu niedrig, dann greife breiter.

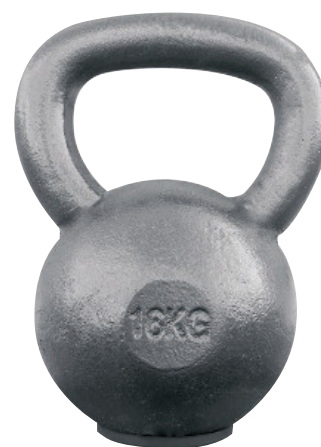
**2** Senke dich ab, bis die Arme gestreckt sind. Die Hüfte bleibt durchgedrückt, damit die Knie 90 Grad gebeugt sind.





### Mini-Barren

Das ist die Luxusvariante von Liegestütz-Bügeln. Aus edlem Buchenholz in Österreich gefertigt, im cleveren Doppeldesign für zwei Höhen. Das schont die Handgelenke, erzeugt guten Grip und ermöglicht viele Übungen wie Dips, L-Sits, Push-ups etc. Die sogenannten Parallettes eignen sich auch als Handstand-Trainer – yes, Sir! 109 Euro, antworks.at



### Power-Kugel

Wir sind Kettlebell-Fans! Die Power-Kugel ersetzt ein ganzes Fitness-studio. Schwingen, stemmen, ziehen, reißen – es ist schier unglaublich, was man mit dem Kugelgewicht alles machen kann. Manche sehen ihren Ursprung im 18. Jahrhundert in Russland, andere bereits in der Antike – auf jeden Fall: bewährt. Wir raten zu 16 oder 20 kg. Ca. 60 Euro.



### Kraft-Melone

In Schulzeiten von vielen gehasst: der Medizinball. Jetzt erfährt er ein Revival. Besonders als schöne Vintage-Variante aus Rindsleder mit super Haptik. Checkt mal auf Youtube, was mit dem Ball alles möglich ist. Lunches, Good Mornings, Russian Twists etc. Der Ball ist das ideale Zusatzgewicht. Wir raten zu mindestens 3 Kilo. 89,95 Euro, z. B. artzt.eu

## KRAFT-MACHER

Sechs Fitness-Beschleuniger, um kräftig in die neue Saison zu starten. Let's Go!



### Schaumteppich

Konfuzius sagt: brauchst du nicht! Doch nicht alle haben Asketen-Knie. Wir verweilichten Westler wollen eine Übungsmatte. Wir haben viele Matten ausprobiert – das hier ist die beste. Teuer aber top! Übrigens: Eine Matte verhilft zu einem Ritual, um den inneren Schweinehund zu überwinden: ausrollen, los geht's! 85 Euro, manduka.com



### Pulstreiber

Waden, Oberschenkel, Po, Schultern, Arme – Seilspringen ist ein effektives Ganzkörper-Workout. Gleichzeitig beschleunigt es den Herz-Kreislauf und verbessert die Koordination. Zehn Minuten Seilspringen ist vergleichbar mit 30 Minuten Joggen. Besonders gut klappt Seilspringen mit Profi-Seilen aus Draht. Z. B. für 49,90 Euro bei prospeedrope.de



### Wackelstange

Was für eine geniale Idee! Wer mit dem Propilot Push-ups macht, trainiert zusätzlich Muskelkoordination und Reaktionsschnelligkeit. Genau das, was wir Biker nach Drop-Landungen oder im Wurzelfeld brauchen. Der Klotz lässt sich in drei Stufen montieren, von wackelig bis super-wackelig. Klotz ohne Lenker ab 60 Euro, im Set 120 Euro, praep.com



## PINK PANTHER

Nicht Geiz ist geil, sondern leicht ist geil. Entgegen dem Trend achtet die Edelschmiede Last aus dem Ruhrpott genau aufs Gewicht.

Ihr Trailbike Cinto wiegt einsatzbereit keine zwölf Kilo. Der Full-29-Carbon-Flitzer wird komplett in Deutschland gefertigt und ist schnell, verspielt, agil und sogar für Endurorennen sowie Bikepark-Missionen freigegeben. Mit bis zu 160 Millimetern vorne und 145 hinten ist das Cinto voll auf Fahrspaß getrimmt. Wem die Pink-Panther-Lackierung zu extrovertiert ist, bekommt das Cinto auch im dezenten Raw-Finish.

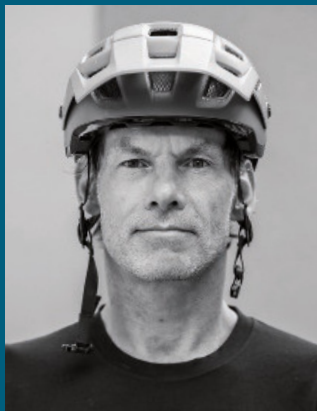
Preis: ab 6244 Euro, **last-bikes.com**.

# 01





# DAS



Ich bin kein Freund übermäßigen Konsums. Teile, die sich bewährt haben, fahre ich oft viele Jahre lang – und das solltet ihr auch tun. Deshalb findet ihr hier 30 Parts, die euch den Bike-Alltag versüßen, die im Test gerockt haben und an denen ihr lange Freude haben werdet. Dimitri Lehner, BIKE-Redakteur

# WILL

# ICH

Ja, Freunde, das ist die Zeit, in der wir leben – die „Will-ich-haben“-Zeit. Passend dazu: **30 geile Teile** mit denen du garantiert richtig liegst!

# HABEN

TEXT Dimitri Lehner



# FETISCH

## BERUHIGUNGSMITTEL

Es muss nicht immer Fox oder Rockshox sein. Der DVO Topaz Prime mit seiner schnell zuschaltbaren 3-Phasen-Druckstufe lieferte im Cube Stereo in unserem aktuellen Enduro-Test eine gute Figur ab. Seine große Negativ-Luftkammer verhilft ihm zu einem geringen Losbrechmoment – sehr gut! Der Luftdämpfer funktioniert von CC bis Enduro. Preis: 420 Euro, [dvosuspension.com](http://dvosuspension.com)

# 02



# 03

## STRICKWUNDER

Nein, die CEP Core Midcut ist nicht irgendeine Socke, sondern Strick-Hightech. Sie trägt sich angenehm, fühlt sich nie schwitzig an, ist extrem robust und erzeugt dank Kompressionswirkung satten Druck auf den Fuß. Das soll die Blutzirkulation verbessern. Gibt's in vielen Farben.

Preis: 22,50 Euro, [cepsports.com](http://cepsports.com)

# 04

## TARNHOSE

Ist der Camo-Look in Zeiten von Ausrüstung und Kriegen noch vertretbar? Vielleicht. Doch keine Panik, die Patagonia Dry Craft Pants gibt es auch in vier anderen Farben. Die Funktion konnte uns voll überzeugen: gute Passform trotz schlankem Schnitt (Stretch-Stoff macht's möglich!), dazu gut belüftet und wie bei Patagonia üblich: Fairtrade zertifiziert und aus recyceltem Polyester gefertigt. Preis: 150 Euro, [patagonia.com](http://patagonia.com)



# 05

## KISSENHOSE

Epic Rides in Unterhose unter den Shorts? Autsch! Da knicken selbst Asketen ein. Dann lieber die dezente SQLab Shorts One10 drunter ziehen. Sie sitzt super, trägt sich dank elastischem Mesh angenehm und schützt den Popo mit ihrem Acht-Millimeter-Sitzkissen. Nur robuster dürfte sie sein – meine bekommt inzwischen Löcher. Preis: 120 Euro, [sq-lab.com](http://sq-lab.com)



# 06

## STEUERERKLÄRUNG

Bike-Fundamentalisten kullern Rührungstränen übers Gesicht, sehen sie den Chris King NoThreadSet an einem Bike. Womöglich noch in Gold-Eloxal. Der Hersteller aus Portland genießt Kultstatus. Die Präzisions-Steuersätze von Chris King sind für die Ewigkeit gemacht und haben lebenslange Garantie. Preis: ab 135 Euro, [chrisking.com](http://chrisking.com)

# 07

## BLOWJOB

1921 gründete Karl Scheffer-Klute, ein Mann mit Schnurrbart, Kragenbinde und ernstem Blick, eine Manufaktur für Gardinenstangen. Später fertigte SKS Fahrradpumpen. Der Klassiker heißt: Rennkompressor, erstmals 1966 zu kaufen. Die letzte Ausbaustufe gibt's nun mit Digitalanzeige. Das nennen wir: Tradition! Preis: 120 Euro, [sks-germany.com](http://sks-germany.com)



# 08

## NAGELBRETT

„Nee, das Syntace NumberNine2 Titan Color kannst du nicht vorstellen“, warnten die Kollegen, „viel zu teuer! Für den Preis bekommst du ja zehn andere Pedale!“ Mag sein, doch die Dinger fahre ich schon ewig. Da knarzt nichts, es wackelt nichts, dazu sind die Dinger leicht (260 g) und liefern satten Grip. Top: zehn Jahre Garantie! Clever: das Butterfly-Design mit 11 Pins. In drei Größen und drei Farben. Preis: 269 Euro, [syntace.com](http://syntace.com)







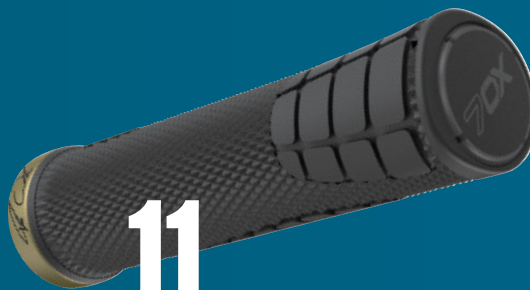
## SCHAUMKRONE

Geht's beim Biken richtig zur Sache, muss ein Fullface her – auch für Enduro-Fahrer und Trail-Piloten. Der Fox Rampage RS ist zwar sündhaft teuer, dafür extrem sicher. Er wurde nach der strengen Motorrad-Norm getestet und ausgerüstet mit allem, was den Aufprall dämpft. Dabei wiegt der Vollschutz aus Carbon nur 1000 Gramm (L). Preis: 599 Euro, [foxracing.de](http://foxracing.de)

## 10

### PANNENHELPER

Das Gerber Dual Force wurde wegen seiner vielseitigen Kombizange, der hervorragenden Handhabung und durchdachter Funktionen von Outdoor-Magazinen mit Lob überschüttet. Es ersetzt kein Minitool, doch rettet euch in der Not, wenn im Outback MacGyver-Qualitäten gefragt sind. Gewicht: 336 Gramm. Preis: 109 Euro, [thegerbermesser.de](http://thegerbermesser.de)



## 11

### GRIFFLEISTE

Der Signature-Griff von Superstar Fabio Wibmer ist auch einer unserer Top-Favoriten. Dank Pistolenraster-Struktur und Mehrfach-Gummimischung greift er sich selbst bei Nässe angenehm ergonomisch und sicher. Den Schraubgriff gibt's in drei Größen und 4 Farben. Wir mögen die ganz dünne Variante. Preis: ab 30 Euro, Pro-Variante: 35 Euro, [sq-lab.com](http://sq-lab.com)

