





SCHNELLE FRACHT

*Zwei Profi-Racer testen Race-Fullys der Königsklasse auf der Rennstrecke. **WELCHES IST DAS SCHNELLSTE BIKE DER WELT?** Die Ergebnisse waren überraschend.*

TEXT CHRISTOPH LISTMANN
FOTOS T. INDRA/D. SIMON

Weltweit dreht sich alles nur um ein Thema: Abschwung, Rezession, Sparzwang. Was zum Teufel reitet also die Leute von BIKE, Räder zu testen, die mehr als das Doppelte eines durchschnittlichen Monatsgehaltes kosten?

Steinigen Sie uns bitte nicht, denn wir haben unsere Gründe. Übers ganze Jahr testen wir Bikes in unterschiedlichen Preisklassen, im Frühjahr eher die günstigen Modelle, im Winter, wenn die Highlight-Bikes der Messen testbereit sind, richten wir den Fokus auf die Technologieträger. Mit diesem Testfeld wollten wir ermitteln: Welches sind die schnellsten Fullys der Welt? Es liegt auf der Hand, dass man nach diesen reinrassigen Renngeräten in den obersten Preisregionen suchen muss. Als Fortsetzung der Story in BIKE 12/08 mit den Race-Hardtails, wagten wir den Versuch, die besten Fullys der Welt auf der Rennstrecke in Bundenthal subjektiv und objektiv zu vergleichen. Profi-Racer als Testfahrer, Sektorenzeiten, Rundenzeiten, Leistungsmessung und Vergleich im Labor.

Den widrigen, kalten Bedingungen im Pfälzer Wald Ende November stellten sich nicht nur der amtierende Marathon-Meister Karl Platt und Ex-CC-Meister Wolfram Kurschat, sondern auch acht erlesene Race-Fullys. Wir wählten bevorzugt die brandneuen Modelle. Trek und Specialized haben die Nachfolger ihrer legendären Top Fuel und Epic am Start, Corratec und Giant stellen ebenfalls komplett neue Bikes. Die Boliden von Cube und Merida gibt es zwar seit 2008, sie mussten sich aber hier dem ersten Vergleichstest stellen. Als Statthalter für diese Kategorie, und technologisch voll auf der Höhe, wollten die Testsieger von 2008, Scott Spark und Simplon Stomp, ihre Ehre verteidigen.

Betrachtet man die Preisspanne der Test-Bikes – 3999 bis 5699 Euro – keimen Fragen auf. Cube (4999), Corratec (4985) und Giant (4500 Euro) haben ihre Top-Modelle geschickt, mehr geht nicht. Bei Merida (5699), Simplon (4640), Scott (5600), Specialized (4799) und Trek (3999 Euro) bleibt Luft nach oben.



Auf der Jagd nach der besten Rundenzeit werden die Fahrer mit Leistungsmessung, Puls und automatisch ermittelten Sektorenzeiten überwacht.

Scotts Flaggschiff Scale LTD beispielsweise kostet 8000 Euro, Meridas teuerstes Ninety Six verlangt 6999 Euro, Christoph Sausers Weltmeister-Bike Epic S-Works 6599 Euro. Für die Auswahl in diesem Testfeld gibt es Gründe: Specialized hat wegen der größeren Marktbedeutung bewusst das Modell Epic Marathon gestellt. Trek konnte sein Top-Modell Top Fuel 9.9 SSL noch nicht liefern. Das

ist schade, weil erst bei den Top-Modellen der technische Fortschritt voll durchschlägt. Im Falle von Merida und Scott war aber auch klar: Die teuersten Modelle haben angesichts der momentanen Lage beim Endverbraucher einen noch schwereren Stand als bisher schon.

TECHNIK: STATUS QUO 2009

Bevor wir die Profis auf der Rennstrecke in Bundenthal von der Leine ließen, haben alle acht Race-Bikes bereits die Tortur in unserer Folterkammer hinter sich gebracht. Der Status quo für 2009 sieht nicht gravierend anders aus als 2008. Bei den Labormesswerten hat sich nichts verändert. Interessant aber: Die Alu-Fahrwerke von Giant (2300 g) und Corratec (2450 g) schlagen sich innerhalb des von Carbon dominierten Testfeldes nicht schlecht. Spitzenreiter an der Waage sind Trek und Merida mit zwei Kilo Gewicht für Carbon-Rahmen plus Dämpfer, bei Merida sogar inklusive Lenker-Lockout. Das neue Epic bleibt mit zweieinhalb Kilo hinter den Erwartungen zurück. Ursache: Die Systemintegration, beispielsweise bei Kurbeln und Innenlager, kommt beim Modell Marathon nicht voll zum Einsatz und auch der Carbon-

Hinterbau bleibt dem S-Works vorbehalten – der erwartete Gewichtsvorteil tritt nicht ein. Bei der Steifigkeit ermitteln wir große Unterschiede. Zwischen Trek (50 Nm/Grad) und Cube (75 Nm/Grad) liegen Welten, das sollten besonders Fahrer berücksichtigen, die ihre Nahrung nicht mit der Waage dosieren und ohne Profi-Lizenz unterwegs sind. Leichtgewichte kommen mit 50 Nm/Grad klar – unsere Profis beurteilten das Trek durchweg positiv, aber 100-Kilo-Kraftmeier entscheiden sich zugunsten höherer Fahrstabilität besser für Cube, Simplon oder Merida. Zieht man alle Kategorien in Betracht, schlagen sich genau diese Firmen im Fahrwerkskapitel am besten, Cube sammelt hier die insgesamt meisten Punkte. Wir waren gespannt, welches Urteil die Profiracer fällen. Sie haben freilich eine andere Herangehensweise an ihre Arbeitsgeräte als ein Testredakteur oder ein Freizeit-Biker.

ZEITENJAGD IM DAHNER FELSENLAND

Die Testrunde in Bundenthal ist vom Untergrund her nicht so selektiv und schwer wie unsere bisherige Testrunde in Deidesheim und schon gar nicht zu vergleichen mit dem Gardasee. Sie stellt eine typisch deut-

KARL PLATT & WOLFRAM KURSCHAT

DIE PROFI-TESTER



Karl Platt, 30 Jahre, Team Bulls, Deutscher Meister Marathon. Karl kennt die Rennstrecke in Bundenthal von diversen Tests und hat bereits beim Hardtail-Test auf Zeit [BIKE 12/08] Vollgas gegeben. Seine Rundenzeiten waren konstant und lassen Rückschlüsse zu.



