

ABGEHECKT

Nun ist's passiert: Die 180er-Bastion ist gefallen. Freeride-Bikes bekommen Konkurrenz von leichten Enduros mit Monsterfederwegen. Muss man sich jetzt Sorgen machen? Sterben die dicken Dinger aus? Wir sagen: Nö! 12 Freerider im Vergleichstest.

Milde Temperaturen, staubige Trails – Bozen war endlich mal wieder ein ideales Testrevier. Blaumann Julian flieht auf dem 180er-„SX Trail“ vor Sträfling Flo mit dem neuen Morewood „Zama“.



TEXT Christian Schleker FOTOS Colin Stewart

Was ist ein Freerider? Ein Bike mit 180 Millimetern Federweg, breitem Cockpit und flachem 65-Grad-Lenkswinkel? Haben die neuen Enduros auch alles. Dann also ein Bike für Spaß bergab, Spaß im Park, Spaß wenn's richtig ruppig wird? Dafür ist ein 180er-Enduro auch geeignet und noch dazu ein paar Kilo leichter. Tja. Und jetzt? Jetzt müssen wir ein bisschen umdenken. Und akzeptieren, dass die schweren Freerider dieses Tests in Sachen Einsatzbereich beschränkt sind. Geeignet für's Berge-Runtersausen und für den Bikepark. Und sonst für wenig. Es sind keine Do-it-all-Bikes. Sie sind dichter dran am Downhill als am Enduro. Sie sind stabiler, mit robusten Parts für lange Lebensdauer, tiefen Schwerpunkten und satten, stahlgefederten Fahrwerken. Oder besser: Sie sollten so sein, denn nur als Spezialisten haben sie überhaupt noch eine Daseinsberechtigung. Keine Kompromisse also. Kompromisse macht man mit einem Enduro.

REACH UND STACK

Weil Freeride-Bikes vornehmlich stehend benutzt werden, ist es sinnvoll, in dieser Kategorie die Daten für Reach und Stack aufzuführen. Reach misst den Abstand vom Steuerrohr zum Tretlager über eine horizontale Linie nach hinten (siehe Grafik nächste Seite). Anhand dieses Wertes kann man abschätzen, wie „lang“ sich ein Bike wirklich anfühlt, wenn man damit bergab fährt. Ein Beispiel aus diesem Testfeld verdeutlicht das ganz gut: Das Marin „Quake 7.9“ empfanden alle Tester als sehr lang, das Univega „Ram FR-5“ als kurz. Die Oberrohrdaten sagten aber das Gegenteil: 582 Millimeter beim Marin mit sehr steilem, 605 Millimeter beim Univega mit extrem flachem Sitzwinkel. Aufschluss gibt erst der Blick auf die Reach-Daten: Marin hat den größten Wert im Testfeld (432 Millimeter), Univega den kleinsten (354 Millimeter), ist also satte acht Zentimeter kürzer, wenn man in den Pedalen steht! Der Stack-Wert gibt die Höhe der Oberkante des Steuerrohres zum Tretlager an und damit Aufschluss darüber, ob sich die Front effektiv hoch oder niedrig anfühlt.

EINHEITSREIFEN UND SET-UP-DATEN

Für die Testfahrten in Bozen haben wir wieder Einheitsreifen montiert. Specialized „Clutch“ hinten und „Butcher“ vorne mit 1,7 Bar Druck. Immer gleiche Traktions- und Bremswerte der Bereifung machen es leichter, Unterschiede der Geometrien, Fahrwerke und Bremsen herauszufahren. Und weil sich das daraus ergebende Set-up als sinnvoller Ausgangswert für den Kunden anbietet, haben wir erstmals für jedes Bike genaue Einstellparameter für Gabel und Dämpfer aufgeführt. So findet man beim neuen Bike leichter durch den Knöpfchenschungel.

AND THE WINNER IS?

In dieser Klasse muss der Testsieger zu 100 Prozent im Bergab-Modus überzeugen. Schön, wenn man mit ihm noch pedalierend zum Gipfel kommt. Aber ausschlaggebend ist das nicht. Den perfekten Spagat zwischen Tourentauglichkeit und Abfahrts Spaß überlassen wir dem Testsieger bei den Long-Travel-Enduros – im nächsten Heft.



Test-Urgesteine Julian und Flo kennen in Bozen jeden Kiesel.



Commençal: Nummer 1 in Sachen DH



Testfahrer-Neuzugänge Mario und Tobi bei der Arbeit

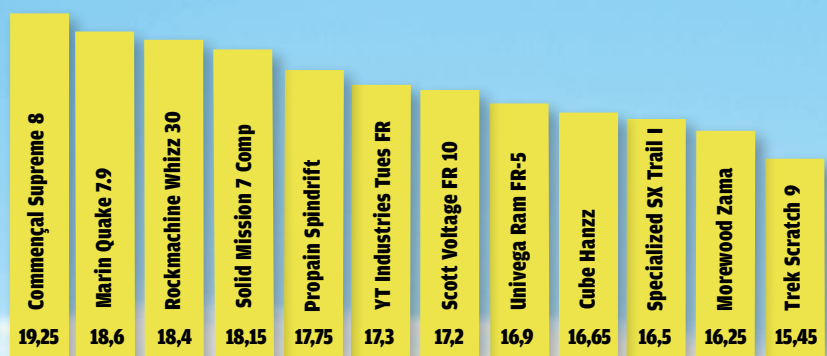


Zug ins Tal verpasst - da müssen wir wohl die Räder nehmen...



Julian auf Tuchfühlung mit Colins Weitwinkel.

GEWICHTE IM VERGLEICH



TOP 3 - PARK

Scott Voltage FR 10	100 %
Trek Scratch 9	100 %
Specialized SX Trail I	100 %

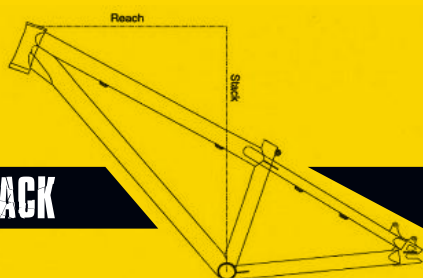
TOP 3 - DH

Commençal Supreme 8	100 %
YT Tues FR	100 %
Marin Quake 7.9	80 %

TOP 3 - ALLROUND

Specialized SX Trail I	100 %
Cube Hanzz	90 %
Univega Ram FR-5	75 %

REACH UND STACK





COMMENÇAL SUPREME 8

FREERIDE
TIPP
DOWNHILL

Das „Supreme 8“ ist ein direkter Ableger des Downhillbikes, mit dem Gee Atherton letztes Jahr den Worldcup gewonnen und den zweiten Platz bei der Rampage eingefahren hat. Rahmendesign und Hinterbaukonzept sind identisch. Der Hinterbau lenkt den günstigen Fox „Van R“ Dämpfer über eine Wippe an, die tief im Rahmen direkt über dem Tretlager sitzt. Der Rohrsatz ist aufwändig bearbeitet: Kein Rohr ist auf der gesamten Länge rund, sondern variiert von oval bis quadratisch, je nach Belastungsanforderung. Der Steuersatz ist teillintegriert und die Ausfallenden sind geschraubt. So edel der Rahmen, so einfach sind die Anbauteile: Beim Dämpfer gibt's nur Zugstufenverstellung und Federvorspannung zur Abstimmung. Auch die Marzocchi „66 RCV“ ist günstig, hat aber immerhin Vorspannung, Zug- und Druckstufenverstellung und eine Luftkammer für die Feinabstimmung der Kennlinie zu bieten. Die Avid „Elixir 3“-Bremsen war die einzige im Test, die sich in der Griffweite nur mit Werkzeug verstellen ließ. Die FSA-Kurbel, die Shimano „Deore“/„SLX“-Schaltkombo und die hauseigenen Parts (Lenker, Sattelstütze, Naben) sorgen bei einem Preis von immerhin 3300 Euro nicht gerade für glänzende Augen. Das ändert sich auf dem Trail: Man steht schön zentral über dem Rad. Das Fahrwerk ist perfekt ausgewogen, spricht unglaublich sensibel an und vermittelt sofort maximales Downhill-Feeling. Der lange Hinterbau (444 Millimeter) in Kombination mit dem flachen Lenkwinkel und der tiefen Front prädestiniert es für Highspeed-Abfahrten. Man hat immer gut Druck auf dem Vorderrad. Der Schwerpunkt liegt tief, schnelle Anlieger zieht das Bike wie auf Schienen durch. Am Hinterbau vermisst man keine Einstelloptionen und die Marzocchi arbeitet auch bei hohem Tempo schnell und weich. Dabei leidet die Rückmeldung vom Untergrund etwas. Man flobbert zwar völlig entspannt durch übelstes Gerümpel, wer aber gerne mit dem Gelände spielt und Wurzeln als Rampen nutzt, wird das Commencal als etwas träge empfinden. Kein klassisches Parkbike also. Auch in technischen, langsamen Passagen mit Spitzkehren ist das „Supreme 8“ nicht perfekt aufgehoben. Hier wirkt es nicht sehr handlich und die Gabel geht an Steilstufen tief in den Federweg. Die günstige Ausstattung gab keinen Anlass zur Klage; die Bremse hat ausreichend Power, der Lenker ist angenehm breit.



Zitronenbomber: Das „Supreme 8“ besitzt einen sehr hochwertigen Rahmen mit exzellenten Downhill-Eigenschaften. Die Ausstattung ist - gemessen am Preis - schwach, funktioniert aber einwandfrei.

Fazit: Das „Supreme 8“ ist ein einfach ausgestatteter, aber sehr gut funktionierender Freerider mit klarer Ausrichtung auf schnelle Downhills. Das Fahrwerk ist in schwerem Gelände eine Klasse für sich. Für Vertridding ist es nicht ideal und auch im Park gibt es agilere Bikes. Schwer.