## 12

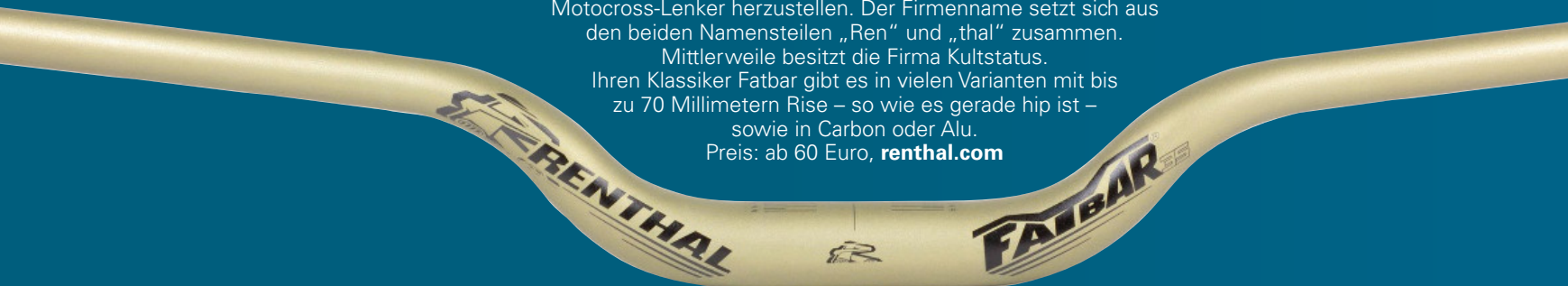
### JOYSTICK

1969 fingen Andrew Renshaw und Henry Rosenthal in Manchester damit an, Motocross-Lenker herzustellen. Der Firmenname setzt sich aus den beiden Namensteilen „Ren“ und „thal“ zusammen.

Mittlerweile besitzt die Firma Kultstatus.

Ihren Klassiker Fatbar gibt es in vielen Varianten mit bis zu 70 Millimetern Rise – so wie es gerade hip ist – sowie in Carbon oder Alu.

Preis: ab 60 Euro, [renthal.com](http://renthal.com)

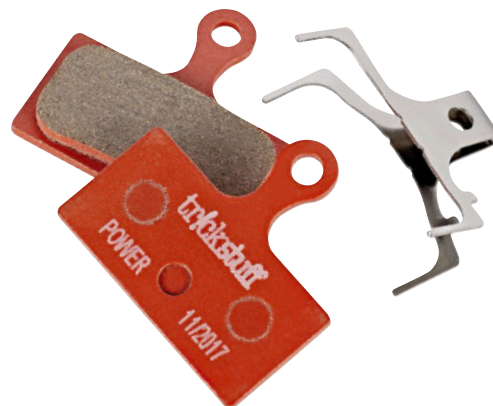




# 13

## REIBEISEN

Schon die Farbe signalisiert: Die Dinger beißen kräftig zu. Die Power-Beläge von Trickstuff verwandeln deine Bremse in das Gebiss einer Kobra – bei angenehmer Modulation und geringem Verschleiß. Gibt's für alle gängigen Bremsen sowie als Power+Variante mit vernickelten Trägerplatten – très chic! Preis: ab 29 Euro, [trickstuff.com](http://trickstuff.com)



# 14

## SCHMUTZFANG

Weißer Bike-Schuhe? Na klar, dachte sich Bike-Akrobat Fabio Wibmer und verpasste seinem Signature-Schuh Crankbrothers Stamp Lace Flat die Farbkombi White-Gum – und natürlich eine Sohle mit massig Grip. Empfohlener Einsatzbereich: von Street bis Enduro. Preis: 130 Euro, [crankbrothers.com](http://crankbrothers.com)



# 16

## PRÜGELKNABEN

Was mussten diese Schoner schon an Schlägen einstecken! Wir haben die Modelle Launch Elite und Launch Pro vom US-Label Fox im Dauereinsatz und können nur Gutes über diese Prügelknaben berichten: satter Sitz, hoher Tragekomfort und die Schaumprotektoren von D3O überzeugen mit guten Dämpfungswerten – wir haben sie nach Norm-Maßstäben überprüft. Preis: 150 Euro, [foxracing.de](http://foxracing.de)



# 15

## PACKESEL

Overnighter, Epic Rides, Alpenüberquerungen – der Trans Alpine Pro 28 hat's drauf. Es gibt kaum einen Bike-Pack, der so bewährt ist wie der Klassiker von Deuter. Das Modell Pro 28 ist die Kirsche auf dem Rucksackkuchen: 1a-Tragesystem, sinnvolle Details, super Taschenmanagement, robuste Bauweise. Kurz: Da stimmt alles! Preis: 220 Euro, [deuter.com](http://deuter.com)





## 17

### GOLDSTÜCK

Ein kurzer Vorbau verpasst eurem Bike das nötige Feintuning. Die Lenkung wird direkter, agiler, verspielter. Wir können den Race Face Turbine R in 32 Millimeter und der schicken Farbe Kashmoney (ein Wortspiel zur farblich passenden Kashima-Beschichtung von Fox) empfehlen. Race Face ist so überzeugt von der Qualität, dass es zehn Jahre Garantie gibt, selbst im Fall eines Sturzes. Preis: ab 60 Euro, [www.raceface.de](http://www.raceface.de)



## 18

### KRUMME DINGER

Von den I-förmigen Innensechskantschlüsseln kann man nie genug haben, denn auf mysteriöse Weise verschwinden sie gerne – und zwar genau die, die man gerade braucht. Das Voxom-Set in seinen knalligen Regenbogenfarben unterstützt bei der Wahl der richtigen Größe und bei der Suche. Aus hochwertigem Werkzeugstahl, in allen wichtigen Größen. Preis: 25 Euro, [voxom.com](http://voxom.com)



## 19

### SUPERHIRN

In Garmins Sportuhr Enduro 3 steckt vermutlich mehr Hightech als in der ersten Mondsonde Luna 1 – diese verfehlt letztendlich auch ihr Ziel. Dank Solartechnik bietet die Smartwatch eine Akku-Laufzeit von drei Monaten und liefert neben allen erdenklichen Uhr-Funktionen eine wahre Flut an Daten. Clever: die leistungsstarke LED-Taschenlampe. Preis: 899 Euro, [garmin.com](http://garmin.com)





# 20

## DRUCKMITTEL

„1 bis 2 psi Unterschied – das sind Welten!“ zitieren wir gerne Fahrwerks-Guru Marcus Klausmann mit Augenzwinkern. Doch wie soll man das so exakt hinbekommen? Ganz einfach: mit der digitalen Hochdruck-Pumpe von Rockshox. Unser Test ergab: misst äußerst exakt. Damit gelingt das Fahrwerks-Setup! Preis: 93 Euro, [sram.com](http://sram.com)



# 21

## PROMI-GLÄSER

Ein schnödes Baumwoll-T-Shirt kostet beim Nobel-Label aus Mailand bis zu 950 Euro – WTF! Daher verblüfft uns der Preis dieser Prada-Sportbrille: 330 Euro. Ihr Name klingt wie eine Bank-IBAN: PS04WSDG00U2. Unser Tipp für alle, die dem Bling-Bling fröhnen und nicht wie wir mit Oakley, 100%, Alpina & Co. herumcruisen wollen. Die Prada gibt's beispielsweise bei: [eye-oo.com](http://eye-oo.com)



# 22

## BIG BROTHER

Erst düpierte der Drohnenfabrikant DJI die Hersteller von E-Motoren, jetzt versetzen die Chinesen den Markt der Action-Cams in Aufregung. Die Osmo-Action-Modelle wollen alles genauso gut und sogar besser können als der Platzhirsch GoPro – und das zu einem verträglicheren Preis. Unser Tipp für alle POV-Fans ohne Berührungsängste mit der Macht aus Asien. Preise: ab 279 Euro, [dji.com](http://dji.com)

# 23

## DRACHENBLUT

Weil wir nicht alle so wie Sagenheld Siegfried in Drachenblut baden können, müssen wir uns anders behelfen. Beispielsweise mit der Protector Vest Pro von Evoc. Hoher Tragekomfort, satter Sitz und ein langer Rückenschoner mit besten Dämpfungswerten sind die Top-Features. Preis: 220 Euro, [evocsports.com](http://evocsports.com)

# 24

## SHRED-LIZENZ

30 Bikeparks in sieben Ländern, von Brandnertal bis Willingen – die Gravity Card richtet sich an alle Parkrats und „I Only Ride Park“-Hardliner. Diese Karte ist Fluch und Segen zugleich – andere Hobbys sollte man da nicht haben, um die Shred-Lizenz optimal nutzen zu können. Wir sagen: Let's go! Preis: 659 Euro, [gravity-card.com](http://gravity-card.com)





FETISCH

25



## BESSERWISSER

Matterhorn, Kilimandscharo, Mount Fuji, Mont Blanc – naja, die werdet ihr auch selbst erkennen, doch bei Hartmannsweilerkopf, Hornisgründe oder Schweineberg wird's schon knifflig. Mit der Peakfinder App auf eurem Smartphone wird die Gipfel-Suche zum Kinderspiel. 1 Million Berge weltweit sind hier gespeichert. Witzig: die Foto-Funktion zum Angeben. Preis: 5,99 Euro, [peakfinder.com](http://peakfinder.com)

26

## STOSSFÄNGER

Von Understatement kann bei diesem Namen und dieser Optik nicht die Rede sein. Die Fox Podium in extravaganter Upside-Down-Bauweise spielt in einer eigenen Liga was Schluckvermögen, Dämpfung und Traktion betrifft. Sie ergatterte in unserem Vergleichstest den klaren Testsieg und setzte sich gegen die hochkarätige Konkurrenz durch. Beim Preis muss man allerdings genau so schlucken wie die Gabel im Gelände – 2400 Euro, [ridefox.com](http://ridefox.com)





# 27

## TRAILSURFER

Bikeshorts gibt es viele, richtig gute aber nur wenige. Diese gehört dazu: die Ion MTB Shorts Tech Logo – wir haben sie ausgiebig getestet. Leicht, luftig, stretchig, schmutzabweisend, aus recyceltem Polyester, mit zwei RV-Taschen und praktischem Ratschenverschluss. Preis: ab 65 Euro, [ion-products.com](http://ion-products.com)



# 29

## KETTENSÄGE

Okay, okay... nicht aufregen! Richtig, das ist vielleicht kein Teil, das jeder Biker haben möchte. Doch wir wollen es haben, denn wir sind Micro-Abenteurer und kaum etwas macht mehr Spaß, als das Feuerholz mit der Nordic Taschensäge klein zu machen. 33 Zähne aus Carbonstahl an zwei Nylon-Schlaufen – davon konnte Tom Hanks in Cast Away nur träumen. Preis: 49,90 Euro, [nordicpocketsaw.com](http://nordicpocketsaw.com)



# 28

## ROTKÄPPCHEN

Der Kalifornier Troy Lee ist ein Design-Genie. Seine Helme genießen Kultstatus, optisch wie technisch. Der A3, hier in Ghostwing Red, hat alles, was man sich von einem Helm nur wünschen kann: MIPS-Technik, Dreifach-Verstell-Visier, Brillenport, Magnetverschluss, 16 Luftschnitte und vieles mehr. Wem das Rot zu knallig ist, der bekommt den A3 auch in 15 anderen Farbkombis. Preis: 220 Euro, [troyleedesigns.com](http://troyleedesigns.com)



# 30

## BEISSZANGE

Sehen wir Shimanos XTR-Bremse an einem Test-Bike, atmen wir auf. Das Teil beißt mit seinen vier Kolben kräftig zu, liegt irre gut in der Hand, lässt sich schnell in der Griffweite verstellen, ist zuverlässig und macht keine Mucken. Wir sagen: alles richtig gemacht! Preis: 305 Euro, [paul-lange.de](http://paul-lange.de)



**REPORT**

# **LAND IN LIGHT**





**Lofoten** – 80 Inseln ragen im Norden Norwegens aus dem Atlantik. Gerade zur Mittsommernachtszeit strahlen ihre Trails in goldenem Licht. Ein Besuch war für E-MTB-Weltmeisterin Nathalie Schneitter ein lang gehegter Traum, den sie nun verwirklicht hat.