Wolfram Kurschat, 33 Jahre, Team Topeak-Ergon. Deutscher Meister 2007, Olympiateilnehmer. Wolfram musste sich mit der Strecke erst anfreunden, daher sind seine Rundenzeiten nicht so konstant wie Karls. Reifen und Handling bewirken bei ihm viel.

sche Cross-Country- oder Marathon-Strecke dar. Dennoch erkannte Karl Platt beim Fully Vorteile: „Du kannst damit später

AUF DER NASSEN STRECKE HATTEN DIE REIFEN GROSSEN EINFLUSS AUF DIE RUNDENZEITEN.

weiterer wichtiger Faktor hinzu. Denn der eine mag ein aktives Fahrwerk und nutzt es auch bergab voll aus – das zeigen die guten

und effektiver bremsen als mit dem Hardtail.“ Doch wegen der unterschiedlichen Witterung – nass und kalt – brauchte Platt für den Downhill-Sektor vier-fünf Sekunden länger als noch im Oktober mit den Hardtails (BIKE 12/08). Was die Rundenzeiten betrifft, muss man bei den Fullys etwas mehr zwischen den Zeilen lesen, als es bei den Hardtails der Fall war. Waren es bei den Hardtails hauptsächlich Reifen, Cockpit und Sitzposition, die den geschmacklichen Unterschied machten, kommt bei den Fullys mit dem Fahrwerk ein

Downhill-Zeiten von Karl Platt im Vergleich zu Wolfram Kurschat. Wolfram fährt in seinem eigenen Race-Fully dagegen viel Luftdruck und nutzt die Federung als Reserve. Er fuhr viele der Fullys mit aktivierter Plattform oder – wie beim Corratec – bergauf sogar blockiert. Der Test begeisterte ihn: „Solches Rundentraining ist perfekt für einen Rennfahrer. Cross Country ist die Formel 1 des Sports, man muss Körper und Material voll ausreizen – das geht auf so einer Strecke ideal.“ Karl Platt war bei diesem Test durch die

Messwerte im Überblick

1,25 Kilo liegen zwischen dem schwersten und dem leichtesten Bike. Im Rennsport Welten.

GEWICHTE ¹ IM VERGLEICH					
MA	Komplette ²	Rahmen ³	Dämpfer ⁴	Laufrolle ⁵	Gabel
Corratec	11,3 kg	2267 g	184 g	3758 g	1572 g
Cube	10,9 kg	2070 g	264 g	3465 g	1482 g
Giant	10,7 kg	2043 g	260 g	3313 g	1475 g
Merida	10,15 kg	1720 g	286 g	3385 g	1345 g
Scott	10,25 kg	1685 g	339 g	3316 g	1492 g
Simplon	10,75 kg	1820 g	287 g	3582 g	1538 g
Specialized	11,4 kg	2119 g	395 g	3602 g	1484 g
Trek	10,8 kg	1749 g	254 g	3534 g	1518 g

¹BIKE-Messung, ²mit Pedalen (350 g), ³ohne Dämpfer, ⁴mit Schrauben und Lockout, ⁵mit Reifen, Kassette und Schnellspanner.
Grün: niedrigster Wert, rot: höchster Wert.

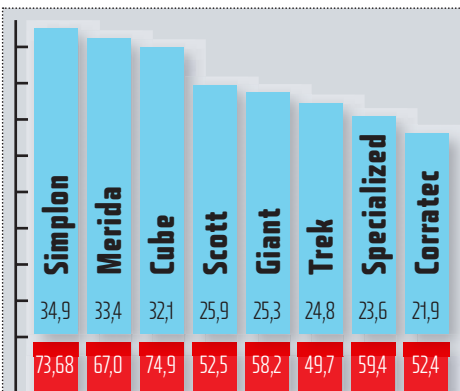
Effizienzmessung in der Königsklasse: Tendenz zum Wippen kann man bei Race-Bikes nicht gebrauchen, besonders nicht im mittleren und großen Kettenblatt, wo kraftvoll gefahren wird – das kostet spürbar Energie.

EFFIZIENZEN IM ÜBERBLICK								
KLEINES KETTENBLATT			MITTLERES KETTENBLATT			GROSSES KETTENBLATT		
	WIPPEN	PEDAL-RÜCKSCHLAG		WIPPEN	PEDAL-RÜCKSCHLAG		WIPPEN	PEDAL-RÜCKSCHLAG
CORRATEC	█	█	CORRATEC	█	█	CORRATEC	█	█
CUBE	█	█	CUBE	█	█	CUBE	█	█
GIANT	█	█	GIANT	█	█	GIANT	█	█
MERIDA	█	█	MERIDA	█	█	MERIDA	█	█
SCOTT	█	█	SCOTT	█	█	SCOTT	█	█
SIMPLON	█	█	SIMPLON	█	█	SIMPLON	█	█
SPECIALIZED	█	█	SPECIALIZED	█	█	SPECIALIZED	█	█
TREK	█	█	TREK	█	█	TREK	█	█

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 Antriebsinflüsse besitzt das Bike. Das Optimum liegt auf der Mittellinie. Die Antriebsinflüsse errechnet eine Software. In der Praxis können die theoretischen Einflüsse durch Dämpfertyp, Luftdruck und Plattformsysteme reduziert werden.

Steifigkeit Die hochgezüchteten Race-Fullys sind nicht besonders steif. Für leichte Fahrer kein Problem.

STEIFIGKEITEN & 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.



Wolfram Kurschat biegt mit dem Giant in den langen Downhill ab, Sektor vier.

gute Streckenkenntnis klar im Vorteil, daher sind seine Zeiten schlüssiger. Platts Ergebnisse lassen somit mehr Rückschlüsse auf die Bikes zu, Kurschat brauchte länger, um sich auf die Bikes einzustellen. Spannender Moment für Wolfram Kurschat: Als er am Ende sein eigenes Rotwild R.R2 FS Fully, ausgestattet mit der BIKE-Messtechnik, über

den Testparcours prügelte. Der anwesende Teammanager wurde nervös: „Nicht, dass er damit langsamer fährt“. Das Bike perfekt auf ihn abgestimmt, Reifen, deren Grenzbereich er kennt – die Sorgen des Rotwild-Teammanagers waren unbegründet. Kurschat fuhr seine konkurrenzlos schnellste Runde: 16:17 Minuten.

DIE ANALYSE

Zur Interpretation der Rangliste auf dieser Seite: schnelle Zeit und hohe Wattleistung heißt: Der Fahrer hat sich pudelwohl gefühlt, das Bike ging vorwärts, setzte die Kraft gut um. Im Umkehrschluss bedeutet geringe Wattleistung und schlechte Zeit: Der Fahrer kam mit dem Bike nicht klar und konnte



