2/14

FREERIDE

www.freeride-magazine.com

TY-MAGAZIN

POWERED BY bike

Test: Bikeparks
7 Spielpätze im Check

Fahrtechnik
Besser Freeriden!

Supertrails in den Alpen
Die besten Abfahrten in Verbier

Die Preisbrecher
BIG BIKES
+ Leichte Freerider: die neue Chef

Test: dem Leser verpflichtet!

NEUHEITEN '15
Erlkönige ausspioniert

PEDALE
Leicht, robust, sticky

LUXUS-BOLIDE
Das neue Trek Session

SONDERDRUCK
ALUTECH CYCLES

Test: günstige Big Bikes | Supertrails in Verbier | Downhillen im Iran | Bikepark-Test Teil 4 | Test: leichte Freerider | Googles

„Freeriding ist tot!“, hört man immer wieder. Alles ist nur noch „Enduro“. Aber das ist ein Race-Format und die Bikes dafür sind auf Effizienz getrimmt. Was kaufen Kunden, die nicht racen wollen, sondern „nur“ Spaß haben? Und wie heißen solche Bikes? Man kann sie natürlich nennen, wie man will – Longtravel-Superenduro-Allmountainbikes zum Beispiel. Wir nennen sie leichte Freerider.

F**YOU ENDURO!

Das Problem mit Süßigkeiten: Sie schmecken lecker, wenn man aber zuviel davon isst, wird einem übel. So geht's aktuell mit dem Endurohype. Er kommt uns langsam zu den Ohren raus. Wir zeigen dem Effizienzwahn deshalb den Stinkefinger und testen Bikes ohne eingebaute Stoppuhr. So was gibt's nämlich auch noch. Was leichte Freerider besser können als Enduros, lest ihr hier.

Text: Christian Schleker **Fotos:** Wolfgang Watzke

Was waren das für Zeiten, als nur die glattrasierten Laktat-Kollegen der BIKE für ihre glattrasierte Laktat-Zielgruppe auf schwindsüchtigen Rädern durch Trails hoppelten, während wir tiefenentspannt mit dicken Geräten die schlimmsten Geröllwüsten abreiten konnten. Viele wollten damals – vor gerade mal zwei Jahren – freeriden. Fahren, um Spaß zu haben und Regeln Regeln sein zu lassen. Vorbei! Jetzt sind nackte Waden hip, Endurobikes aus Plastik der letzte Schrei, Bäuche werden eingezogen, Strava-Accounts gefälscht. Um wenige Millimeter gewachsene Laufradgrößen werden ob ihrer theoretischen Vorteile ausdiskutiert, als ginge es um die Lösung des Nahostkonflikts. Verrückt! Zeit, die Notbremse zu ziehen. Zumindest in diesem Test. Wir wollten ihn machen im festen Glauben daran, dass noch nicht alle Biker vom Effizienzwahn befallen sind. Dass da draußen jede Menge Leute zum Radeln gehen und das Smartphone und den Pulsmesser zuhause lassen. Bergauf ein bisschen mit den Kumpels quatschen, ankommen, wenn man halt ankommt und dann bergab Vollgas geben. Egal wie heftig das Gelände auch sein mag. Und für genau die gibt es Bikes – nicht mehr viele – die eine mittlerweile kleine, aber spaßige Nische besetzen.

Klassenkampf

Die RockShox „Pike" ist Schuld am ganzen Schlamassel. Die Gabel ist so potent wie eine „Lyrik" mit 170 Millimetern Hub, wiegt aber ein halbes Kilo weniger und hat das Enduro-Feuer mächtig angefacht. Plötzlich wollen alle ein Bike mit dieser Gabel. Und die Hersteller bauen Bikes, die zu dieser Gabel passen: leichte, schnelle, straffe Race-Kisten, die bergauf und auf dem Singletrail mit einem All-Mountainbike mithalten und bergab mit einem Superenduro. Womit Superenduros vielleicht keiner mehr braucht, denn die sind nur schwerer. Bester Beweis: Unser eigener Superenduro-Test im letzten Heft. Gewonnen hat? Na? Genau: ein leichtes Plastikbike mit „Pike". Ein Enduro der neuen Generation. Die Klasse der Superenduros steht damit plötzlich etwas im Abseits – nicht aber die leichten Freerider. Wir sagen euch, warum.

Upgrade please

Was die „Pike" für Enduros war, sind die neuen, potenten Luftdämpfer für die Freerider. Der CaneCreek „DB Air CS", >

oder der Fox „Float X“ helfen, Gewicht zu sparen, bieten effektive Druckstufenverstellungen für wippfreies Treten und haben gleichzeitig enormes Potenzial. Mit diesen Dingern im Heck müssen Hersteller nicht mehr beim Hub knausern. Sie können Bikes mit 180, 190 oder sogar 200 Millimetern Federweg bauen, die heute nur noch so schwer wie Superenduros sind, also um die 14 Kilo, bergauf oft genauso gut fahren, bergab aber Fahreigenschaften bieten, die satter, sicherer, dichter dran am Downhiller sind. Bestes Beispiel: Das Alutech „Sennes FR“. Es wiegt exakt so viel wie das „Fanes“ im Superendurotest und hat sogar den gleichen Dämpfer verbaut. Es fährt dank steilerem Sitzwinkel und längerem Reach ebenbürtig bergauf – trotz deutlich mehr Hub und softerer Abstimmung. Und im Downhill lässt es seinem Endurobruder keine Chance. Ein Minidownhiller kommt dann zum Vorschein. Und man hat sogar die Wahl, das Bike mit einer Doppelbrückengabel zum vollwertigen Big Bike aufzurüsten. Diese Form des Upgrades lassen alle Bikes in diesem Test zu. Einige, wie das Rotwild „R.G1“ gab es letztes Jahr sogar nur im Downhill-Trimm. Dank des leichten Dämpfers und angepasster Geo kommt man jetzt auch nach selbst erkämpfter Anfahrt bei der Abfahrt in den Genuss des schluckfreudigen Hecks. Auch das neue Fusion „Whiplash“ kann man sich als Downhiller oder als Freerider mit Downhill-Fahrkomfort aufbauen lassen. Die Detailtüftler von Liteville haben ihrem „601“ für diese Saison sogar extra eingeschweißte Verstärkungen im Unterrohr spendiert, damit es Einschläge einer Doppelbrücke ohne Beulen übersteht. Dass es gleichzeitig bergauf pedalierbar ist wie ein leichtes Enduro und mit neuer Abstimmung bergab durchs Gelände saust, macht es zum Freerider par excellence. Und das Specialized mit dem irreführenden Namen „Enduro Evo“ lässt mit leichtem Aufbau viele Höhenmeter bergauf zu, liefert bergab aber außergewöhnlich satte Fahrleistungen. Das Bike war 2013 unter Mike Montgomerys Hintern mit Downhill-Gabel sogar bei der Rampage im Einsatz. Kein klassisches Endurogelände!

Der nächste Hype ?

Dabei haben die Bikes aus diesem Test einen echten Nachteil gegenüber den aktuell so gehypten Enduros: Ihnen fehlt der ultimative Kaufanreiz an der Front. Denn die Gabel, die diese Klasse aktuell definiert, ist ein alter Bekannter. Die Fox „36 180“ ist bewährt, aber gefühlt auch schon etwas in die Jahre gekommen. Keine „Haben-Will-Gabel“ à la „Pike“, sondern das, was man halt kaufen kann, wenn man viel Hub will, aber keine Doppelbrücke. RockShox hätte hier mit einer neu aufgelegten „Totem“ ähnlich einschlagen können wie im Endurosektor. Aber wie es scheint, macht erstmal Fox das Rennen. Die in den News vorgestellte neue „36“ wird Freerider nochmal ein halbes Kilo leichter machen. Damit sind dann Bikes mit 180-plus-Federweg und einem Gewicht mit einer 13 vor dem Komma möglich. Spätestens dann werden die Klassen klar voneinander getrennt sein. Hier die superleichten 160-Millimeter-Enduros, da die immer noch leichten 180-Millimeter-Freerider. Drüber kommt nur noch der Downhiller. Damit wäre dann aus unserer Sicht wieder alles klar.

Fazit: Wer beim Biken Effizienz, Leistung und Rennen im Fokus hat, passt gut zu den neuen Enduros. Hier sind Gewichte um 12 Kilo bereits Normalität. Wer aber den Spaß und alle Spielarten des Gravitysports in einem Bike vereinen will, der sollte zu einem der leichten Freerider aus diesem Test greifen.

Top-Parts für Freerider:

Verzichtserklärung: Eigentlich als Race-Gruppe entwickelt, macht das 1x11fach-System am Freerider richtig Sinn. Es spart Gewicht, liefert viel Bodenfreiheit und eine gute Bandbreite. Umwerfer sind damit so gut wie tot.

Ausgereift: Die Stahlfedervariante der „36“ arbeitet perfekt linear, extrem feinfühlig und schluckt alles, was kommt. Eine Mini-Downhill-Gabel, die bergab Freude macht. Allerdings wippt sie bergauf. Das deutlich leichtere Nachfolgemodell könnte der nächste Knaller in diesem Segment werden.

Traumdose „Climb Switch“: Dank des neuen „CS“-Hebels mutiert der ehemals reine Luft-Downhill-Dämpfer zur sinnvollen Freeride-Maßnahme. Bergauf geht's jetzt richtig gut, bergab noch viel besser. Die erste Wahl in diesem Segment.