TEXT Nathalie Schneitter / Gitta Beimfohr FOTOS Sverre Hjørnevik



# REPORT



POV-Clip-Experte Nikolaj Juhlsen hat Nathalie nach Lofoten begleitet und lernte von ihr, was Uphillflow bedeutet.  
RECHTS: Nicht alle Inseln sind per Tunnel oder Brücke miteinander verbunden. Manchmal ist die Fähre nötig.



# S

Sie sind mindestens 80, lassen sich jenseits des Polarkreises alles andere als leicht erreichen, das Wetter kann gut sein, ist es aber höchstwahrscheinlich nicht, und brauchbare Touren-Literatur für Mountainbiker gibt es auch nicht. Was hat also unsere Autorin Nathalie Schneitter dazu gebracht, die lange Anreise von der Schweiz bis auf die Lofoten anzutreten und dabei auch noch ein E-MTB im Gepäck zu haben?

Verkürzt könnte man sagen: Die 39-Jährige sitzt bereits seit 20 Jahren im Mountainbike-Sattel. Schon während ihrer Rennkarriere hat sie die besten Bikespots der Welt erleben dürfen, 2008 sogar die olympischen Trails in Peking. 2019 wurde sie die erste Weltmeisterin auf dem E-MTB und gewann seither einige Worldcup-Rennen in dieser Kategorie.

Was ihr bisher aber definitiv zu kurz kam: das Abenteuer. Trails, die noch nicht erschlossen oder vielleicht sogar schon per Lift zugänglich sind. Dass man dafür in weniger sonnige Gefilde reisen muss, nimmt sie in Kauf. Dass die Anreise mit dem E-MTB kompliziert sein könnte, ist für sie auch okay. Nur die Trails

selbst sollten auf keinen Fall enttäuschen. Doch da hatte Nathalie bereits genügend Bilder gesehen und war sich sicher: Diesbezüglich kann auf den Lofoten eigentlich nichts schief gehen. Ob es auch so war? Wir haben sie nach ihrer Rückkehr nach ihren Erfahrungen und ihren besten Reisetipps gefragt:

## Deine erste Erkenntnis nach der Reise: Lohnt sich ein Trip mit dem E-MTB auf die Lofoten wirklich?

Ja, definitiv. In Zeiten, in denen alles auf der Welt schon entdeckt und erschlossen wurde, fühlen sich die Lofoten wirklich noch nach Abenteuer an. Wir waren natürlich im Juni dort, weil die Sonne in dieser Zeit wochenlang nicht untergeht und das Mitternachtslicht dann auch noch für eine magische Stimmung sorgt. Man muss sich allerdings für eine Region entscheiden, denn die 80 Inseln erstrecken sich über 150 Kilometer und jede ragt wie ein spitzer, grüner Zahn aus dem Atlantik. Zwar sind die meisten Inseln per Brücke oder Tunnel miteinander verbunden, aber ihre Berge sind bis zu 1200 Meter hoch und die Anstiege dort hinauf ausgesprochen steil. Von daher bin ich froh, dass wir uns für die E-MTBs entschieden haben, obwohl uns einige davon abgeraten haben, unter anderem deshalb, weil sie die Anreise noch mal komplizierter machen.

## Wie umständlich ist die Anreise auf die Lofoten?

E-Bikes lassen sich bekanntlich nicht im Flugzeug transportieren – in Norwegen nicht mal dann, wenn man den eigenen Akku zuhause lässt und sich vor Ort einen leihen würde. Unsere Lösung: Wir sind von München nach Bodø geflogen und von dort mit dem kleinen Flieger weiter nach Leknes. Die E-Bikes haben wir samt Akku einfach vorab mit der Post geschickt. Das klingt erst mal nach einer super Idee und gar nicht so kompliziert, aber: Während unserer Anreise gab es drei Wetterumschwünge, wodurch wir einen Anschlussflug verpassten, und dazwischen ein halbes Dutzend Sicherheitskontrollen. Als wir die Lofoten endlich unter den Füßen hatten, waren unsere Bikes noch nicht da.

Norwegen ist ja nicht in der Europäischen Union, was das Versenden von Ware exponentiell schwieriger gestaltet. Das erfuhren wir aber erst vor Ort. So mussten wir ordentlich zittern, ob unsere Bikes überhaupt noch eintreffen. Aber am nächsten Tag stand der Postbote doch vor unserem Hotel.







## Wo und wie wohnt man denn auf den Lofoten am besten?

Größere Orte gibt's auf den Lofoten hauptsächlich an den Ostküsten der Inseln, also auf der wetterabgewandten Seite. Da findet man auch die meisten Touristen-Unterkünfte. Wir haben als Basecamp allerdings Unstad gewählt. Eine kleine Siedlung an der Westküste mit einem Strand, der Kaltwasser-Surfer aus aller Welt anzieht. Mountainbiker dagegen waren wir hier die einzigen. Warum, sollten wir in den nächsten Tagen noch zu spüren bekommen. Aber unsere Unterkunft war grandios: Wir durften in einem schlichten Holzhaus mitten im Surfcamp wohnen, mit Aussicht aufs Meer. Gegessen haben wir aber im dazugehörigen Hotel mit unfassbar gutem Koch. Er hat uns jeden Abend mit kulinarischen Kunstwerken überrascht. Mein Lieblingsgericht war zum Beispiel: „Bacalao“, eine Art Tomaten-Kabeljau-Eintopf. Und zum Frühstück gab es natürlich die für Skandinavien typischen „Kanelboller“, also ausgesprochen leckere Zimtschnecken.

## Wie waren die Trails in der Region? Findet man die in Touren-Portalen oder hattet ihr einen Guide?

Auf den Lofoten wartet keine Trailpark-Idylle und auch keine gebaute Mountainbike-Infrastruktur. Genau deshalb waren wir ja dort. Was es gibt, sind Schaf-Trails und alte Wanderpfade. Teils vermoost und verblockt. Auf einigen dieser Pfade ist bestimmt noch nie ein Mountainbiker unterwegs gewesen. Fahrtechnik am Limit, würde ich sagen – bergauf wie bergab. Das E-Bike war kein Luxus, sondern Grundvoraussetzung. Ohne Schub wären viele der steinigen Rampen nicht machbar gewesen. Sie ziehen sich endlos bergauf und am Ende muss man trotzdem schieben, wegen des losen Gerölls und der schmierigen Felsen. Dabei holt man sich dann nasse Socken, weil die Vegetation tundrisch, fast arktisch ist. Bäume sieht man nur vereinzelt, dafür aber Moose, Flechten und zähe Kräuter. Das Moos ist besonders tückisch: Man tritt hinein und versinkt darin bis zum Knöchel – schon ist der Schuh voll Wasser. Damit geht man am besten gelassen um, haben wir von unserem Guide Seth gelernt. Er ist Amerikaner, lebt aber seit über 20 Jahren auf den Lofoten, spricht fließend Norwegisch und kennt jede Ecke der Inselgruppe. Das war extrem hilfreich. Zudem

ist er ein wandelndes Lexikon. Er hat uns viel aus der Wikinger-Zeit erzählt, wie wichtig der Fischfang für die Region ist und – ach ja: dass es eigentlich gar nicht „die Lofoten“ heißt. Im Norwegischen ist Lofoten der Name der Region. Auf deutsch müsste es also richtig übersetzt heißen: Ich war in Lofoten.

## Auf den Bildern sieht es so aus, als hättet ihr großes Glück mit dem Wetter gehabt?

Hm, geht so. Auch beim Thema Wetter haben wir versucht, uns die Gelassenheit der Einheimischen anzueignen. Während der Anstiege zu den Berggipfeln wurden wir immer mal von Regenschauern überrascht. Dann hieß es: Regenjacke anziehen, Thermoskanne raus und warten, bis sich der Nebel verzogen hat. Am Kreten-Trail saßen wir so lange da, bis die Nässe durch die Nähte unserer Jacken sickerte. Aber heißer Tee dichtet von innen ganz gut gegen die Kälte ab. Und Geduld zahlt sich in Lofoten aus: Die Wolken ziehen irgendwann wie ein Vorhang auf, der Blick über diese einzigartige Fjordlandschaft wird frei und du darfst dich auf einen exklusiven, technisch anspruchsvollen Trail bis zum Strand freuen. Es wäre extrem ärgerlich gewesen, wenn wir uns nach diesem schweißtreibenden 1000-Höhenmeter-Anstieg nicht belohnt hätten.

## Dein absolutes Highlight auf ... äh, in Lofoten?

Ganz klar unsere Mitternachtstour: Die Sonne steht dann stundenlang tief und flutet die Berge mit goldenem Licht. Das Meer glitzert, die Schatten sind weich und es ist absolut still. Lofoten gehört für mich zu den eindrucksvollsten Spielplätzen Europas.





LINKS: Selbst mit E-MTB brennen die steilen Anstiege in den Beinen. OBEN: Auf der Westseite der Inseln hat man deutlich mehr mit Gegenwind zu tun. UNTEN: Lässt der Wind aber nach, kommt fast schon mediterranes Feeling auf.





# REPORT



OBEN: Die Wolken ziehen so tief, dass sie nicht nur Regenschauer, sondern auch Nebel bringen. Zum Unterstellen gibt es nichts.  
UNTEN: Wie aus dem Bilderbuch, das kleine Örtchen Unstad an der Westküste. Ein Kaltwasser-Surfparadies.





# Was man wissen muss

Die Inseln von Lofoten gehören zu Europas schönsten Landschaften. Vor allem im ewigen Licht der Mitternachtssonne. Als Mountainbiker lohnt die Anreise allerdings nur, wenn man die nötigen Fahrtechnik-Skills mitbringt.