SET-UP-TIPP (FAHRERGEWICHT 75 KILO)

Gabel: Die Stahlfeder der „66“ RCV spricht extrem feinfühlig an und ist fast schon zu weich. Deshalb die Vorspannung 35 Klicks rein und 5 Hübe mit der Dämpferpumpe in den Air Adjust, dann sackt sie beim Bremsen nicht weg. Zugstufe 2 Umdrehungen zu. Für DHs passt die Kennlinie so sehr gut. Für Parkeinsätze und Drops die Vorspannung ganz rein und nochmal 5 Hübe. **Dämpfer:** Die 300er-Feder des Fox „Van R“ mit drei ganzen Umdrehungen Vorspannung fahren. Zugstufe 4 Klicks.

COMMENÇAL > SUPREME 8

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	JBS Radsport Großhandel, Tel. 02403/78360 www.commencal.com
MATERIAL/GRÖSSEN	Alu, S/M, L/XL
PREIS/GEWICHT OHNE PEDALE	3 299 Euro/19,3 Kilo

MESSDATEN

REACH/STACK	377 mm/584 mm
LENK-/SITZROHRWINKEL	64°/71,3°
OBERROHR-/HINTERBAULÄNGE	574 mm/444 mm
RADSTAND/TRETLAGERHÖHE	1160 mm/365 mm
FEDERWEG VO./HI.	180 mm/200 mm
HINTERBAUSYSTEM	Mehrgelenker

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	Marzocchi 66 RCV QR20/Fox Van R
KURBELN/SCHALTUNG	FSA Gaby/Shimano SLX
BREMSANLAGE	Avid Elixir 3
LAUFRÄDER	vo. Commencal hi. Formula Nabe, Alex Rims FR32 Disc Felgen, Kenda Nevegal 2.5 Reifen

FREERIDE-PERFORMANCE ALLROUND

DH HIGH SPEED	DH TECHNISCH	PARK/TRIX	TOUR/TRAIL	BERGAUF
■	■	■	■	■
■	■	■	■	■
■	■	■	■	■
■	■	■	■	■
■	■	■	■	■
■	■	■	■	■

Spec-Infos:

Schaltung vorne: nicht möglich. Sattelstütze: kaum versenkbar. Lenkerbreite: sehr gut (750 mm).

- + Fahrwerk, Laufruhe, Hinterbaufunktion
- Gewicht, Bremshebel nur mit Werkzeug verstellbar



Exot: Früher war die Marzocchi „66“ Standard in dieser Klasse. Diesmal war nur das Commencal mit der Italienerin bestückt. Eine gute Wahl für den Einsatzbereich!



Magisches Dreieck: Drehpunkt des Hinterbaus, Anlenkung für das Federbein und Tretlager sitzen in dem fetten Alublock. Tiefer kann man die Hauptmasse des Rahmens kaum legen.



FREERIDE RANKING: maximal 10 Punkte. Mehr Infos zum Test unter www.bike-freeride.de

CUBE HANZZ



Graue Eminenz: Das „Hanzz“ wirkt sehr edel. Eloxiertes Rahmen, hochwertigste Parts und eine Ausstattung, die den Einsatzbereich vergrößert.

Mit dem „Hanzz“ hat Cube Ende letzter Saison endlich einen richtig dicken Freerider ins Programm gebracht. Der Rahmen ist typisch Cube: Elegantes Hydroforming kombiniert mit recht klassischer Optik. Das Oberrohr ist platt wie eine Flunder und von oben gesehen sehr breit, dennoch wirkt das Bike nicht wuchtig. Der Viergelenker holt die 190 Millimeter Federweg via Monsterwippe aus dem Fox „DHX RC4“. Große Wälzlager an allen Drehpunkten sorgen für geschmeidige Funktion. Vorne sitzt eine leichte Fox „36 Float 180 RC2“ - mit knapp 2400 Gramm Gewicht die leichteste 180er-Gabel auf dem Markt. Auch die restliche Ausstattung ist top. Shimano „Saint“-Gruppe ist komplett verbaut, inklusive Schaltung vorne und damit effektiven Bergaufübersetzungen. Von Syntace stammen Vorbau und der megabreite 780-Millimeter-Lenker. Mit weniger als 17 Kilo Gewicht gehört das „Hanzz“ zu den leichtesten Bikes im Test. Die Geometrie unterscheidet sich deutlich von einem Commencal oder einem Specialized. Die Front ist höher und der Schwerpunkt liegt aufgrund der Rahmenkonstruktion weiter oben.

Dadurch wirkt das Bike im Vergleich beim ersten Aufsitzen insgesamt groß und etwas kippeliger.

Auf dem Trail arbeitet das Fahrwerk harmonisch und spricht gut an. Die Gabel imitiert das Federungsverhalten einer Stahlfeder fast perfekt. Der Hinterbau ist etwas straffer unterwegs. Speziell bei langsamem Tempo vermissen einige Tester Komfort. Bei schneller Gangart harmonisieren Front und Heck dann zunehmend besser. Mit den Downhillfahrleistungen eines „Supreme 8“ kann es aber nicht mithalten.

Es fährt insgesamt unruhiger, selbst wenn man den Dämpfer mit einer weichen Feder trimmt. Dafür liegt ihm Verdring wesentlich besser: Hier machen sich in engen Kehren das geringe Gewicht und die Schwerpunktage positiv bemerkbar. Auch ist es eines der wenigen Bikes im Test, die ohne Liftunterstützung zum Traileinstieg kommen - tatsächlich geht das „Hanzz“ sogar ordentlich bergauf. Der Park ist zwar nicht der ideale Einsatzbereich, aber auch hier macht das Cube eine gute Figur. Es springt gut und liegt ausgewogen in der Luft. Die Kennlinie des Hinterbaus verträgt auch harte Einschläge. Die Bremsen haben uns begeistert: Topergonomie, sehr gute Verzögerung und Dosierbarkeit ohne Fading. Die Lenkerkrüpfung ist Geschmackssache, der Dirtsattel macht speziell bei den Einsatzmöglichkeiten des „Hanzz“ wenig Sinn.

Fazit: Das „Hanzz“ ist ein klassischer Freerider mit sehr guten Allroundeigenschaften. Schnelle Downhills sind nicht seine Spezialität, dafür punktet es bei Freeride-Touren und alpinen Trailabfahrten. Recht leicht und hochwertig ausgestattet.

SET-UP-TIPP (FAHRERGEWICHT 75 KILO)

Gabel: Die Fox braucht nicht viel Druck in der Kammer: 60 Psi sind passend. Mit 8 Klicks Zugstufe und je 2 Klicks Low- und Highspeed-Compression arbeitet sie sensibel und taucht an Stufen nicht ab. Für Verdring sollte man die Low-speed-Druckstufe nochmal 4 Klicks zudrehen. **Dämpfer:** Die 450er-Feder ist einen Tick zu hart. Eine 400er passt besser. Druckstufen komplett auf, Bottom-out ebenso und das Boostvalve auf 150 Psi füllen.



Edel: In Sachen Ausstattung gibt es beim „Hanzz“ nichts zu meckern und genauso wenig zu tunen. „Saint“-Komponenten und Fox-Federelemente der obersten Kategorie. Dazu Syntace-Parts! Einziger der Dirtsattel macht wenig Sinn.



Auf dem angeschraubten Minidom sitzt der Umwerfer. Mit voller Übersetzung kann man das Cube auch auf Freeride-Touren nutzen und gemäßiger Traileinsatz ist machbar. Dazu passt dann auch das Handling sehr gut.

CUBE >HANZZ

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB Pending System GmbH & Co. KG, Tel. 09231/9700780
www.cube.eu

MATERIAL/GRÖSSEN Alu/S, M, L
PREIS/GEWICHT OHNE PEDALE 3 699 Euro/16,7 Kilo

MESSDATEN

REACH/STACK 391 mm/605 mm
LENK-/SITZROHRWINKEL 64,1°/72°
OBERROHR-/HINTERBAULÄNGE 590 mm/434 mm
RADSTAND/TRETLAGERHÖHE 1168 mm/365 mm
FEDERWEG VO./HI. 180 mm/190 mm
HINTERBAUSYSTEM Viergelenker

AUSSTATTUNG



GABEL/DÄMPFER Fox 36 Float 180 Fit RC2/Fox DHX RC4
KURBELN/SCHALTUNG Shimano Saint/Shimano Saint
BREMSANLAGE Shimano Saint
LAUFRÄDER Sun Ringle Equalizer EQ31 Laufradsatz, Schwalbe Muddy Mary 2,5 Reifen

FREERIDE-PERFORMANCE ALLROUND

DH HIGH SPEED	DH TECHNISCH	PARK/TRIX	TOUR/TRAIL	BERGAUF
<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>

Spec-Infos:

Schaltung vorne: Ja. Sattelstütze: Voll versenkbar.
Lenkerbreite: sehr gut (775 mm).

-  Gewicht, Ausstattung, tourentauglich
-  nicht sehr handlich





Die Fahrwerke der Testbikes waren fast durch die Bank auf hohem Niveau. Echte Rohrkrepierer baut heutzutage kein namhafter Hersteller mehr - zur Freude der Testcrew.