Rettungsanker: Wir wissen nicht, wie Shimano das macht, aber die „XT“ ist die berechenbarste, ergonomischste und in unseren Augen beste Bremse am Markt. Für alle und jeden perfekt. Macht Biken bergab eine Klasse angenehmer.

Gewichte im Vergleich (in Kilo)

Gesamtgewicht*
ohne Pedale

Test-Bereifung:
Alle Bikes fuhren wir mit Schwalbe „Magic Mary“ in „Trailstar“-Mischung vorne und „Hans Dampf“ in der „Pacestar“-Mischung hinten. Beide in „Super Gravity“-Version. Diese Kombi rollt gut, liefert bergab maximalen Grip und sehr guten Pannenschutz. Eine ideale Freeride-Kombi.

Top 3 DH

1. Alutech Sennes FR
2. Fusion Whiplash
3. Specialized Enduro Evo

Top 3 PARK

1. Specialized Enduro Evo
2. Alutech Sennes FR
3. Fusion Whiplash

Top 3 TOUR

1. Liteville 601
2. Alutech Sennes FR
3. Rotwild R.G1

Uphill-Performance:
Die Bewertung bezieht sich nur auf dieses Testfeld. Unsere Anforderung: den Gipfel aus eigener Kraft erreichen. Trail-Fahrten durch gewelltes Gelände sind mit diesen Rädern durchweg recht mühsam.

* jeweils gewogen mit den vom Hersteller gelieferten Serienreifen

Fanes on Steroids

Sieht aus wie das „Fanes“, fährt bergauf wie das „Fanes“, ist bergab aber noch satter unterwegs – und damit in unseren Augen das bessere Bike.

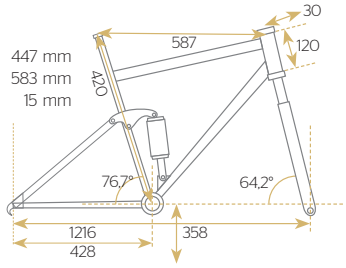
Vorsicht Täuschung! Die Formensprache der norddeutschen Kleinschmiede ist konsequent. Man muss schon dreimal hinschauen, um die Unterschiede des „Sennes“ zum Enduro „Fanes“ zu erkennen. Größter Unterschied: Das Gusset am Steuerrohr, ein Indiz für die Doppelbrückentauglichkeit des Rahmens. Denn hauptsächlich hat Alutech das Bike als Downhiller entwickelt, der im letzten Jahr prompt die 10 Punkte im Shootout deutscher Big Bikes abgesahnt hat (siehe Heft 3/2013). Weil der Rahmen sehr leicht geriet, entschied sich Konstrukteur Jürgen Schlender, das „Sennes“ auch in einer Freeride-Version anzubieten. Mit Luftdämpfer, Stahlfeder-Fox „36 RC2“, 1x11-Schaltung und Teleskopstütze ist es exakt so schwer wie der Firmenbruder, bietet aber am Heck wahlweise 180 oder 200 Millimeter Hub und ein in allen Größen gleich kurzes Sitzrohr. In Zeiten langhubiger Teleskopstützen ist das konsequent. So können auch kleinere Fahrer das Bike nach dem Reach auswählen. Bergauf arbeitet der Hinterbau antriebsneutral und mit umgelegtem CS-Hebel am Dämpfer wippfrei. Der steile Sitzwinkel und das lange Oberrohr sorgen für guten Vortrieb. Das Bike fühlt sich hier wie ein normales Enduro an. Aber richtig ab geht das „Sennes“, wenn die Schwerkraft zupackt. Dann saugt sich das Fahrwerk am Boden fest und bietet maximalen Komfort. Der Unterschied zum vollwertigen Downhiller ist gering, der zum Enduro groß. Der Hinterbau arbeitet linear und stabil im Hub, die Gabel ist schön sensibel und schluckfreudig. Dabei will das Alutech lieber schnell gefahren, denn verspielt von links nach rechts geworfen werden. Ein anderes Handling als beim Specialized, aber auf seine Art genauso gut. Flowige Trails, Bikeparks und Geröllwüsten arbeitet das „Sennes FR“ gleichermaßen gut weg.

Fazit: Das „Sennes“ kann Downhill UND Freeride tatsächlich gleich gut. In dieser Ausstattung ein perfektes Bike für alles von der ausgedehnten Bergtour bis zum Brutaloeinsatz im Park. Top Fahrwerk, top Handling.

ALUTECH SENNES FR

HERSTELLERANGABEN	
Vertrieb	Alutech Cycles www.alutech-cycles.com
Material/Größen	Alu/S,**M**,L
Preis/Gewicht ohne Pedale	4499 Euro/14,5 kg
MESSDATEN	
Federweg vorn/hinten	140-180 mm/200 mm
Hinterbausystem	Viergelenker
AUSSTATTUNG	
Gabel/Dämpfer	Fox 36 Talas 180 Fit RC2/ CaneCreek Double Barrel CS
Kurbeln/Schaltung	SRAM X1/SRAM XO1
Bremsanlage	Shimano XT
Laufräder	Sun Ringle Charger Pro Systemlaufradsatz, Onza Ibex DH 2,4 Reifen

Reach	447 mm
Stack	583 mm
BB-Drop	15 mm



PERFORMANCE

UPHILL
DOWNHILL

10

Stummel: Das „Sennes“ gibt es in drei Größen mit identischer Sitzrohrlänge. Wir fuhren einen langen Reach mit 30-Millimeter-Vorbau. Zwei der Spacer nahmen wir raus.

Kleiner Hebel, große Wirkung: Der grau eloxierte „Climb-Switch“ macht aus dem reinen Downhill-Dämpfer ein tourentaugliches Produkt. So kommt man wippfrei und effektiv bergauf und hat bergab Sofafeeling. Ideal für Freerider.

10 **FREERIDE-RANKING:** Die Zahl (maximal 10 Punkte) gibt den Gesamteindruck wieder und ist keine Addition von Downhill- und Uphill-Punkten.

Mit Highspeed über Steinbrocken und Wurzelschlingen – moderne Superenduros zeigen sich geländegängig wie Mini-Downhiller. Wie hier in wilder Verfolgungs-Hatz auf den Wettkampf-Trails von Finale Ligure.

GEHT NICHT GIBT'S NICHT!

Kein anderes Gravity-Bike besitzt so einen breiten Einsatzbereich wie das Superenduro. Bergtouren, Trailfahrten, Bikeparkeinsätze – alles ist möglich. In der Lesergunst steht diese Bike-Klasse daher ganz oben. Wir haben neun deutsche Versender-Bikes für euch getestet.

Text: Dimitri Lehner, **Fotos:** W. Watzke, D. Roos, D. Simon

„*Ich fliege mit meinem Hosenboden*", sagte Testpilot Chuck Yeager auf die Frage nach dem Geheimnis seiner Testerei. Der US-Fliegerheld prüfte Düsenjäger zu Hunderten und durchbrach im legendären Raketenflugzeug X-1 als erster Mensch die Schallmauer. Als Biketester haben wir über die Jahre auch ein Gefühl in der Hose entwickelt. Den sogenannten Popometer. Dieser Sensor aktiviert sich erst mit zunehmender Erfahrung und nach zig Vergleichsfahrten. Wenn man viele Bikes gefahren hat, schärfen sich die Sinne. Unser Team besteht aus routinierten Testfahrern. Und um den Vergleich so objektiv wie möglich zu machen, rücken wir im Rudel aus. Fünf Tester, neun Bikes, vier Tage Vollgas. Tatort: die Trails von Finale Ligure. Wir kennen sie von vielen Testfahrten – eine Art natürliches Labor. Später werden die Bikes noch Hänge hochgescheucht und 50 Kilometer durch die Landschaft getreten. Und damit wir uns voll und ganz auf die Bikes konzentrieren können, montierten wir Einheitsreifen. Diesmal: den bewährten Enduro-Pneu „Hans Dampf" von Schwalbe.

Superenduro: Was ist das eigentlich genau?
Enduro kennt jeder: gut hoch, besser runter. Mit der Definition „Superenduro" dagegen hadern selbst die Hersteller. Deswegen teilten wir mit, was wir darunter verstehen: maximaler Fahrspaß bergab, bikeparkfähig und tourentauglich. Kurz: EIN Bike für alles, ohne dass man zu große Kompromisse eingehen muss. Da in der Vergangenheit öfter die Kritik zu hören war, ein Vergleich zwischen Versender- und Einzelhandels-Bikes sei ungerecht (Preisvorteil der Versender), haben wir diesmal ausschließlich Direktvertriebler getestet: neun Bikes aus Deutschland für maximal 3500 Euro. Nur Propain überzog leicht – da drückten wir ein Auge zu. Im Superenduro-Test vor einem Jahr lautete unsere Vorgabe: Federweg ab 160 Millimeter. Das führte dazu, dass sich sehr straffe Bikes mit wenig Parkeignung ins Testfeld mischten. Um nicht Äpfel mit Birnen zu vergleichen, forderten wir in diesem Test: eine 170-Millimeter-Gabel ist Minimum. Einzige Ausnahme: die RockShox „Pike". Diese neue 160-Millimeter-Gabel arbeitet so hervorragend, dass sie selbst den Vergleich zur großhubigen Konkurrenz nicht scheuen muss.