## ■ Das Revier

Der norwegische Distrikt Lofoten liegt mit seinen 80 Inseln im Nordmeer, nördlicher als Island und sogar noch knapp jenseits des Polarkreises. Landschaftlich gehört Lofoten mit seinen Fjorden und steilen, grünen Gipfelzacken zu Europas spektakulärsten Gebirgen. Das Wegenetz ist allerdings begrenzt. Oft gibt es nur einen steilen Trail für Auf- und Abfahrt, der im letzten Drittel Richtung Gipfel auch von sehr guten E-Bikern geschoben werden muss. Grundsätzlich sollte man Fahrtechnik-Skills bis Schwierigkeitsgrad S3 mitbringen, wenn man auf den oft rutschigen und geröllhaltigen Trails Spaß haben möchte.

## ■ So kommt man hin

Am unkompliziertesten ist die Anreise mit dem Auto oder Wohnmobil. Da man über die Europastraße E10 mittlerweile ohne Fähre auf die Inseln kommt und dank der sechs Tunnel sogar bis zum südlichsten Ort gelangt. Aber die Anreise von Hamburg bis dorthin ist bereits über 2000 Kilometer lang.

Die Flüge von Deutschland nach Leknes (Flugdauer mit Zwischenstopps ca. 8 Stunden) kosten hin und zurück zwischen 600 und 800 Euro. Aber Achtung: der E-Bike-Transport ist in Norwegen

auch ohne Akku nicht erlaubt. Eine Sendung mit der Post ist möglich, sollte aber rechtzeitig aufgegeben werden.

## ■ Die besten Bikespots

Harstad: Hier gibt es eine ausgeschilderte Enduro-Race-Runde (30 km/1100 hm) und seit 2022 einen Bikepark mit Pumptrack.

Eine hohe Trail-Dichte bieten die Orte und Berge nahe Leknes: Smørdalskammen, Vetten und Eltoftuva. Übersicht: [trailforks.com](https://trailforks.com), Geführte Touren mit Guide: [alpineguides.no](https://alpineguides.no)



## Autorin Nathalie Schneitter

Die erste E-MTB-Weltmeisterin kommt aus der Schweiz und kennt sich mit technischen Trails aus. Doch die Berge in Lofoten hielten auch für sie ein neues Level an Uphillflow bereit.

## ■ Beste Reisezeit

Das Phänomen der Mitternachtssonne kann man in diesen Breiten von Mitte Mai bis Mitte Juli erleben. Mit durchschnittlich 15 Grad ist das auch die wärmste Reisezeit.

## ■ Übernachten

Unterkunftstipp: Unstad Arctic Surf direkt am Strand. Wir hatten das Beach House inklusive Halbpension und Wellness-Bereich. [unstadarcticsurf.com](https://unstadarcticsurf.com)  
Weitere Adressen: [infolofoten.no](https://infolofoten.no), [visitlofoten.com](https://visitlofoten.com)







**1x  
GRATIS!**



## GRATIS-PRÄMIE ZUM ABO

(online weitere verfügbar)



40 € GUTSCHEIN NACH WAHL\*

KALENDER "BIKE 2026"\*

TOPEAK ELEKTRISCHE  
FAHRRADPUMPE\*  
UVP 99,95 €

\* Lieferung nur solange der Vorrat reicht.



# JINGLE BELLS



**MIT DEM WEIHNACHTS-ANGEBOT  
BIS ZU 55% SPAREN.**

## **VERSCHENKEN ODER SELBST LESEN**

- 12x BIKE Print + Digital für 99,90 € statt 202,68 €
- Zusätzlich eine Ausgabe gratis
- Gratis-Prämie Ihrer Wahl
- Alle Artikel auf bike-magazin.de inklusive
- Zugang zu allen verfügbaren E-Paper-Ausgaben in der App

**JETZT  
ABO SICHERN**

**ONLINE** [jetzt-lesen.link/  
bike-weihnachten](https://jetzt-lesen.link/bike-weihnachten)

**TELEFON** +49 (0) 521- 55 99 55

Falls Sie telefonisch bestellen, geben Sie bitte die Kampagnen 7307 / 7308 an.

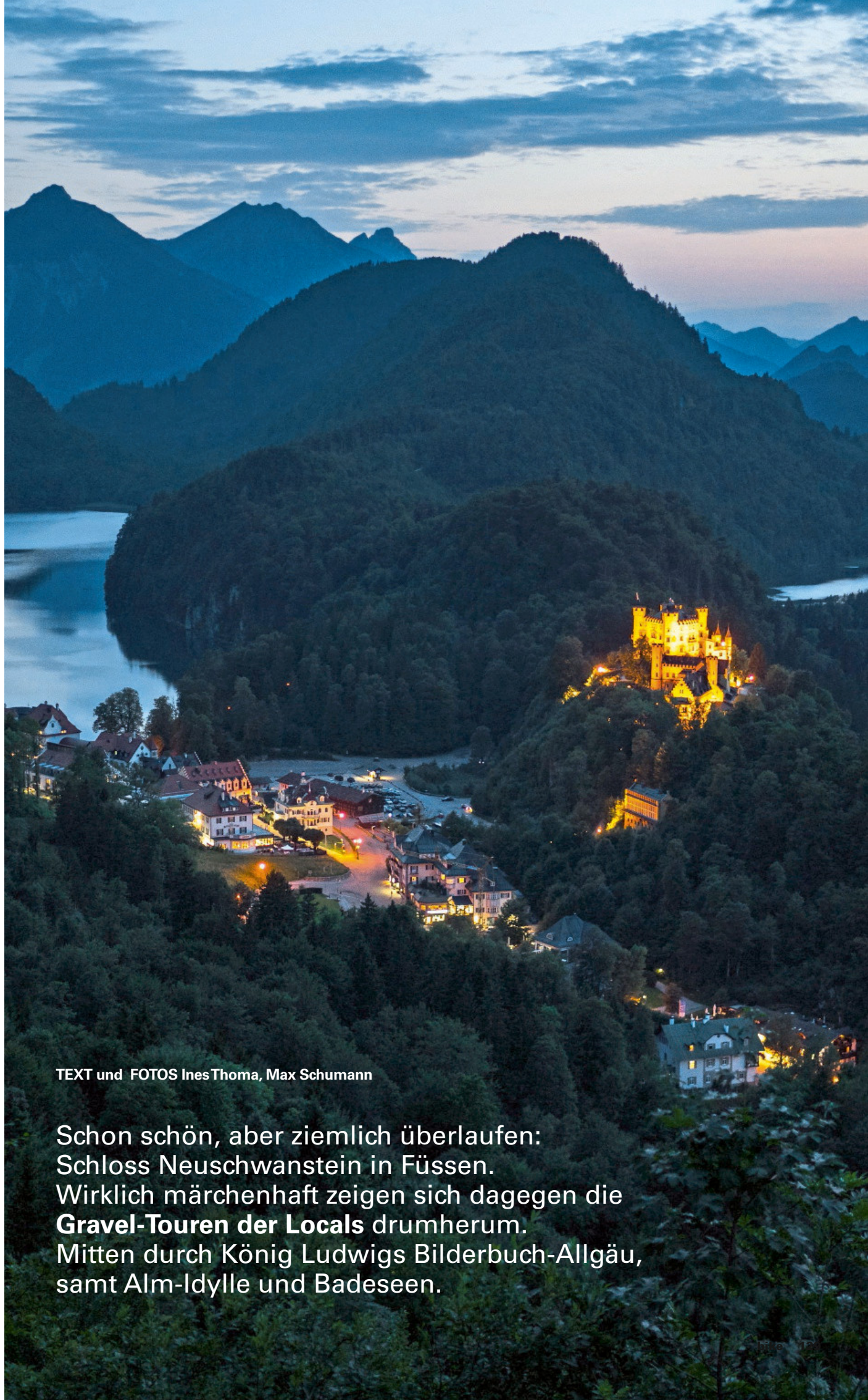




**TRAILGUIDE**

# SCHLOSS ALLEEN





TEXT und FOTOS Ines Thoma, Max Schumann

Schon schön, aber ziemlich überlaufen:  
Schloss Neuschwanstein in Füssen.  
Wirklich märchenhaft zeigen sich dagegen die  
**Gravel-Touren der Locals** drumherum.  
Mitten durch König Ludwigs Bilderbuch-Allgäu,  
samt Alm-Idylle und Badeseen.







# D

Dreht sich hier denn alles um das Schloss? Irgendwie schon. Aber gibt es hier in Füssen wirklich nur ein Märchenschloss zu sehen? Ganz und gar nicht. 1,5 Millionen Menschen besuchen Neuschwanstein, das spektakulärste und berühmteste Schloss König Ludwigs II., jedes Jahr. Das sollte jedoch Gravel- und Biketouren-Liebhaber nicht abschrecken, da sich der Großteil der Besucher höchstens für einen kleinen Spaziergang vom Schloss entfernt. Dabei gibt es rund um Neuschwanstein noch so viel mehr zu entdecken: Zum Beispiel die unzähligen glasklaren Seen in den umliegenden Wiesen und Wäldern. Oder die einsamen Routen durch die Ammergauer Alpen. Diese hätten dem König als Jagdrevier dienen sollen, doch der lehnte das Erlegen von Tieren strikt ab.

Von den Ammergauer Alpen hat man mit dem Gravel- und Mountainbike auch schnell ins angrenzende Tirol hinübergewechselt, wo Lechtal und Plansee die Landschaftsregie

**LINKS:** Der Plansee liegt wie ein Fjord in den Ammergauer Alpen – auf österreichischer Seite.  
**RECHTS:** Die Tour „Füssen 75“ gehört mit Vilstal, Alatsee und Gaichtpass zu den landschaftlichen Top-Gravelrunden in der Region.

übernehmen. Auch wenn man Schloss Neuschwanstein wegen des Besucherandrangs lieber meidet, lohnt sich ein kurzer Exkurs in die Geschichte. Das Leben und Leiden des bayerischen Königs gleicht einem Thriller, und es gibt zahlreiche spannende Fakten und Orte in und um Füssen, die man mit dem Bike passieren und dann besser verstehen wird.

Schon mit einem Spaziergang durch Füssens Altstadt sammelt man die wichtigsten Eckdaten auf. Die kleinen Gassen und Plätze mit ihren bunt bemalten Häusern erzählen die Geschichten längst vergangener Zeiten. Dazwischen das Treiben von traditionellen Trachtenmodengeschäften, Hutläden und modernen Cafés. Abends, nach der ausgedehnten Tour durch die Allgäuer Berge, sucht man sich vielleicht ein idyllisches Plätzchen am Ufer des Lechs und blickt dabei auf das „Hohe Schloss“, das ebenfalls über Füssen thront. Oder man organisiert sich rechtzeitig Karten fürs Festspielhaus Neuschwanstein, das unmittelbar am See gelegene Musical-Theater.



## DIE TOUREN-TIPPS

In ihrem neuen Tourenbuch »Allgäu Gravel« verraten die beiden Locals Ines Thoma und Max Schumann nicht nur die schönsten Touren um Kempten, Immenstadt, Oberstdorf, Isny, Lindau und Füssen, sondern auch ihre Lieblingsorte für die Einkehr. Preis: 29,90 Euro. Per QR-Code direkt zum Online-Shop des Delius Klasing Verlags:









# FÜSSEN 50

Hätte König Ludwig sein Neuschwanstein nicht gebaut, dann wäre die Region nördlich von Füssen definitiv für ihre schönen Badeseen berühmt geworden. Diese Einrollrunde sammelt gleich acht davon auf!