so testet BIKE

DER DIREKTE VERGLEICH AUF DER RENNSTRECKE

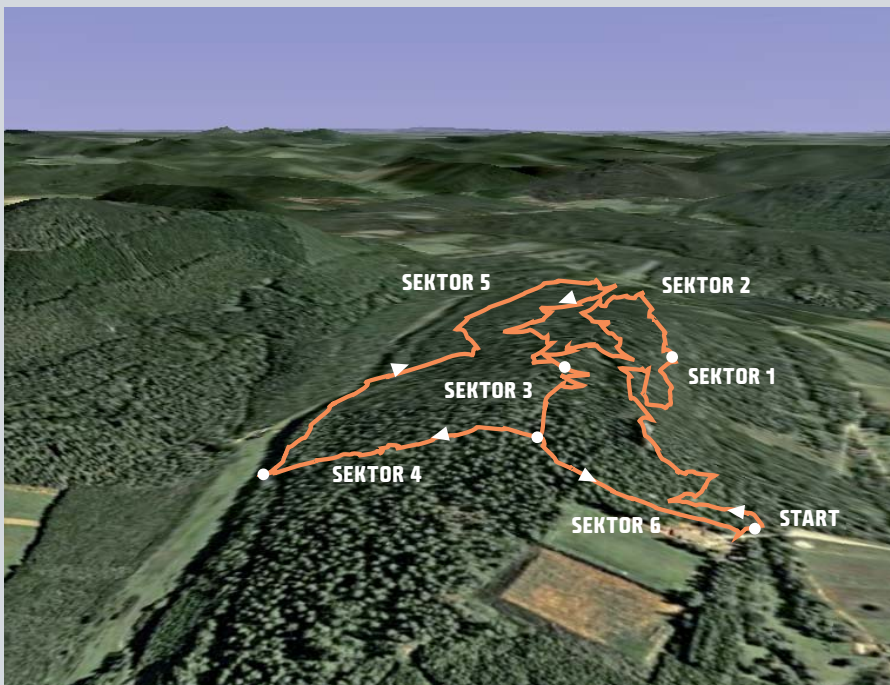
Zusätzlich zu unserem standardisierten Testablauf in Praxis und Labor (Alle Infos zum BIKE-Test unter: www.bike-magazin.de) haben wir die aktuelle Testgruppe der Luxus-Fullys über den Rundkurs von Bundenthal gejagt. Die Profi-Racer Karl Platt und Wolfram Kurschat fuhren jedes Bike nach penibler Abstimmung eine Runde über die etwa

fünf Kilometer lange Strecke. Die Vorgabe: schnellstmöglich aber reproduzierbar. Ausgestattet mit der Powertap-Leistungsmessung in der Hinterradnabe, Pulsmesser und automatischer Zeitnahme sammelten wir zu jedem Bike unzählige Daten und Messwerte. Die Zeiten weichen stark ab vom Test der Hardtails (BIKE 12/08), was nicht nur am Trai-

ningsstand liegt, sondern vor allem am Untergrund der Strecke. Bei Temperaturen knapp über Null und feuchtem Boden dauerte jede Runde bei gleicher Wattleistung fast zwei Minuten länger. Im Sektor fünf mit 15 km/h Tempolimit benötigten die Profis gut 40 Watt mehr als mit den Hardtails – eine interessante Erkenntnis zum Rollwiderstand!



- 1. Sektor
Start: langer Uphill
- 2. Sektor
Downhill, Trail und Schotter
- 3. Sektor
Stollen, Schnecke, Wurzel-Trail
- 4. Sektor
Langer Downhill
- 5. Sektor
Ziehweg mit Speed-Limit
- 6. Sektor
Erneut Stollen, Schnecke – Ziel



Die Runde ist eine liegende acht, gegen den Uhrzeigersinn gefahren. Die Analyse der Rundenzeiten zeigt: Platt fuhr konstante, erklärbare Runden. Bei Kurschat lassen sich die Ergebnisse nicht so klar deuten, er hat große Schwankungen. Interessant und übereinstimmend sind jedoch die Ergebnisse im Sektor vier. Bergab liegen Simplon und Cube vorne, Trek (auf Semislicks) verliert deutlich. Insgesamt waren die gefahrenen Zeiten wegen der Witterung nicht so aussagekräftig wie die beim Hardtail-Test in BIKE 12/08.

Rundenzeit gesamt:

Platz	Karl Platt	Wolfram Kurschat
1.	Scott (303 W) 15:42 Min.	Simplon (280 W) 16:24 Min.
2.	Merida (299 W) 15:44 Min.	Cube (287 W) 16:40 Min.
3.	Giant (303 W) 15:49 Min.	Corratec (275 W) 17:14 Min.
4.	Cube (287 W) 15:52 Min.	Trek (261 W) 17:23 Min.
5.	Simplon (298 W) 15:54 Min.	Merida (267 W) 17:26 Min.
6.	Trek (283 W) 15:57 Min.	Scott (270 W) 17:26 Min.
7.	Specialized (298 W) 16:17 Min.	Giant (275 W) 17:28 Min.
8.	Corratec (278 W) 16:29 Min.	Specialized (275 W) 17:54 Min.

Sektor 1: langer Uphill

Platz	Karl Platt	Wolfram Kurschat
1.	Merida 3:09.68 Min.	Cube 3:25.90 Min.
2.	Scott 3:16.50 Min.	Scott 3:30.35 Min.
3.	Giant 3:18.06 Min.	Trek 3:32.48 Min.
...		
8.	Corratec 3:33.57 Min.	Specialized 3:36.58 Min.

Sektor 4: langer Downhill

Platz	Karl Platt	Wolfram Kurschat
1.	Simplon 0:52.62 Min.	Cube 1:05.85 Min.
2.	Cube 0:54.01 Min.	Simplon 1:06.43 Min.
3.	Scott 0:54.54 Min.	Corratec 1:08.31 Min.
...		
8.	Trek 0:57.88 Min.	Trek 1:13.16 Min.

daher seine Leistung nicht abrufen. Jeder Fahrer fuhr nur vier Runden am Tag, dazwischen erholte er sich. Innerhalb der fünf Kilometer langen Runde gibt es mit Sektor fünf eine erholsame Passage. Das von uns verordnete Tempolimit von 15 km/h auf dem langen Forstweg stellt zudem sicher, dass die Zeiten nicht verfälscht werden. Viel Wert legen wir schließlich auf die Performance im Up- und Downhill. Und hier gab es gleich zum Start des Praxistests ein spannendes Ergebnis: Platt und Kurschat fuhren Merida und Specialized direkt hintereinander, das Duell zwischen dem leichtesten und schwersten Bike. Beide Profis benötigten mit dem 1,25 Kilo schwereren Epic 30 Sekunden länger für die Runde trotz etwas höherer Leistung. Karl verlor mit dem Epic alleine im ersten langen Uphill (Sektor eins) 16 Sekunden auf das superleichte Merida. In Sektor fünf, dem Speed-Limit, benötigten beide Fahrer

mit den Specialized-Reifen mehr Kraft fürs gleiche Tempo. Fazit aus diesen Messungen: Gesamtgewicht, Reifen-Grip und Rollwiderstand sind unter Wettkampfbedingungen die wichtigsten Stellhebel für ein Race-Fully. Die Leistungsfähigkeit des Fahrwerks rangiert dahinter. Nächstes Beispiel: Der Bontrager-Semislick am Trek spart im Tempolimit-Sektor fünf gegenüber dem Rocket Ron von Schwalbe 20 Watt. Der Rocket Ron sorgt jedoch im Downhill (Sektor vier) für einen Zeitgewinn von drei Sekunden – im Wettkampf genug, um sich abzusetzen.