Laufradgrößen: Ist 27,5 Zoll ein Muss?
Wie schlagen sich die 26-Zöller im Vergleich zu den neuen 650B-Laufrädern, die den Bikemarkt wie ein Grippevirus infizieren? Da waren wir selbst gespannt und freuten uns über ein gemischtes Testfeld. Mit dem Propain war sogar ein Kandidat dabei, der vorne auf 27,5 Zoll rollte und hinten auf 26. Am Ende der Prüfungsfahrten lautete das Urteil der Tester einstimmig: „Wir spüren keinen Unterschied." Wirklich nicht! Zumindest, wenn man unterschiedliche Bikes vergleicht. 650B – also doch ein Verkaufs-Coup der Marketing-Abteilung? Es scheint so. Lest dazu unseren Techtalk (Seite 62).

Ausstattung: alles dran?
In der Vergangenheit ärgerten wir uns über Testbikes, die durch Mankos bei der Ausstattung leichtfertig Punktabzug riskierten. Jetzt haben die Hersteller ihre Hausaufgaben gemacht: Breiter Lenker, Variostütze, kräftige Bremsen, sinnvolle Bereifung – da ist größtenteils alles dran. Viele statten ihre Bikes mit 1x11-fach- >

DETAIL-CHECK: SUPERENDURO

Worauf wir achten

Dämpfer: Federbeine mit zuschaltbarer Druckstufe erleichtern den Uphill. Moderne Kinematiken kommen sogar ohne aus und wippen bergauf kaum.

Variostützen: Teleskopstützen mit Fernbedienung vom Lenker sind ein absolutes Muss für diese Bike-Klasse. Ideal bei Gegenanstiegen.

Antrieb: Zweifachkettenblätter mit Zehnfachritzel sind eine gute Wahl. Damit lassen sich auch steile Anstiege gut erkurbeln. Alternative: 1x11-fach. Vorteil: leichter, cleaner Look, zudem macht der hohe Kettenzug die Führung fast überflüssig. Dafür erfordert 1x11-fach mehr Beinkraft.

Reach: Entscheidender als die Oberrohrlänge ist der Reach (Abstand Tretlagermitte bis Steuerrohrkante). Steht der Biker zum Beispiel beim Downhill auf den Pedalen, engt ein zu kurzer Reach den Fahrer ein. Ein zu langer Reach dagegen überstreckt den Biker. Folge in beiden Fällen: weniger Kontrolle.

Moderne Geometrie: Sie erzeugt einen „Draufsitzen-wohlfühlen-Effekt". Es gilt: je länger der Radstand, desto laufruhiger und träger wird das Bike, je kürzer, desto agiler und nervöser. Kurze Kettenstreben machen das Bike wendig und sprungfreudig. Ein flacher Lenkwinkel (zirka 65,5 Grad) sorgt für Laufruhe.

Cockpit: Breite Lenker geben Kontrolle. Unser Tipp: 760–780 Millimeter. Die Vorbaulänge sollte 60 Millimeter nicht überschreiten.

Federgabel: Viel Hub bedeutet Komfort, Fehlertoleranz und damit Fahrsicherheit. 170 oder 180 Millimeter Federweg sind ideal, da Superenduros auch im Bikepark zum Einsatz kommen. Für lange, steile Anstiege: ist eine Absenkoption hilfreich.

Bremsen: Bissig sollen sie sein, einfach zu verstellen, zuverlässig und mit Hebeln ausgestattet, die gut in der Hand liegen. Große Scheiben (200 Millimeter) erhöhen die Bremskraft.

Stabile Reifen: Breite Schlappen um 2,4 Zoll Breite garantieren Pannensicherheit, Grip und Fahrspaß. Tipp: Für Einsätze in besonders felsigem Gelände oder Bikeparks, sollte man sich einen Satz Downhill-Reifen zulegen.

Schaltungen aus. Ein Trend, der vom Enduro-Racing herüberschwappt. Vorteil: Es spart Gewicht und sieht aufgeräumt aus, verlangt aber etwas mehr Pedaldruck, wenn's steil bergauf geht. Unser Urteil: super! Durch den starken Kettenzug wird sogar eine extra Kettenführung überflüssig.

Das Testfeld: viel Licht, wenig Schatten

Der Trend in dieser Bike-Klasse geht eindeutig zu leichten Bikes unter 14 Kilo mit daher sehr breitem Einsatzbreich. Das gefällt uns, schließlich wollen wir alles: Vollgas bergab blockern, flink über gewellte Trails surfen, locker den Gipfel erreichen und dennoch den fetten Drop nicht auslassen müssen. Radon und YT beweisen eindrucksvoll, dass leichte Bikes viel Fahrsicherheit und Reserven bieten können. Dagegen wirken zum Beispiel die schwereren Boliden von Rose oder Nox wie klassische Freerider – Trailfahrten werden damit zur Kraftanstrengung. Ganz anders: das straffe Votec. Hier ist das Einsatzspektrum am anderen Ende beschnitten. Trailfahren und Touren: ja, Bikepark-Bolzen und Stunts: eher nein. Auffällig im diesjährigen Testfeld: So viele Räder in dieser hohen Leistungsdichte gab es selten. Drei Bikes mit der Top-Note 10 stechen heraus: Alutech, Radon und YT. Den Carbon-Flitzer von YT mit seinem potenten Fahrwerk prämierten wir zusätzlich mit dem Testsieg, da das Bike mit Top-Leistung und einem Rekordgewicht aufwartet!

Unser Testrevier Finale Ligure: Kaum ein anderes Gebiet besitzt eine solche Vielfalt flowiger Trails wie das italienische Dorf an der Mittelmeerküste nahe Genua. Ideales Testgelände für unsere Superenduros. Die Trails bieten flowige Passagen, schnelle Kurvenwechsel, technische Abschnitte und Knüppelpisten. Wir danken Yoyo Marienfeld und Ricardo Negro für die Unterstützung vor Ort. (www.finaleligure-bikeresort.com)

Gewichte im Vergleich

Gesamtgewicht ohne Pedale, in Kilo*		Laufräder in Gramm*	
13	YT Capra	4127	Alutech
13,7	Propain Tyee	4223	Radon Swoop
13,8	Solid Magix	4314	Propain Tyee
13,8	Votec VE 160	4315	Solid Magix
13,9	Radon Swoop 175	4398	Votec VE 160
14,1	Alutech Fanes 4.0 V2	4504	YT Capra Comp
14,3	Canyon Torque EX	4518	Canyon Torque EX
14,7	Nox EDF 6.7 SL Expert	4889	Rose Soul Fire 2
15,5	Rose Soul Fire 2	4975	Nox EDF 6.7 SL Expert

Test-Bereifung: Für eine bessere Vergleichbarkeit montierten wir auf alle Testbikes den bewährten Enduro-Pneu „Hans Dampf 2,35 Trailstar".

Top 3 DOWNHILL

1. Radon
2. YT
3. Alutech

Top 3 PARK

1. Rose
2. Alutech
3. YT

Top 3 TOUR

1. YT
2. Radon
3. Propain

Die Gretchen-Frage: Bieten 27,5 Zoll ein Plus an Fahrsicherheit?

Die Antwort

Während unserer Testfahrten konnten wir keinen Unterschied zwischen 26 Zoll und 27,5 Zoll erfühlen – obwohl die Tester schon Hunderte von Bikes getestet haben. Wenn es einen spürbaren Vorteil von 27,5 Zoll geben sollte, ist er minimal und nur im direkten Vergleich zwischen ein und demselben Bikemodell mit unterschiedlichen Laufrädern feststellbar. Interessant: In der letzten Saison waren die schnellsten Biker – ob in Enduro- oder Downhill-Rennen – mit 26-Zoll-Bikes unterwegs.

* Gewogen mit Einheitsreifen Schwalbe „Hans Dampf 2,35 Trailstar"

EVERYBODY'S DARLING

Versender Alutech baut das „Fanes" auch nach Wunsch auf. Gegen Aufpreis gibt es das Bike sogar in knalligen Farben.

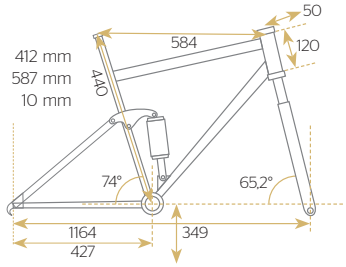
Kursänderung: Vor Jahren galten die Bikes der norddeutschen Kleinschmiede Alutech in der Szene als unzerstörbare Freeride-Panzer. Dann kam das „Fanes", ein eleganter, leichter Viergelenker mit geschwungenem Oberrohr und tiefem Schwerpunkt. Dieses „One 4 All"-Bike mit seinem Komfort-Fahrwerk räumte Bestnoten ab. Wir waren daher gespannt, ob das überarbeitete „Fanes" seine Pole-Position behaupten würde. Das Alutech (wahlweise auch in 27,5 Zoll) ist mit bewährten Komponenten bestückt. Vorne federt die potente „Lyrik 170" mit Downhill-Kartusche, im Hinterbau steckt CaneCreeks „Double Barrel" mit Antiwipp-Funktion. Super: das breite Cockpit, die aufgeräumte Optik mit innenverlegten Zügen und die leichten Laufräder. Pfiffig: die verschraubte Mini-Führung fürs Zweifach-Kettenblatt. Schon beim Aufsitzen fühlt man sich auf dem Alutech wohl. Da passt alles. Eine gelungene Geometrie, die das Gefühl vermittelt, schön tief im Bike zu sitzen. Die Kettenstrebenlänge ist variabel – wir bevorzugten die lange Einstellung. Hier erzeugt das Bike mehr Laufruhe für schnelle, rumpelige Passagen. Das satte Fahrwerk liefert das nötige Selbstvertrauen, um im Bikepark selbst fiese Stunts zu wagen. Wendig, verspielt, sprungfreudig, direkt, schnell, sicher, – das „Fanes" vereint Wunsch-Attribute und wurde auch bei diesem Test zu „Everybody's Darling". Genau so muss ein Bike dieser Klasse funktionieren! Trailfahrten und Uphills sind mit dem Rad ebenfalls gut zu meistern. Für lange Gipfelfahrten lassen sich sogar Lenk- und Sitzwinkel um 1 Grad steiler stellen. 14,1 Kilo: Das ist ein gutes Gewicht – die Serie soll mit einer optimierten Schwinge sogar etwas leichter sein.

