



TEXT **CHRISTOPH LISTMANN** FOTOS **S. HUNZIKER/D. SIMON**

Jedes Jahr nach den Herbstmessungen, wenn die Neuheiten bekannt, Kataloge verteilt, die Order gemacht sind, wenn der erste Hype abgeklungen ist, stellen wir uns die entscheidende Frage: Sind die neuen Bikes wirklich ein Schritt nach vorne?

Speziell für diese Testgruppe heißt das: Was kann man vom All Mountain Jahrgang 2009 erwarten? Gibt es Innovationen, die zum Kauf motivieren? Fahren sich die 2009er-

Bikes besser als die 2008er? Schon bei den ersten Präsentationen konnte man das Gefühl bekommen: Es hat sich einiges getan. Und gleich vorweg: Alle Bikes liegen auf einem nie da gewesenen hohen Niveau. Während des Tests einigte sich unsere Crew darauf, dass kein Mensch mehr Bike braucht, als er in dieser Testgruppe geboten bekommt. Mehr Geld ausgeben als die im Schnitt 3500 Euro dieser Testgruppe? Unnötig. Bei Cube, Gary ▶

# TRAIL.. FÜCHSE

DER BERG RUFT, DIE ALL MOUNTAINS FOLGEN. KLETTERSTARK FÜRS HOCHGEBIRGE, FAHRSTABIL IM DOWNHILL. ACHT ALL MOUNTAINS AUS DER 3500-EURO-KLASSE MIT BIS ZU 150 MILLIMETERN FEDERWEG ZEIGEN, DASS SIE DIE BESTEN ALLESKÖNNER AM MARKT SIND.





Die ersten Testfahrten und die Action-Fotos produzierten wir bei goldenen Herbst-Bedingungen im September im Ötztal. Das Revier ist wie geschaffen für diese Bikes.

Fisher und Stevens sitzt man hier eh auf den Top-Modellen. Alle acht All Mountains haben einen eigenen Charakter, eigenständige Optik, bedienen sich neuester Technik und heben sich klar von der Masse ab. Jede Firma verfolgt ein eigenes Konzept. Einige sind abfahrtsorientiert wie das Rose „Granite Chief 6“, andere eher sportlich wie das Stevens „Glide Team“. Merida „Trans Mission“ und Gary Fisher „Roscoe“ bringen Bremsmomentabstützungen in die All-Mountain-Klasse, Rotwild prescht mit dem „R.C1 FS“ in eine für die Firma bislang unergründete Preisregion. Bisläng waren Fullys der deutschen Schmiede deutlich teurer. Simplon wagt den Schritt zu Carbon, genauso wie Scott. Die Schweizer haben mit ihrem 150-Millimeter-Alleskönner „Genius“ die Messlatte hochgelegt. Das „Genius“ geht als einziges mit einem verstellbaren Fahrwerk als Favorit in diesen Test.



Markus Greber, BIKE-Testfahrer

**„Für mich sind in dieser Klasse das Fahrwerk, die Reifenbreite und versenkbare Stütze wichtiger als teure Kurbeln oder Luxus-Schaltwerk!“**

Wir starten mit einem an die neuen Gegebenheiten angepassten Testsystem und einer etwas modifizierten Punktetabelle (Neu: Praxisbewertung) in die Saison 2009. Ab sofort lassen sich die Testurteile nicht mehr direkt mit dem 2008er-Jahrgang vergleichen.

#### WAS IST NEU IN DIESER KLASSE?

Dass die Bikes besser fahren, ist auch ein Verdienst der Komponenten-Hersteller. Die Stichworte heißen: 1,5-Zoll-Steuerrohre, Steckachsen, Bremsmomentabstützung, breite Reifen und große Discs. Fox liefert mit

der neuen „Talas“ und der „QR15“-Steckachse ein wichtiges und ausgezeichnet funktionierendes Bauteil für diese Klasse. In einigen Bikes steckt schon die neue „QR15“-Steckachse und ein von 1 1/8 auf 1,5 Zoll vergrößerter Durchmesser der unteren Steuersatz-Lagerschale. Das soll die Bikes steif, zielgenau und lenkpräzise machen. Zwar kann man das Plus an Steifigkeit nicht direkt in Worte fassen, doch das Fahrgefühl spricht für sich. Wie so oft spürt man solche Verbesserungen erst, wenn man auf die Vorgänger-Modelle umsteigt. Aber: Derart ausgestattete Gabeln ►

**Neue Technik hebt die All Mountains für 2009 auf ein neues Level. Variable Fahrwerke, viel Federweg, Steckachsen, geringes Gewicht. Dieser Test beantwortet die spannende Frage: Was kann das All Mountain Jahrgang 2009 besser als bisher?**

## >> SO TESTET BIKE



Der Vergleichstest der All Mountains lief im November auf unserer Standard-Teststrecke am Parco Busatte, Torbole, Gardasee. Hier wurden alle Bikes von drei Testfahrern über die gleiche Runde geschleucht.



### BIKE-TESTSYSTEM: FÜR 2009 ÜBERARBEITET

**>> PRAXISTEST** Wir haben acht brandneue All Mountains ausgewählt, die sich durch Innovationen auszeichnen. Nach unserer Definition nennen wir die Bikes mit rund 140 Millimetern Federweg „All Mountain Plus“. Traditionell testen wir All-Mountain-Bikes auf unserer Testrunde am Parco Busatte am Gardasee. Die Runde beinhaltet unterschiedlichstes Terrain. Von der verblockten Abfahrt mit Stufen über flowige Singletails, sowie Asphalt- und Schotterauffahrten unterschiedlicher Steigungen. Im direkten Vergleich wurden die Bikes von drei Testern gefahren und bewertet, dabei ermittelt man auch kleine Nuancen, die bei Testfahrten mit nur einem Bike weniger auffallen würden. Besonders gravierend wirkt sich z. B. im Downhill-Trail die unterschiedliche Reifenbreite auf die Fahrsicherheit aus.

**>> LABORTEST** Gut acht Stunden verbringt jedes einzelne Test-Bike in unserem eigenen Prüflabor. Die Bikes werden zerlegt, gewogen, vermessen. Wir zeichnen Steifigkeiten, Gewichte und Federkennlinien auf, die einen direkten Vergleich zulassen und die Werte für die Tabellen auf diesen Seiten liefern. Wir ermitteln alle Werte selbst, verlassen uns nicht auf Herstellerangaben. Als weltweit einziges Magazin beurteilen wir die Fahrwerkseffizienz - Stichwort Pedalrückschlag/Wippen. Um die Antriebseinflüsse nicht nur aus der Praxis zu beurteilen, errechnen wir mit der „Igorion“-Software auch die theoretischen Möglichkeiten der Fahrwerkskonstruktion. Die daraus folgende Effizienz wird in der Tabelle Seite 32 dargestellt.

**ALLE INFOS ZUM NEUEN TESTSYSTEM UND DAS TESTVIDEO UNTER: WWW.BIKE-MAGAZIN.DE**

DVD



€ 29,90  
(unverb. Preisempfehlung)  
Laufzeit ca. 50 Min.  
ISBN 978-3-7688-8545-4

Das große Mountainbike-Etappenrennen: Rund 1000 Biker und die besten Profis der Welt bewältigen in sieben Etappen sieben deutsche Mittelgebirge und legen dabei 660 Kilometer und 15 300 Höhenmeter zurück.