MARIN QUAKE 7.9

Das „Quake 7.9“ gehört zu den Bikes, bei denen man zweimal hinschauen muss, um zu begreifen was sich da wohin bewegt und warum. Das „Quadlink“-Konzept will letztlich, was alle Systeme wollen: kein Wippen beim Pedalieren, gutes Ansprechverhalten und eine lineare Federkennlinie mit effektivem Durchschlagschutz. Die Konstruktion mit der hoch liegenden Schwinge, die über zwei kleine Wippen mit dem Hauptrahmen verbunden ist, lässt erstmal extremen Pedalrückschlag vermuten. Ein echter Drehpunkt im klassischen Sinne ist aber gar nicht vorhanden. Vielmehr wandert der virtuelle Drehpunkt der Schwinge, der anfangs tatsächlich oberhalb und vor dem Kettenblatt liegt, im Laufe des Einfederns näher zum Tretlager. Die Raderhebungskurve geht dabei erst nach hinten oben und dann nur noch hoch. Zwischen den beiden Wippen der mächtigen Schwinge sitzt der RockShox „Vivid R2C“ Dämpfer. Vorne arbeitet eine „Totem RC2L“ aus gleichem Hause. Die restliche Ausstattung ist nur durchschnittlich: Schwere „Hussefelt“-Kurbel, Avid „Elixir R“ mit guter Verstellmöglichkeit von Hand und Sram „X-5/X-9“-Schaltung mit zwei Blättern vorne. Der Sitzwinkel ist sehr steil und hilft dabei, das Marin auch mal länger bergauf zu treiben, wenn kein Lift in Sicht ist (gut: voll versenkbar Stütze). Die Federung bleibt beim Pedalieren relativ ruhig. Beim Einrollen wirkt das „Quake“ sehr lang, obwohl das Oberrohr nominal im Normbereich liegt. Aufklärung bringt der Reach-Wert: Mit 432 Millimetern ist das Marin tatsächlich das längste Bike im Test - wenn man auf den Pedalen steht. Der Hinterbau wirkt potent und fühlt sich nach viel Federweg an. Die 180 Millimeter sind nicht ganz so fluffig wie das Daunenkissen Commencal, aber in hartem Gelände sehr effektiv. Speziell auf große Brocken reagiert er mit seiner nach hinten ausweichenden Raderhebungskurve gut und verliert kaum Speed. Die Gabel arbeitet im Vergleich zu einer „66“ straff, aber ebenfalls mit großem Schluckvermögen. In steilen Passagen und beim Anbremsen bleibt die „Totem“ weiter oben im Hub. In Anliegern liefert der „Vivid“-Dämpfer ebenfalls eine gute Plattform und sackt nicht durch. Das Handling ähnelt ansonsten eher dem Cube: Der hohe Schwerpunkt macht sich bei schnellen Richtungswechseln negativ bemerkbar. Das Rad wirkt etwas schwer und unhandlich. Spezielles Problem: Die sehr breiten Umlenkhebel stören bei technischen Passagen. Die „Elixir“-Bremsen sind positiv aufgefallen: Gut dosierbar, kein Fading - so soll es sein.



Massiv: Eine größere Schwinge kann man schwerlich konstruieren. Leider ist das „Quake 7.9“ fast so schwer, wie es aussieht. Gut: Reifenfreiheit und fast kein Kettenklappern dank hoher Kettenstrebe.

Fazit: Das „Quake 7.9“ hat ein gutes Fahrwerk mit hohem Downhillpotenzial. Das Handling ist aber aufgrund des hohen Schwerpunktes auf der trägen Seite. Kein Bikepark- und Sprungexperte. Dank des steilen Sitzwinkels und der Ausstattung noch tourentauglich. Verrücktes Design!

SET-UP-TIPP (FAHRERGEWICHT 75 KILO)

Gabel: Die mittelharte Feder der „Totem“ passt für einen 75-Kilo-Fahrer sehr gut. Knapp 30 Prozent Sag sind ideal. Die Zugstufe ist mit 5 Klicks passend. Low-Speed-Druckstufe 3 Klicks. **Dämpfer:** Die Druckstufe ganz auf. Die 350er-Feder passt gut mit null Vorspannung (sollte gerade so nicht klappern). Low-Speed-Zugstufe 1 Klick, High-Speed-Zugstufe zwei ganze Umdrehungen reindrehen (2,5er-Imbus).

MARIN >QUAKE 7.9

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB Marin Mountain Bikes GmbH, Tel. 0911/9612340
www.marinbikes.de

MATERIAL/GRÖSSEN Alu/S.M, L

PREIS/GEWICHT OHNE PEDALE 3 399 Euro/18,6 Kilo

MESSDATEN

REACH / STACK 432 mm/583 mm
LENK-/SITZROHRWINKEL 66°/75,9°
OBERROHR-/HINTERBAULÄNGE 582 mm/437 mm
RADSTAND/TRETLAGERHÖHE 1 187 mm/375 mm
FEDERWEG VO./HI. 180 mm/180 mm
HINTERBAUSYSTEM Quad-Link

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER Rock Shox Totem RC2L Maxle/Rock Shox Vivid R2C
KURBELN/SCHALTUNG Truvativ Hussefelt/Sram X5 (Hebe)/X-9
BREMSANLAGE Avid Elixir R
LAUFRÄDER vo. Marin, hi. Sun Ringle Nabe, Mavic EX325 Disc Felgen, Maxxis Minion 2,5 Reifen

FREERIDE-PERFORMANCE

ALLROUND

DH HIGH SPEED	DH TECHNISCH	PARK/TRIX	TOUR/TRAIL	BERGAUF
<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>

Spec-Infos:

Schaltung vorne: ja. Sattestütze: voll versenkbar.
Lenkerbreite: gerade okay (720 mm)

- Hinterbaufunktion, Laufruhe
- Handling, Gewicht



Quadlink: Der virtuelle Drehpunkt sorgt für eine sinnvolle Raderhebungskurve. Der Dämpfer lässt sich effektiv abstimmen. Ein optisch eigenständiges, aber funktionales System.



Günstig aber gut: Die „Elixir R“ liefert eine solide Bremsleistung. Kein Fading, gute Hebelergonomie und -verstellbarkeit ohne Werkzeug.



FREERIDE RANKING: maximal 10 Punkte. Mehr Infos zum Test unter www.bike-freeride.de



MOREWOOD ZAMA



Ein klassisches Morewood: die Silhouette ist unverkennbar. Der Rohrsatz des „Zama“ wirkt aber sehr filigran. Das Oberrohr ist minimal geschwungen.

Das „Zama“ ist der neue, günstige Freerider der Südafrikaner. Anders als das deutlich teurere „Kalula“ arbeitet hier ein reiner Eingelenker ohne Umlenkkippen. Der Fox „Van RC“ wird also direkt von der Schwinge gedrückt. Der Rahmen hat schöne Schweißnähte, wirkt sehr aufgeräumt und fast schon filigran. Beim Blick auf die Waage bestätigt sich der Eindruck. Mit 16,3 Kilo ist das Morewood nach dem Trek das leichteste Bike im Test. Im konischen Steuerrohr steckt eine RockShox „Domain RC“, Importeur Spank steuert Anbauteile wie Lenker, Vorbau und Laufräder mit schicken Atomlab-Naben und megabreiten Felgen bei. Eine leichte und funktionale E-13-Kettenführung, die „Hussefelt“-Kurbel, Sram „X-9“-Schaltung und „Elixir 5“-Bremsen komplettieren die solide und für den Preis gute Ausstattung. Die Geometriedaten liegen im Testdurchschnitt – die Front ist tief, die Fahrposition eher kurz, aber ausgewogen und ähnelt der des Solid. Morewood-typisch hoch ist das Tretlager, was das Bike etwas stelzig wirken lässt. Auf dem Trail arbeiten Hinterbau und Gabel harmonisch mit gutem Feedback und ordentlich Schluckvermögen.

Der Hinterbau nutzt allerdings bei mittleren Schlägen viel Federweg und könnte für unseren Geschmack etwas linearer zu Werke gehen. In schnellen Anliegern taucht es hinten etwas weg – allein mit der Lowspeed-Druckstufe ließ sich das nicht abstellen. Etwas mehr Druck im Piggyback wäre hilfreich, aber der ist leider versiegelt. Der höhere Schwerpunkt und der recht kurze Radstand machen das Bike bei hohem Tempo nicht ganz so lauf ruhig wie das angesprochene „Mission 7“, aber das Handling ist ähnlich spritzig – ein Spaßbike das gerne und gut vom Boden anhebt und flink um enge Kehren zu zirkeln ist. Das geringe Gewicht macht sich auch im Antritt positiv bemerkbar: Das Morewood geht gut nach vorne. Beim „Zama“ kann man einen exzentrischen Hauptlagerpunkt („XPI Pivot“) nachrüsten und dann die Geometrie einstellen. Ein um 1 Grad flacherer Lenkwinkel und ein um 1 Zentimeter tieferes Tretlager sind damit möglich und täten den Downhilleigenschaften unserer Meinung nach insgesamt gut. Das geringe Gewicht und die voll versenkbare Stütze machen Trailtouren zumindest machbar. Gut gefallen haben uns die Bremsen, die während des gesamten Tests zuverlässig und gut dosierbar verzögert haben.

Fazit: Das neue „Zama“ ist ein schöner Freerider mit niedrigem Gesamtgewicht. Das Tretlager ist für unseren Geschmack etwas zu hoch und der Hinterbau im mittleren Federwegsbereich nicht linear genug, aber das Bike macht dennoch viel Spaß auf flowigen Downhills und verwinkelten Verdring-Sektionen. Auch für den Park ist es ein guter Begleiter. Schönes Preis-Leistungs-Verhältnis!

SET-UP-TIPP (FAHRERGEWICHT 75 KILO)

Gabel: Die „Domain“ sauber abzustimmen ist simpel: Die Serienfeder passt für Biker um die 75 Kilo. Die interne HS-Druckstufeneinstellung ist oky Lowspeed-Druckstufe 4 Klicks wirkt dem Absacken beim Anbremsen entgegen. Die Zugstufe ist bei diesem Modell straff: ganz offen lassen. **Dämpfer:** Am „Van RC“ passt die 350er-Feder sehr gut mit einer ganzen Umdrehung Vorspannung. Dazu 2 Klicks Rebound und die LS-Druckstufe 4 Klicks zu.



Der Hauptdrehpunkt lässt sich nachträglich aufrüsten: Der exzentrische Drehpunkt des „XPI“-Systems erlaubt eine Geometrie-Anpassung.



Der Name ist Programm: „Stiffy“ heißt die 40 Millimeter breite Spank-Felge, die den Laufradsatz sehr stabil und steif macht. Die Serienreifen sind gut für den Allroundeinsatz.