Fazit: Fahrspaß garantiert – das „Fanes" kann alles sehr gut. Wer ein verspieltes, wendiges, potentes Bikes sucht, wird hier fündig. Die FREERIDE-Tester waren sich einig: ein Top-Bike!

ALUTECH FANES 4.0 V2

HERSTELLERANGABEN	
Vertrieb	Alutech Cycles www.alutech-cycles.com
Material/Größen	Alu/S,**M**,L,XL,XXL
Preis/Gewicht ohne Pedale*	3500 Euro/14,1 kg
MESSDATEN	
Federweg vorne/hinten	170 mm/170 mm
Hinterbausystem	Viergelenker
AUSSTATTUNG	
Gabel/Dämpfer	RockShox Lyrik RC2 DH/ CaneCreek Double Barrel CS
Kurbeln/Schaltung	Shimano SLX/Shimano SLX
Bremsanlage	Shimano XT
Laufräder	Sun Ringle Charger Pro SL Systemlaufradsatz, Schwalbe Hans Dampf Evo Snake Skin FR 2,35 Reifen

Reach 412 mm
Stack 587 mm
BB-Drop 10 mm

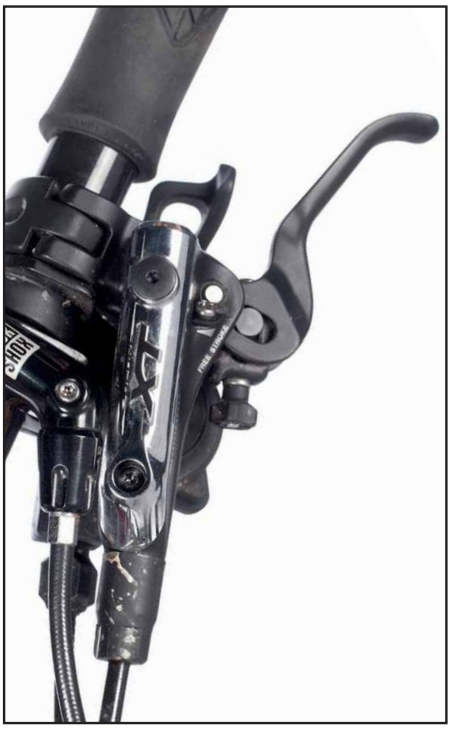


PERFORMANCE

UPHILL ■■■■□□
DOWNHILL ■■■■■■

10

Innenverlegte Züge und die „Stealth"-Variante der bewährten „Reverb"-Variostütze erzeugen eine aufgeräumte Optik. Der steile Sitzwinkel (74°) unterstützt effektives Bergauf-Pedalieren.



Bitte anfassen! Die „XT"-Bremshebel liegen so gut in der Hand, dass man sich jedesmal freut, in die Eisen zu gehen. Schön technisch sehen sie ebenfalls aus. Gut: die schnelle Griffweiten-Verstellung.

*: Gewogen mit Einheitsreifen Schwalbe „Hans Dampf 2,35 Trailstar"

10 **FREERIDE-RANKING:** Die Zahl (maximal 10 Punkte) gibt den Gesamteindruck der Tester wieder und ist keine Addition von Downhill- und Uphill-Punkten.

Schreckt vor kaum einer topographischen Herausforderung zurück: Das 29-Zoll-Enduro von Alutech begeistert durch ein unerwartet verspieltes Handling.

Foto: Tom Bause

schon getestet

BIGFOOT

29-Zoll-Bikes im FREERIDE-Magazin? Bitte nicht! Doch dann kam das Alutech „Tofane“ und brachte unser Weltbild durcheinander. Das kann ja heiter werden!

BMW-Fahrer sind Raser, Französinnen sexverliebt, braune Bananen schützen vor Krebs und Regenwürmer-Retten gibt gutes Karma. Ich habe so meine Vorurteile. Hier noch eins: 29-Zoll-Räder sind Spaßverderber. Und das ist das Letzte, was ich beim Biken brauche – 'ne Spaßbremse. Damit meine ich so ein sperriges Bike, das vielleicht 'nen Ticken besser hängende Wurzelteppiche traversiert, doch beim Bunnyhop wie ein Gartenzaun zwischen den Beinen klemmt. Wo sich beim Manual mit den Riesenrädern selbst Arnold Schwarzenegger 'ne Zerrung in den Bizeps ziehen würde. Und bei Drop-Landungen der Hinterreifen meinem Po so nah kommt, dass ich ein ungewolltes Anal-Peeling befürchten muss. Nee danke. Daher schwang ich mich nur mit Widerwillen und dank gewiefter Psychologie durch Konstruktuer Jürgen Schlender auf das neue Alutech „Tofane“ – und erlebte auf dem Trail eine Überraschung! Von wegen „nicht verspielt“ oder gar sperrig. Das „Tofane“ fährt sich so handlich, dass die großen Laufräder schnell vergessen sind. Auch den üblichen Handling-Check ließ es munter über sich ergehen: Bunnyhop, Manuals, schnelle Kurvenwechsel – gibt's doch nicht! Das Geheimnis liegt laut Konstrukteur Schlender in der speziellen Geometrie des Alutech. Ein extrem flacher Lenkwinkel (66 Grad) in Verbindung mit einem tiefen Schwerpunkt und einer für 29-Zöller kurzen Kettenstrebe (437 Millimeter) machen aus dem „Tofane“ ein ganz besonderes Bike. Es musste in den anspruchsvollen, schnellen Trails von Nauders den Vergleich zu großhubigeren Bikes nicht fürchten – und das obwohl das Bike „nur“ über ein 150er-Fahrwerk verfügt. Hier punktet der Mix aus großen Laufrädern und potenten Federelementen. Uns hat die Kombi aus Formula-Gabel und CaneCreeks „Double Barrel“ mit Anti-Wipphebel sehr gut gefallen. Natürlich begeistert das Gewicht dieses Bikes. 12,5 Kilo bei dieser Abfahrts-Performance – das kann sich sehen lassen. Alutech erreicht das mit einer Carbon-Diät: Der komplette Hinterbau ist aus Plastik. Gut: Der aufrechte 75er-Sitzwinkel. Das sorgt für viel Vortrieb beim Uphill, so dass man selbst steile Berge recht komfortabel erkurbeln kann. Die Ausstattung macht Sinn: aufgeräumte Optik dank 1x11-fach-Schaltung und kabelloser Teleskopstütze. Auch der Look mit den geschwungenen Rohren in eloxiertem Rot gefällt. Kurzum: Noch konnten wir keine Schwächen entdecken – mal sehen, wie sich Alutechs neues Baby in einem Vergleichstest schlägt. Preis: 4499 €.

Fazit: Wieder was dazugelernt: 29-Zoll-Bikes können auch Freeridern richtig viel Spaß machen, wendig und agil sein. Das leichte Alutech „Tofane“ ist ein gelungenes Enduro mit sehr breitem Einsatzbereich: Trailfahrten, Epic-Rides, Alpenüberquerungen, alpines Freeriden – alles drin.

Plus
+ Downhill-Performance
+ breiter Einsatzbereich
+ Gewicht

Minus
– wenig Reifen-Freiheit am Heck

Ein Kettenblatt, elf Gänge – das spart Gewicht, sieht aufgeräumt aus und reicht allemal, um auf jeden Berg zu kommen, eine gewisse Fitness vorausgesetzt.

Geheimnis der Downhill-Fähigkeiten: Die Federelemente des Alutech „Tofane“ und eine durchdachte Kinematik spendieren dem 150-Millimeter-Bike ein beeindruckendes Fahrwerk.

Es ist schon erstaunlich. Da ist noch kein Jahr verstrichen, und schon emanzipieren sich manche Mal-schaun-was-draus-wird-Neuheiten zum Stand der Technik. Man könnte meinen, die Bike-Industrie habe noch nie schneller auf Trends reagiert. Dabei sind die 27,5-Zoll-Laufräder, auf denen bereits ausnahmslos alle acht Enduros in diesem Test rollen, nur ein Beispiel. Die Enduro-Macher scheinen sich in vielen Belangen einig. Der moderne Endurist fährt bis auf wenige Ausnahmen 27,5 Zoll, vertraut auf eine 160-Millimeter-Gabel und kurbelt in der mittleren Preisklasse mit Zweifach- und in der Top-Ausstattung mit einer Einfach-Kurbel die Berge rauf. Unterschiede gibt es dennoch zu entdecken. Alleine Geometrie und Fahrwerk sind eine ideale Spielwiese. Zum Glück. Denn ohne ihre individuellen Philosophien und Lösungsansätze wäre die Bike-Branche nur halb so bunt und spannend.