€ 29,90  
(unverb. Preisempfehlung)  
Laufzeit ca. 50 Min.  
ISBN 978-3-7688-8543-0

Das härteste Mountainbike-Rennen der Welt für Profis und Jedermann. Die 500 Zweierteams aus rund 50 Nationen müssen in diesem Jahr 660 Kilometer und 21 640 Höhenmeter bewältigen.

Erhältlich im Buch- und Fachhandel

**DK**  
DELIOUS KLASING



Mehr als etwa 3500 Euro ausgeben muss man nicht, um maximalen Fahrspaß zu bekommen. Bei Cube und Gary Fisher schnappt man sich dafür sogar die Top-Modelle.

sind schwerer als andere. In der Punktetabelle erhält die Fox „Talas RLC“ mit „QR15“ und 1,5-Zoll-Steuerrohr die Maximalpunktzahl, ebenso wie das einzige Modell mit 150 Millimetern Federweg im Scott. Cube und Merida setzen auch an der Hinterachse Steckachsen ein. Die Bedienung ist anfangs gewöhnungsbedürftig, sorgt aber für einen besseren Kraftschluss, optimale Passung und auch hier: eine erhöhte Steifigkeit, die man aber nicht unmittelbar spürt.

**TREND 1: SIEG DER 2,4-ZOLL-REIFEN**

Nur Cube hat schon den neuen Alleskönner von Schwalbe für sich entdeckt, die Kombination „Fat Albert front & rear“. Eine gute Wahl. Aber auch die 2,4-Zoll-Schlappen von Continental und Bontrager hinterlassen einen sicheren Eindruck. Und das Beste daran: Man spürt keine Nachteile. Gerade in schwerem Gelände ist breiter gleich besser. Sollen die Marathon-Racer und Hardtail-Piloten weiter auf 2,0- oder 2,2-Zoll-Reifen holpern – ein All-Mountain-Biker darf ruhig mehr verlangen. Volle Punktzahl bergab erhalten nur die breiten Modelle. Unser Tipp: Rüsten Sie auf breite Pneu um, es lohnt sich.

**TREND 2: BREMSMOMENTABSTÜTZUNG**

Gary Fisher und Merida statten ihre Bikes mit

einer Bremsmomentabstützung aus. Diese soll verhindern, dass die beim Bremsen auf den Hinterbau wirkenden Kräfte die Arbeit der Federung beeinträchtigen. Sprich: Der Hinterbau soll auch beim Bremsen voll aktiv bleiben und sich nicht verhärteln. Konstruktiv gibt es solche Probleme vorwiegend bei Ein-

oder Mehrgelenkern. Gut konstruierte Viergelenker entkoppeln die Kräfte. Die Aufgabe wurde bei Fisher simpel (Drehpunkt im Ausfallende), bei Merida technisch aufwändig und besonders schön gelöst. Doch Hand aufs Herz – keiner der Testfahrer konnte wirklich einen Unterschied spüren. Bei langhubigen ▶

**EFFIZIENZMESSUNG** BIKE-Test 2009: Anhand des neuen Farbverlaufs können Sie leicht erkennen, welche Fahrwerke spürbare Antriebseinflüsse besitzen, wenn nämlich die Balken in den roten Bereich ausschlagen.

EFFIZIENZ DER FAHRWERKE								
KLEINES KETTENBLATT			MITTLERES KETTENBLATT			GROSSES KETTENBLATT		
	WIPPEN	PEDAL-RÜCKSCHLAG		WIPPEN	PEDAL-RÜCKSCHLAG		WIPPEN	PEDAL-RÜCKSCHLAG
CUBE	█	█	CUBE	█	█	CUBE	█	█
G. FISHER	█	█	G. FISHER	█	█	G. FISHER	█	█
MERIDA	█	█	MERIDA	█	█	MERIDA	█	█
ROSE	█	█	ROSE	█	█	ROSE	█	█
ROTWILD	█	█	ROTWILD	█	█	ROTWILD	█	█
SCOTT	█	█	SCOTT	█	█	SCOTT	█	█
SIMPLON	█	█	SIMPLON	█	█	SIMPLON	█	█
STEVENS	█	█	STEVENS	█	█	STEVENS	█	█

Je geringer der Ausschlag der Balken von der Mittellinie aus, desto antriebsneutraler verhält sich das Bike im jeweiligen Gang. Umgekehrt: Je länger der Balken, desto mehr Antriebseinflüsse besitzt das Bike. Das Optimum läge auf der Mittellinie. Die Antriebseinflüsse errechnet eine Software. In der Praxis können die theoretischen Einflüsse durch Dämpfertyp, Luftdruck und Plattformsysteme reduziert werden.

**PUNKTETABELLE 2009:** Neu für 2009 ist das Kriterium „Praxisbewertung“. Hier werden die Eigenschaften „bergauf“ und „bergab“ addiert, das zeigt die reine Leistungsfähigkeit der Bikes unabhängig von Kriterien wie Lackqualität, Gewährleistung oder Verarbeitung. Scott „Genius“ hat hier die Nase vorn.

 ALL-MOUNTAIN PLUS 130-150 MM FEDERWEG		CLUBE	GARY FISHER	MERIDA	ROSE	ROTWILD	SCOTT	SIMPLON	STEVENS
<b>Bergauf</b>		3299 Euro	3499 Euro	3699 Euro	3359 Euro	3290 Euro	3400 Euro	3600 Euro	3499 Euro
Geometrie/Handling	Faktor 2	5	5	5	4,5	4,5	5,5	5	5
Federung hinten	Faktor 1	5	5	5	3	4,5	6	3	5
Federung vorne	Faktor 1	6	6	6	6	6	6	6	5,5
Reifen	Faktor 1	5	4,5	5	4,5	5	5	5	5
Flaschenhalter	Faktor 1	3	3	3	3	3	3	3	3
Gewicht ohne Pedale <sup>1</sup>	Faktor 2	3	3	3	3	3	4	4	4
Effizienz Wippen <sup>1</sup>	Faktor 1	4,5	5,5	5	2,5	3	5	2,5	5
Effizienz Pedalrückschlag <sup>1</sup>	Faktor 1	3,5	3,5	3,5	5	4,5	3,5	5,5	3,5
<b>Punktzahl bergauf (maximal 60)</b>		<b>43</b>	<b>43,5</b>	<b>43,5</b>	<b>39</b>	<b>41</b>	<b>47,5</b>	<b>43</b>	<b>45</b>
<b>Bergab</b>									
Geometrie/Handling	Faktor 2,5	5	5	5	5,5	5	6	5	4,5
Federung hinten	Faktor 1,5	5	5,5	5	5	5	6	5	4
Federung vorne	Faktor 1,5	5,5	6	5,5	5,5	5,5	6	6	5,5
Versenkbarkeit Sattel	Faktor 1	5	5	6	6	5	5	5	5
Bremsen	Faktor 1,5	5	5,5	4	6	5,5	5	4	5
Reifen	Faktor 1	6	5	4	6	5,5	4	4	4
Steifigkeit <sup>1</sup>	Faktor 1	6	3	5	6	4	3	6	6
<b>Punktzahl bergab (maximal 60)</b>		<b>52,75</b>	<b>51</b>	<b>49,25</b>	<b>56,5</b>	<b>51</b>	<b>52,5</b>	<b>50</b>	<b>48</b>
<b>Praxiswertung (x von 120)<sup>2</sup></b>		<b>95,75</b>	<b>94,5</b>	<b>92,75</b>	<b>95,5</b>	<b>92</b>	<b>100</b>	<b>93</b>	<b>93</b>
<b>Sonstiges</b>									
Zusammenstellung Komponenten	Faktor 2	6	5,5	5	6	5	4	5	6
Optischer Eindruck, Verarbeitung	Faktor 1	5,5	6	6	5	6	6	6	5
Lackqualität	Faktor 1	5	3	5	6	3	5	5	5
Garantie	Faktor 1	4	4	4	5	2	4	4	1
<b>Punktzahl Sonstiges (maximal 30)</b>		<b>26,5</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	<b>25</b>	<b>23</b>
<b>Gesamtpunktzahl (x von 150)</b>		<b>122,25</b>	<b>118,5</b>	<b>117,75</b>	<b>123,5</b>	<b>113</b>	<b>123</b>	<b>118</b>	<b>116</b>
<b>BIKE-Urteil<sup>3</sup></b>		<b>sehr gut</b>							