## Tour 1: Das Seen-Wunder 48,6 km – 341 hm – 4:15 h

Trail / Waldweg	24 %
Schotter	33 %
Asphalt	43 %
Fahrtechnik	leicht

Eignung Gravel	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Eignung MTB	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Landschaft	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Kondition	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

**Diese Tour** dreht eine große Runde um den nördlich von Füssen gelegenen Forggensee, lässt dabei aber auch viele kleinere Bade-paradiese nicht links liegen. Mit nicht allzu vielen Höhenmetern und einem hohen Asphaltanteil eignet sich die Runde ideal zum Einrollen und schnellen Dahingleiten. Auf den Autoverkehr muss man dabei nur bis zum Ortschild von Füssen achten, dahinter fädelt die Tour ins weitreichende Radwegenetz des Ostallgäus ein, das kaum von Autos befahren wird. So ist die Tour ideal zum Ratschen oder auch zum Radeln mit Kindern geeignet und kann problemlos auch abgekürzt werden. Viele der Uferradwege entlang beliebter Badeseen, wie

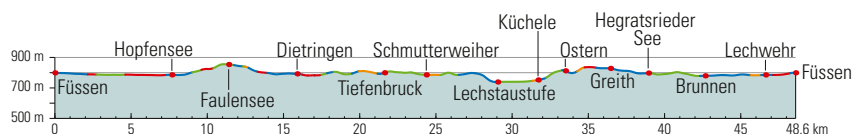
dem Hopfensee, sind ideales Gravel-Terrain, können aber zur Sommersaison oder an sonnigen Sonntagen mitunter stark von Fußgängern frequentiert sein. An solchen Tagen ist besondere Rücksicht und Tempo rausnehmen gefragt – wobei so auch gleich mehr Zeit für die teils wunderschönen Ausblicke bleibt: Vom Westufer des Hopfensees schweift der Blick über Füssen und den tiefblauen See, bis hin zum Schloss Neuschwanstein und die darüber hinaus ragenden Berge. Aber es gibt natürlich Gründe, warum die Tour gen Norden noch ein bisschen weiter ausholt: Spätestens an den Ufern des kleinen und weniger bekannten Schmutterweihers und des Hegratsrieder Sees wird man sich ärgern, wenn man keine Badesachen in die Lenkertasche gepackt hat – insgesamt führt die Runde an acht tollen Badegewässern vorbei!

**Einkehr** Café Bistro Seaside am Hopfensee (Km 8) und bei Km 13 lohnt ein kurzer Abstecher nach Rieden zur Konditorei „Zuckerku-chen“ (Öffnungszeiten vorab che-cken: [steffis-zuckerkuichen.cafe](http://steffis-zuckerkuichen.cafe)).

**Einsame Ufer:** Außerhalb der Hauptsaison hat man die kleinen Allgäuseen wie beispielsweise den Schmutterweiher meistens ganz für sich alleine.



**Das verzweigte Radwegenetz im Ostallgäu ist teils asphaltiert. So rollt es sich leicht bis zum nächsten Waldweg am See - ohne Autoverkehr.**



**HÖHENPROFIL** ■ Asphalt ■ Asphaltierter Radweg ■ Schotter ■ Waldweg ■ Trail ■ Schieben



## FÜSSEN 75

Die Berg-Highlights Alatsee, Vilstal und der fast schon als Galerie durchgehende alte Gaichtpass lassen sich mit dem Gravelbike gut, aber mit dem Mountainbike vielleicht sogar noch bequemer entdecken.

### Tour 2: Naturspektakel

75,3 km – 625 hm – 4:30 Std.

Trail / Waldweg	20 %
Schotter	50 %
Asphalt	30 %
Fahrttechnik	leicht - mittel

Eignung Gravel	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Eignung MTB	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Landschaft	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Kondition	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

Eine unserer Lieblingsrunden, die mit Alatsee, Vilstal und Gaichtpass einige der schönsten Allgäuer Gravel-Abschnitte verbindet. Auch wenn 70 Prozent der Strecke über Offroad-Strecken verläuft, kann man die Tour technisch noch als einfach bezeichnen. Auf den Schotterstraßen durch die Flusstäler rollt es sich flott dahin und es bleibt genug Raum, um die abwechslungsreiche Landschaft dieser mittelgroßen Runde auch zu genießen.



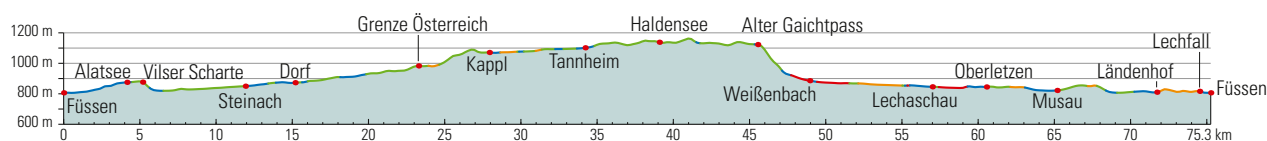
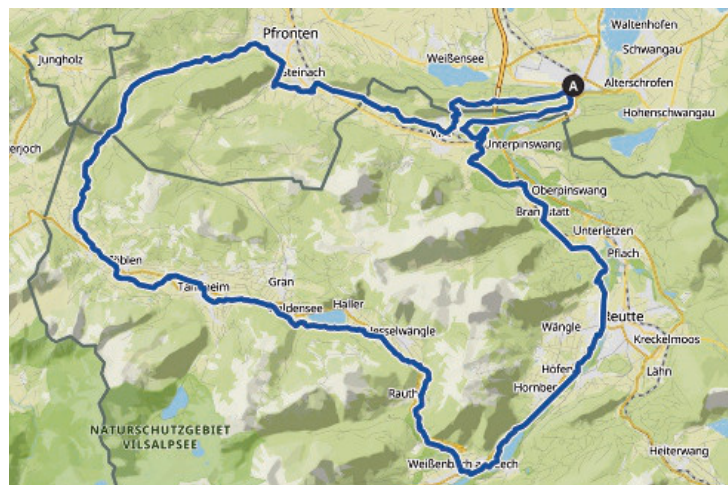
Schon zu Beginn startet die Tour mit einem landschaftlichen Spektakel: Von Füssen peilt die Route durch eine Felsenge, dann geht's leicht bergauf entlang des Faulenbachs bald über die Grenze nach Österreich und weiter zum Alatsee. Das Wasser dieses über 30 Meter tiefen Naturidylls färbt sich manchmal tiefrot (aufgrund von Bakterien) und ist daher von Sagen nur so umrankt. Anschließend folgt die Tour dem Flussufer der Vils bis nach Pfronten und biegt dort in den ursprünglichen und einsamen

Teil des Vilstal ab. Auf knapp über 1000 Metern Höhe geht es im großen Bogen um den Gebirgsstock herum und weiter ins Tannheimer Tal. Die insgesamt gut 600 Höhenmeter der Runde sind in Nesselwängle, kurz hinterm Haldensee, geschafft. Die zweite Hälfte der Tour beschäftigt sich nun mit der Belohnung: Am Ende des Tannheimer Tals wartet die alte Gaichtpass-Straße mit ihren Jahrhunderte alten Bogenbrücken, die steil hinunter ins Lechtal führt. Zurück Richtung Füssen rollt man einfach

auf dem Lechradweg dahin, bevor kurz vor Füssen noch mal technische Feinheiten auf einem Trail-Abschnitt warten.


**Einkehr** In den Ortschaften gibt es viele Gelegenheiten, den besten Kaffee bekommt man jedoch im Klimbim Café im Tannheimer Tal!

**Schlüsselstelle** Achtung, das Ende der Gaichtpass-Abfahrt ist sehr steil. Besser schieben!



**HÖHENPROFIL** ■ Asphalt ■ Asphaltierter Radweg ■ Schotter ■ Waldweg ■ Trail ■ Schieben





Den **historischen Gaichtpass** haben ursprünglich die Römer im Lechtal angelegt. Am Ende hat der Weg ein paar Tüeken.



## FÜSSEN 100

Die große Runde durch das Ammergebirge ist eine Tagesaufgabe. Weil es an König Ludwigs Schlössern einiges zu sehen gibt, aber auch weil man Plätze passiert, an denen man einfach anhalten muss.

### Tour 3: Die Königsrunde

97,6 km – 1114 hm – 8:00 Std.

Trail / Waldweg	13 %
Schotter	52 %
Asphalt	35 %
Fahrttechnik	einfach-mittel

Eignung Gravel	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Eignung MTB	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Landschaft	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Kondition	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

Eine „königliche“ Graveltour wie aus dem Märchenbuch. Diese Runde ist vom Blick in die wilde Ammergauer Bergwelt ebenso geprägt wie vom visionären Wirken des Märchenkönigs Ludwig II. Start: Schloss Neuschwanstein, Wendepunkt: Schloss Linderhof, das tief im Ammerwald zwischen Ettal und Plansee liegt. Für noch mehr Kult(o)ur kann man bei Km 47 auch noch eine kleine Schleife zum berühmten Ettaler Kloster einbauen. Die ersten zehn Kilometer geht's flach dahin. Perfekt zum Warm-

fahren, bevor die ersten steilen Rampen in die schönen Ammergauer Alpen anstehen (Achtung: kein Handynetzt!). Nach einer langen Schotterabfahrt folgen relativ schmale Pfade der Ammer (Umfahrung auf dem Radweg möglich), die sich dann aber wieder zu feinsten Schotterbahnen verbreitern und an Unter- und Oberammergau vorbeiführen. Kurz vor Ettal biegt ein schöner Schotterweg rechts in den Ammerwald ab und führt bis vor Schloss Linderhof.

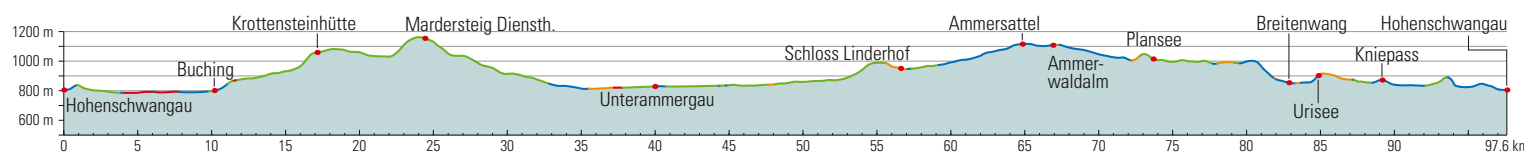
Hier bitte das Bike durch den Schlosspark schieben. So lässt es sich auch besser über Ludwigs visionäre Ansätze staunen. Zum Beispiel über die damals bereits eingebaute elektrische Beleuchtungsanlage in der Venusgrotte. Sie gilt heute als das erste fest installierte Kraftwerk der Welt. Anschließend geht's auf der Landstraße, auf der an schönen Sommertagen leider viel Verkehr ist, weiter Richtung Plansee.