In unserem Vergleich treten acht Enduros zwischen 2999 und 3699 Euro an. Bergablastige Fullys der gehobenen Mittelklasse, um 14 Kilogramm Gewicht, mit vorne wie hinten schluckfreudigen 160 Millimetern Federweg. Dass diese Bikes bevorzugt im anspruchsvollen Gelände bewegt werden wollen und vor allem bergab richtig aufblühen, sollte klar sein. Dank moderner Geometrien und antriebsneutraler Fahrwerke gelingt der Spagat aus potentem Downhill-Gerät und Touren-tauglichem Kletterer bei den meisten Herstellern immer besser. Nie war das Einsatzspektrum eines Bikes dieser Federwegsklasse größer. Wie gut das jeweilige Enduro letztendlich hoch- oder runterfährt, hängt natürlich davon ab, wie der Hersteller den Einsatzbereich definiert. Alleine die Wahl der Reifen verrät einiges. Sie entscheidet über goldene Mitte oder eine Spezialisierung. Im Test sind alle drei Richtungen vertreten. Eher hoch, von allem etwas und lieber bergab. Fünf Hersteller entscheiden sich für den Schwalbe Hans Dampf als gefälligen Allrounder, während Orbea und Drössiger ein größeres Kaliber für mehr Spaß bergab wählen. Wie positiv sich ein solider Reifen mit griffiger, stark dämpfender Gummimischung auf das Fahrgefühl auswirkt, erstaunt selbst gestandene Tester jedesmal enorm. Ein Pluspunkt, wenn mehr Pannenschutz und Traktion gefragt sind, wie auf den schroffen Trails am Gardasee. Das andere Extrem am Ghost wirkt dagegen reichlich unterdimensioniert. Ein Schwalbe Nobby Nic mit PaceStar-Cross-Country-Mischung rollt zwar gut, hat an einem Enduro aber nichts verloren.

Auch wenn die optimale Enduro-Lösung in Sachen Laufradgröße und Federweg für die meisten Hersteller recht einheitlich aus-

ALLROUNDER, ODER DOCH IN EINE RICHTUNG GEPOLT? PRODUKT-MANAGER HABEN IM ENDURO-SEGMENT KEIN LEICHTES LOS.

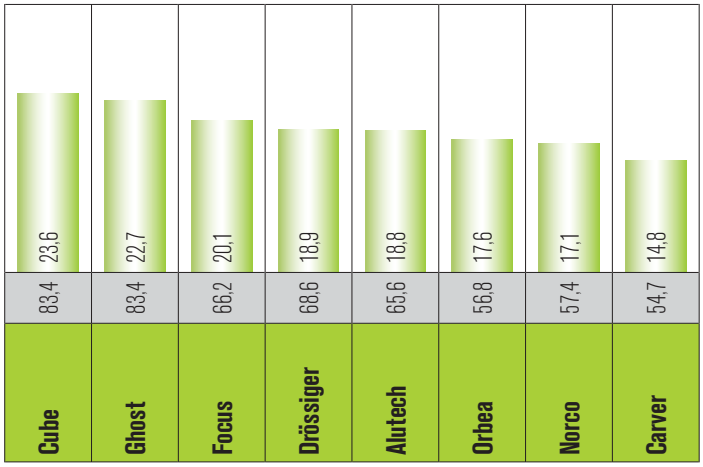
DRÖSSIGER
Knappe Kiste: Die seitliche Reifenfreiheit im Hinterbau ist limitiert. Der Reifen müsste weiter vorne in der Yoke-Aussparung sitzen.

GHOST
Der leichtgewichtige Nobby Nic ist für den Enduro-Einsatz zu pannenanfällig. Obendrein bietet die schnelle PaceStar-Mischung wenig Grip.

NORCO
Nur was für Flachland-Enduro-Einsätze: Die 160er-Scheibe hat beim Einsatz in den Bergen nichts verloren und bietet zu wenig Standfestigkeit.

STEIFIGKEITEN

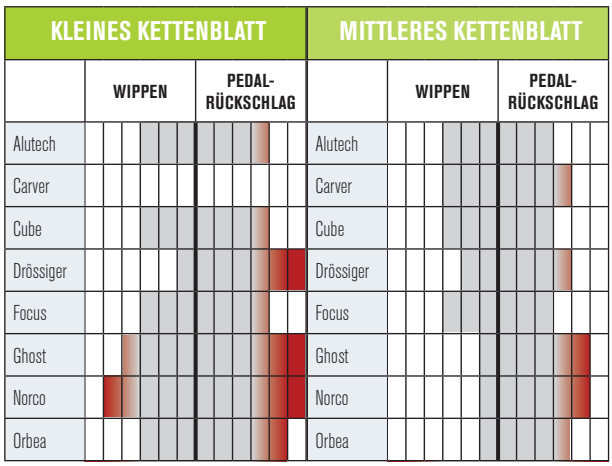
Mit einem STW-Wert von nur 14,8 landet das Carver am Ende der Tabelle. Dagegen ist der Alu-Rahmen des Cubes deutlich steifer. Auffallend weich oder unpräzise fuhr sich jedoch keines der Enduros.



GRÜN: Stiffness-to-weight (STW), der Quotient aus Steifigkeit und Rahmengewicht. GRAU: Absolute Steifigkeit in Newtonmeter pro Grad Auslenkung.

EFFIZIENZ

Die Fahrwerke von Drössiger, Ghost und Norco arbeiten wenig antriebsneutral. Vor allem bei Ghost und Norco sind auf dem kleinen Kettenblatt deutliche Kräfte spürbar.



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 hat das Bike. Das Optimum läge auf der Mittellinie. Die Antriebseinflüsse errechnen wir mit der Igorion-Software. In der Praxis können die theoretischen Einflüsse durch Dämpfertyp, Luftdruck und Plattformsysteme reduziert werden.

Laufruhig oder verspielt? Das quirlige Orbea und das lange Carver verkörpern beide Extreme.

– FOCUS, NORCO
Vorsicht Speichenverlust: Bereits nach 3000 Tiefenmetern am Gardasee waren die Hinterräder von Focus und Norco reif für den Zentrierständer.

– CARVER
Ab der Hälfte des Test-Pensums stellte sich spürbares Spiel im gleitgelagerten Horstlink ein. Ursache ist eine zu lange Hülse.

+ – CUBE
Viele Funktionen erfordern viele Kabel. Die per Remote zuschaltbare Plattform ist sehr effektiv. Der Fox-Hebel erfordert eine hohe Handkraft.

GEWICHTE[1]

1,4 Kilo trennen das schwerste vom leichtesten Bike. Alleine an der Gabel kann man 0,4 und bei den Laufrädern 1,1 Kilo sparen.

	Komplett[2]	Rahmen[3]	Dämpfer	Gabel	Laufräder[4]
	in kg	in g	in g	in g	in g
Alutech	13,65	2926	557	1851	4097
Carver	13,65	3250	445	1937	4230
Cube	14,15	3060	482	2091	4240
Drössiger	14,75	3200	423	2151	4657
Focus	14,50	2971	320	2259	4637
Ghost	15,05	3325	344	2280	4535
Norco*	15,05	3060	304	2199	5192
Orbea	14,75	2928	292	2174	4935

[1]BIKE-Messung, [2]mit Pedalen (350 g), [3]ohne Dämpfer, [4]mit Reifen, Kassette, Discs und Schnellspanner, *ohne Teleskop-Stütze

sieht, lässt die Geometrie Raum zur Interpretation. Dabei scheinen manche Details gar einer Mode zu unterliegen, die mehr oder weniger radikal umgesetzt wird. Lenkwinkel flachen ab, Tretlager hängen tiefer, Kettenstreben werden kürzer. Galt ein Lenkwinkel von 68 Grad früher bereits als flach, zeigt der durchschnittliche Winkel von 66 Grad in dieser Test-Gruppe, wohin die Reise geht. Das Extreme nicht zwangsläufig extreme Verbesserungen mit sich bringen, bestätigt der Lenkwinkel am Carver ICB. Durch einen drehbaren Chip an der Dämpferaufnahme lassen sich Federweg und Geometrie verstellen. Selbst in der steilen Einstellung beträgt der Lenkwinkel 64 Grad, in der flachen Variante gar extreme 63,1 Grad. Normal für ein Downhill-Bike, das üblicherweise ausschließlich in steilem Gelände bei hoher Geschwindigkeit bewegt wird. Für ein Enduro jedoch deutlich zu flach. Keiner der Tester konnte sich mit dem abkippenden Lenkverhalten bei moderatem Tempo und dem geringen Druck auf dem Vorderrad anfreunden. Laut Nachfrage bei Carver handelte es sich bei unserem Test-Bike um ein Vorserienrad. In der Serie soll der Lenkwinkel 1,5 Grad steiler sein. Dass Soll- und Ist-Wert bei Alu-Rahmen gerne um bis zu ein Grad abweichen, ist unter Rahmenbauern allseits bekannt und hängt davon ab, wie exakt die Schweißlehren eingestellt werden. Interessant, wenn man bedenkt, dass moderne Sportgeräte immer spezieller und präziser werden und selbst kleinste Geometrie-Verbesserungen werbewirksam gepusht werden. Bei Carbon-Rahmen mit fester Form ist die Toleranz bei der Geometrie immerhin deutlich geringer. Auch bei der Tretlagerhöhe gibt es Extreme in diesem Test-Feld. Besonders hoch fallen die Tretlager vom Alutech