<sup>1</sup>Labormessungen; <sup>2</sup>Addition aus Bergauf- und Bergab-Wertung; <sup>3</sup>Die Bewertung gibt die Labormesswerte und den subjektiven Eindruck der Testfahrer wieder. Das BIKE-Urteil ist preisunabhängig. BIKE-Urteile: super (150-125 P.), sehr gut (124,75-110 P.), gut (109,75-90 P.), befriedigend (89,75-65 P.), mit Schwächen, ungenügend.



**GARMIN**

## GARMIN eTrex Vista HCx

Klein, leicht und kompakt! Mit hochempfindlicher Antenne für besten Empfang in engen Schluchten und dichten Laubwäldern. Wechselbare Speicherkarte zur Anzeige von GARMIN Land-, See- und Straßenkarten. Ein Allrounder – wasserdicht und für jeden Einsatz geeignet. [www.garmin.de](http://www.garmin.de)

**DAMIT FINDEN SIE BIS ANS ENDE DER WELT.  
UND ZURÜCK.**

Downhill-Bikes ist eine solche Konstruktion sicher sinnvoll, bei 140 Millimetern kann man sie diskutieren.

**TREND 3: TELESKOP-STÜTZEN**

Merida bietet eine verstellbare Sattelstütze gleich serienmäßig, bei Rose kostet sie 160 Euro Aufpreis. Beide Firmen haben erkannt, dass Teleskop-Stützen eine Bereicherung und Erleichterung für diese Kategorie sind. Lesen Sie dazu auch unseren Teleskop-Stützen-Test ab Seite 40. Wir haben auf den Trend reagiert und das Punktesystem angepasst. All Mountains und Enduros mit Teleskop-Stütze werden jetzt belohnt und erhalten die maximale Punktzahl im Kriterium Sattelstützen-Versenkbarkeit. Allerdings spielen diese Stützen ihre Vorteile erst mit einer Fernbedienung am Lenker so richtig aus, die muss man nachrüsten.

**EXKURS: DIE EFFIZIENZ**

Die Fahrwerkseffizienz entwickelt sich zu einem immer wichtigeren Thema. Mittlerweile wissen die Konstrukteure, dass man bei der Entwicklung nicht nur auf den gefürch-

**GEWICHTE** Carbon schlägt Alu: Die Kohlefaser-Fahrwerke von Scott und Simplon sind konkurrenzlos leicht. Scott bietet dabei 150 mm Federweg.

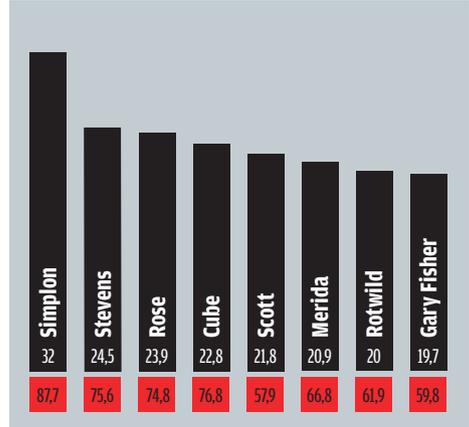
**GEWICHTE IM VERGLEICH**

ALL	KOMPLETT <sup>1</sup>	RAHMEN <sup>2</sup>	DÄMPFER <sup>3</sup>	LAUFRÄDER <sup>4</sup>	GABEL
Cube	13,35kg	3044 g	323 g	4159 g	1917 g
GaryFisher	13,25kg	2690 g	340 g	4263 g	1932 g
Merida	13,2 kg	2867 g	329 g	3794 g	1910 g
Rose	13,05	2801 g	336 g	4178 g	1907 g
Rotwild	13,1 kg	2780 g	296 g	4205 g	1753 g
Scott	12,6 kg	2103 g	560 g	4056 g	1748 g
Simplon	12,6 kg	2458 g	287 g	3996 g	1889 g
Stevens	12,5 kg	2753 g	334 g	3821 g	1880 g

<sup>1</sup>BIKE-Messung, <sup>2</sup>mit Pedalen (350 g), <sup>3</sup>ohne Dämpfer, <sup>4</sup>mit Schrauben, <sup>5</sup>Laufträder komplett mit Reifen, Kassette und Schnellspannern; grün: niedrigster Wert, rot: höchster Wert.

**STEIFIGKEIT** Die STW-Tabelle bildet diesmal nicht ganz die Praxis ab. STW-Schlusslicht Fisher lenkt sich sehr präzise, hier flext das Heck. Scott ist tatsächlich wenig steif.

**STEIFIGKEIT & STW-WERTE**



Schwarz: Stiffness-to-weight (STW), der Quotient aus Steifigkeit und Rahmengewicht. Je höher, desto besser. Rot: absolute Steifigkeit in Newtonmeter pro Grad Auslenkung (mit Dämpfer). Je höher der Balken, desto besser.

**DER JAHRGANG '09 IM DETAIL**

Die Zutaten fürs perfekte All Mountain sind an allen Modellen verstreut: Niveau-Regulierung vorne, dicke Reifen, starke Bremsen, dazu Steckachsen und Teleskop-Stützen. Allerdings schafft es noch kein Hersteller, alle Merkmale an ein Modell zu packen.



**SIMPLON** Die im Sitzrohr aufgebrachte Skala zeigt den optimalen Negativ-Federwegsbereich (wie weit federt der Dämpfer beim Aufsitzen ein). Gute Idee, zum Ablesen braucht man allerdings eine zweite Person.



**FOX** Einige Firmen montieren die neue Fox-„Talas“-Gabel mit „QR15“-Steckachse und 1,5/1,125-Zoll-Schaftrohr-künftiger All-Mountain-Standard. Den scharfkantigen Verstellknopf sollte Fox aber schleunigst entschärfen.