FAZIT

Karl Platt fuhr zwar mit dem Scott die schnellste Zeit, kürt aber das Merida zu seinem Favoriten. Auf Platz zwei und drei wählt er Trek und Scott. Wolfram Kurschat fuhr mit dem Simplon zwar die schnellste Rundenzeit, findet unterm Strich aber das

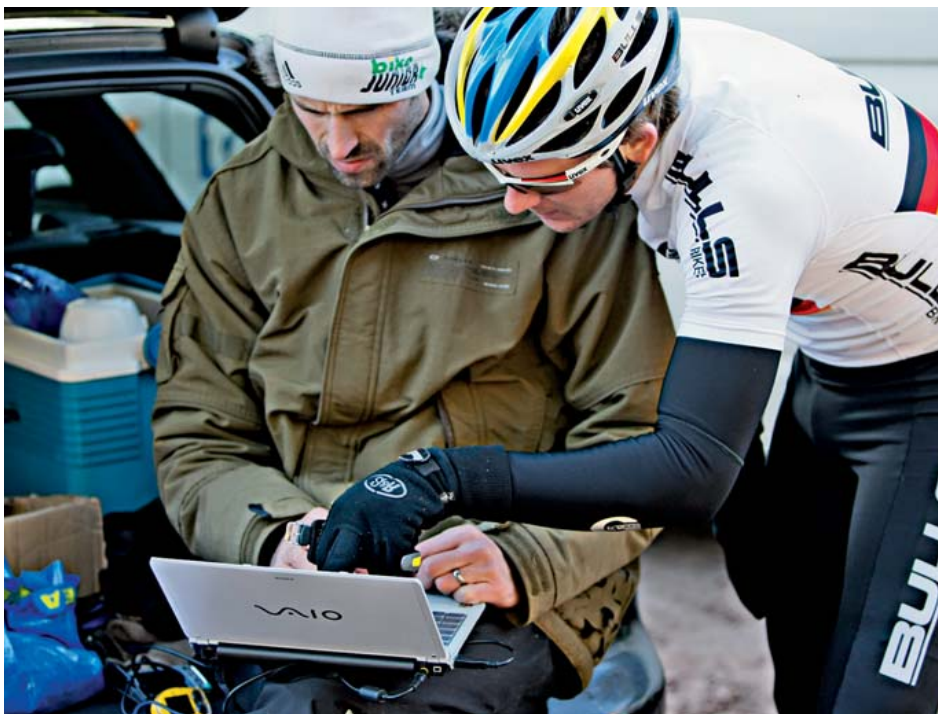
Trek am besten, danach kommen Simplon und Merida. Unsere Empfehlung für Marathon-Amateure addiert zwei weitere Modelle: Cube und Trek. Wer aufs Preisschild schaut und unter 85 Kilo wiegt, findet beim Trek ein Top-Gerät für den sportlichen Einsatz. Cube glänzt mit super Messwerten und hat als einziges Bike zwei Flaschenhalterpositionen im Hauptrahmen. Das Giant zeigt, dass Alu noch wettbewerbstauglich ist. Corratec leidet unter einem unglücklich gewählten Setup. Specialized liefert ein emotionales, aber in diesem Konkurrenzfeld zu schweres Bike. Nimmt man alle Kriterien zusammen, heißt das derzeit beste Race-Fully der Welt: Merida Ninety Six Team.

WWW.BIKE-MAGAZIN.DE

VIDEO ZUM THEMA WEB-CODE : 1756
SO TESTET BIKE WEB-CODE : 236



Durch die Powerap-Leistungsmessung und die Sektorenzeiten wird jede Runde zu einer gläsernen Angelegenheit. Anhand der gewonnenen Daten sieht man, in welchen Sektoren der Fahrer wie schnell war, kann Rückschlüsse auf Komponenten (Reifen) ziehen und über die benötigte Leistung auch den Kräfteinsatz vergleichen. Schnelle Runde mit geringer Wattzahl = gutes Bike!



GENAU HINGESEHEN

DIE ELITE-RACE-FULLYS IM DETAIL:

Trek: Mit der cleveren SAG-Skala findet man seine Dämpfer-Einstellung schnell.



Giant: Das Fahrwerk arbeitet sensibel und frei von Antriebseinflüssen.



Bunt, bunter, Cube: Fast alle Bauteile stimmt Cube auf ihr eigenes Design ab. Laufräder und Reifen inklusive.

Specialized Systemintegration: Die Amerikaner montieren ihre eigene Gabel mit Brain-System und 1,125/1,5-Zoll-Steuerrohr.




Reifenwahl: Schwalbes Rocket Ron in der weichen Mischung funktioniert auf der feuchten Rennstrecke am besten.



Scott-Cockpit: Über die Lenkerhebel lässt sich das Fahrwerk blitzschnell auf das Terrain anpassen. Sehr praxispflichtig, das Cockpit wirkt aber wenig aufgeräumt.

Knapper Sieg nach Punkten für Meridas Worldcup-erprobten Neuling. In dieser Klasse muss man genau zwischen den Zeilen lesen und die Bikes nach den individuellen Ansprüchen beurteilen. Die neue Praxiswertung addiert Up- und Downhill und beurteilt das reine Fahrverhalten.

 PUNKTEWERTUNG KATEGORIE MARATHON 100 MM FEDERWEG	Faktor	Corratec	Cube	Giant	Merida	Scott	Simplon	Specialized	Trek
		4935 Euro	4999 Euro	4499,90 Euro	5649 Euro	5600 Euro	4640 Euro	4799 Euro	3999 Euro
BERGAUF									
Geometrie/Handling	3	4,5	5	5,5	6	6	5	5	6
Federung hinten	1	2	5	5,5	6	6	4	5	5,5
Federung vorne	1	5	6	5	5	6	6	5	6
Reifen	1,5	5	5,5	5	5	5,5	6	4,5	4,5
Flaschenhalter	1	3	5	3	3	3	3	3	3
Gewicht ohne Pedale ¹	2,5	4	5	5	6	6	5	4	5
Effizienz Wippen ¹	1	1	3	5	3,5	3	1,5	4,5	4,5
Effizienz Pedalrückschlag ¹	1	4,5	5,5	4	5,5	5,5	5,5	4,5	4,5
Punktzahl bergauf (Maximal 72)		46,5	60,25	59	63,5	64,75	56,5	53,75	60,75
BERGAB									
Geometrie/Handling	2	4,5	5	4,5	5,5	5	6	5,5	5,5
Federung hinten	1	4	5	5	5	6	6	5	5
Federung vorne	1	6	5,5	5	5	5	5	5	6
Versenkbarkeit Sattel	1	6	6	5	5	1	6	5	3
Bremsen	1	5	4,5	4	4,5	5	6	4,5	4
Reifen	1	4,5	5,5	4,5	4,5	5,5	6	4,5	3
Steifigkeit ¹	1	2	6	3	5	2	6	3	1
Punktzahl bergab (Maximal 48)		36,5	42,5	35,5	40	34,5	47	38	33
Praxiswertung (Maximal 120)		83	102,75	94,5	103,5	99,25	103,5	91,75	93,75
SONSTIGES									
Zusammenstellung Komponenten	2	5,5	6	5	6	6	5	5	5
Optischer Eindruck/Verarbeitung	1	5	6	5,5	6	5	5	6	6
Lackqualität ¹	1	4	6	5	5	5	1	5	4
Garantie	1	4	4	5	5	4	4	4	5
Punktzahl Sonstiges (Maximal 30)		24	28	25,5	28	26	20	25	25
Gesamtpunktzahl (Maximal 150)		107	130,75	120	131,5	125,25	123,5	116,75	118,75
BIKE-Urteil²		GUT	SUPER	SEHR GUT	SUPER	SUPER	SEHR GUT	SEHR GUT	SEHR GUT

¹Labormessungen; ²Die 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.