Teibun und dem Carver mit 358 beziehungsweise 360 Millimetern aus. Ändert man die ebenfalls per Chip verstellbare Geometrie am Alutech, hebt sich das Tretlager gar auf stolze 368 Millimeter. Besonders tief fallen dagegen die Tretlager vom Cube Fritzz und Ghost Cagua aus. Mit nur 325 Millimetern besitzen die Bikes einen sehr niedrigen Schwerpunkt. Man hat das Gefühl, tief und sicher im Bike zu stehen, läuft aber Gefahr, beim Kurbeln schnell an Steinen oder Wurzeln hängen zu bleiben. Bei genügend Geschwindigkeit ein Garant für den Abflug über den Lenker. Um das Tretlager tief und ihm trotzdem genügend Freiraum zu ermöglichen, greift Orbea am Rallon X einfach zu kurzen 170er-Kurbeln und schafft dadurch fünf Millimeter Luft. Brauchten die ersten Fullys mit größeren 27,5-Zoll-Hinterrädern noch deutlich längere Kettenstreben, schaffen es gleich fünf von acht Herstellern, das Maß auf kurze 430 Millimeter oder weniger zu beschränken. Das macht das Bike wendig und ermöglicht es, leichter das Vorderrad anzuheben. Um den nötigen Platz zu schaffen, wandern die Sitzrohre etwas nach vorne, wodurch der tatsächliche Sitzwinkel flacher wird. Bei einem hohen Sattelauszug sitzt man daher sehr weit hinten, und das Kletterverhalten leidet. Drössiger und Alutech besitzen den flachsten Sitzwinkel im Vergleich.

Auch wenn sich derzeit Trends in der Industrie schnell etablieren und die Enduro-Rennen aus dem Boden schießen, gibt es noch Bereiche, in denen es hakt. Zum Beispiel der Garantieausschluss bei Rennen, den Focus und Norco praktizieren.

FAZIT PETER NILGES, BIKE-REDAKTEUR

„Cube und Orbea geben in diesem Vergleichstest den Ton an und sammeln die mit Abstand meisten Punkte. Durch seine ausgezeichneten Allround-Eigenschaften kommt das Cube als teuerstes Bike im Test sogar auf die Bestnote, während das neue Orbea Rallon X vor allem bergab mit einem super Handling und potentem Fahrwerk auch Racer zu begeistern weiß. Das ebenfalls bergab sehr starke Norco Range verliert vor allem aufgrund der schwachen Ausstattung wertvolle Punkte. Alutech, Drössiger und Focus folgen dem Spitzenfeld."

www.bike-magazin.de	
PUNKTETABELLE:	**WEBCODE #18131**
SO TESTET BIKE:	**WEBCODE #236**

– FOCUS
Die Außenhülle des Schaltwerks schleift ohne zusätzlichen Kabelbinder am Reifen. Die Befestigung müsste weiter vorne sitzen.

+ – FOCUS
Alle Kabel verlaufen optisch aufgeräumt im Inneren des Rahmens. Die Außenhülle der Tele-Stütze knickte aber bereits früh im Praxis-Test.

+ ALUTECH
Über einen Chip lassen sich am Alutech Geometrie und Federweg verstellen. Carver und Orbea verfügen über ähnliche Optionen.

ENDURO: Darauf kommt es an:

Manche Eckdaten, wie Federwege und Laufradgrößen, scheinen sich in der Enduro-Kategorie bereits eingependelt zu haben. Andere Größen wie Tretlagerhöhe, Kettenstrebenlänge, Lenkwinkel und Lenkerbreite werden mit am häufigsten diskutiert und je nach Philosophie des Herstellers und aktuellem Trend ausgelegt. In der Praxis kommt es dabei nicht auf die einzelnen Werte an. Das Zusammenspiel macht das perfekte Bike.

1 FEDERGABEL & DÄMPFER
160 Millimeter vorne und hinten sind Standard in der Enduro-Klasse. Abweichungen nach oben und unten machen je nach Strecke und Qualität des Fahrwerks Sinn. Durch moderne Geometrien mit steilen Sitzwinkeln um 75 Grad ist eine Gabelabsenkung (höheres Gewicht, meist unsensibler) nicht zwingend nötig. Für den Renneinsatz kann ein Dämpfer mit Remote-Plattform Sinn machen.

2 GEOMETRIE
Lenkwinkel zwischen 65 und 66,5 Grad sorgen in Verbindung mit 27,5-Zoll-Laufrädern für einen guten Kompromiss aus Laufruhe und Sicherheit im Verblockten und genügend Agilität. Ein steilerer Winkel macht das Bike agiler, aber auch nervöser. Ein flacherer Winkel sorgt für einen guten Geradeauslauf, bewirkt aber ein kippeliges Gefühl bei langsamer Fahrt und beschneidet zudem die Wendigkeit.

3 REIFEN
Allrounder oder Spezialist? Die meisten Hersteller setzen auf einen Allround-Reifen um 800 Gramm, wie den Schwalbe Hans Dampf in 2,35 Zoll mit TrailStar-Mischung. Ein guter Kompromiss für viele Belange. Wenn mehr Pannenschutz und Grip gefragt sind, sollte auf eine stabilere Karkasse und eine griffigere Gummimischung gewechselt werden.

4 SCHALTUNG
Wer auf Nummer sicher gehen will, fährt mit einer Zweifach-Kurbel am besten. Mit 36/22 Zähnen erklimmt man auch lange, steile Anstiege. Die Einfach-Kurbel spart etwa 250 Gramm, schafft Platz am Lenker, erfordert aber gute Beine.

5 VERSTELLBARE SATTELSTÜTZE
Unverzichtbar an einem Enduro. Am besten mit 150-Millimeter-Absenkung.

Solange es stetig bergab geht, ist das Norco Range eine Macht. Im Uphill verliert das schwere Bike deutlich.

UNSERE FAVORITEN BERGAB

DIE BIKES MIT DEM BESTEN HANDLING UND POTENTESTEM FAHRWERK IM DOWNHILL.

1 Orbea, Norco
2 Drössiger
3 Cube

+ ALUTECH
Orbea, Norco und Carver verzichten auf eine Kettenführung. Wer auf Nummer sicher geht, setzt auf eine leichte C-Guide-Führung von Bionicon.

+ ORBEA
Nette Details wie einen Unterrohrschutz findet man am Orbea zur Genüge. Die nicht integrierten Leitungen sollen die Wartung vereinfachen.

– ORBEA
Die günstigen Mavic-Laufräder bieten nur eine Felgenweite von 19 Millimetern. Zu schmal für den Einsatz mit breiten Enduro-Reifen.

TEST-ERGEBNIS *Große Unterschiede von über 20 Punkten*

Cube und Orbea sammeln die meisten Punkte in der Praxiswertung und zusätzlich unter „Sonstiges“, wo wir die Ausstattung, Verarbeitung und Garantieleistung bewerten. Das teure Cube schafft sogar knapp die Bestnote, Orbea ist nur einen Wimpernschlag entfernt. Das schwere Norco dagegen besitzt zwar ein Spitzen-Handling und einen sehr gut funktionierenden Hinterbau, verliert aber bei der Ausstattung und im Uphill.

ENDURO (160 mm Federweg)	Alutech	Carver	Cube	Drössiger	Focus	Ghost	Norco	Orbea
PREIS (IN EURO)	3600	2999	3699	3599	3599	2999	2999	3499
BERGAUF MAX. 48	34,125	33,25	36,625	31,875	34,125	32,25	30,625	33,625
BERGAB MAX. 72	60,5	52,25	62,5	64,25	61,25	56,75	55,75	65,25
PRAXISWERTUNG MAX. 120	94,625	85,5	99,125	96,125	95,375	89	86,375	98,875
SONSTIGES[1] MAX. 30	24,5	25	26	21,5	21	23,5	17,5	25,5
GESAMT (MAX. 150)	119,125	110,5	125,125	117,625	116,375	112,5	103,875	124,375
BIKE-URTEIL[2]	SEHR GUT	SEHR GUT	SUPER	SEHR GUT	SEHR GUT	SEHR GUT	GUT	SEHR GUT

[1]Unter Sonstiges fallen die Kriterien Ausstattung, Verarbeitung, Lackqualität und Gewährleistung. [2]Das BIKE-Urteil 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.

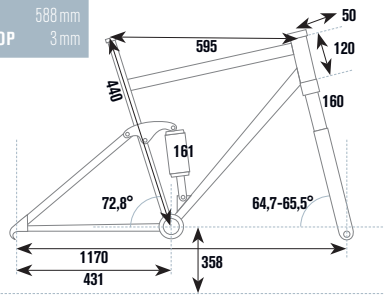
ALUTECH TEIBUN

Versender Alutech positioniert sein Teibun als Race-Enduro und spendiert dem Alu-Geröhr mit Carbon-Sitzstreben daher einen progressiven Hinterbau für mehr Reserven, wenn es hart kommt. Der per Konfigurator wählbare Cane-Creek-Dämpfer verleiht dem Hinterbau viel Sensibilität sowie ein ordentliches Schluckvermögen, gepaart mit einer hohen Effizienz, da jedes unnötige Wippen an dem antriebsneutralen Alutech entfällt. Der Griff zur Plattform ist nahezu unnötig. Obwohl der Cane-Creek-Dämpfer ein ordentlicher Brummer ist, führt das Teibun zusammen mit dem Carver das Gewichts-Ranking an. Nur 13,65 Kilo ohne Pedale sprechen für die wertige, durchdachte Ausstattung. Durch den flachen Lenkwinkel von 64,7° ist der Racer auf Laufruhe getrimmt. Im Vergleich zu manch anderem Test-Kandidaten sitzt man aufgrund der Kombination aus hohem Tretlager und kurzem Reach allerdings nicht perfekt integriert im Bike.