Am Camping Sennalpe lohnt sich schließlich ein Badestopp, wenn das Wetter mitspielt, bevor es auf dem Schotterweg oberhalb

des Plansee-Nordufers mit traumhafter Sicht über das fjordartige Gewässer dahingeht. Vorbei an Reutte führen wieder Straßen und Schotterwege, bevor ab Pinswang der Fürstenweg beginnt. Eine alte königliche Privatstraße entlang des ebenfalls traumhaft gelegenen Alpsees. Von hier aus ist es dann auch nicht mehr weit bis zu den Königsschlössern in Schwangau.


**Einkehr** Bei Km 43 passiert man das Eiscafé Paradiso in Oberammergau und bei Km 67 die Ammerwald Alm für den etwas größeren Hunger.

**Info** Die Tour ist sehr lang und lässt sich nicht abkürzen. Aber es warten diverse schöne Rastplätze. Eventuell eine Übernachtung einplanen.



**HÖHENPROFIL** ■ Asphalt ■ Asphaltierter Radweg ■ Schotter ■ Waldweg ■ Trail ■ Schieben





# Der Plansee liegt wie ein Fjord in den Ammergauer Alpen.

## Füssen - was man wissen muss

### ■ Übernachten

Jugendherberge Füssen:  
Einfache Unterkunft mit Rad-  
und Trockenraum, nur für  
Mitglieder. Mariahilferstr. 5,  
[jugendherberge.de](http://jugendherberge.de)

Hotel Restaurant Frühlings-  
garten: Familiengeführtes Haus  
in Altstadt-Nähe, das auch bei  
Einheimischen sehr beliebt ist.  
Alatseestraße 8, Füssen, [hotel-fruehlinggarten.de](http://hotel-fruehlinggarten.de)

Camping Brunnen: Luxuriöser  
Platz mit Wellness-Bereich, direkt  
in Schwangau am Forggensee  
gelegen, ganzjährig geöffnet,  
[camping-brunnen.de](http://camping-brunnen.de)

Campingplatz Bannwaldsee:  
Idyllischer Platz in Schwangau  
mit privatem Badestrand.  
[camping-bannwaldsee.de](http://camping-bannwaldsee.de)

### ■ Essen

Restaurant Alatsee: Egal ob  
Kuchen oder Kässpätzlen – schon  
wegen der Lage an einem der  
schönsten Seen der Region lohnt  
eine Einkehr auf der Aussichts-  
terrasse. Info: [hotel-alatsee.de](http://hotel-alatsee.de)

Ristorante Da Piero: In Rieden am  
Forggensee gibt's beste Pizza und  
italienisches Flair. [dapiero.net](http://dapiero.net)

Imbiss Saray: In einer ehemali-  
gen Tankstelle in der Luitpold-  
straße 1 liegt die beste Adresse  
für Döner und Falafel. Guten  
Kaffee für danach gibt's nebenan  
in der Eisdiele.

Riwa Bar & Restaurant: Top-Lokal  
für Frühstück, Burger und  
veganes Essen. Prinzregenten-  
platz 1, [riwa-restaurant.de](http://riwa-restaurant.de)

### ■ Cafés und Bars

Café Ifni: Ein Hauch Marokko,  
etwas Hipstertum und ein  
Co-Working-Space mit leckeren  
Mittagsgerichten. Brunnengasse  
21, [cafe-ifni.de](http://cafe-ifni.de)

Bäckerei Höfler: Bio-Brotzeiten  
und die besten Krapfen der Stadt  
gibt's in der Schranngasse 3.

Weinkost Berger: Nach der  
Tour ein Glas Rosé mit feiner  
Antipasti-Platte? Lechhalde 1,  
[weinkost-berger.de](http://weinkost-berger.de)

Naturkostladen Möller: Alteinge-  
sessener Laden mit Minitresen  
am Fenster. Leckere Quiches!  
Augsburger Str. 52, [biomoeller.de](http://biomoeller.de)

Eiscafé Hohes Schloss: Italie-  
nisches Eis mit viel Amore in der  
Reichenstraße 14 (Fußgängerzo-  
ne), [hoheschloss.com](http://hoheschloss.com)

### ■ Bikeshops

Mikes Bikes: In den ehemaligen  
Hanfwerken von Füssen gelegen  
hat der auf Mountainbikes spe-  
zialisierte Shop ein einzigartiges  
Flair. Kein Bike-Verleih, geöffnet:  
Mo-Fr von 15-18 Uhr oder nach  
telefonischer Vereinbarung, Tel.  
08362/1299899, [mikesbikes.me](http://mikesbikes.me)

Radsport Zacherl und Müller:  
Modern und gut ausgestattet,  
in zentraler Lage nahe der Innen-  
stadt, bietet der Radladen mit  
großer Werkstatt Hilfe bei jegli-  
chem Gravelbike-Problem. Gute  
Adresse auch für Gepäcktaschen.  
[rad-zacherl-mueller.de](http://rad-zacherl-mueller.de)

### ■ Infos allgemein

Unterkünfte, Events und  
sämtliche Adressen gibt's unter  
[fuessen.de](http://fuessen.de)



# TEILE IN GEFAHR



## WTB Judge/Verdict Enduro-Reifenkombi 1295/1346 Gramm / 69,95 Euro

Tester: Max Fuchs

WTB hat in letzter Zeit fleißig an seinem Reifenprogramm gearbeitet und sowohl neue Modelle eingeführt, als auch bestehende Produkte weiterentwickelt. Darunter die Gravity-Reifen Verdict und Judge. Wir haben die Kombi aus Verdict vorne und Judge hinten – beide in 29 Zoll, mit SG1-Pannenschutz, Tough-Karkasse und High-Grip-Gummimischung – in den Test genommen. Robuster und griffiger geht's im WTB-Portfolio derzeit nicht.

Bei der Montage fällt direkt das Gewicht auf: Der 2,5 Zoll breite Verdict wiegt 1.346 Gramm, der Judge in 2,4 Zoll 1.295 Gramm. Damit gehören beide Reifen selbst für Gravity-Verhältnisse zu den schwereren Modellen. Dank der stabilen Karkassenkonstruktion vermittelt der Verdict am Vorderrad ein direktes und präzises Fahrgefühl. In Steinfeldern oder Wur-

zelpassagen ermutigt er, die Bremsen offen zu lassen und einfach draufzuhalten. Um dem eher steifen Reifen maximale Traktion und Komfort zu entlocken, sind vergleichsweise niedrige Luftdrücke nötig – sonst kann sich die Karkasse nicht optimal an den Untergrund anschmiegen. Eine flexible Sänfte wird aus dem Verdict dadurch aber trotzdem nicht. Das offene Profil mit den langen Mittelstollen erzeugt vor allem auf losen und tiefen Böden ein gutes Grip-Niveau, macht aber auch bei Nässe eine gute Figur. Der Judge am Hinterrad zeigt einen ähnlichen Charakter: Auf trockenen Böden fährt er sich sehr stabil und berechenbar – und rollt dabei überraschend leicht. Vollgas durch Anlieger pressen? Wo andere Reifen zu walken beginnen, steht der Judge felsenfest auf der Felge. Die großflächigen Stollen bieten viel Aufstandsfläche und damit reichlich Grip bei trockenen Bedingungen. Bei Nässe kommt das Profil allerdings an seine Grenzen: Es setzt sich schnell zu, der

Reifen neigt mit seinen breiten Profilblöcken zum Aufschwimmen, und die Traktion beim Beschleunigen oder Anbremsen lässt deutlich nach. Der Pannenschutz überzeugt: Beide Reifen blieben eine halbe Saison lang defektfrei – trotz mehrerer Durchschläge.



Haltbarkeit  
Pannenschutz



Gewicht  
mittelmäßige Traktion

nicht kaufen

kaufen





Die BIKE-Tester sind ständig im Einsatz und bringen bei ihren Touren die Teile ans Limit.  
**Kaufen oder besser nicht?** Hier sagen wir unsere Meinung.



### Rose Trail Grid Hoodie

79,95 Euro

Tester: Jan Timmermann

Anfangs war ich skeptisch, ob ein Hoodie wirklich eine Alternative zur klassischen Softshell-Jacke sein kann. Gerade im Herbst geht das Konzept aus Thermo-Fleece und winddichter Front aber gut auf. Die Verstärkung im Brustbereich hält kühlen Fahrtwind genau dort ab, wo man ihn am wenigsten haben will. Dank des hoch geschlossenen Kragens bleibt der Körper bei Bedarf bis oben hin mollig warm. Rose empfiehlt einen Temperaturbereich unter 15 Grad. In Kombination mit einem langen Unterhemd oder einem Trikot war mir persönlich der Hoodie aber schon ab zehn Grad zu warm. Für richtig kalte Tage lässt sich die Fleece-Kapuze unter dem Helm tragen. Die Atmungsaktivität des Materials geht in Ordnung, ein bis zum Saum durchgehender Frontreißverschluss wäre zur Temperaturregulation aber schön gewesen. Die Taschen und das integrierte Brillenputztuch schaffen Mehrwert. Die Preis-Leistung geht klar. Der Schnitt und die legere Optik gefallen mir besser als bei einem Softshell.

nicht kaufen

kaufen



**Das Trail-Outfit  
von Rose lässt  
die Grenzen zwischen  
Bike- und Casual-  
Wear verschmelzen.  
Deshalb ziehe  
ich die Teile jetzt zur  
kalten Jahreszeit  
auch im Alltag gerne an.**

Jan Timmermann, BIKE-Testredakteur



### Rose Trail Primaloft Pants

119,95 Euro

Tester: Jan Timmermann

Die Herbst- und Winterhose des Bocholter Versenders bietet verschiedene Schutzzonen am Bein. So ist die gesamte Oberfläche mit einer wasserabweisenden Imprägnierung beschichtet, die Oberschenkel umgibt eine winddichte Membran. Eine Primaloft-Isolierung wärmt zusätzlich die vorderen Oberschenkel. Einerseits macht das absolut Sinn, denn hier ist Kälte am unangenehmsten, andererseits sind die unterschiedlichen Temperaturzonen auf längeren Fahrten deutlich zu spüren. Der Schnitt der Pants verjüngt sich recht stark nach unten und das dünne Stretch-Material liegt eng am Unterschenkel an. Das hat zur Folge, dass Schienbeine und Waden ein ganzes Stück früher auskühlen, während die Oberschenkel noch angenehm warm in ihrem kuscheligen Primaloft-Bett liegen. Zumindest ohne lange Socken und Knieschoner ist das gewöhnungsbedürftig. Die Taschen sind so klein, dass während des Tests auf dem Lift-Parkplatz ein Geldbeutel verloren ging.