CUSTOM-BOLIDE

Corratec geht bei diesem Vergleich mit seinem brandneuen Flaggschiff an den Start. Eigenständiges Design, strahlendes Weiß, ein echter Hingucker. Das Baukastensystem ermöglicht einen individuellen Aufbau, das Test-Bike war jedoch für die Jagd nach Bestzeiten unglücklich spezifiziert. Weißwand-Reifen (je rund 100 Gramm schwerer) und dicke Schläuche erhöhen das Gewicht unnötig. Der leichte DT-Dämpfer (ggf. Aufpreis) passt nicht zum Fahrwerk. Die „Double Circle“ genannte Konstruktion besitzt eine Wipptendenz, die durch die Dämpfer-Charakteristik verstärkt wird. Beim Antritt



zieht sich das Fahrwerk zusammen, die Testfahrer führen in der Ebene und bergauf mit blockiertem Dämpfer, was freilich keine Pflichtmaßnahme für ein Fully sein sollte. Bergab nutzt man den Federweg nicht voll. Deutlich besser funktioniert das Bike mit dem prinzipiell serienmäßig spezifizierten Fox-RP23-Dämpfer mit Plattform-Modus, den wir im Nachhinein zum Vergleich montiert haben. Schade: In der Punktetabelle verliert das gelieferte Modell durch Fahrwerk (Dämpfer), Reifen und langes Cockpit viele Punkte. Das kann der Käufer beim Baukasten-Aufbau besser machen – und spart dazu noch Geld. **FAZIT:** Corratecs Top-Modell besticht mit unverwechselbarer Optik. Schwächen im Fahrwerk und bei der Zusammenstellung kosten Potenzial. Tipp: unbedingt mit dem Fox-Dämpfer ordern!

STYLE-KÖNIG

Love it or hate it – Cube trägt mit dem extrovertierten Design des AMS HPC dick auf. Es darf ruhig jeder sehen, dass man hier das Top-Modell bewegt und rund 5000 Euro bezahlt hat. Cube stimmt sogar die Formula-Bremsen, die Fulcrum-Laufräder, die Syntace-Teile und die Schwalbe-Reifen auf sein Design ab. Magura liefert die ebenfalls optisch passende Gabel mit 1,125/1,5-Zoll-Steuerrohr und spezieller Gabelkrone – das ergibt einen schönen Formschluss mit dem Rahmen. Das Fahrwerksge-
wicht liegt im Mittelfeld, der Rahmen besitzt hübsche Details wie eine geschlossene Zugführung unterm Oberrohr und ein Blech gegen Ketten-



klemmer; und das AMS besitzt als einziges Bike dieser Testgruppe zwei Flaschenhalterpositionen im Hauptrahmen – super für Marathons. In der Tabelle sammelt das Bike fleißig Punkte: durch den steifen Rahmen, die durchdachte Ausstattung und die für die Strecke optimale Reifenwahl. Auf dem Rundkurs legten beide Profis eine sehr gute Zeit hin, das Fahrwerk passt gut für den richtig sportlichen Einsatz. Karl Platt war das AMS HPC zu wenig wendig, Wolfram Kurschat lobte dagegen die Laufruhe und fuhr im Downhill-Sektor und im Uphill-Sektor seine schnellste Zeit. **FAZIT:** Ein rundum gelungenes Race-Fully, schnell und perfekt ausgestattet. In der Summe der Kriterien nur knapp am Testsieg vorbeigeschrammt.

CORRATEC > AIR TECH WC

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	IKO Sportartikel Handels GmbH, Tel. 08035/87070 www.corratec.com
MATERIAL/GRÖSSEN	Alu/39/43/49/54 cm
PREIS	4935 Euro

BIKE-MESSDATEN

GEWICHT OHNE PEDALE	10,95 kg
LENK-/SITZROHRWINKEL	70,5°/72,6°
VORBAU-/OBERROHRLÄNGE	120 mm/604 mm
RADSTAND-/TRETLAGERHÖHE	1082 mm/330 mm
FEDERWEG VO./HI.	100 mm/91 mm
HINTERBAUSYSTEM	Mehrgelenker

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	Fox 32 F 100 RLC /DT Swiss XR Carbon
KURBELN/SCHALTUNG	Shimano XTR/XTR Rapidfire Plus/ Shimano XTR Shadow/Shimano XTR
BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI	Avid Juicy Ultimate/185/160 mm
LAUFRÄDER	Mavic Crossmax SLR-Systemlaufräder, Continental Race King White Wall Edition 2,2-Reifen

CC RACE | MARATHON | ALL MOUNTAIN

BIKE-URTEIL* GUT (107)



KARL PLATT, DEUTSCHER MEISTER MARATHON
„Der lange Vorbau und der schmale Lenker passen nicht. Das Fahrwerk schluckt beim Treten Energie. Ich fuhr großteils mit Lockout am DT-Dämpfer.“

RUNDENZEITEN:

KARL PLATT	16:29 MIN.	(8. PLATZ)
WOLFRAM KURSCHAT	17:14 MIN.	(3. PLATZ)

CUBE > AMS HPC

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	Pending System GmbH, Tel. 09231/9700780 www.cube.eu
MATERIAL/GRÖSSEN	Carbon/16/18/20/22"
PREIS	4999 Euro

BIKE-MESSDATEN

GEWICHT OHNE PEDALE	10,55 kg
LENK-/SITZROHRWINKEL	69,5°/72,5°
VORBAU-/OBERROHRLÄNGE	100 mm/588 mm
RADSTAND-/TRETLAGERHÖHE	1080 mm/335 mm
FEDERWEG VO./HI.	98 mm/105 mm
HINTERBAUSYSTEM	Viergelenker

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	Magura Durin MD 100 R/Fox Float RP23
KURBELN/SCHALTUNG	Shimano XTR/Shimano XTR Rapidfire Plus/Shimano XTR Shadow/Shimano XTR
BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI	Formula R1 Carbon/180/180 mm
LAUFRÄDER	Fulcrum Red Metal Zero-Systemlaufräder, Schwalbe Rocket Ron/Racing Ralph 2,5-Reifen

CC RACE | MARATHON | ALL MOUNTAIN

BIKE-URTEIL* SUPER (130,75)



WOLFRAM KURSCHAT, DEUTSCHER CC-MEISTER 2007
„Das Bike verleitet zum Schnellfahren und macht Lust auf Attacke. Auch bergab habe ich mich durch den flachen Lenkwinkel sicher gefühlt. Die Gabel funktionierte gut.“

RUNDENZEITEN:

KARL PLATT	15:52 MIN.	(4. PLATZ)
WOLFRAM KURSCHAT	16:40 MIN.	(2. PLATZ)

* 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.