Fazit: leichtes Enduro mit potentem Hinterbau und gutem Vortrieb, aber nicht perfekt ausgereifter Geometrie.

VERSENDER	
www.alutech-cycles.com	
MATERIAL/GRÖSSEN	Alu/Carb./S/M/L/XL/XXL (44 cm)
PREIS[1] (RAHMEN)	3600 Euro (1850)
GEWICHT OHNE PEDALE	13,3 kg
GABEL/DÄMPFER	Rock S. Pike RC/Cane Creek DB CS
KURBELN/SCHALTUNG	Sram X9/Sram X9
ÜBERSETZUNG/LENKERBREITE	38/24; 11-36/780 mm
BREMSANLAGE/DISC-Ø VO./HI.	Avid Elixir 9 Trail/180/180 mm
LAUFRÄDER	Sun Ringlé Charger Pro-System-laufräder, Schwalbe Hans Dampf Evo 27,5 x 2,35-Reifen
SEHR GUT[2]	**119,13 Punkte**

REACH	410 mm
STACK	588 mm
BB-DROP	3 mm

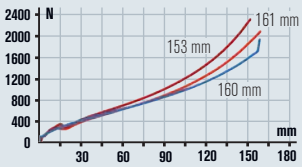


\+ Leichter Rahmen und Gesamtaufbau, potentes Fahrwerk mit hoher Dämpfungskontrolle, Geometrie-/Federwegsverstellung

– Hohes Tretlager (358-368 mm), selbst in flacher Einstellung, relativ flacher Sitzwinkel und dadurch schlechte Kletterposition

TOUR/ALL MOUNTAIN | ENDURO | FREERIDE

DIE ALTERNATIVE
Per Konfigurator hat man die Möglichkeit, das jeweilige Modell den persönlichen Vorlieben anzupassen. Farbe, Cockpit, Sattelstütze usw. sind auf der Homepage entsprechend wählbar.



In der flachen Geometrieeinstellung ist der Federweg hinten am längsten. Der Hinterbau bietet gute Reserven gegen Durchschläge.

TRUE RIDING

ALUTECH CYCLES

ALLES WAS ZÄHLT.

ALLE ALUTECH BIKES UND EINEN UMFANGREICHEN KONFIGURATOR FINDEST DU AUF

WWW.ALUTECH-CYCLES.COM

Frühlingsgefühle: Gibt's was Schöneres, als mit dicken Brummern bei T-Shirt-Wetter bergab zu brettern? Uns fällt jedenfalls nix ein …

HEIM SPIEL

Downhiller aus Deutschland – die sind gar nicht so leicht aufzutreiben. Zumindest wenn es darum geht, ein Testfeld mit Bikes zusammenzustellen, die das Siegel „Made in Germany“ wirklich verdienen. Fünf Stück haben wir gefunden. Ob sie international konkurrenzfähig sind, erfahrt ihr jetzt.

Text: Christian Schleker **Fotos:** W. Watzke, L. Scharl, D. Simon

Erstmal ein bisschen Frontalunterricht: Heute denkt ihr bei „Made in Germany“ sofort an Qualität, stimmt’s? Das war mal anders. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatten die Deutschen das Image, das aktuell den Chinesen an der Backe klebt: Ideenklauer, die billige Kopien guter Produkte exportierten. Damit man als Kunde keinen Schund angedreht bekam, wurde damals extra eine Kennzeichnungspflicht eingeführt. Auf allen Produkten musste das Herkunftsland angegeben werden. Als Abschreckung quasi: „Made in Germany?“ Obacht! Nur weil unsere Vorfahren mit einer großen Qualitätsoffensive gegensteuerten, gilt der Herkunftsnachweis heute als Auszeichnung. Und deshalb dürfen sich auch nur solche Produkte mit dem Siegel schmücken, bei denen die „entscheidenden Arbeitsschritte“ in Deutschland ausgeführt werden.

Was heißt das fürs Bike? Das ist kompliziert. Viele Hersteller meinen, die Endmontage eines komplett aus dem Fernost-Katalog zusammenbestellten Fahrrades sei so ein „entscheidender“ Schritt. Wir nicht. Viele Kunden meinen, wenn der Rahmen, nicht hier geschweißt wurde, sei das Bike keins aus Deutschland. Das sehen wir etwas differenzierter. Klar, wenn ein Downhiller wie das Nicolai „Ion 20“ in Lübbrechtsen gezeichnet, geschnitten, verschweißt und mit hausgemachten Frästeilen zum fahrbaren Prototypen zusammengesetzt wird, entspricht das der Idealvorstellung der „Made in Germany“-Idee. Aber so eine Fertigungstiefe ist nicht zwingend und für viele Kleinhersteller auch gar nicht möglich. Wir meinen: Entscheidend für die Funktion ist die Entwicklung. Und die muss hier stattfinden.

Das Zonenschein „Archimedes“ wird, wie das Nicolai, komplett in Deutschland entwickelt und gefertigt und zwar in Halle in Sachsen-Anhalt. Das Alutech „Sennes“ wurde im hohen Norden entwickelt und zumindest im Prototypenstadium noch von Firmenbesitzer Jürgen Schlender persönlich geschweißt. Die Taiwan-Serienrahmen werden dann wieder im schleswig-holsteinischen Ascheffel zusammengeschraubt. Nach gleichem Prinzip verfährt die Firma Last in Mühlheim. Das Propain „Rage 5“ erfüllt unsere Minimalanforderungen an ein Bike „Made in Germany“: Die kleine Firma vom Bodensee hat ihr ureigenes Hinterbaukonzept selbst entwickelt und über die Jahre mit einem kleinen Team verfeinert. Prototypen und Serienrahmen kommen aus Fernost. Montiert wird im heimischen Tettnang.

Welche Auswirkungen die unterschiedlichen Strategien auf das Endprodukt haben, sieht man am Preis-Ausstattungs-Verhältnis. Propain kann für knapp 4000 € alles ans Bike hängen, was gut und teuer ist. „Dorado“-Gabel, „Double Barrel“-Dämpfer, die komplette „Saint“-Gruppe und kultige „Deemax“-Laufräder. Perfekt. Auch Alutech lässt seine Kunden von der günstigen Rahmenherstellung profitieren. Für 4200 € kriegt man hier ebenfalls die teure Manitou-Gabel und hinten gleich noch den seltenen „Revox“-Dämpfer dazu. Die Teilekombi aus Sun-Ringlé-Laufrädern, „XO“-Komponenten und hochwertigen Lenkerparts lässt kaum Raum für Tuning – außer bei den Bremsen vielleicht. Die „Trail XO“ scheint mit ziemlichen Serienschwankungen zu kämpfen. Die beiden in unserem Test waren jedenfalls schlecht entlüftet, pumpten >

kräftig und fielen am Griff im Laufe des Tests auseinander. Zonenschein schafft für den Preis des Propain nur die RockShox „Boxxer R2C2“ mit „Vivid R2C“-Pendant am Heck, Hauskomponenten an Lenkzentrale und Laufrädern, dazu Sram „X9“-Parts. Aber die Ausstattung funktionierte zufriedenstellend. Dafür hat uns das Bike mit seinem kurzen Reach etwas ratlos auf dem Trail zurückgelassen. In Zeiten, in denen die Hauptrahmen aller Bikes immer länger werden, scheint das Zonenschein wie zu heiß gewaschen. Der Effekt ist enorm: Bei gleichem Speed fährt man spürbar näher am Limit und fühlt sich weniger sicher als bei der Konkurrenz. Und das, obwohl die Gabel in Sachen Dynamik sogar das teurere Luftmodell im Nicolai und Last schlägt, weil sie linearer arbeitet. Speziell dem sehr leichten Last (16,1 Kilo!) hätte die Gabel zum geteilten Testsieg mit Alutech verholfen, denn der Hinterbau des 4100 € teuren Sondermodells („Herb 204 Race“ mit Laufrad-, Gabel- und Schaltwerksupgrade) ist sensationell gut: extrem schluckfreudig, mit gutem Feedback und stabil im Hub. Da wippt im Antritt wenig und beim Abdrücken geht das Bike dynamisch vom Boden weg. Was will man mehr? In diesem Fall eine Gabel, die dem Hinterbau das Wasser reichen kann. Und das schaffte die „Boxxer WC“ leider nicht ganz. Wir empfehlen, bei der eigentlich serienmäßig verbauten, etwas schwereren „R2C2“ zu bleiben oder das von Last angebotene Luftkammertuning für die „WC“ zu nutzen.
Das Ende der preislichen Fahnenstange in diesem Test bildet das Nicolai „Ion 20“. Für 5299 € bekommt man Federelemente wie beim Last, dazu sehr leichte Tune-Laufräder und durchschnittliche „X9“- und Truvativ-Parts. Und den Rahmen natürlich. Der hat die ganz eigene, typische Nicolai-Note: Sehr detailverliebt und aufwändig gefertigt. Klassisch im Design. Leider in Größe L geliefert war uns das Bike etwas zu lang, aber der straffe, antriebsneutrale und angenehm progressive Hinterbau bot hier das ideale Gegenstück zur ebenfalls straff abzustimmenden „Boxxer WC“ (sonst neigt sie zum Wegtauchen). Für Einsteiger nicht das ideale Set-up, aber je schneller man damit fährt, desto besser fühlt es sich an.