**CUBE** Als einer der ersten Hersteller setzt Cube die Syntace-„X12“-Steckachse in seinem „Stereo“ ein. Vorteil: steifere Verbindung mit besserer Passung. Die Lauftrad-Montage erfordert anfangs etwas (Um-) Gewöhnung.



**CRANK BROS** Merida (Serie) und Rose (optional) montieren in ihre All Mountains die Teleskop-Sattelstütze „Joplin“ von Crank Bros. Ein Gewinn in technischem Terrain, noch besser allerdings wäre sie mit Lenker-Fernbedienung.



**GARY FISHER** Die Amerikaner beeindruckten mit einem steifen Rahmen und sympathischer Fahrwerksfunktion. Der großvolumige Fox-Dämpfer wurde speziell fürs „Roscoe“ entwickelt und liefert eine überzeugende Leistung ab.



**MERIDA** Die „Floating Disc“-Bremsmoment-abstützung integriert eine Zehn-Millimeter-Steckachse. Die Wirkung der Abstützung spürt man ehrlich gesagt nicht. Bei Gary Fishers Version „ABP“ aber auch nicht.

# Stylemaster

Das neue „Stereo“ ist ein Paradebeispiel, wie sich Cube optisch weiterentwickelt hat. Schon auf der Eurobike-Messe erntete die Cube-Palette mit ihrem gelungenen Farbkonzept und den individualisierten Komponenten (z. B. Cockpit, Reifen, Griffe) viel Lob – die Bikes sehen einfach schön aus. Für diesen Test rollte das komplett überarbeitete „Stereo“-Top-Modell ins BIKE-Labor. Wer 3299 Euro anlegt, erhält dafür feinste Ware. Nach wie vor schwie- rig ist die Identifikation der unterschiedlichen Modelle der Baureihe, sie unterscheiden sich nur durch Komponen- tenbezeichnungen. Der Viergelenk-Rahmen wird formschön in Hydroforming-



**TUNING-TIPP**  
Cockpit tiefer, kürzeren Vorbau montieren.

Technik gefertigt und mit der neuen „X12“-Hinterrad-Steckachse von Syntace ausgestattet. Zusammen mit der „QR15“-Steckachse an der Fox-Gabel und dem steifen Rahmen erhält man ein präzises, stabiles Fahrgefühl. Der Rahmen ist allerdings etwas schwer geraten, über drei Kilo ist für ein All Mountain nicht mehr up to date. Im Sattel freut man sich über die gelungene Sitzposition und das unauffällig, aber effektiv arbeitende Heck.

Die Ausstattung trifft ins Schwarze: fette Schlappen, angenehmes Cockpit und Formulas „The One“-Bremse, die allerdings nicht so kräftig funktioniert hat, wie wir das von ihr kennen. Das „Stereo“ spielt bei hohem Tempo seine Stärken aus, der lange Radstand macht es wenig wendig. **FAZIT: Das Top-Modell der „Stereo“-Reihe ist durchweg gelungen, bietet viel Fahrspaß und ist sein Geld absolut wert.**

## CUBE >STEREO X.0

ERHÄLTlich im Fachhandel

### HERSTELLERANGABEN

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

MATERIAL/GRÖSSEN Alu, 16/18/20/22"  
PREIS 3299 Euro

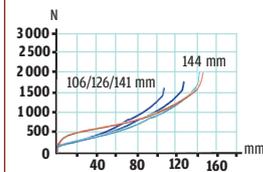
### BIKE-MESSDATEN

GEWICHT OHNE PEDALE 13,0 kg  
LENK-/SITZROHRWINKEL 67,9°/73,4°  
VORBAU-/OBERROHRLÄNGE 110 mm/597 mm  
RADSTAND/TRETLAGERHÖHE 1139 mm/334 mm  
FEDERWEG VO./HI. 106, 126, 141 mm/144 mm  
HINTERBAUSYSTEM Viergelenker

### AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER Fox 32 Talas 140 RLC QR15/Fox Float RP23  
KURBELN/SCHALTUNG Shim. XTR/SRAM X.O Trigger/X.O/Shim. XT  
BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI. Formula The One/180/180 mm  
LAUFRÄDER DT Swiss XPW 1600 Disc-Systemlaufräder,  
Schwalbe Fat Albert Front/Fat Albert Rear 2,4-Reifen

MARATHON	ALL MOUNTAIN	ENDURO
----------	--------------	--------



Der Hinterbau arbeitet praktisch unmerklich, aber sehr effektiv und passt von seiner Charakteristik ideal zur Gabel. Viel Federweg!

## BIKE-URTEIL<sup>1</sup> SEHR GUT (122,25)

Federkennlinien: vorne lang, vorne mittel, vorne kurz, hinten.

# Voll ins Schwarze

Eine Überraschung dieser Testgruppe stellt das brandneue Gary Fisher „Roscoe“ dar. Für 3499 Euro bekommt man mit dem „Roscoe 3“ ebenso wie bei Cube und Stevens das Top-Modell – teurer wird es bei diesen Herstellern in dieser Kategorie nicht mehr. Das gibt einem in den Zeiten der kriselnden Wirtschaft ein gutes Gefühl, denn mehr ausgeben lohnt sich auch nicht. Am Bike ist alles dran, was man sich wünscht. Gary Fishers Newcomer erfüllt die Anforderungen an ein All Mountain voll. Das Fahrwerk funktioniert ausgezeichnet, der für das Bike eigens von Fox entwickelte Dämpfer überzeugt. Den Pedalrückschlag im kleinen Kettenblatt



**TUNING-TIPP**  
Gewichtstuning

kann man verkraften, dafür wippt nichts, man klettert ohne Plattform-Einstellung und freut sich dennoch über sensibles Ansprechen. Die Sitzposition passt, das Fahrgefühl stimmt von Anfang an.

Typisch Fisher ist der lange Radstand. Das verleiht Laufruhe, kostet aber Wendigkeit. Obwohl der Labor-Messwert anderes ausdrückt, hinterlässt die Rahmenkonstruktion mit 1,5/1,125-Zoll-Schaftrohr, Steckachse und großvolumigen Rohren ein steifes Gefühl.

Das vordere Rahmendreieck ist superstabil – auf dem Prüfstand flexte das Heck. Wer richtig sportlich unterwegs sein will, sollte am Gewicht tunen. Das „Roscoe“ hat die schwersten Laufräder dieser Vergleichsgruppe.

**FAZIT: solide, fahrstabil, souverän. Wer ein echtes All Mountain für schweres Gelände sucht, findet mit dem „Roscoe“ einen guten Partner.**

## GARY FISHER >ROSCOE 3

ERHÄLTlich im Fachhandel

### HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB Bikeurope B.V./Trek Deutschland, Tel. 0180/3507010  
www.trekbikes.com

MATERIAL/GRÖSSEN Alu, 16/17,5/19/21"  
PREIS 3499 Euro

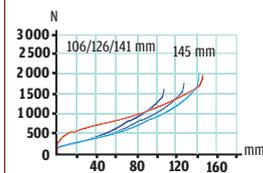
### BIKE-MESSDATEN

GEWICHT OHNE PEDALE 12,9 kg  
LENK-/SITZROHRWINKEL 67,8°/73,0°  
VORBAU-/OBERROHRLÄNGE 90 mm/606 mm  
RADSTAND/TRETLAGERHÖHE 1141 mm/350 mm  
FEDERWEG VO./HI. 106, 126, 141 mm/145 mm  
HINTERBAUSYSTEM Mehrgelenker

### AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER Fox 32 Talas 140 RLC QR15 E2/Fox Float RP23 DRCV  
KURBELN/SCHALTUNG Shimano XT/SRAM X.O Trigger/SRAM X.O/XT  
BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI. Avid Elixir CR/185/185 mm  
LAUFRÄDER Bontrager Rhythm Pro Scandium-Systemlaufräder,  
Schwalbe Nobby Nic 2,4-Reifen (in Serie Bontrager montiert!)