ALU GIBT GAS

Angesichts der Flut von Kohlefaser-Fahrwerken erscheint es fast schon mutig von Giant, bei ihrem brandneuen Top-Modell auf den Werkstoff Aluminium zu setzen. Um so erstaunlicher, dass sich die Konstruktion wacker schlägt, ja sogar in einigen Kriterien mit den Carbon-Konkurrenten voll mithalten kann. Die nur 2280 Gramm für Rahmen und Dämpfer sind beachtlich, die Steifigkeit liegt im guten Mittelfeld, das Fahrwerk besitzt keine spürbaren Antriebseinflüsse und arbeitet ausgesprochen sensibel. Speziell für den Marathon-Einsatz konstruiert, hat Giant beim Anthem ein paar Zentimeter



Federweg mehr draufgepackt als beim Carbon-Vorgänger – das zahlt sich aus. Die Charakteristik von Gabel und Dämpfer passen gut zusammen, das Heck lässt sich auch ohne Plattform sehr gut fahren. Leider gibt es nur drei Rahmengrößen. Auf der Rennstrecke legte Karl Platt seine drittbeste Zeit hin, Wolfram Kurschat nur seine siebte. Er kam mit den schmalen Reifen und dem schmalen Lenker nicht klar, lobte dafür die Steigfähigkeit des Bikes. Die kleinen Bremsscheiben und schmalen Reifen zielen auf nicht allzu schweres Terrain. Der Rahmen bietet allerdings auch nicht allzu viel Reifenfreiheit. **FAZIT: Giants neues Top-Fully beeindruckt durch sein effizientes Fahrwerk und die rennmäßigen Fahreigenschaften. Auch der Preis erscheint angemessen.**

GIANT > ANTHEM X 0

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	Giant Deutschland GmbH, Tel. 0211/998940 www.giant-bicycles.com
MATERIAL/GRÖSSEN	Alu/16/18/20"
PREIS	4499,90 Euro

BIKE-MESSDATEN

GEWICHT OHNE PEDALE	10,35 kg
LENK-/SITZROHRWINKEL	69,6°/72,6°
VORBAU-/OBERROHRLÄNGE	100 mm/590 mm
RADSTAND-/TRETLAGERHÖHE	1084 mm/325 mm
FEDERWEG VO./HI.	104 mm/110 mm
HINTERBAUSYSTEM	Maestra Mehrgelenker

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	Rock Shox SID World Cup/Fox Float RP 23
KURBELN/SCHALTUNG	Race Face Deus XC/SRAM X.O Trigger SRAM X.O Blackbox /Shimano XTR
BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI.	Avid Juicy Ultimate/160/140 mm
LAUFRÄDER	Mavic Crossmax SL-Systemlaufräder, Schwalbe Racing Ralph 2,1-Reifen

CC RACE | MARATHON | ALL MOUNTAIN

BIKE-URTEIL* SEHR GUT (120)



KARL PLATT, DEUTSCHER MEISTER MARATHON
„Mich hat das Fahrwerk begeistert, super sensibel und effektiv. Es arbeitet, aber stört dabei nicht. Man braucht keine Plattform.“

RUNDENZEITEN:

KARL PLATT	15:49 MIN.	(3. PLATZ)
WOLFRAM KURSCHAT	17:28 MIN.	(7. PLATZ)

WORLD CUP-MASCHINE

Meridas 96 Team schnappt sich beim ersten Auftritt in einem Vergleichstest den Testsieg.

Die Kohlefaser-Rahmenkonstruktion des Luxus-Renners definiert den Stand der Technik. Das Ninety Six bietet das leichteste Fahrwerk, dazu noch eins der steifsten und ist dadurch auch für schwerere Fahrer geeignet. Die Charakteristik des Dämpfers ist noch nicht perfekt, das Ansprechverhalten könnte sensibler sein, dafür bleibt das Heck im Wiegetritt (Sprint) aber ruhig und lässt sich am Lenker blockieren, was von den Profis nicht genutzt wurde.



Merida stellt das leichteste Bike dieser Gruppe, daran hat die grellgrüne Manitou-Gabel ihren Anteil. Die Ausstattung orientiert sich an dem, was auch das Multivan-Merida-Rennteam fährt. Drehgriffschalter, Maxxis-Reifen, SRAM- und FSA-Komponenten. Nur der Vorbau ist zu lang. Blicken wir auf die Rennstrecke: Mit dem Merida starteten Platt und Kurschat den Test, das noch mangelnde Vertrauen in den rutschigen Untergrund erklärt die schlechten Zeiten im Downhill-Sektor. Dennoch brannnte Platt mit dem Bike die Bestzeit im ersten Sektor und insgesamt seine zweitschnellste Runde in den sandigen Boden des Pfälzer Waldes. Geringes Gewicht ist eben für nichts zu ersetzen. **FAZIT: Verdienter Testsieg: Merida hat alles richtig gemacht. Carbon-Fahrwerk nach Stand der Technik, Top-Fahreigenschaften, aber hoher Preis.**

MERIDA > 96 TEAM

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	Merida & Centurion GmbH, Tel. 07159/945930 www.merida.de
MATERIAL/GRÖSSEN	Carbon/16/18/20/21,5"
PREIS	5649 Euro

BIKE-MESSDATEN

GEWICHT OHNE PEDALE	9,8 kg
LENK-/SITZROHRWINKEL	70,9°/72,8°
VORBAU-/OBERROHRLÄNGE	120 mm/604 mm
RADSTAND-/TRETLAGERHÖHE	108 mm/325 mm
FEDERWEG VO./HI.	97 mm/97 mm
HINTERBAUSYSTEM	Mehrgelenker

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	Manitou R7 MRD 100/DT Swiss XR Carbon
KURBELN/SCHALTUNG	FSA K-Force Light/SRAM X.O Twister SRAM X.O Blackbox/SRAM X.9
BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI.	Magura Marta Carbon/160/160
LAUFRÄDER	DT Swiss 240s Disc-Naben, Alex Rims XCR Pro Disc-Felgen, Maxxis Larssen 2,0-Reifen

CC RACE | MARATHON | ALL MOUNTAIN

BIKE-URTEIL* SUPER (131,5)