FAZIT: Christian Schleker, FREERIDE-Cheftester

„Zugegeben: Auch mich machen die Kohlefaser-Taiwan-Kisten an. Alle fünf Minuten ploppen im Netz Bilder von irgendwelchen Prototypen auf, Kona, Trek, GT – alle in Carbon und alle irgendwie ähnlich. Gerade in Zeiten, wo die Großhersteller in Fernost alle das Gleiche produzieren (lassen), ist es spannend zu sehen, was deutsche Kleinstschmieden so auf dem Kasten haben. Und sie haben eine Menge auf dem Kasten: Last und Alutech bauen Rahmen, die auf dem Niveau eines „Demo“ oder „Session“ unterwegs sind und gewichtsmäßig auf Carbon-Level liegen. Auch das Propain spielt in der Liga eines Intense „M9“. Das alleine ist schon beeindruckend. Was mir aber besonders gefallen hat: Ich hatte mit allen fünf Herstellern direkten Kontakt und dabei das Gefühl, dass da keine Gewinnmaximierer sitzen, sondern durch die Bank enthusiastische Biker, die voll hinter ihren Produkten stehen. Das gibt einem ein ziemlich gutes Gefühl beim Fahren. Made in Germany: leider geil.“

Feintuning – Welches Löchlein darf’s denn sein?

Heutzutage sind Bikes komplizierter einzustellen als Teilchenbeschleuniger. Optimale Abstimmbarkeit auf alle möglichen Streckenprofile ist grundsätzlich schön. Doch unzählige Knöpfe an den Gabeln und Dämpfern lassen auch die Birne rauchen. Nie kann man sich sicher sein, dass das Bike gerade wirklich so fährt, wie es fahren könnte. Um alles noch komplizierter zu machen, bieten die deutschen Bikes jede Menge Verstelloptionen: Federweg, Lenkwinkel, Tretlagerhöhe, Radstand – Schrauben überall. Wir geben unsere Testeinstellung in den Set-up-Sheets und im Text möglichst genau wieder, damit ihr Anhaltspunkte für eigene Versuche habt. Viel Erfolg!

Einheitsreifen: Specialized „Butcher 2.3“

Der Specialized „Butcher“ ist nicht der griffigste, nicht der am leichtesten rollende, aber mit ziemlicher Sicherheit der pannenresistenteste Reifen, den wir kennen. Ein Bike war uns vor den ersten Testrunden durchgerutscht und trat mit Onza „Ibex DH“ Reifen an. Nach zwei Platten mussten wir das Bike auf „Butcher“ umoperieren, um den Testablauf nicht zu bremsen – Pannen kosten Zeit und der Flow leidet. Ab dann gab’s in drei Testtagen null Ausfälle wegen Platten. Ja, wir lieben diese Schlappen!

Testrevier: Bozen und Latsch in Südtirol (Italien)

Erstmals haben wir die Big Bikes nicht nur auf unserer Hausrumpelstrecke in Bozen getestet, sondern auch in flowigerem Gelände in Latsch. Die extrem felsige und steile Kohlernabfahrt in Bozen fordert Fahrwerke maximal und lässt das Material im Zeitraffer altern. Hier will man sich in erster Linie sicher fühlen. Geometrien, bei denen man zu sehr über dem Bike steht, und mäßige Bremsen fallen extrem auf. Latsch besitzt eine extra angelegte Strecke die entspannter zu fahren ist, aber dem Bike in Sachen Handling deutlich mehr abverlangt. Der Trail wechselt zwischen felsig-verblockten Stücken und sehr schnellen, flüssig zu fahrenden Anliegerpassagen. Hier überzeugen Bikes, die sich spielerisch von links nach rechts werfen lassen und in Anliegern oder beim Beschleunigen stabil im Hub bleiben. Die Ergebnisse der Testfahrten auf diesen unterschiedlichen Strecken ergeben ein komplettes Bild der Fahrleistungen.

FREERIDE TOP SCORE

Küstenflitzer

„Fanes“ hoch zwei: Das Designkonzept des Erfolgsenduros hat Jürgen Schlender konsequent auf den neuen Downhiller übertragen. Wippe und Hinterbau sind sogar identisch.

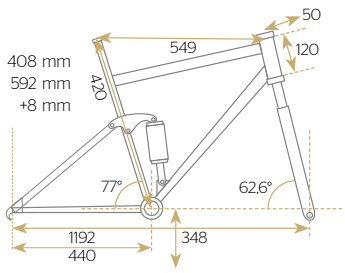
Der Prototyp des „Sennes“ war quasi noch warm, als wir damit letztes Jahr den exklusiven Vortest starten durften. Bis zum Vergleichstest hat das Bike noch ein paar Entwicklungen durchgemacht. Geblieben ist das Grundkonzept: Eine Plattform, die sowohl als waschechter Downhiller als auch als Freerider funktionieren soll. Da es hier um einen Vergleichstest unter Bergabspezialisten geht, baute Ostseeschweißer Jürgen Schlender das „Sennes“ konsequent und ohne Gimmicks auf. Mit der „Dorado“-Gabel kennen wir uns mittlerweile aus. Der „Revox“-Dämpfer ist ähnlich komplex wie ein CaneCreek „DB“ und verlangt einige Abfahrten, bevor das Set-up passt. Das „Sennes“ bietet diverse Geo-Verstellmöglichkeiten. Mit kurzem Hub hinten (200 Millimeter) und langem Radstand waren wir von der perfekten Balance und dem klasse Handling begeistert. Tief, agil, schnell – so könnte man es zusammenfassen. Ähnlich wie das Enduro „Fanes“ liefert auch der große Bruder eine nahezu ideale Synthese aus Laufruhe und Handlichkeit. Der sensiblen Gabel steht das Heck in nichts nach. Selbst bei sehr hohem Tempo und extrem verblocktem Gelände fühlten wir uns immer sicher auf dem Bike. Die Kennlinie des Hinterbaus ist schön linear – die Endprogression lässt sich durch das Dämpfer-Set-up gut unterstützen. Gabel und Hinterbau arbeiten stabil im Hub und tauchen nicht weg. Damit das Heck beim Herausbeschleunigen aus Kurven und im Antritt nicht wegsackt, braucht der „Revox“ viel LS-Druckstufen-Dämpfung. Im langen Hub (220 Millimeter) hinten war uns das Heck zu indirekt. Enorm schluckfreudig zwar, aber nicht mehr so agil, die Balance leidet. Aber 200 Millimeter sind auch genug, finden wir. Die Bremse litt unter einem schwammigen Druckpunkt.

Fazit: Ein Spitzen-Downhiller aus dem hohen Norden! Tolles Handling, hochwertige Federelemente. Mit 200er-Einstellung im Heck perfekt ausbalanciert. Das Rahmenkonzept erlaubt auch den Aufbau mit weniger Hub, kurzem Hinterbau und Teleskopstütze als Freerider. Mit 16,3 Kilo sehr leicht!

ALUTECH Sennes

HERSTELLERANGABEN	
Vertrieb	Alutech Cycles, Tel. 04353/998155 www.alutech-cycles.com
Material/Größen	Alu/S, **M**, L
Preis/Gewicht ohne Pedale	4200 Euro/16,3 kg
MESSDATEN	
Federweg vorne/hinten	200 mm/200–220 mm
Hinterbausystem	Viergelenker
AUSSTATTUNG	
Gabel/Dämpfer	Manitou Dorado Pro/Manitou Revox Pro
Kurbeln/Schaltung	eThirteen LG1 R/Sram XO
Bremsanlage	Avid XO Trail
Laufräder	Sun Ringle Pro A.D.D-Systemlaufradsatz, Schwalbe Muddy Mary DH 2,5 Reifen

Reach 408 mm
Stack 592 mm
BB-Drop +8 mm



PERFORMANCE

DH TECHNISCH
DH HIGHSPEED

10

SET-UP-TIPP (FAHRERGEWICHT 70 KILO)

Gabel: Die „Dorado“ passte uns mit 55 psi. Zugstufe 10 Klicks* (von 21). TPC + 11 Klicks (von 19), Highspeed-Druckstufe: 10 Klicks (von 16)
Dämpfer: Die 300er-Feder passte mit 2 Umdrehungen Vorspannung. Progression am Piggy Stufe 3 und mit 170 psi befüllt, HSC 16 Klicks (von 25), LSC 0,5–1 Umdrehung (von 3), Rebound 4 Klicks (von 15).
(*immer von zu/langsam/gedämpft ausgehend)

Manitou hinten: Den „Revox“-Dämpfer sieht man äußerst selten. Schade eigentlich. Das Federelement ist sehr sensibel einstellbar und funktioniert hervorragend.

Manitou vorne: Die „Dorado“ ist aktuell unser Favorit, wenn es ruppig wird. Auch hier kann man sehr feine Einstellungen vornehmen und wird mit toller Funktion verwöhnt.

© Copyright by Delius, Klasing & Co