MARATHON	ALL MOUNTAIN	ENDURO
----------	--------------	--------



Viel Federweg am Heck für schweres Gelände, gute Gesamtabstimmung, dazu ein wippneutrales Verhalten.

## BIKE-URTEIL<sup>1</sup> SEHR GUT (118,5)

Federkennlinien: vorne lang, vorne mittel, vorne kurz, hinten.

<sup>1</sup>Das BIKE-Urteil gibt die Labormesswerte und den subjektiven Eindruck der Testfahrer wieder. Das BIKE-Urteil ist preisunabhängig. BIKE-Urteile: super, sehr gut, gut, befriedigend, mit Schwächen, ungenügend.



Das brandneue Gary Fisher war eine Überraschung. Mit ihm kann man es fliegen lassen.

teten Pedalrückschlag achten muss, sondern dass es noch einen zweiten negativen Effekt gibt, den wir Wippen nennen. Das bedeutet in der Praxis: Beim Pedalieren aktiviert der Kettenzug den Dämpfer, das Fahrwerk wird komprimiert, wippt und schaukelt, das kostet Energie und nervt. Es gibt kein Fahrwerk, das völlig antriebsneutral funktioniert. Die Konstrukteure können nur einen möglichst gut abgestimmten Mittelweg finden. Ein Hersteller setzt eben auf Null Pedalrückschlag und akzeptiert dafür Wipptendenz,

andere wollen das Wippen eliminieren, erhalten dafür aber geringen Pedalrückschlag auf dem kleinen Blatt. Welchen Effekt man persönlich für besonders nervig hält, muss jeder selbst entscheiden. Wippen kann man über die Plattform-Position am Dämpfer oder erhöhten Luftdruck zumindest reduzieren, darunter leidet bisweilen aber das Ansprechverhalten und die Sensibilität. Gegen Pedalrückschlag hilft in der Regel nur, die betroffenen Kettenblätter (meist nur das kleinste) zu meiden. Unsere neue Effizienz-



Christoph Listmann,  
Ressortleiter Test & Technik  
„Die acht Bikes aus dieser Gruppe liegen alle auf einem hohen Niveau. Letztendlich entscheiden eigene Vorlieben!“

Übersichtstabelle zeigt Ihnen die Effekte für jedes Bike in jedem Kettenblatt mit einem Farbverlauf an. Roter Bereich bedeutet: spürbarer Effekt. Der breite grüne Bereich stellt in der Praxis kein Problem dar. Die meisten Testfahrer bevorzugen übrigens Fahrwerke mit null Wipptendenz und nehmen dafür lieber einen geringen Pedalrückschlag beim kleinen Kettenblatt in Kauf. Insbesondere bergauf. Beispiel dafür: das Fahrwerk von Gary Fisher. Auffälliges Wippen zeigen Rose und Simplon geringes wippen auch Rotwild. Überlegen Sie selbst: beim kraftvollen Fahren mit hoher Leistung kostet Wippen Energie. Wenn Sie viel im kleinen Kettenblatt klettern, wird Sie Pedalrückschlag stören. Scott umschiff das Problem beim „Genius“ elegant. Es wippt nicht, zeigt allerdings in der offenen Fahrwerkseinstellung (langer Federweg hinten) etwas Pedalrückschlag. Schaltet man über den Lenkerhebel in den verkürzten Federweg („Traction Mode“), hat sich das Problem erledigt, die Antriebseinflüsse verschwinden. Insgesamt spürt man Antriebseinflüsse um so deutlicher, je größer die Federwege sind. Und sehr deutlich spürt man auch, ob man 130 oder 150 Millimeter unterm Hintern hat. Beeindruckend, wie schnell man sich an viel Federweg gewöhnt. Absichtlich führen wir das „Genius“ im Testablauf am Schluss. Plötzlich wirken 130 Millimeter ganz schön wenig. Der neue Maßstab in der Kategorie „All Mountain Plus“ heißt Scott „Genius“ mit 150 Millimetern Federweg, daran muss sich die Konkurrenz messen lassen.

**FAZIT:** Alle acht All Mountains bieten Fahrspaß auf dem nächsten Level. Individuelle Konstruktionen, keine Massenprodukte oder Asien-Kopien. Nach Punkten liegen alle nah beieinander, die Kaufentscheidung bleibt einmal mehr eine sehr persönliche Wahl.

Für 2009 haben wir unser Testsystem dem technologischen Fortschritt angepasst. **2,4-Zoll-breite Reifen, Teleskop-Stützen und Maßnahmen für erhöhte Fahrstabilität** belohnen wir mit mehr Punkten. Die Urteile sind nicht mehr mit 2008 vergleichbar.

# Techno-Bolide

Meridas brandneues „Trans Mission“ ist der Carbon-Nachfolger des Alu-Modells „AM“ (Test in BIKE 7/08) und strotzt vor Innovationen. Der Carbon-Hauptrahmen bedient sich der Fertigungstechnik, die auch dem Race-Fully „Ninety Six“ zum Erfolg verholfen hat. Dazu kommt die neue „Floating Disc“-Bremsmomentabstützung, eine Zehn-Millimeter-Steckachse hinten, Fox-Federelemente und eine Crank-Brothers-Teleskop-Sattelstütze. Im Labor ist das neue Carbon-Fahrwerk steifer als der Alu-Vorgänger, aber auch 150 Gramm schwerer. Die Bremsmomentabstützung mit Alu-Zugstange fordert offensichtlich ihren Preis. Dafür besticht das Bike mit den leichtesten Laufrädern dieses Testfelds. Nimmt man im Sattel Platz, stellt sich ein sympathisches Fahrgefühl ein. Der Hinterbau arbeitet sehr antriebsneutral, die Plattform-Einstellung am Dämpfer braucht man nicht, das Fahrwerk nutzt den Federweg gut aus. Ob und wie sich die Bremsmomentabstützung tatsächlich auf die Funktion auswirkt, konnte kein Testfahrer beschwören.

Dazu ist der Federweg zu gering. Fakt: Der Hinterbau arbeitet tadellos. Im profilierten Gelände freut man sich über die Teleskop-Stütze.