WOLFRAM KURSCHAT, DEUTSCHER CC-MEISTER 2007
„Das harmonische Fahrwerk hat mir gefallen, Charakteristik von Gabel und Heck passen zusammen. Gute Geometrie, aber den langen Vorbau würde ich tauschen.“

RUNDENZEITEN:

KARL PLATT	15:44 MIN.	(2. PLATZ)
WOLFRAM KURSCHAT	17:26 MIN.	(5. PLATZ)

RACE-LEGENDE

Wenn ein Scott Spark zum Test antritt, schickt es seine Lorbeeren bereits voraus. Seit einigen Jahren im Worldcup erfolgreich, mit Thomas Frischknecht saß hier eine Race-Legende im Sattel. Das Bike besticht nach wie vor durch sein verstellbares Fahrwerk mit zwei Federwegen und Charakteristika. Das Spark RC hat Scott auf die Ansprüche von Rennfahrern getrimmt. Erlesene Ausstattung, cooles Design, fester Sitzdom, weil Profis eh nichts verstellen. Das Fahrwerk ist superleicht, aber nur



mäßig steif – nix für 100-Kilo-Fahrer. Sowohl Karl als auch Wolfram fuhrten mit dem Spark ihre zweitbeste Zeit in Sektor eins, dem langen Uphill. Karl erzielte mit dem Bike gar seine absolut beste Rundenzeit und war auch bergab superschnell (Reifen!). Beide Profis nutzen die Fahrwerksverstellung am Lenker oft und gerne. Dass der Testsieg nicht in die Schweiz geht, liegt auch daran, dass das Spark durch den festen Sitzdom im Kriterium Sattelstützen-Versenkbarkeit Punkte einbüßt. Ein Nicht-Profi muss wissen, worauf er sich dabei einlässt. Einmal abgesägt, gibt es kein Zurück mehr. Das erschwert Verladen und Verpacken; den Sattel absenken ist damit Geschichte. **FAZIT:** Nach wie vor gehört das Scott Spark zu den besten Race-Fullys der Welt. Top-Fahrwerk, erlesene Ausstattung, super Fahreigenschaften. Der Sitzdom bietet wenig Variabilität.

SCOTT >SPARK RC

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	Scott Sports AG, Tel. 08131/31260 www.scott-sports.com
MATERIAL/GRÖSSEN	Carbon/S/M/L/XL
PREIS (RAHMEN)	5600 Euro (2900 Euro)

BIKE-MESSDATEN

GEWICHT OHNE PEDALE	9,9 kg
LENK-/SITZROHRWINKEL	69,5°/72,8°
VORBAU-/OBERROHRLÄNGE	100 mm/610 mm
RADSTAND-/TRETLAGERHÖHE	1104 mm/323 mm
FEDERWEG VO./HI.	104 mm/100-118 mm
HINTERBAUSYSTEM	Mehrgelenker

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	Rock Shox SID Team/Scott Nude TC
KURBELN/SCHALTUNG	Truvativ Noir Carbon/SRAM X.O Trigger SRAM X.O Blackbox/Shimano XTR
BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI	Avid Juicy Ultimate/185/160 mm
LAUFRÄDER	DT-Swiss XR 4.2D-Systemlaufräder, Schwalbe Rocket Ron 2,25-Reifen

CC RACE | MARATHON | ALL MOUNTAIN

BIKE-URTEIL* SUPER (125,25)



KARL PLATT, DEUTSCHER MEISTER MARATHON
„Das Scott ist eine richtige Rennfeile. Die Verstellung für den Dämpfer am Lenker macht Sinn. Die Reifen waren auf dem nassen Untergrund super.“

RUNDENZEITEN:

KARL PLATT	15:42 MIN.	(1. PLATZ)
WOLFRAM KURSCHAT	17:26 MIN.	(5. PLATZ)

SCHNELLER ÖSTERREICHER

Die Österreicher von Simplon gehen mit dem Stomp in die zweite Saison. Das Carbon-Fully schnappt sich erneut den Sieg in der STW-Wertung. Das Fahrwerk ist leicht und supersteif und bedient sich modernster Fertigungstechnik. Allerdings fehlen das Blech gegen Kettenklemmer und ein Kettenstrebenchutz. Jedes Bike stellt man sich aus verschiedenen Ausstattungspaketen individuell zusammen, somit erübrigt sich Lob oder Kritik am gelieferten Setup – jeder Topf findet hier seinen Deckel. Am gelieferten Stomp MR-3 ist nur die SID-Gabel aufpreispflichtig (40 Euro), die Grundausstattung wurde bereits renntauglich gewählt. Auf der Rennstrecke punkten besonders die Reifen: Schwalbes Rocket Ron mit neuer Mischung sorgt für viel Grip und bei beiden Profis für eine Top-Zeit im Sektor vier, dem langen Downhill. Wolfram Kurschat urteilte: „Sicheres Gefühl bergab“, das liegt auch am breiten Lenker und den starken Bremsen mit großen Discs – fast volle Punktzahl. Bergauf schalteten beide Fahrer jedoch die Plattform am Dämpfer zu. Einerseits irritierte der lange Federweg, auf der anderen Seite besitzt die Fahrwerkskonstruktion Tendenz zum Wippen, das zeigt auch die Effizienztafel (S. 37). **FAZIT:** Simplon bietet einen tollen Rahmen und dank Baukastensystem eine Ausstattung nach jedermanns Geschmack. Das Test-Bike glänzte mit schnellen Zeiten.



SIMPLON >STOMP MR-3

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	Simplon Fahrrad GmbH, Tel. 0043/5574/725640 www.simplon.com
MATERIAL/GRÖSSEN	Carbon/40/44/49/53/56 cm
PREIS	4640 Euro

BIKE-MESSDATEN

GEWICHT OHNE PEDALE	10,4 kg
LENK-/SITZROHRWINKEL	69,5°/72,5°
VORBAU-/OBERROHRLÄNGE	100 mm/596 mm
RADSTAND-/TRETLAGERHÖHE	1092 mm/330 mm
FEDERWEG VO./HI.	104 mm/121 mm
HINTERBAUSYSTEM	Mehrgelenker

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	Rock Shox SID Team/Fox Float RP23
KURBELN/SCHALTUNG	Truvativ Noir/SRAM X.O Twister/SRAM X.O/Shimano Deore XT
BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI	Magura Marta SL/180/180 mm
LAUFRÄDER	DT Swiss 240-Naben, DT Swiss XR 4.2D-Felgen, Schwalbe Rocket Ron Evo 2,25-Reifen

CC RACE | MARATHON | ALL MOUNTAIN

BIKE-URTEIL* SEHR GUT (123,5)



WOLFRAM KURSCHAT, DEUTSCHER CC-MEISTER 2007
„Gabel und Hinterbau waren etwas unangenehm. Viel Federweg am Heck, wenig vorne. Durch meine schnelle Downhill-Zeit fuhr ich dennoch meine schnellste Runde.“

RUNDENZEITEN:

KARL PLATT	15:54 MIN.	(5. PLATZ)
WOLFRAM KURSCHAT	16:24 MIN.	(1. PLATZ)

* 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.