nicht kaufen

kaufen







## Marzocchi Bomber CR

788 Gramm (inkl. Stahlfeder) / 399 Euro

Tester: Max Fuchs

Trotz jahrelanger Entwicklungsarbeit erreichen Luftdämpfer noch immer nicht die Sensibilität vergleichbarer Stahlfeder-Modelle. Weil Coil-Dämpfer keine hohen Luftdrücke benötigen, kommen sie mit deutlich weniger Dichtungen aus. Das sorgt für geringere Reibung, niedrigere Losbrechmomente und ein unmittelbares Ansprechen auf kleinste Unebenheiten – das Ergebnis: spürbar mehr Grip, bessere Traktion und ein sehr sattes Fahrgefühl. Während Topmodelle an der 1000-Euro-Marke kratzen, bietet Marzocchi mit dem Bomber CR eine erfreulich preisgünstige Alternative. Der Stahlfederdämpfer zählt zu den günstigsten am Markt und wird online teilweise für unter 300 Euro gehandelt. Das Setup des Bomber CR erfordert etwas mehr Vorarbeit als bei einem Luftdämpfer. Zunächst muss die richtige Federhärte gewählt werden – der Online-Rechner liefert dabei einen groben Anhaltspunkt. Den Sag stellt man mit Hilfe des Gummipuffers am Dämpfer ein: Puffer hochschieben, aufsetzen und den Abstand

zum Dämpfergehäuse messen. Der Bomber CR bietet neben der Federvorspannung eine einstellbare Lowspeed-Druckstufe (16 Klicks) sowie eine Zugstufe (15 Klicks). Auf einen Plattformhebel wurde bewusst verzichtet. Marzocchi setzt hier auf Minimalismus: Weniger bewegliche Teile bedeuten geringeren Verschleiß und weniger Defekte. In unserem Testbike, einem Whyte Elyte EVO RS, ist der Unterschied zum serienmäßig verbauten Luftdämpfer sofort spürbar. Klar, Pop und Gegenhalt sind etwas geringer, die Reaktionsfreude nicht mehr ganz dieselbe. Dafür verleiht der Bomber CR dem Heck des Whyte Grip ohne Ende. Auf holprigen Passagen klebt das Bike förmlich am Boden. Vibrationen und schnelle Schläge filtert der Dämpfer so souverän, dass man spürbar stabiler und sicherer auf den Pedalen steht. Bravo! Das höhere Gewicht und die fehlende Plattform sind die einzigen Kompromisse. Ansonsten eine echte Empfehlung für alle, die in die Welt der Stahlfederdämpfer einsteigen wollen.



**+** einfache Handhabung  
spricht geschmeidig an, tut was er soll!

**-** keine Plattform  
schwer

nicht kaufen

kaufen







## Shimano GE900 GTX

1081 Gramm (Gr. 48) / 239,95 Euro  
Tester: Florentin Vesenbeckh

Die meisten Winterschuhe sind eher an sportliche Race-Modelle angelehnt. Der GE900 GTX hat seinen Ursprung dagegen in der Trail- und Enduro-Kategorie. Heißt: bequemer Sitz, sicherer Stand bei voller Bewegungsfreiheit in der Abfahrt und robuster Zehenschutz. Ideal also für Trail- und Enduro-Runden bei schlechtem Wetter. Ein ausgewiesener Winterschuh ist der GE900 GTX übrigens nicht. Die Gore-Membran ist wasserdicht, doch eine zusätzliche Isolationsschicht gibt es nicht. So funktioniert der Schuh bei feuchten Herbst- oder Frühjahrsbedingungen ideal. Wer seine Füße nicht gerade auf stundenlangen Gravel-Runden dem Wind aussetzt, kommt damit aber auch super durch den Winter. Bei wärmeren Temperaturen ist das Klima im Schuh schwitziger als in klassischen Tretern. Der Schaft ist nicht ultimativ hochgezogen und könnte enger abschließen. Damit kein Wasser von oben reinläuft, muss die Hose unbedingt lang genug sein. Das Handling mit dem Boa-Verschluss sowie Ein- und Ausstieg klappen schön komfortabel.



**Schuhe für  
den Winter lieber  
eine Nummer  
größer kaufen.  
So bleibt Platz für  
dicke Socken und  
eine isolierende  
Luftschicht.  
Dann bleibt ihr  
flexibel.**

Florentin Vesenbeckh,  
BIKE-Testredakteur

# bike

DAS MOUNTAINBIKE-MAGAZIN DEINE NR. 1

### BIKE Redaktion

Steinerstraße 15d, 81369 München,  
Tel. 089/72960-20, E-Mail: bikeMag@bike-magazin.de,  
www.bike-magazin.de

### Chefredakteur Josh Welz

Stv. Chefredakteur Florentin Vesenbeckh

CvD Barbara Merz-Weigandt

Redaktion Gitta Beimfohr, Stefan Frey, Max Fuchs,  
Adrian Kaether, Dimitri Lehner, Laurin Lehner (Unterhaltung Ltg.),  
Peter Nilges (Test Ltg.), Jan Timmermann, Florentin Vesenbeckh

Digital-Redaktion Sebastian Brust, Marc Strucken

Testlabor Hans-Peter Ettenberger

Kreativ-Team Dagmar Dörpholz (Artdirektion), Georg Grieshaber (Bildredaktion)

Redaktionsassistentin Nicole Hummel, Anette Jacoby



Ein Unternehmen der Mediengruppe Klambt  
Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21, 33602 Bielefeld,  
Fon 0521/5590, Fax 0521/559114, E-Mail: info@delius-klasing.de  
Commerzbank AG, BIC: DRESDEFF480, IBAN: DE20 4808 0020 0208 3942 00

### Verleger Lars Joachim Rose

Geschäftsführung Rüdiger Dienst, Tim Ramms

Leiter Digital Ralf Beutler

### Gesamt Vertriebsleitung Markus Klei,

Klambt Pressevertrieb GmbH

Vertrieb MVZ GmbH & Co. KG,

85716 Unterschleißheim, www.mvz.de



### Media Sales

Carmen Kleinfeldt, Jan Magatzki

Klambt Media Sales GmbH, Gänsemarkt 21–23, 24, 20354 Hamburg

Es gilt die aktuelle Preisliste Nr. 37

Ansprechpartner unter www.klambt-mediasales.de

### Media Sales Markenartikel

BCN Brand Community Network GmbH

Arabellastraße 23, 81925 München

Es gilt die aktuelle Preisliste, siehe brand-community-network.de

Head of Publisher Management: Julia Hartz von Zacharewicz

Verantwortlich für den Anzeigenteil: Caroline Vogt

### Produktion Marc Ahrens, Annett Severin

### Reproduktion Klambt Pixel Circus

### Druck Vogel Druck und Medienservice GmbH, 97204 Höchberg

### Leserservice

Delius Klasing Verlag GmbH, Postfach 2401, 49014 Osnabrück,

Tel. +49 521/559955, Mo. bis Fr. 8–18 Uhr und Sa. 10–14 Uhr

E-Mail: abo@delius-klasing.de

### Webshop shop.delius-klasing.de

### Einzelheftbestellung shop.delius-klasing.de/zeitschriften/

### Abonnement

Print + Digital (12 Ausgaben): 89,90 Euro (Deutschland),

94,90 Euro (Österreich), 114,90 Euro (Schweiz),

119,90 Euro (restliches Ausland), jeweils inkl. Versandkosten

Digital (12 Ausgaben): 69,90 Euro

Das Abonnement ist nach Ablauf der Mindestbezugszeit (12 Ausgaben)  
jederzeit kündbar.

### Veröffentlichungsrechte

Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und  
Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb  
der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung  
des Verlages. Durch Annahme eines Manuskriptes erwirbt der Verlag das  
ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte  
Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.

Für Vollmitglieder der Deutschen Initiative Mountainbike (DIMB) e.V.  
ist der Bezug von vier E-Paper-Ausgaben BIKE pro Jahr (jeweils 1 Ausgabe  
pro Quartal) im Mitgliedsbeitrag enthalten.

ISSN 0936-7624

BIKE ist der IVW angeschlossen.

Im Delius Klasing Verlag erscheinen außerdem

**TOUR MYBIKE** **Surf boote**  
**yacht** **classic** **MODEL** **EXCLUSIV**  
**PORSCHEFAHRER** **PORSCHE**  
**KLASSIK**



# LESER-FEEDBACK

Über Sinn und Unsinn von Rennlenkern am Mountainbike, und: ein Fehler im Test des Megamo Flame AL?



Ulrich „Uba“ Bartholmoes gewann auf einem BMC-Twostroke-Hardtail mit Rennlenker das Ultra-Rennen Tour Divide.

## Gravel-Wahn?

Sehr geehrte BIKE-Redaktion, es gab Zeiten, als Biker im Anflug von Modernisierungswahn Einfach-Schaltungen an ihr 26-Zoll-MTB geschraubt haben. Sie fanden es cool, wunderten sich aber, dass sie links von Omas mit Rollator überholt wurden. Neuerdings fällt mir auf, dass aus ähnlichen Erwägungen einige Biker Gravel-Lenker an ihr Hardtail schrauben! Ein Anblick zum Fremdschämen. Schon rein optisch kann der Lenker nicht zur Rahmengeometrie passen. Hat so ein „Zwitter“ überhaupt irgendwelche erwähnenswerten

Fahreigenschaften? Ansonsten das Bike besser lassen, wie es ist. Das MTB ist schon perfekt!

Mit freundlichen Grüßen  
André N., Bernau

Hallo André, vielen Dank für deine Nachricht. Ich bin ein großer Fan klassischer Mountainbikes, muss aber zugeben, dass ich selbst vor zehn Jahren einen Gravel-Lenker an mein Hardtail gebaut und das ganze „Monster-Gravel“ genannt habe. Technisch gesehen macht das auf Schotter und einfachen

Waldwegen nur Sinn, wenn ein extrem kurzer, flacher Vorbau im Spiel ist. Dieser kann den im Vergleich zum Gravelbike größeren Reach sowie das kürzere Steuerrohr etwas kompensieren und aerodynamische Vorteile bringen (z. B. Salsa Guide Stem 60 mm / +25°). Je steiler die Abfahrt, desto mehr ist jedoch der konventionelle MTB-Lenker im Vorteil. In meinen Augen sind Mountainbikes mit Gravel-Lenkern eine Modeerscheinung, die die Defizite von Gravelbikes sowie den „mäßigen Coolness-Faktor“ von Hardtails umgehen will. Einen speziellen Artikel dazu haben wir derzeit nicht in Planung, wir empfehlen dir aber unseren dreiteiligen Konzeptvergleich Gravel vs. Hardtail aus BIKE 10/25.

Viele Grüße,  
Jan, Redakteur Test & Technik

## Megamo-Test? BIKE 12-2025

Hallo BIKE, beim Test des Megamo Flame hat sich wohl ein Fehler eingeschlichen. Wir verkaufen das Rad als Händler, es hat eine Gewichtszulassung von 150 statt 120 Kilogramm.

Grüße Frank L., St. Wendel

Hallo Frank, die Gewichtsangabe von 120 Kilogramm haben wir von der Megamo-Website übernommen. Auf deine Mail hin haben wir beim Hersteller nachgehakt. Die Gewichtszulassung für das Flame AL liegt laut Megamo bei 140 Kilogramm.