**FAZIT: Modernste Technik gepaart mit souverän sicherem Handling ergibt ein stimmiges Gesamtpaket. Abgesehen vom verhältnismäßig hohen Gewicht leistet sich Meridas Neuankömmling keine Schwäche.**



**TUNING-TIPP**  
2,4-Zoll breite Reifen montieren.

## MERIDA >TRANS MISSION C 3800

ERHÄLTlich im Fachhandel

### HERSTELLERANGABEN

**VERTRIEB** Merida & Centurion Germany GmbH, Tel. 07159/945930  
www.merida.de  
**MATERIAL/GRÖSSEN** Carbon, 15,5/17/19/21"  
**PREIS** 3699 Euro

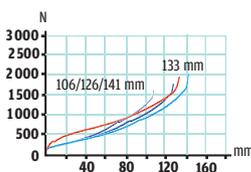
### BIKE-MESSDATEN

**GEWICHT OHNE PEDALE** 12,85 kg  
**LENK-/SITZROHRWINKEL** 68,1°/71,6°  
**VORBAU-/OBERROHRLÄNGE** 90 mm/600 mm  
**RADSTAND/TRETLAGERHÖHE** 1115 mm/335 mm  
**FEDERWEG VO./HI.** 106, 126, 141 mm/133 mm  
**HINTERBAUSYSTEM** Mehrgelenker

### AUSSTATTUNG

**GABEL/DÄMPFER** Fox 32 Talas 140 RLC QR15/Fox Float RP23 HV  
**KURBELN/SCHALTUNG** Shimano XT/XT Rapidfire/XT Shadow/XT  
**BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI.** Magura Louise B.A.T./180/180 mm  
**LAUFRÄDER** DT Swiss X1800 Disc-Systemlaufräder,  
Schwalbe Nobby Nic 2,25-Reifen

MARATHON	ALL MOUNTAIN	ENDURO
----------	--------------	--------



Deutlich sichtbar: Die Gabel hat mehr Federweg als das Heck. Antriebsbeeinflüsse spürt man bei Merida nicht.

## BIKE-URTEIL<sup>1</sup> SEHR GUT (117,75)

Federkennlinien: ■ vorne lang, ■ vorne mittel, ■ vorne kurz, ■ hinten.

# Abfahrts-König

Versender Rose will mit seiner neuen Marke Rose Bikes in die Oberklasse vordringen. Beim Blick aufs Preisschild und die dazu gebotene Ausstattung erscheint das nicht unrealistisch, besticht das „Granite Chief“ doch mit allerlei Luxus-Teilen. Die Ausstattung ist klar abfahrts-orientiert: DT Enduro-Laufräder, Crank Brothers Teleskop-Stütze (optional), 2,4-Zoll dicke Schlappen, Formulas „The One“-Bremsen mit großen Scheiben packen schon fast zu giftig zu - aufpassen! Der Fahrspaß stellt sich bergab schnell ein. Die kompakte, wendige Geometrie und die angenehme Sitzposition machen in technischen Passagen Freude, das Fahrwerk arbeitet schluckfreudig. Bergauf dreht sich das Bild. Der Hinterbau zieht sich unter Kettenzug zusammen (wippt) und braucht hohen Luftdruck im Dämpfer - also Plattform am Dämpfer zuschalten! Auch die hecklastige Fahrposition (flacher Sitzwinkel) taugt eher zum Downhill als zum Steile-Rampen-erklimmen. Das „Granite Chief“ ist daher kein ausgesprochener Sportler. In der Punktetabelle sammelt das neue Rose-Bike trotz dieser Schwächen die meisten Punkte. Das Gewicht geht in Ordnung, die Rahmensteifigkeit ist hoch, bei Lack, Verarbeitung und Ausstattung liegt Rose vorne.

**FAZIT: Der knappe Sieger nach Punkten beschert viel Fahrspaß bergab, eignet sich aber durch die Schwächen im Fahrwerk für ausdauernde Kletterer eher weniger.**



**TUNING-TIPP**  
Dämpfer mit sehr viel Luftdruck fahren.

## ROSE >GRANITE CHIEF 6

ERHÄLTlich<sup>2</sup> über Versandhandel

### HERSTELLERANGABEN

**VERTRIEB** Rose Versand GmbH, Tel. 02871/275555  
www.roseversand.de  
**MATERIAL/GRÖSSEN** Alu, S/M/L/XL  
**PREIS (RAHMEN)** 3359 Euro (1499 Euro)

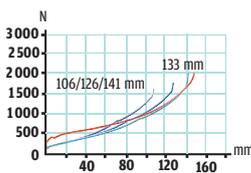
### BIKE-MESSDATEN

**GEWICHT OHNE PEDALE** 12,7 kg  
**LENK-/SITZROHRWINKEL** 68,5°/71,5°  
**VORBAU-/OBERROHRLÄNGE** 90 mm/599 mm  
**RADSTAND/TRETLAGERHÖHE** 1106 mm/345 mm  
**FEDERWEG VO./HI.** 106, 126, 141 mm/148 mm  
**HINTERBAUSYSTEM** Viergelenker

### AUSSTATTUNG

**GABEL/DÄMPFER** Fox 32 Talas 140 RLC QR15/Fox Float RP23 HV  
**KURBELN/SCHALTUNG** FSA K-Force Light/SRAM X.9/X.9/Shimano XT  
**BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI.** Formula The One/200/180 mm  
**LAUFRÄDER** DT Swiss EX 1750-Systemlaufräder,  
Schwalbe Nobby Nic 2,4-Reifen

MARATHON	ALL MOUNTAIN	ENDURO
----------	--------------	--------



Der Hinterbau wippt bergauf lästig, bergab zeigt er jedoch sehr gute Leistung, viel Federweg und passt gut zur Funktion der Fox-Gabel.

## BIKE-URTEIL<sup>1</sup> SEHR GUT (123,5)

Federkennlinien: ■ vorne lang, ■ vorne mittel, ■ vorne kurz, ■ hinten.

<sup>1</sup>Das BIKE-Urteil gibt die Labormesswerte und den subjektiven Eindruck der Testfahrer wieder. Das BIKE-Urteil ist preisunabhängig. BIKE-Urteile: super, sehr gut, gut, befriedigend, mit Schwächen, ungenügend. <sup>2</sup>Preis ggf. zzgl. Kosten für Lieferung, Verpackung und Abstimmung.

# Volumenmodell

Als „sportliches Multitalent mit großem Einsatzbereich“ bezeichnet Rotwild sein neues Volumenmodell „R.C1 FS Cross“. Das trifft zu. Mit 140 Millimetern Federweg, harmonischem und sensiblen Zusammenspiel von Gabel und Dämpfer und einer als „vernünftig“ zu bezeichnenden Ausstattung (zum angemessenen Preis) spricht das neue Bike eine prinzipiell große Zielgruppe an. Rotwild montiert Innovationen wie die Fox-Gabel mit „QR15“-Steckachse und vergisst auch die für All Mountains wichtigen 2,4 Zoll breiten Continental-Reifen nicht. Das Alu-Fahrwerk



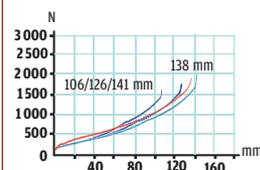
**TUNING-TIPP**  
Dämpfer mit viel Luftdruck fahren.