MOREWOOD >ZAMA

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	Sportsnut, Tel. 07121/1447740 www.sports-nut.de
MATERIAL/GRÖSSEN	Alu/S, M, L
PREIS/GEWICHT OHNE PEDALE	2749 Euro/ 16,3 Kilo

MESSDATEN

REACH / STACK	375 mm/586 mm
LENK-/SITZROHRWINKEL	65,5°/71°
OBERROHR-/HINTERBAULÄNGE	592 mm/439 mm
RADSTAND/TRETLAGERHÖHE	1132 mm/380 mm
FEDERWEG VO./HI.	180 mm/180 mm
HINTERBAUSYSTEM	Eingelenker

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	RockShox Domain RC Maxle 20/Fox Van RC
KURBELN/SCHALTUNG	Truvativ Hussefelt/Sram X-9
BREMSANLAGE	Avid Elixir 5
LAUFRÄDER	Atom Lab Pumplite Naben, Spank Stiffy 40 Felgen, Schwalbe Muddy Mary 2,35 Reifen

FREERIDE-PERFORMANCE ALLROUND

DH HIGH SPEED	DH TECHNISCH	PARK/TRIX	TOUR/TRAIL	BERGAUF
<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>

Spec-Infos:

Schaltung vorne: nein, aber möglich. Sattelstütze: voll versenkbar. Lenkerbreite: sehr gut (740 mm).

- + Ausstattung, Handling, Gewicht
- hoher Schwerpunkt, hohes Tretlager





PROPAIN SPINDRIFT PARK



Der tiefe Schwerpunkt ist beim Propain ein großes Plus. Das Handling ist sehr gut, sogar in Large. In M ist der Rahmen deutlich kompakter (- 2,5 Zentimeter Reach und Radstand).

Das Propain kam leider nicht so wie bestellt zum Test: Wir hätten es gerne in Größe M gehabt mit einer Fahrwerksabstimmung für ein Gewicht von 75 bis 80 Kilo. Bekommen haben wir ein Modell in Large mit einer Dämpferfeder, die für 90 Kilo passt. Statt der im Serienbike verbauten „Totem Coil“ und dem „Vivid Coil R2C“ waren eine Luftgabel und ein Elka-Suspension-Dämpfer verbaut. Bummer. Der schön verarbeitete Rahmen mit dem markant geschwungenen Oberrohr gefiel uns. Dämpfer und Wippen sitzen direkt über dem sehr tiefen Tretlager (355 Millimeter) und beschenken dem „Spindrift“ einen niedrigen Schwerpunkt. In der Serie wird der Hinterbau mit variablen Ausfallenden für unterschiedliche Achssysteme zu haben sein – unsere waren noch angeschweißt und passend für eine Maxle-Achse. Wie erwartet war das Bike all unseren Testfahrern etwas zu groß, doch die eigentliche Fahrposition fanden wir dennoch angenehm. Die Geometrie passt: Die Front ist höher als zum Beispiel beim YT und vermittelt so in steilen Passagen ein sicheres Gefühl. Trotzdem steht man tief und ausgewogen über dem Bike. Der 500er-Feder konnten wir zwar fast 30 Prozent Sag entlocken, doch der Hinterbau fuhr sich straff und bei schnellen Schlägen reagierte er bockig. Ein Nachttest mit einer 400er-Feder und fast 40 Prozent Sag brachte Besserung. Zwar mutierte das „Spindrift“ auch damit nicht zum Staubsauger, es blieb auf der straffen Seite. Doch der Hinterbau kann so weich abgestimmt dem Gelände bei hohem Tempo gut folgen, gibt aber immer deutliches Feedback an den Fahrer. Anlieger kann man mit viel Druck anfahren, ohne dass der Hinterbau wegsackt – und das Bike springt gut. Die „Totem“ funktioniert nicht so linear wie der Hinterbau und braucht mehr Luftdruck, um höher im Hub zu arbeiten. Dann passt sie aber vom Set-up gut zum Heck, wobei sie nie ganz die Leistungsfähigkeit einer Stahlfedergabel erreicht. In engen Passagen wirkte der große Rahmen unhandlich. In dieser Größe ist er nicht ideal für Verdring-Einsätze. Ärgerlich: das Hinterrad war so schlecht aufgespeicht, dass es schon nach wenigen Abfahrten komplett neu zentriert werden musste. Ansonsten passt die Ausstattung: Die Bremsen sind bissig, aber gut zu dosieren und der sehr breite Lenker gibt viel Kontrolle.

SET-UP-TIPP (FAHRERGEWICHT 75 KILO)

Gabel: Die Luft-„Totem“ braucht etwas mehr Druck als von RockShox empfohlen. Statt angegebener 60 braucht es 80 Psi, damit die Gabel nicht durchsackt, Zugstufe 10 Klicks, Druckstufen ganz auf. **Dämpfer:** Die Druckstufenknöpfe sind extrem schwer zu erreichen. Die 500er-Feder ist zu hart. Eine 400er passt. Zugstufe 22 Klicks, Low- und Highspeed-Druckstufe komplett auf. Achtung: Sattelstütze nicht zu weit einschleiben, sonst kollidiert sie mit der Wippe!

Fazit: Das „Spindrift“ braucht viel Sag, dann funktioniert der Hinterbau gut, aber direkt und mit deutlichem Feedback. Die Geometrie ist gelungen und macht im Bikepark und auf flowigen DH-Strecken Spaß. Eine „Hammerschmidt“ passt dran, macht aber – wenn überhaupt – nur in Verbindung mit einer Teleskopstütze Sinn. Tolle Optik.

PROPAIN > SPINDRIFT PARK

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB Zander&Krauss GbR, Tel. 06144/335952
www.propain-bikes.de

MATERIAL/GRÖSSEN Alu/S,M,L

PREIS/GEWICHT 3 799 Euro/17,8 Kilo

MESSDATEN

REACH/STACK 428 mm/611 mm

LENK-/SITZROHRWINKEL 65°/74,5°

OBERROHR-/HINTERBAULÄNGE 594 mm/435 mm

RADSTAND/TRETLAGERHÖHE 1198 mm/355 mm

FEDERWEG VO./HI. 180 mm/180 mm

HINTERBAUSYSTEM VPP Float Link

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER RockShox Totem RC2L/ Elka Suspension Stage 5

KURBELN/SCHALTUNG Truvativ Holzfelder/Sram X-9

BREMSANLAGE Avid Code R

LAUFRÄDER Six Pack Resident Disc Systemlaufbandsatz, Maxxis Ardent 2.4 Reifen

FREERIDE-PERFORMANCE

ALLROUND

DH HIGH SPEED



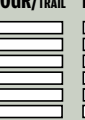
DH TECHNISCH



PARK/TRIX



TOUR/TRAIL



BERGAUF



Spec-Infos:

Schaltung vorne: nein, Hammerschmidt möglich. Sattelstütze: kaum versenkbar. Lenkerbreite: sehr gut (780 mm).

- Optik, Ausstattung, Rahmen**
- braucht eine sehr genaue Hinterbauabstimmung, sonst schnell zu straff.**



Wippe oben, Wippe unten, Dämpfer dazwischen und alles bewegt sich in unterschiedliche Richtungen. Sieht kompliziert aus, funktioniert gut, könnte aber steifer sein.



Die Stütze darf nicht so weit wie hier runtergeschoben werden, sonst dengelt die Wippe beim Einfedern dagegen. In der Serie wird das durch Anschlagpunkte an der Wippe vermieden.





ROCKMACHINE WHIZZ 30

Das „Whizz“ hatten wir Ende letzter Saison schon mal im Einzeltest unter dem Hintern. Allerdings in doppelt so teuer und mit High-End-Ausstattung. Insgesamt gibt es vier Versionen. Das 30er ist das Basismodell für schlanke 2200 Euro. Der Rahmen ist immer identisch: Die Rohre des Hauptrahmens sind im Querschnitt quadratisch; das Oberrohr ist tief nach unten gezogen und gibt viel Schrittfreiheit. Falls man eine Doppelbrückengabel einbauen möchte, hat Rockmachine im Unterrohr kleine Gummi-Inserts verbaut, damit es keine Dellen gibt. Die massiv gelagerten Wippen des VPP-Float-Link-Hinterbaus drücken den Dämpfer beim Einfedern von oben und unten. Insgesamt wirkt der Rahmen sehr hochwertig und schön verarbeitet. Leider gibt es das Bike nur in einer Größe und die passt für Fahrer bis 1,80 Meter, darüber wird's beengt. Die Ausstattung ist sehr basic: Die RST „Storm Super“ und der RockShox „Monarch“ bieten wenig Einstelloptionen. Die Truvativ „Hussefelt“-Kurbel ist schwer wie Blei. Der mit 680 Millimetern Breite viel zu schmale Lenker passt so gar nicht ins Bild – ein Teil, das man besser noch vor dem Kauf austauscht, denn er beeinflusst die Fahreigenschaften negativ. Immerhin kann man an der Hayes „Stroker Trail“ die Griffweite ohne Werkzeug einstellen. Die Geometrie ist für einen Freerider ziemlich Standard und beim ersten Aufsitzen wirkt die Fahrposition (mit getauschtem Lenker) ausgewogen. Auf dem Trail ändert sich der Eindruck schnell. Der Dämpfer arbeitet extrem zäh, überdämpft und sorgt dafür, dass sich der Hinterbau tot anfühlt. Im Ansprechverhalten unsensibel, bei schnellen Schlägen zu langsam – fail. Dabei wissen wir von unserem Test mit dem „Whizz 90“ in dem der „Vivid Air R2C“ verbaut war, dass der Hinterbau eigentlich sehr potent und schluckfreudig arbeiten kann. Aber der „Monarch“ passt gar nicht zum Bike. Auch die Gabel war keine Offenbahrung. Ihr fehlt es an Druckstufendämpfung ähnlich wie der „Domain R“ im Solid. Immerhin arbeitet sie sensibel und ist steif genug. Die Bremsen waren schwach und litten unter Fading, die billige Kettenführung konnte den Strang im harten Gelände nicht auf dem Blatt halten.