Beste Grüße  
Adrian, Redakteur Test & Technik

## Deine Meinung ist gefragt!

Wie gefällt dir BIKE? Du hast Fragen zum Heft, Anregungen für Tests und Geschichten oder Fragen rund ums Mountainbiken im Allgemeinen? Dann schreibe an [bikemag@bike-magazin.de](mailto:bikemag@bike-magazin.de) oder über unsere Social-Media-Kanäle. Wir freuen uns auf Post!

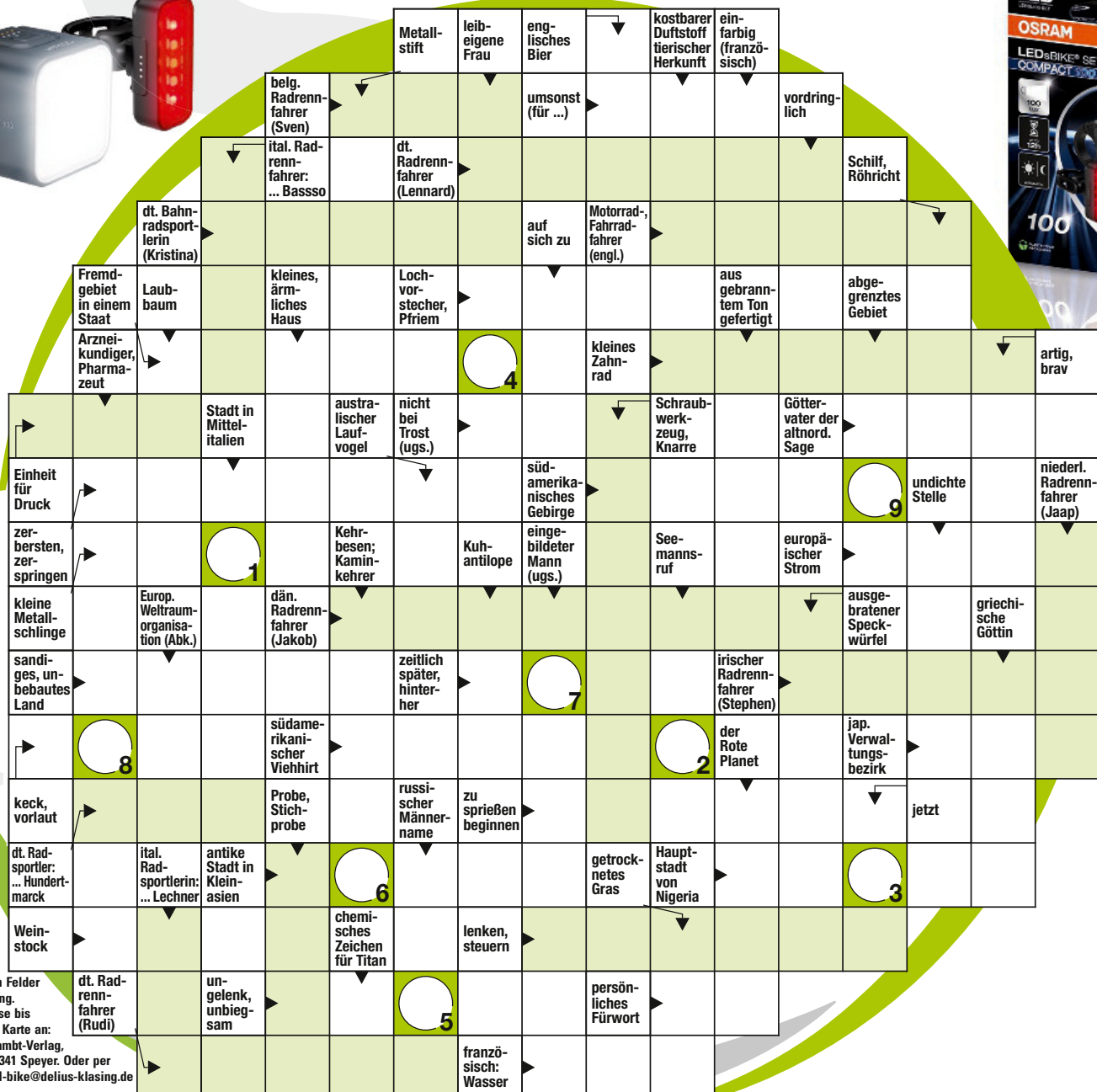


## Jetzt wird es hell

## Gewinne 9 starke Fahrradlichter-Sets

Ob im Stadtverkehr oder auf der Landstraße – die Fahrradlichter von **OSRAM** sorgen für Sicht und Sicherheit auf dem Fahrrad. Die leistungsstarke Vorderleuchte des **LEDsBIKE COMPACT 100 Sets** bietet drei wählbare Helligkeitsstufen, die sowohl manuell als auch automatisch eingestellt werden können. Das mitgelieferte **Rücklicht** mit Automatikmodus und Bremslicht sorgt für optimale Sichtbarkeit. Der integrierte Helligkeitssensor und das IP54-Design trotzen jeder Witterung. Das Set ist für Stadt-, Trekking- und Rennrad sowie Gravelbike geeignet.

**Mehr Infos: [www.osram.de](http://www.osram.de)**



Die nummerierten Felder ergeben die Lösung. Schicken Sie diese bis 5.1.2026 auf einer Karte an: BIKE, Nr. 1/26, Klambt-Verlag, Im Neudeck 1, 67341 Speyer. Oder per E-Mail an: [raetsel-bike@delius-klasing.de](mailto:raetsel-bike@delius-klasing.de)

(Der Rechtsweg ist ausgeschlossen). Die Verarbeitung der Daten erfolgt entsprechend der Datenschutzerklärung unter [www.klambt.de/datenschutz](http://www.klambt.de/datenschutz)

Lösung aus Heft 12/25 lautet: DATENBANK. Die Gewinner\*innen werden schriftlich benachrichtigt.

1 2 3 4 5 6 7 8 9



# LETZTE WORTE

## KATHI KUYPERS (35)

Kathi wuchs im oberbayerischen Bruckmühl am Rande der Alpen auf und lebt heute in Bad Aibling. 26Trix, Swatch Rocket Air, Audi Nines, Crankworx Slopestyle – Kathi ist auf den großen Bühnen des Freestyle-Mountainbikens zuhause. Als Pionierin des Slopestyle zählt sie zu den prägenden Figuren der Szene, weit über Deutschland hinaus. Wenn Kathi nicht an neuen Tricks feilt, zieht es sie hinaus in die Berge – immer auf der Suche nach dem nächsten Abenteuer.



Was ich schon immer mal sagen wollte ...

# KATHI KUYPERS

---

Dirt, Downhill, E-MTB, Marathon, Enduro, Slopestyle – ich bin schon jede MTB-Disziplin gefahren. **Meine Devise:** Hauptsache zwei Räder!

**Ich scheine ein eingebautes Helfergen zu besitzen - das kommt wahrscheinlich daher, dass ich eine große Schwester bin. Ich kann gar nicht anders, als mich zu kümmern.**

Brandon Semenuk hat mal zu mir gesagt: „You are just as good as your environment.“ Er meinte damit, dass man automatisch wächst, wenn man mit Leuten fährt, die leidenschaftlich, kreativ und motiviert sind. Es geht nicht darum, wer besser ist, sondern sich gegenseitig zu pushen.

**Um die körperlichen Folgen des Radfahrens zu reduzieren, habe ich Osteopathie studiert. Ich möchte dabei helfen, dass die nächste Generation von Ridern den Sport lange und gesund ausüben kann.**

Ich stehe auf alte, coole Fahrzeuge, nicht auf neue Porsches oder Lamborghinis. Lieber Charakter als „big money“ – Hauptsache ehrlich, laut und ein bisschen oldschool. Meine 50-ccm-Suzuki ist ein Schrotthaufen, aber ich vergöttere sie.

**MEIN HAPPY PLACE? IRGENDWO ZWISCHEN DIRT JUMPS, LAGERFEUER UND FREUNDEN.  
UND DAS WICHTIGSTE IN MEINEM LEBEN? MEINE ZWEI BRÜDER.**

Nur Tricks, die ich zuhause unermüdlich geübt habe, probiere ich auch auf Contests. **Safety first, Ego last** – das ist mein Ding!



# VORSCHAU

**BIKE 02-2026**  
gibt es  
ab 6. Januar  
am Kiosk

## Das beste E-MTB 2026

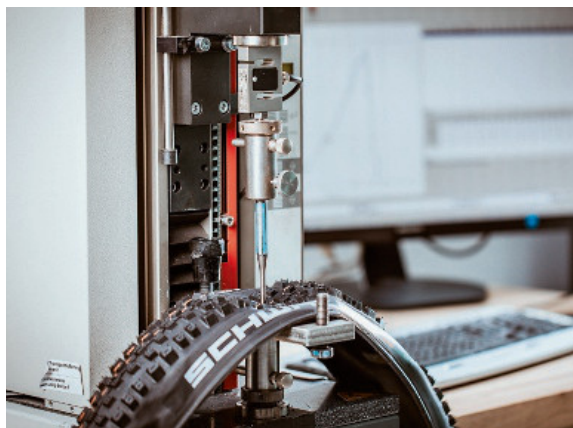
Bosch, DJI oder doch ein ganz anderer Antrieb? Wir testen die spannendsten E-All-Mountains der Highend-Liga und klären die Frage: Ist der Motor bei der Wahl des E-MTBs überhaupt entscheidend?

## Trail-Reifen im Test

Wer liefert den besten Kompromiss aus Rollwiderstand, Gewicht, Pannenschutz und Grip? Wir haben die besten Kombis für Trail und Tour von Conti, Schwalbe und Maxxis getestet.

## Trailguide Ischgl

Das einstige Après-Ski-Mekka am Alpenhauptkamm erweitert beständig sein Touren-Angebot. Wir haben die neuesten Trails rund um Ischgl und die Heidelberger Hütte gecheckt.



## Noch mehr Highlights in BIKE 02-2026:



**Racebikes:**  
Schnelle Fullys für  
Marathon, Tour  
und Downcountry



**Klickpedale:**  
brandneue Modelle  
für Trail- und Enduro  
im Test

Wir bitten um Verständnis dafür, dass in der Vorschau angekündigte Themen aus aktuellem Anlass geändert werden können.



# AB AUF BIKE!

MIT DEM PROBEABO  
BIS ZU 63% SPAREN.

## BIKE-PROBEABO

- 3x BIKE Print + Digital für 19 € statt 50,67 €
- Alle Artikel auf bike-magazin.de inklusive
- Zugang zu allen verfügbaren E-Paper-Ausgaben in der App

## GRATIS-PRÄMIE ZUR AUSWAHL

(online weitere verfügbar)



10 € GUTSCHEIN NACH WAHL\*

CHIBA MTB-ÜBERSCHUHE\*

\* Lieferung nur solange der Vorrat reicht.



# JETZT ABO SICHERN

ONLINE [jetzt-lesen.link/bike-05938](https://jetzt-lesen.link/bike-05938)

TELEFON +49 (0) 521- 55 99 55

Falls Sie telefonisch bestellen, geben Sie bitte die Kampagne 5938 an.







ANTHEM



# EVERY SECOND COUNTS

DAS NEUE  
ANTHEM ADVANCED SL

GIANT