hat eine unverwechselbare Optik, schöne Verarbeitung ist in fünf Rahmengrößen erhältlich und liefert im Labor durchschnittliche Messwerte. Das Test-Bike hatte aber eine sehr flache Geometrie. 67 Grad Lenk- und 71,5 Grad Sitzwinkel führen auf dem Trail zu einer hecklastigen Sitzposition und einer abkippenden Lenkung. Ein später vermessenes Bike hatte 69°/72,5°-Winkel. Rotwild empfiehlt, die Gabel bergauf abzusenken, das ergibt einen agilen Lenkwinkel von 70,4 Grad und erleichtert das Klettern. Beim Dämpfer schaltet man die Plattform ein, das reduziert die Wipp-Tendenz. Bei der Abstimmung braucht der Dämpfer viel Druck, sonst sackt er ein. Wer mehr Luxus braucht: Shimano-„XTR“-Standard bietet das „Cross Pro“-Modell für 3990 Euro. **FAZIT: Keine Bergziege und kein Cruiser. Rotwilds neuer Wurf macht auf technischen Trails und bergab den meisten Spaß.**

## ROTWILD >R.C1 FS 140 CROSS

<b>ERHÄLTLICH</b>	im Fachhandel
<b>HERSTELLERANGABEN</b>	
<b>VERTRIEB</b>	ADP Engineering GmbH, Tel. 06074/400760 www.rotwild.de
<b>MATERIAL/GRÖSSEN</b>	Alu, XS/S/M/L/XL
<b>PREIS</b>	3290 Euro
<b>BIKE-MESSDATEN</b>	
<b>GEWICHT OHNE PEDALE</b>	12,75 kg
<b>LENK-/SITZROHRWINKEL</b>	67,1°/71,5°
<b>VORBAU-/OBERROHRLÄNGE</b>	90 mm/580 mm
<b>RADSTAND/TRETLAGERHÖHE</b>	1103 mm/335 mm
<b>FEDERWEG VO./HI.</b>	106, 126, 141 mm/138 mm
<b>HINTERBAUSYSTEM</b>	Viergelenker
<b>AUSSTATTUNG</b>	
<b>GABEL/DÄMPFER</b>	Fox 32 Talas 140 RL QR15/Fox Float RP23
<b>KURBELN/SCHALTUNG</b>	Shimano XT/XT Rapidfire/XT Shadow/XT
<b>BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI.</b>	Formula B24/180/180 mm
<b>LAUFRÄDER</b>	DT Swiss X1800 Disc-Systemlaufräder, Continental Mountain King 2,4-Reifen

MARATHON	ALL MOUNTAIN	ENDURO
----------	--------------	--------



Die Kennlinien von Gabel und Hinterbau verlaufen harmonisch, das spürt man auch bergab. Bergauf muss man die Gabel absenken.

## BIKE-URTEIL<sup>1</sup> SEHR GUT (113)

Federkennlinien: ■ vorne lang, ■ vorne mittel, ■ vorne kurz, ■ hinten.

# Zwei in einem

Scotts neues „Genius“ tritt in diesem Test ohne Zweifel als Favorit an. Kein anderes Bike bietet die Variabilität des Fahrwerks, kein anderes die 150 Millimeter Federweg bei 12,6 Kilo. Der Blick aufs Fahrwerkgewicht zeigt: Auch hier kann kein Konkurrent dem „Genius“ das Wasser reichen. Zwischen Carbon-Hauptrahmen und Alu-Hinterbau sitzt der Scott-Dämpfer – er ist schwer, doch das zentriert den Schwerpunkt. Allerdings darf man nicht verschweigen, dass das Bike nicht so steif ist, wie die meisten Konkurrenten. Flattertendenz bei Tempo und Flex im Hinterbau bei harten Antritten muss man in Kauf nehmen.



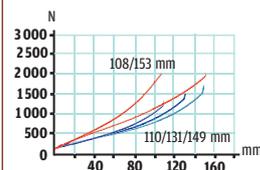
**TUNING-TIPP**  
Breitere Reifen aufziehen, Schalthebel mäßig präzise.

Trotz der preiswerteren Ausstattung erreicht das Scott ein geringes Gewicht. Über das gegenüber der Konkurrenz schwächere Ausstattungs-Niveau kann man anhand der Fahrleistungen und der Einsatzbereichsvielfalt hinwegsehen, darüber waren sich die Testfahrer einig. Die Gabel muss ohne Steckachse und verstellbare Druckstufe auskommen, ist dafür aber leichter als alle anderen. Am Scott dreht sich eine „SLX“-Kurbel, während andere Bikes hier „XTR“ präsentieren. Den Unterschied spürt man freilich nicht. Den Testsieg nach Punkten verliert das Bike zwar knapp an Rose, doch, in der Praxiswertung liegt das „Genius“ deutlich vorn. **FAZIT: Wer das Bike mit dem größten Einsatzbereich sucht, kommt am Scott „Genius“ nicht vorbei. Ein Bike für alles, 3400 Euro, mehr braucht man nicht. Punkt.**

## SCOTT >GENIUS 30

<b>ERHÄLTLICH</b>	im Fachhandel
<b>HERSTELLERANGABEN</b>	
<b>VERTRIEB</b>	Scott Sports AG, Tel. 08131/31260 www.scott-sports.com
<b>MATERIAL/GRÖSSEN</b>	Carbon, S/M/L/XL
<b>PREIS</b>	3400 Euro
<b>BIKE-MESSDATEN</b>	
<b>GEWICHT OHNE PEDALE</b>	12,25 kg
<b>LENK-/SITZROHRWINKEL</b>	68,0°/73,3°
<b>VORBAU-/OBERROHRLÄNGE</b>	75 mm/573 mm
<b>RADSTAND/TRETLAGERHÖHE</b>	1113 mm/350 mm
<b>FEDERWEG VO./HI.</b>	110, 131, 149 mm/108, 153 mm
<b>HINTERBAUSYSTEM</b>	Mehrgelenker
<b>AUSSTATTUNG</b>	
<b>GABEL/DÄMPFER</b>	Fox 32 Talas 150 RL/Scott Equalizer 2
<b>KURBELN/SCHALTUNG</b>	Shimano SLX/SLX Rapidfire/XT Shadow/SLX
<b>BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI.</b>	Avid Elixir R Disc/180/180 mm
<b>LAUFRÄDER</b>	Mavic Crossride Disc-Systemlaufräder, Schwalbe Nobby Nic 2,25-Reifen

MARATHON	ALL MOUNTAIN	ENDURO
----------	--------------	--------



Im kurzen Federweg „Traction Mode“ verläuft die Kurve sehr progressiv und ideal fürs Klettern. Hier gibt es auch keinen Pedalruckschlag.

## BIKE-URTEIL<sup>1</sup> SEHR GUT (123)

Federkennlinien: ■ vorne lang, ■ vorne mittel, ■ vorne kurz, ■ hinten.