Fazit: Die Geometrie passt, die Anbauteile und Komponenten leider nicht. Der sehr schöne und hochwertige Rahmen arbeitet mit den schlechten Federelementen weit unter seinen eigentlichen Möglichkeiten. Das „Whizz“ funktioniert als Schnäppchen nur, wenn Dämpfer und Gabel ein vernünftiges Niveau haben. Die Serienreifen sind pannen anfällig.

SET-UP-TIPP (FAHRERGEWICHT 75 KILO)

Gabel: An der RST „Storm“ gibt es nur einen Knopf zur Anpassung – die Zugstufe. 5 Klicks rein, die Serienfeder passt gut. Etwas mehr Druckstufendämpfung wäre aber notwendig, um bei hohem Tempo gut zu funktionieren. **Dämpfer:** Das Sorgenkind in diesem Test. Der RockShox „Monarch R“ braucht 190 Psi Druck für 30 Prozent Sag, ist aber leider zu stark gedämpft. Auch mit der Zugstufe ganz auf arbeitet er zäh. Da kann man leider nichts machen.



Der Hinterbau ist eigentlich sehr gelungen. Mit dem richtigen Dämpfer arbeitet er sensibel, hat eine gute Kennlinie und schluckt viel weg. Leider ist der „Monarch“ aber der falsche.



Die RST „Storm“ haben wir zum ersten Mal getestet. Die Verarbeitung wirkt gut, sie spricht feinfühlig an, aber die Druckstufendämpfung ist zu schwach.

ROCKMACHINE >WHIZZ 30

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB Mega Handelsgesellschaft GmbH, Tel. 03464/572600
www.rockmachine.us

MATERIAL/GRÖSSEN Alu/17

PREIS/GEWICHT OHNE PEDALE 2199 Euro/18,4 Kilo

MESSDATEN

REACH/STACK 411 mm/ 582 mm
LENK-/SITZROHRWINKEL 66,3°/73,9°
OBERROHR-/HINTERBAULÄNGE 580 mm/436 mm
RADSTAND/TRETLAGERHÖHE 1154 mm/365 mm
FEDERWEG VO./HI. 180 mm/180 mm
HINTERBAUSYSTEM VPP Float Link

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER RST Storm Super/RockShox Monarch R High Volume
KURBELN/SCHALTUNG Truvativ Hussefelt/ Sram X-5
BREMSANLAGE Hayes Stroker Trail
LAUFRÄDER Rockmachine Disc Naben, WTB Freeride Laser Disc Felgen
WTB Dissent 2.3 Reifen

FREERIDE-PERFORMANCE ALLROUND

DH HIGHSPEED	DH TECHNISCH	PARK/TRIX	TOUR/TRAIL	BERGAUF

Spec-Infos:

Schaltung vorne: nein, nicht möglich. Sattelstütze: kaum versenkbar. Lenkerbreite: zu schmal (680 mm).

- + Rahmen, Optik, Preis
- Federelemente, Bremsen, Lenker, Kefü, Reifen





Agil fliegt gut: Wo klassische Downhillbikes nur runterblockern, heben gute Freerider gerne mal aktiv ab. Die Federung darf dafür nicht zu soft sein, sonst fühlt sich ein Bike schnell träge an.



SCOTT VOLTAGE FR 10

FREERIDE
TIPP
BIKEPARK

Der „Voltage“-Rahmen ist als variable Plattform für drei unterschiedliche Bikekonzepte ausgelegt. Mit Luft- oder Stahldämpfer in unterschiedlichen Längen und unterschiedlich langen Ausfallenden kann der als abgestützte Einzelgelenker konstruierte Rahmen zwischen 130 und 180 Millimetern Federweg generieren und dabei seine Geometrie beibehalten. Den Slopestyle-Aufbau haben wir bereits Ende 2010 getestet und empfanden ihn als sehr stimmig. Der Rahmen besitzt das niedrigste Tretlager im Test: 350 Millimeter sind bei diesem Federweg sehr wenig. Dazu kommen ein kurzer Hinterbau und ein extrem stark abfallendes Oberrohr. Mit den massiven Rohren (die Kettenstreben!) wirkt es kompakt und nahezu unzerstörbar. Es gibt zwei Rahmengrößen, die sich aber nur in der Länge unterscheiden; das Sitzrohr ist immer gleich lang. Die Ausstattung ist sinnvoll gewählt: Die Avid „Code R“ gehört zu den kraftvollsten und besten Bremsen im Test, die „Holzfeller“-Parts sind stabil und die E-13-Kettenführung arbeitet fehlerlos. Fox „Van RC2“ mit konifiziertem Schaft und Fox „DHX RC2“ bilden das Fahrwerk. Die direkte Anlenkung des Dämpfers macht eine weiche 300er-Feder notwendig, um bei 75-80 Kilo Fahrergewicht ausreichend Sag zu haben. Die Front ist im Verhältnis zum Tretlager nicht wirklich tief (Stack: 600 Millimeter), aber da die Kurbeln so niedrig sind, wirken Schwerpunkt und Fahrposition wie tiefer gelegt. Auch Größe L ist nicht wirklich lang geraten – ab Körpergröße 1,85 Meter wird's beengt. Auf dem Trail begeisterte das „Voltage FR 10“ alle mit seinem fantastischen Handling. Es reagiert agil und sehr direkt und fühlt sich dadurch deutlich leichter an, als es ist. Die Federung arbeitet sehr ausgewogen, aber straff, mit deutlichem Feedback an den Fahrer. Einigen Testern war das zuviel des Guten: Speziell bei hohem Tempo in stark ausgesetzten Passagen bemängelten sie die fehlende Laufruhe. Andere waren begeistert vom aktiven Fahrgefühl – das Scott zwingt einen buchstäblich dazu, mit dem Gelände zu spielen, zu springen und mit maximalem Druck in Kurven einzufahren. Durchschläge sind ein Fremdwort. Je aggressiver man das Bike fordert, desto besser funktioniert es. Das „Voltage“ ist damit der krasse Gegenpol zum supersoften Commençal. Alle Fahrer waren sich aber einig: Die Geometrie ist nahezu perfekt. Das Scott ist im Test-Vergleich erste Wahl für Bikeparkbesuche, kurvige Strecken mit vielen Sprüngen und auch in Spitzkehren ist es sehr handlich. Die Serienreifen sind nix für harte Downhills.



Grauer Panzer: Das „Voltage“ hat eine sehr kantige Optik. Durch das extrem tiefe Sitzrohr wirkt der Rahmen klein, doch die Geometrie ist stimmig.

Fazit: Das Scott ist ein ziemlich kompromissloses Bike. Konsequenterweise ausgelegt auf perfektes, direktes Handling und agiles Fahrverhalten. Das Fahrwerk ist straff und wird bei hohem Tempo in verblockten Passagen etwas unruhig, aber wer mit dem Gelände spielen will, findet hier das richtige Bike.

SET-UP-TIPP (FAHRERGEWICHT 75 KILO)

Gabel: Die Feder der „Van RC2“ passt mit 5 Klicks Vorspannung und 16 Klicks Highspeed-Compression. LSC ganz auf. So arbeitet sie agil und hoch im Hub und passt somit gut zum Hinterbau. **Dämpfer:** Der Hinterbau arbeitet selbst mit der null vorgespannten 300er-Feder ein bisschen straff. Die Zugstufe braucht 4 Klicks. LS Druckstufe komplett auf und das Boost-valve auf 125 Psi.



Die Fox „36 Van RC2 180“ ist die beste Gabel im Vergleich: Sie spricht sehr gut an und arbeitet beim Scott in perfekter Harmonie mit dem Hinterbau.



Mal mehr, mal weniger: Der obere Aufhängpunkt reduziert den Federweg um zwei Zentimeter. Da das Set-Up so schon direkt und straff ist, braucht man diese Option aber eigentlich nicht.

SCOTT >VOLTAGE FR 10

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	Scott Sports AG, Tel. 08131/31260 www.scott-sports.com
MATERIAL/GRÖSSEN	Alu/Short, Long
PREIS/GEWICHT OHNE PEDALE	3 599 Euro/17,2 Kilo

MESSDATEN

REACH/STACK	405 mm/600 mm
LENK-/SITZROHRWINKEL	64,5°/73,8°
OBERROHR-/HINTERBAULÄNGE	580 mm/422 mm
RADSTAND/TRETLAGERHÖHE	1 164 mm/350 mm
FEDERWEG VO./HI.	180 mm/160-180 mm
HINTERBAUSYSTEM	Mehrgelenker

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	Fox 36 Van 180 Fit RC2/Fox DHX RC2
KURBELN/SCHALTUNG	Truvativ Holzfeller/ Sram X-9
BREMSANLAGE	Avid Code R
LAUFRÄDER	vo. Scott Pro, hi. Scott DHL Nabe, DT-Swiss FR600 Felgen Schwalbe Big Betty 2,4 Reifen

FREERIDE-PERFORMANCE ALLROUND

DH HIGHSPEED	DH TECHNISCH	PARK/TRIX	TOUR/TRAIL	BERGAUF
<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>

Spec-Infos:

Schaltung vorne: nein. Sattelstütze: versenken (kurzes Sitzrohr!) Lenkerbreite: sehr gut (760 mm)

- + Geometrie, Handling, Fahrspaß
- straffes Set-up - muss man mögen. Kein Mini-DH.



FREERIDE RANKING: maximal 10 Punkte. Mehr Infos zum Test unter www.bike-freeride.de



SOLID MISSION 7 COMP



Die mausgraue Lackierung lässt das Solid etwas langweilig aussehen. Den Rahmen gibt es aber auch in schickem Hellblau.