HOCHDEKORIERT

Schon vor seiner offiziellen Präsentation im Juli 2008 war das neue Epic hochdekoriert:

Christoph Sauser gewann in seinem ersten Rennen auf dem Bike die Cross-Country-Weltmeisterschaft. Zu diesem Test trat allerdings nicht das hochgezüchtete Sauser-Bike an und auch nicht das S-Works-Top-Modell (6599 Euro), sondern das preisgünstigere (und häufiger verkaufte) Modell Marathon. Ver-nünftig, aber auch schade, denn es repräsentiert nicht den technischen Fortschritt des Top-Modells. Es fehlen die integrierten Specialized-Kurbeln, der Voll-Carbon-



Hinterbau und auch an der Waage lässt das Bike gegenüber der Konkurrenz Federn – schwerstes Bike (und Fahrwerk) der Gruppe. Dennoch: Das Epic Marathon sieht super aus und spricht eine größere Zielgruppe an. Mit den Worten unserer Profi-Tester: „Hobby-Racer fühlen sich sofort wohl, Profi-Racern fehlt der letzte Kick.“ Man sitzt angenehm, hat durch das breite Cockpit viel Kontrolle. Das Fahrwerk ist antriebsneutral, das Brain-System in Gabel und Dämpfer (gut: 5 Jahre Garantie) bleibt auch in der neuen Generation Geschmackssache. Unsere Profis hatten Gewöhnungs- und Abstimmungsschwierigkeiten. Die Rundenzeiten sprechen eine gewichtsbedingt klare Sprache. **FAZIT:** Das Epic Marathon ist durch sein komfortbetontes Setup für den Nicht-Profi sehr interessant. Ideal für Langstrecken, nicht perfekt für Rundkurse.

RENNFEILE FÜR CRACKS

Auch das Trek wurde komplett neu entwickelt für die Ansprüche der Zielgruppe. Trotzdem stellt Trek mit dem Top Fuel – wie Specialized mit dem Epic – nur sein „zweitbestes“ Bike diesem Test. Die optisch interessante Konstruktion mit Carbon-Sitzmast ist leichter als ein Rahmen plus Standard-Stütze. Das Fahrwerk spricht sensibel an und hat viel Federweg. Antriebsinflüsse gibt es nicht, die Kraftübertragung ist ausgezeichnet. Auf dem Steifigkeitsprüfstand überzeugt das Top Fuel allerdings nicht. 49 Nm/Grad sind ein schwacher Wert, der sich bei hohem Tempo in einer Neigung zum Flattern zeigt (was auf der Rennstrecke in Bundenthal aber nicht durchschlägt). Trek spricht zwar keine Gewichtsbeschränkung aus, wir empfehlen das Top Fuel allerdings nicht für schwere Fahrer. Auf dem Rundkurs erntete das Bike viel Lob. Top-Noten im Handling und Top-Noten fürs Fahrwerk, die sehr schmalen, schwach profilierten Reifen vermässelten dem Bike bessere Rundenzeiten. In Sektor vier, dem Downhill, trägt Trek die rote Laterne. Bei der Ausstattung vermisst man nichts, schwelgt aber auch nicht im Luxus. Den gibt's beim Top-Modell 9.9 SSL für 5499 Euro, leider zum Zeitpunkt des Tests noch nicht lieferbar.



FAZIT: Preis und Leistung stimmen. Trek bietet mit dem Top Fuel der nächsten Generation ein waschechtes Race-Fully für ambitionierte Sportler.

SPECIALIZED > EPIC MARATHON

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	Specialized Europe B.V., Tel. 0031 /314/676600 www.specialized.com
MATERIAL/GRÖSSEN	Carbon, Alu/S/M/L/XL
PREIS (RAHMEN)	4799 Euro (3799 Euro)

BIKE-MESSDATEN

GEWICHT OHNE PEDALE	11,05 kg
LENK-/SITZROHRWINKEL	69,6°/73,5°
VORBAU-/OBERROHRLÄNGE	100 mm/615 mm
RADSTAND-/TRETLAGERHÖHE	1121 mm/330 mm
FEDERWEG VO./HI.	100 mm/108 mm
HINTERBAUSYSTEM	Viergelenker

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	Spec. Future Shock E 100/Future Shock Brain
KURBELN/SCHALTUNG	Shimano XT /SRAM X.O Trigger/SRAM X.O Blackbox/Shimano XT
BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI	Avid Juicy Ultimate 5L/180/160
LAUFRÄDER	Specialized-DT Swiss 4.2 Disc-Systemlaufräder, Specialized S-Works Fast Trak LK 2Bliss 2,0-Reifen

CC RACE | MARATHON | ALL MOUNTAIN

BIKE-URTEIL* SEHR GUT (116,75)



KARL PLATT, DEUTSCHER MEISTER MARATHON
„Am Epic ist alles gut, doch für Cross-Country-Racer fehlt der letzte Kick. Sausers WM-Sieger-Bike sieht halt völlig anders aus. Das Brain-System ist nicht mein Ding.“

RUNDENZEITEN:

KARL PLATT	16:17 MIN.	[7. PLATZ]
WOLFRAM KURSCHAT	17:54 MIN.	[8. PLATZ]

TREK > TOP FUEL 9.8

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB	Bikeurope B.V., Tel. 0180/3507010 www.trekbikes.com
MATERIAL/GRÖSSEN	Carbon/15,5/17,5/18,5/19,5/21,5"
PREIS	3999 Euro

BIKE-MESSDATEN

GEWICHT OHNE PEDALE	10,45 kg
LENK-/SITZROHRWINKEL	69,4°/73°
VORBAU-/OBERROHRLÄNGE	110 mm/585 mm
RADSTAND-/TRETLAGERHÖHE	1090 mm/330 mm
FEDERWEG VO./HI.	104 mm/111 mm
HINTERBAUSYSTEM	Float Link mit ABP

AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER	Rock Shox SID Race/Fox Float RP23
KURBELN/SCHALTUNG	Shimano XT/Shimano XT/Shimano XT Rapidfire/Shimano XT
BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI	Shimano XT/180/160 mm
LAUFRÄDER	Bontrager RXL-Systemlaufräder, Bontrager Jones XR Team Issue TLR 2,0-Reifen

CC RACE | MARATHON | ALL MOUNTAIN

BIKE-URTEIL* SEHR GUT (118,75)



WOLFRAM KURSCHAT, DEUTSCHER CC-MEISTER 2007
„Die Optik und Linienführung macht mich an Super Cockpit, super Race-Fahrwerk. Das Trek ist mein Favorit aus dieser Testgruppe. Ein reinrassiges Race-Bike.“

RUNDENZEITEN:

KARL PLATT	15:57 MIN.	[6. PLATZ]
WOLFRAM KURSCHAT	17:23 MIN.	[4. PLATZ]