# Kohle-Cruiser

Simplon hat sich 2008 mit modernster Carbon-Produktion einen Namen gemacht. Jetzt wagen die Österreicher den Schritt zu ihrem ersten All-Mountain-Fahrwerk aus Kohlefaser. Beim neuen „Dozer“ kommt die Technik zum Einsatz, die sich bei den Race-Bikes „Stomp“ und „Razorblade“ bewährt hat („Triple Fusion Technology“). Simplon präsentiert den Stand der Technik beim 1,5/1,125-Zoll-Steuerrohr, beim geringen Gewicht und der Steifigkeit. Das aufwändig gefertigte „Dozer“ gewinnt die STW-Wertung deutlich. Am Heck hat Simplon ein „VPP“-System mit virtuellem Drehpunkt entwickelt, das zwar völlig ohne Pedalrückschlag arbeitet, allerdings Tendenz zum Wippen aufweist. Kettenzug aktiviert die Federung, der Luftdruck im Dämpfer wird wichtigstes Stellrad. Über den SAG-



**TUNING-TIPP**  
Gegen Wippen Dämpfer auf minimalen SAG abstimmen.

Indikator am Sitzrohr lässt sich der nötige Negativ-Federweg ablesen, wir fahren am besten in der Minimal-Position, also mit viel Druck. Das bringt Ruhe, kostet aber Federweg. Fährt man zu weich, arbeitet das Heck stark. An der Ausstattung gibt es nichts zu kritteln, dank des Baukastensystems wählt hier jeder Kunde seine Wunsch-Kombination. Die Magura-Bremsen mit mäßiger Leistung und den schmalen Hebeln begeisterten nicht, breitere Reifen würden dem „Dozer“ noch gut stehen. **FAZIT: Simplon bringt neuste Fertigungstechnik in die All-Mountain-Klasse. Die Abstimmung des Fahrwerks entscheidet über die Leistungsfähigkeit.**

## SIMPLON >DOZER AM-1

ERHÄLTlich im Fachhandel

### HERSTELLERANGABEN

**VERTRIEB** Simplon Fahrrad GmbH, Tel. 0043/5574/725640  
www.simplon.com  
**MATERIAL/GRÖSSEN** Carbon, 40/45/50/55 cm  
**PREIS (RAHMEN)** 3600 Euro (2300 Euro)

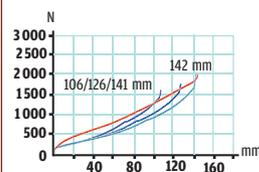
### BIKE-MESSDATEN

**GEWICHT OHNE PEDALE** 12,25 kg  
**LENK-/SITZROHRWINKEL** 68,5°/73°  
**VORBAU-/OBERROHRLÄNGE** 90 mm/581 mm  
**RADSTAND/TRETLAGERHÖHE** 1112 mm/335 mm  
**FEDERWEG VO./HI.** 106, 126, 141 mm/142 mm  
**HINTERBAUSYSTEM** VPP

### AUSSTATTUNG

**GABEL/DÄMPFER** Fox 32 Talas 140 RLC QR15/Fox Float RP23  
**KURBELN/SCHALTUNG** Truvativ Stylo/SRAM X.9/X.9/Shimano XT  
**BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI.** Magura Louise/180/180 mm  
**LAUFRÄDER** Shimano XT-Naben, DT-Swiss XR 4.2 D-Felgen,  
Schwalbe Nobby Nic 2,25-Reifen

MARATHON	ALL MOUNTAIN	ENDURO
----------	--------------	--------



Die Hinterbau-Kennlinie weist einen linearen Verlauf auf. In der Praxis braucht man viel Luftdruck.

## BIKE-URTEIL<sup>1</sup> SEHR GUT (118)

Federkennlinien: ■ vorne lang, ■ vorne mittel, ■ vorne kurz, ■ hinten.

# Komfort-Sportler

Mit dem Bonus des leichtesten Bikes geht das Top-Modell der Stevens-„Glide“-Baureihe in diesen Vergleichstest. 12,5 Kilo bei den gebotenen Federwegen sind ein guter Start. Für 2009 hat Entwickler Thomas Kamm das All-Mountain-Fahrwerk mit Blick auf die Effizienz überarbeitet. Am Heck arbeitet ein „High Volume“-Dämpfer von Fox mit angepasster Druck- und Zugstufe. Wippen ist nun völlig ausgeschlossen, allerdings wirkt das Heck weniger sensibel als beim 2008er-Vorgänger. Insgesamt hat das Stevens die sportlichste Gesamtabstimmung der Testgruppe, auch die



**TUNING-TIPP**  
Breitere Reifen aufziehen.

Fox-Gabel, eigentlich konstant in ihrer Performance, wirkt diesmal ungewohnt straff. Stevens montiert die Version mit „QR15“-Steckachse. Bei der Ausstattung schöpfen die Hamburger wie üblich aus den Vollen und bieten Versendern Paroli. Die Version „Team“ ist das Top-Modell der „Glide“-Palette, mehr geht nicht. Für 3499 Euro packen die Hamburger Shimano „XTR“, Mavic-„Crossmax ST“-Laufräder und Ritchey-„WCS“-Teile dran. Mit der Luxus-Ausstattung könnte man beim Marathon antreten. Tiefes Cockpit und hohes Tretlager – gut fürs Klettern aber schlecht für den Downhill. Die Optik wirkt rennmäßig, aber nicht so außergewöhnlich wie bei einigen Konkurrenten. **FAZIT: Stevens „Glide“ ’09 ist eher Sportler als Komfort-Wunder. Edel ausgestattetes Bike, mit dem man auch beim Marathon starten kann.**

## STEVENS >GLIDE TEAM

ERHÄLTlich im Fachhandel

### HERSTELLERANGABEN

**VERTRIEB** Stevens Vertriebs GmbH, Tel. 040/7160700  
www.stevensbikes.de  
**MATERIAL/GRÖSSEN** Alu, 16/18/20/22"  
**PREIS** 3499 Euro

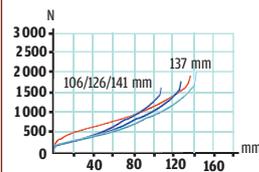
### BIKE-MESSDATEN

**GEWICHT OHNE PEDALE** 12,15 kg  
**LENK-/SITZROHRWINKEL** 68,2°/72,5°  
**VORBAU-/OBERROHRLÄNGE** 90 mm/579 mm  
**RADSTAND/TRETLAGERHÖHE** 1100 mm/355 mm  
**FEDERWEG VO./HI.** 106, 126, 141 mm/137 mm  
**HINTERBAUSYSTEM** Viergelenker

### AUSSTATTUNG

**GABEL/DÄMPFER** Fox 32 Talas 140 RLC QR15/Fox Float RP23  
**KURBELN/SCHALTUNG** Shimano XTR/XTR Rapidfire/XTR Shadow/XTR  
**BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI.** Shimano XTR Disc/180/160 mm  
**LAUFRÄDER** Mavic Crossmax ST-Systemlaufräder,  
Schwalbe Nobby Nic 2,25 -Reifen

MARATHON	ALL MOUNTAIN	ENDURO
----------	--------------	--------



Die Kennlinien bestätigen, dass der Hinterbau straffer arbeitet als die Gabel. Man muss mit dem Luftdruck experimentieren.

## BIKE-URTEIL<sup>1</sup> SEHR GUT (116)

Federkennlinien: ■ vorne lang, ■ vorne mittel, ■ vorne kurz, ■ hinten.

<sup>1</sup>Das BIKE-Urteil gibt die Labormesswerte und den subjektiven Eindruck der Testfahrer wieder. Das BIKE-Urteil ist preisunabhängig. BIKE-Urteile: super, sehr gut, gut, befriedigend, mit Schwächen, ungenügend.