Das Solid hatten wir vor längerer Zeit schon einmal im Test. Damals mit High-End-Ausstattung inklusive Titanfederdämpfer. Zu diesem Test rollte das „Mission 7“ mit der Mission, unter der 3000-Euro-Marke zu bleiben. Das hat geklappt. Der hochwertig verarbeitete Rahmen ist als klassischer Eingelenker konstruiert. Über eine Hebel-Wippen-Anlenkung wringt das Bike 180 Millimeter Federweg aus dem Marzocchi „Rocco R“, der schon beim ersten Aufsitzen butterweich anspricht. Auch beim „Mission 7 Comp“ wird jedes Rohr belastungsspezifisch geformt: Mal hoch-, mal quereval, aber immer mit gewaltigen Durchmessern. Das kurze Sitzrohr mit flachem 69er-Sitzwinkel macht klar, dass Solid den Einsatzbereich des Bikes nicht auf Touren, sondern zu 100 Prozent im Bergabmodus definiert. Eine „Hammerschmidt“ passt zwar und mit einer Teleskopstütze kann man theoretisch auch den zu geringen Verstellbereich des Minisitzrohres ausgleichen, aber wirklich gut kommt man so erfahrungsgemäß keinen Anstieg hoch. Das Solid gibt es auch nur in einer Größe - die passt bis knapp 1,80 Meter. Größere Tester empfanden das Bike als zu kurz. Im konischen Steuerrohr sitzt eine RockShox „Domain R“, das Basismodell, bei dem nur die Zugstufe verstellbar ist. Auch der Rest der Ausstattung ist sehr einfach: die schwere Truvativ „Ruktion“-Kurbel, „Elixir 3“-Bremsen und Sram „X-7“-Schaltung. Auf dem Trail holt das „Mission 7 Comp“ das Maximum aus der mäßigen Ausstattung. Die Fahrposition ist etwas hochbeiniger (375 Millimeter Tretlagerhöhe), aber der Hinterbau klebt vom ersten Moment an schön am Boden. Dagegen stinkt die Gabel deutlich ab. Sie ist zu gering in der Druckstufe gedämpft, fühlt sich zu weich und undefiniert an. Eine etwas härtere Feder würde zumindest das permanente Abtauchen an Steilstufen verringern. Damit ist das Set-up etwas unausgewogen und wirkt bei hohem Tempo und harten Schlägen nervöser als die besten Bikes im Vergleich. Dass trotzdem eigentlich alle Tester das Solid als Spaßbike bezeichnet haben, zeigt, wieviel Potenzial in dem Fahrwerk und der Geometrie steckt. Trotz des hohen Gewichts wirkt es verspielt und ist mit seinem recht kurzen Radstand auch in engen Kehren handlich. Die Bremsen haben ihre Arbeit unauffällig, aber erfolgreich verrichtet. Eine werkzeuglose Griffweiteneinstellung vermissen wir aber auch hier.

Fazit: Mission fast erfüllt. Das Solid ist ein spaßiger Freerider für Bikepark- und Downhilleinsätze. Das Handling ist direkt und verspielt, der Hinterbau arbeitet sehr gut. Die Gabel schränkt das Bike aber stark in seinem Potenzial ein und kostet einen halben Punkt. Ohne Lift, Shuttle oder die Bereitschaft zum Schieben kommt man nicht auf den Berg.

SET-UP-TIPP (FAHRERGEWICHT 75 KILO)

Gabel: Die billigste RockShox „Domain 318“ liegt von den Verstellmöglichkeiten auf dem Niveau der RST. Zugstufe 8 Klicks, das war's. Auch die RockShox bräuchte etwas mehr Druckstufendämpfung. Da geht aber leider nix. **Dämpfer:** Der Marzocchi „Rocco R“ ist mit seiner 500er-Feder bei null Vorspannung passend. Die extrem schwer zugängliche Zugstufe braucht 18 Klicks. Den Piggy auf 170 Psi aufpumpen.

SOLID > MISSION 7 COMP

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	Solid Bikes Europe, Tel. 07441/952450 www.solidbikes.de
MATERIAL/GRÖSSEN	Alu/S, M, L
PREIS/GEWICHT OHNE PEDALE	2 899 Euro/18,2 Kilo

MESSDATEN

REACH/STACK	379 mm/586 mm
LENK-/SITZROHRWINKEL	65,6°/70,6°
OBERROHR-/HINTERBAULÄNGE	582 mm/434 mm
RADSTAND/TRETLAGERHÖHE	1 140 mm/375 mm
FEDERWEG VO./HI.	180 mm/180 mm
HINTERBAUSYSTEM	Mehrgelenker

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	Rock Shox Domain 318 Coil/Marzocchi Rocco R Coil
KURBELN/SCHALTUNG	Truvativ Ruktion/Sram X-7
BREMSANLAGE	Avid Elixir 3
LAUFRÄDER	Reverse/Alex Rims 930 Naben, Reverse Evolution Felgen, Schwalbe Muddy Mary Performance 2,35 Reifen

FREERIDE-PERFORMANCE ALLROUND

DH HIGH SPEED	DH TECHNISCH	PARK/TRIX	TOUR/TRAIL	BERGAUF
<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>

Spec-Infos:

Schaltung vorne: nein, Hammerschmidt möglich. Sattelstütze: kaum versenkbare. Lenkerbreite: sehr gut (770 mm).

- + Hinterbau, Handling
- Gabel, Bremshebel nur mit Werkzeug verstellbar



Oben hui, unten pfui: Der Rahmen ist hochwertig verarbeitet. Die RockShox „Domain“ beschränkt das Bike aber in seinen Möglichkeiten.



Der Hinterbau spricht extrem feinfühlig an und überzeugt mit guter Leistung im mittleren Federwegsbereich. Die Progression verhindert Durchschläge effektiv.





SPECIALIZED SX TRAIL 1



Sparpaket: Das „SX Trail 1“ ist die einzige Komplettversion für den deutschen Markt. Wer hochwertigere Federelemente will, muss sich das Rahmenkit aufbauen.

In dieser Saison fällt das „SX Trail“ eine Kategoriestufe nach oben: Mit vorne und hinten 180 Millimetern Federweg passt es erstmals voll in die Freerider-Klasse. Seinen Platz bei dem Parkenduros übernimmt das „Enduro Evo“ mit Stahlfederelementen und 170/160 Millimetern Federweg. Das „Demo 7“ hat damit ausgedient. Auf den ersten Blick erkennt man wenig Neues. Das Gusset am Sitzrohr ist etwas dezenter und organischer geformt. Der Hinterbau hat jetzt eine 142er-Einbaubreite mit vollwertiger Steckachse und Gewinde im Ausfallende. Der Fox „Van RC“-Dämpfer ist länger als im letzten Jahr (216 statt 200 Millimeter). Aus jetzt 63 Millimeter Hub (vorher 50 Millimeter) generiert er nur einen Zentimeter mehr Federweg. Die Übersetzungsrate der Anlenkung des Dämpfers ist also gesunken. Dadurch fällt die Abstimmung leichter und das Federbein wird nicht so stark beansprucht – ein Fortschritt. Vorne federt die in diesem Test häufig verbaute RockShox „Domain RC“, die uns mit ihrer effektiven Druckstufenabstimmung gut gefallen hat. Die Ausstattung ist ansonsten hochwertig: leichte Avid „Elixir R“-Bremsen und „Descendant“-Kurbeln, hauseigene, aber sehr hochwertig wirkende Parts bei der Lenker-Vorbau-Einheit und der Sattel-Stützen-Kombination. Der Lenker ist endlich schön breit. Die Sram „X-9“-Schaltung arbeitet vorne mit zwei Blättern. Weil das „SX Trail 1“ mit 16,5 Kilo zu den leichteren Bikes im Test gehört und einen steilen Sitzwinkel besitzt, kann man damit problemlos auf Freeride-Tour gehen. Die Fahrposition ist gewohnt und gewohnt gut. Zusammen mit Scott und Propain gehört das Specialized zu den tiefer gelegten Bikes. Der Schwerpunkt ist sehr niedrig, der Fahrer steht subjektiv „im“ Bike und das Handling ist angenehm verspielt. Der Hinterbau arbeitet geschmeidiger und linearer als im letzten Jahr. Dabei funktioniert er sehr feinfühlig und verhärtet auch bei schnellen Schlägen nicht. Das Set-up ist zwar straffer als bei Commençal oder Marin, aber komfortabler als beim „Voltage“. Zitat eines Testers: „Irgendwie gut für alles.“ Die gelungene Mischung aus Agilität und Laufruhe überzeugt. Die Bremsen haben sehr gut funktioniert und auch der Rest der Ausstattung hat sich keine Blöße gegeben. Und gut bergauf fährt es auch – ein toller Freerider. Durch seine Wohlfühl-Geometrie und eine überzeugende Performance in allen Bereichen, empfiehlt sich das „SX Trail“ als der 180er-Freerider mit der besten Gesamtnote. Folge: Testsieg.

SET-UP-TIPP (FAHRERGEWICHT 75 KILO)

Gabel: Die Domain „RC“ hat eine insgesamt bessere Druckstufenabstimmung als die „318“. Der LS-Kompressionknopf kann deshalb aufleiben, Zugstufe 5 Klicks zu. **Dämpfer:** Die 500er-Feder braucht zwei volle Umdrehungen Vorspannung und 8 Klicks Rebound, dann arbeiten Front und Heck harmonisch. Low-speed-Druckstufe 3 Klicks. Etwas mehr Endprogression täte der Hinterbaukinematik gut, leider ist das Boostvalve versiegelt.

Fazit: Wir werden das „Demo 7“ nicht vermissen. Das „SX Trail“ ist endlich in dem Segment angekommen, in das es gehört. Die Geometrie ist perfekt, das Fahrwerk bietet einen guten Kompromiss aus Komfort und Agilität. Im Park super, auf Vertrider-Touren auch. Kein Mini-DHler, aber dicht dran.

SPECIALIZED >SX TRAIL 1

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	Specialized Europe B.V. Tel. 0031/31467660 www.specialized.com
MATERIAL/GRÖSSEN	Alu/S,M,L
PREIS/GEWICHT OHNE PEDALE	3 099 Euro/16,5 Kilo

MESSDATEN

REACH/STACK	421 mm/597 mm
LENK-/SITZROHRWINKEL	65,5°/73,7°
OBERROHR-/HINTERBAULÄNGE	592 mm/420 mm
RADSTAND/TRETLAGERHÖHE	1 162 mm/353 mm
FEDERWEG VO./HI.	180 mm/180 mm
HINTERBAUSYSTEM	Viergelenker

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	Rock Shox Domain RC/Fox Van RC
KURBELN/SCHALTUNG	Truvativ Descendant/Sram X-9
BREMSANLAGE	Avid Elixir R
LAUFRÄDER	Spec. Hi Lo Disc Naben, DT Swiss F550 Disc Felgen, Specialized Butcher 2,3 Reifen

FREERIDE-PERFORMANCE ALLROUND

DH HIGHSPEED	DH TECHNISCH	PARK/TRIX	TOUR/TRAIL	BERGAUF
<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>

Spec-Infos:

Schaltung vorne: ja. Sattelstütze: ausreichend versenkbar.
Lenkerbreite: sehr gut (740 mm).

- + Fahrwerk, Optik, Geometrie, vollw. Übersetzung
- ein Tick mehr Endprogression dürfte sein



Schick: Beim „SX Trail 1“ ist alles farblich aufeinander abgestimmt. Und endlich passt der 740 Millimeter breite Lenker zum Einsatzbereich!

Evolution: Dezente Anpassung bei der Federwegsaufnahme und ein etwas längeres Federbein sorgen für mehr Komfort als 2010, aber auch für etwas weniger Endprogression.





TREK SCRATCH 9



Das „Scratch“ ist ein sehr gutes Parkbike. Der Hinterbau verträgt auch übelste Einschläge und das Handling bei Sprüngen ist top.

Das Trek „Scratch“ hatten wir letztes Jahr schon einmal im Test. Als Park-Enduro. 2011 wächst der Federweg vorne auf 180 Millimeter. Auch die Ausstattung mit nur einem Kettenblatt sagt deutlich: Ich bin ein Freerider und kein Enduro! Das „Scratch“ fällt kurz aus, daher hat Trek aufgrund unserer Testanforderung (Fahrergröße ca. 1,78 Meter, 75 Kilo) von sich aus ein Modell in Large (19,5 Zoll) geschickt. In dieser Größe sind Reach und Stack und die sonstigen Maße auf dem Niveau der anderen Bikes im Test. Medium passt eigentlich nur bis zu einer Körpergröße von 1,70 Metern. Leider war nur das „9er“ vorrätig. Mit einem Preis von 5000 € sprengt es das Preislimit des Tests. Der Rahmen ist komplett hydroformiert und dank der großen Rohrdurchmesser mit geringen Wandstärken auch ziemlich leicht. Die Geometrie ist über ein kleines Insert in der Wippe einstellbar – uns gefiel die flachere und damit tiefere Position besser. Die Ausstattung ist natürlich der Hammer, aber das ist bei diesem Preis auch Pflicht. Die Top-Stahlfedervarianten von Fox vorne und hinten, Race Face „Atlas“-Kurbel, „XO“-Schaltung und MRP-Kettenführung. Bis auf das Schaltwerk sind das zwar edle, aber nicht übermäßig leichte Komponenten. Einzig die 850-Gramm-Serienbereifung ist dem Einsatzbereich nicht angemessen. Das Gesamtgewicht von unter 16 Kilo ist dennoch eine Überraschung – der Rahmen macht's. Nachdem wir die für unser Gewicht viel zu harte 500er-Feder gegen eine 400er ausgetauscht hatten, passte auch das Set-up. Auf dem Trail gehört das „Scratch 9“ ganz klar zur straffen, agilen Fraktion. Die Rückmeldung vom Untergrund ist deutlich, aber die Bodenhaftung ist gut und das Handling sehr direkt und verspielt. Im Vergleich zum Specialized ist der Schwerpunkt höher und das spürt man auf schnellen Passagen: Das Trek ist kein Wunder an Laufruhe. Die Hinterbaukinematik wird am Ende stark progressiv und bietet auch bei härtesten Landungen genug Reserven. Die tolle Fox „Van“ hat in der 180er-Version ein Potenzial, das viel besser zum Bike passt als die letztjährige 160er. Das Bike will ähnlich aggressiv gefahren werden wie das Scott und funktioniert im Bikepark und auf flüssig zu fahrenden DH-Strecken am besten. Auch auf Trailtouren mit geringer Höhendifferenz funktioniert es dank des Gewichts gut.

SET-UP-TIPP (FAHRERGEWICHT 75 KILO)

Gabel: Die Feder der Fox „Van RC2“ passt und braucht keinen Preload. Rebound 4 Klicks und die Druckstufen für Low- und Highspeed ganz auf lassen. **Dämpfer:** Die 500er-Serienfeder ist viel zu hart! Mit einer 400er kommt man auf einen vernünftigen Sag. 2 Klicks Rebound dazu und die Druckstufenknöpfe ganz aufdrehen. Auch das Boostvalve braucht nur 125 Psi und der Bottom-out-Drehknopf kann auf bleiben. Die Kinematik hat schwere Einschläge auch so im Griff.

Fazit: In der 180er-Klasse ist das „Scratch 9“ gut platziert. Das Handling ist direkt und eher straff, aber der Fahrspaß ist hoch. Der Schwerpunkt dürfte etwas tiefer sein. Verblockte Downhillstrecken sind nicht das ideale Revier.



Die Kinematik des ABP-Hinterbaus ist speziell, aber gut: Sie fühlt sich nicht so butterweich an, doch sie arbeitet sehr effektiv und reagiert im Antritt direkt.



Verhüterli: ein Gummischutz soll das sehr dünnwandige Unterrohr vor Beulen schützen.

TREK > SCRATCH 9

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	Bikeeurope B.V./Trek Deutschland www.trekbikes.com
MATERIAL/GRÖSSEN	Alu/S,M,L,XL
PREIS/GEWICHT OHNE PEDALE	4 999 Euro/15,5 Kilo

MESSDATEN

REACH/STACK	413 mm/581 mm
LENK-/SITZROHRWINKEL	64,2°/72,6°
OBERROHR-/HINTERBAULÄNGE	577 mm/437 mm
RADSTAND/TRETLAGERHÖHE	1 183 mm/365 mm
FEDERWEG VO./HI.	180 mm/170 mm
HINTERBAUSYSTEM	Float Link ABP Pivot

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	Fox 36 Van Fit RC2/Fox DHX RC4
KURBELN/SCHALTUNG	Race Face Atlas/Sram XO
BREMSANLAGE	Avid Elixir CR
LAUFRÄDER	Bontrager Cousin Earl Disc Systemlaufradsatz, Bontrager FR 4 Team 2.35 Reifen

FREERIDE-PERFORMANCE ALLROUND

DH HIGH SPEED	DH TECHNISCH	PARK/TRIX	TOUR/TRAIL	BERGAUF
<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>

Spec-Infos:

Schaltung vorne: nein, aber möglich. Sattelstütze: voll ver-senkbar. Lenkerbreite: gerade noch okay (710 mm).

- + Optik, Ausstattung, Gewicht
- Laufruhe, teuer





UNIVEGA RAM FR-5

Vielleicht irren wir uns, aber das „Ram FR-5“ scheint uns das erste echte Freeride-Bike aus dem Hause Univega zu sein. Oder gab's da vorher schon mal was? Egal. Wenn schon, dann richtig, dachten sich die Macher offensichtlich. Der Rahmen ist jedenfalls ziemlich fett geraten. Auch die Hinterbaustreben wirken massiv. Speziell der Steuerrohrbereich mit dem extrem großflächig aufeinandertreffenden Ober- und Unterrohr sieht Vertrauen erweckend aus. Etwas billig wirkt nur die aus zwei Teilen zusammengeschrubte Wippe, aber ansonsten ist alles hochwertig verarbeitet und großflächig kugelgelagert. Die Anbauteile sind dem Einsatzbereich angemessen gewählt. Auch Univega verbaut die sehr gute Avid „Code R“-Bremse. Die Kombination aus superflachem DH-Sitzwinkel und tourentauglicher „Hammerschmidt“-Kurbel plus absenkbarer Gabel machte uns aber ein bisschen ratlos – nicht Fisch, nicht Fleisch. Die Fahrposition kurz geraten, die Front sehr hoch. Für Fahrer über 1,80 Meter ist es zu klein. Die Serienfeder war deutlich zu hart – mit einer 400er kamen wir auf die gewünschten 30 Prozent Sag und damit fühlt sich der Hinterbau beim Aufsitzen auch schön soft an. Die Luftgabel füllten wir erstmal mit dem gleichen Druck wie die „36 Float RC2“ im Cube. Eine Druckstufenverstellung hat die „Talas“-Version aber nicht zu bieten. Im Gelände ist das Handling verspielt. Der Hinterbau arbeitet sehr gut und ist schluckfreudig. Die Kennlinie ist über weite Strecken linear und bietet in schnell gefahrenen Kurven eine gute Plattform. Auch harte Landungen verträgt sie gut ohne durchzuschlagen. Das Heck arbeitet zwar nicht ganz so staubsaugerartig wie die von YT und Commencal, aber komfortabler als das von Scott. Die Gabel brauchte nach der ersten Abfahrt mehr Luftdruck, denn sie neigt zum Abtauchen und rauscht bei heftigen Schlägen durch den Hub. Sie schafft es auch nicht so gut wie die „Float“, die Kennlinie einer Stahlfedergabel zu imitieren, sondern nutzt bereits bei mittleren Schlägen viel Federweg. Die Fahrposition ist alles in allem etwas zu beengt. Der Fahrer hat subjektiv viel Gewicht auf den Händen, speziell in steilen Passagen ist das manchmal unangenehm. Ebenfalls suboptimal: Die Kettenstreben laufen genau auf Höhe des Reifens stark zusammen. Bereits nach der ersten Testfahrt hinterließ der 2,4er-Reifen Schleifspuren links und rechts am Hinterbau. Das darf nicht sein.

Fazit: Für den ersten Versuch ist das „Ram FR-5“ schon richtig gut gelungen. Die Hinterbaufunktion ist top und das Handling schön agil. Die Geometrie fanden alle Tester zu kurz und der sehr flache Sitzwinkel macht die Vorteile der Tourenausstattung wieder etwas zunichte. Der schleifende Hinterbau ist aber ganz klar daneben (-0,5 Punkte).



Der Mehrgelenker-Hinterbau hat eine gelungene Kennlinie und arbeitet im Gelände sehr feinfühlig und schluckfreudig. Mit einer Stahlfedergabel wäre das Fahrwerk ausgewogener.

SET-UP-TIPP (FAHRERGEWICHT 75 KILO)

Gabel: Die einzige Gabel mit Absenkfunktion im Test. Die Fox „Talas „R“ braucht wegen der zu schwach ausgefallenen Druckstufendämpfung etwas mehr Luftdruck: 65 Psi. Dazu 3 Klicks Rebound. **Dämpfer:** Auch Univega hat sich bei der Federhärte vergriffen. Statt der 500er montierten wir eine 400er – dann ist das Heck schön soft. Feder eine Umdrehung vorspannen und am schwer zugänglichen Zugstufenknopf irgendwie 4 Klicks rauswürgen. Boostvalve mit 140 Psi befüllen.

UNIVEGA > RAM FR-5

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	Raleigh Univega GmbH, Tel. 04471/9660 www.univega.com
MATERIAL/GRÖSSEN	Alu/S, M, L
PREIS/GEWICHT OHNE PEDALE	3 600 Euro/16,9 Kilo

MESSDATEN

REACH/STACK	354 mm/613 mm
LENK-/SITZROHRWINKEL	65,8°/68,6°
OBERROHR-/HINTERBAULÄNGE	605 mm/444 mm
RADSTAND/TRETLAGERHÖHE	1123 mm/360 mm
FEDERWEG VO./HI.	180 mm/190 mm
HINTERBAUSYSTEM	Mehrgelenker

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	Fox 36 Talas 180 R / Fox DHX RC2
KURBELN/SCHALTUNG	Truvativ Hammerschmidt FR/Sram X-0
BREMSANLAGE	Avid Code R
LAUFRÄDER	Formula Disc Naben, Alex Rims Supra D Felgen, Schwalbe Muddy Mary 2,35 Reifen

FREERIDE-PERFORMANCE ALLROUND

DH HIGH SPEED	DH TECHNISCH	PARK/TRIX	TOUR/TRAIL	BERGAUF
<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>

Spec-Infos:

Schaltung vorne: ja (Hammerschmidt). Sattelstütze: kaum versenkbar. Lenkerbreite: etwas schmal (700 mm).

- + Hinterbaufunktion, Ausstattung
- Geometrie, Hinterbau zu wenig Reifenfreiheit



Der Hinterbau mit Steckachse wirkt massiv, ist aber gar nicht so steif, wie er aussieht. In Kurven scheuerte der 2,4er-Testreifen mal links mal rechts an den Sitzstreben.



Die „Hammerschmidt“ ist ein geniales Teil: Problemlos, unauffällig, effektiv. Sie erweitert den Einsatzbereich jedes Freeriders deutlich – ohne echte Nachteile.



Luft unterm Po: Tester Mario nimmt die Einfahrt zum Anlieger im ersten Stock. Das „SX Trail 1“ gehörte bei solchen Aktionen klar zu den Favoriten der Testfahrer.



YT TUES FREERIDE

**FREERIDE
TIPP**
PREIS-LEISTUNG

Die erste Version des „Tues FR“ hat uns bereits sehr gut gefallen. Das Handling war agil, die Federung soft, der Schwerpunkt niedrig. Der Preis sowieso. Trotzdem hat YT das Bike für diese Saison nochmal komplett überarbeitet. Not tat das eigentlich nur am Hinterbau. Der war grenzwertig dimensioniert und brach bei einigen Modellen. Zusammen mit der Kettenstrebe wurde auch gleich die Dämpferanlenkung überarbeitet. Im Hinterbau sitzt jetzt statt dem 222er ein 241 Millimeter langes Federbein. Das niedrigere Übersetzungsverhältnis soll die Lebensdauer des Dämpfers erhöhen und die saubere Abstimmung erleichtern. Auch die Geometrie wurde geändert. Der Lenkwinkel ist jetzt downhillverdächtige 63,8 Grad flach und der Radstand wächst auf amtliche 1186 Millimeter. Der Preis ist um 100 Euro gestiegen, aber mit 2099 Euro sehr günstig. Dabei ist die Ausstattung hochwertig: RockShox „Totem RC“- und „Vivid R2C“- Feder Elemente, Avid „Code R“-Bremsen und die leichte „Descendant“-Kurbel. Dazu gute Truvativ-Parts. Die Geometrie ist ausgewogen sportlich. Die Front ist tief, der Schwerpunkt des Bikes ebenso. Der Hinterbau ist neben dem Commencal das Maß der Dinge in Sachen Schluckfreudigkeit und Sensibilität. Identisch ist auch der Federweg am Heck: 200 Millimeter. Überhaupt sind sich die Räder in Abmessungen und Charakter sehr ähnlich. Einzig die Gabel im YT arbeitet mit deutlich strafferer Druckstufe als die Marzocchi, kann schnelle Schläge aber auch gut parieren und gibt dabei besseres Feedback vom Untergrund als die Italienerin. Eine kleine Schwäche zeigt der Hinterbau: Er arbeitet zwar schnell, sackt aber bei viel Druck in Anliegern leicht durch. Im Vergleich zu den Handlingsmusterknaben von Scott und Specialized wirkt das „Tues FR“ mit seinem sehr flachen Lenkwinkel und der soften Abstimmung dennoch wie ein Mini-Downhill - also deutlich lauruhiger, aber auch nicht ganz so dynamisch und spritzig bei Sprüngen und beim Herausbeschleunigen aus Kurven. Reine Flowstrecken im Park und engen, kehrige Verdring-Strecken sind deshalb nicht das Haupteinsatzgebiet, sondern Gelände, wo es zur Sache geht. Da verwöhnt das YT mit maximaler Bodenhaftung und sicherem Fahrverhalten.



YT hat das „Tues FR“ für 2011 nochmal komplett überarbeitet. Aber die Silhouette ist gleich und die Hinterbaufunktion ist nochmal besser als 2010. Der Preis tut der Konkurrenz immer noch weh.

Fazit: Das „Tues FR“ ist ein echter Staubsauger. Der Hinterbau arbeitet bei hohem Tempo fast so gut wie der von Commencal. Auch die Geo ist 2011 noch mehr auf Vollgas bergab ausgerichtet. In Sachen Agilität dieses Jahr nicht ganz vorne dabei.

SET-UP-TIPP (FAHRERGEWICHT 75 KILO)

Gabel: Die einfache RockShox „Totem RC“ kommt mit sehr gut passender Federhärte. 7 Klicks Zugstufendämpfung und die Low-Speed-Druckstufe ganz offen, dann passt sie gut zum Heck. **Dämpfer:** Auch am „Vivid R2C“ passt die 400er sehr gut. Die LS-Druckstufe 4 Klicks. Die Zugstufe für den Anfangshub 5 Klicks zudrehen, die High-Speed-Reboundschraube 1 ganze Umdrehung rein (2,5er-Inbus).

YT >TUES

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	YT Industries, Tel. 09199/696395 www.yt-industries.com
MATERIAL/GRÖSSEN	Alu/S,M,L
PREIS/GEWICHT OHNE PEDALE	2 099 Euro/17,3 Kilo

MESSDATEN

REACH/STACK	400 mm/585 mm
LENK-/SITZROHRWINKEL	63,8°/73,2°
OBERROHR-/HINTERBAULÄNGE	579 mm/440 mm
RADSTAND/TRETLAGERHÖHE	1186 mm/365 mm
FEDERWEG VO./HI.	180 mm/200 mm
HINTERBAUSYSTEM	Viergelenker

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	Rock Shox Totem RC Maxle/Rock Shox Vivid R2C
KURBELN/SCHALTUNG	Truvativ Descendant/Sram X-9
BREMSANLAGE	Avid Code R
LAUFRÄDER	Division Disc Naben, Alex Rims Supra D Felgen, Maxxis Ardent 2,4 Reifen

FREERIDE-PERFORMANCE ALLROUND

DH HIGH SPEED	DH TECHNISCH	PARK/TRIX	TOUR/TRAIL	BERGAUF
■	■	■	■	■
■	■	■	■	■
■	■	■	■	■
■	■	■	■	■
■	■	■	■	■
■	■	■	■	■
■	■	■	■	■

Spec-Infos:

Schaltung vorne: nein, Hammerschmidt möglich. Sattelstütze: teilweise versenkbar. Lenkerbreite: sehr gut (750 mm)

- + Fahrwerk, Optik, Preis
- nix



Alles neu: Verstärkte Kettenstrebe und längerer Dämpfer im Heck. Perfekt für den Einsatzbereich: Die bissige und standfeste Avid „Code R“.



DH-Maße: Mit weniger als 64 Grad Lenkwinkel markiert das YT den flachsten Wert im Vergleichstest. Die Lauruhe ist entsprechend. Je schneller, desto besser.



FREERIDE RANKING: maximal 10 Punkte. Mehr Infos zum Test unter www.bike-freeride.de

FREERIDE 1/11