

Kleine Revolution

Blick vom Monte Arsenti
über die Maremma und
nach Massa Marittima.

Mehr Freude am Fahren: Die neuen Laufradgrößen machen auf Tour mehr Spaß und geben in schwierigen Passagen mehr Sicherheit. Wir haben in der Toskana neun All-Mountain-Bikes auf ihre Vielseitigkeit getestet. **T & F** Christian Penning

Wirklich interessant, wie sich Mountainbikes seit ihren Anfängen vor gut 30 Jahren entwickelt haben. Superpräzise Schaltungen, auf Knopfdruck verstellbare Fahrwerke, bissige Scheibenbremsen, edle Aluminium- oder superleichte Carbonrahmen – die beinahe schon selbstverständlich exquisite Ausstattung von Mountainbikes des Jahrgangs 2014 wäre den Bike-Pionieren der 80er-Jahre vermutlich wie Science Fiction vorgekommen. Verglichen mit den Hightech-Bikes von heute waren die Geländeräder, mit denen sie damals die Hügel von Marin County in Kalifornien hinabbretterten, wahre Technik-Dinosaurier. Nur eines hatte sich drei Jahrzehnte lang so gut wie nicht geändert: die Laufradgröße. 26 Zoll war das Maß aller Dinge. Doch dieses zufällig entstandene Dogma scheint nun auch Vergangenheit. Die Laufräder werden größer. Die meisten Hersteller bieten 26-Zoll-Bikes ab diesem Frühling nur noch im Low-Budget-Bereich an. Neuentwicklungen und hochwertige Bikes rollen fast ausnahmslos auf 27,5-

und 29-Zoll-Laufrädern daher. Letztere, auch Twenty-Niner genannt, haben sich schon in den vergangenen drei, vier Bike-Sommern als interessante Alternative bewährt – gerade im Touren- und Marathon-Bereich. Specialized ist 2014 der einzige unter den großen Herstellern, der keine Bikes auf 27,5-Zoll-Basis anbietet. Dass 27,5 Zoll (auch als 650 B bezeichnet) innerhalb von nur zwei Jahren die 26-Zoll-Laufräder mehr oder weniger komplett ablösen würde – und zwar in allen Einsatzbereichen vom Touren- und All-Mountain-Bike über Cross-Country-Race-Bikes bis hin zu abfahrtsorientierten Enduro-Bikes – hat selbst manche Branchen-Insider verblüfft. Was bedeuten nun die neuen Standards für Biker, die vorrangig Touren fahren? Die gute Nachricht: Die größeren Laufrad-Durchmesser bringen auf Tour fast nur Vorteile. Ansonsten sollte man sich über die richtige Laufradgröße – ob 27,5 oder 29 Zoll – nicht zu sehr den Kopf zerbrechen. Denn bei den Testfahrten in der Toskana zeigte sich: Wenn es darum geht, das individuelle

Traum-Bike zu finden, kommt es eher auf das Gesamtkonzept und den grundlegenden Bike-Charakter an als auf die Laufradgröße. Wer damit liebäugelt, sich ein neues Rad zuzulegen, sollte zunächst in sich gehen und ehrlich überlegen, wo und wie er denn künftig mit dem Bike unterwegs sein möchte. Will man mit dem Bike viele Höhenmeter erklimmen? Ist man bevorzugt auf Forststraßen oder leicht zu fahrenden Pfaden unterwegs? Oder sucht man auf technisch anspruchsvollen Abfahrten die Herausforderung? Plant man eventuell mehrtägige Touren oder eine Alpenüberquerung, bei der auch Tragepassagen zu bewältigen sind? Wie fit ist man wirklich? Wie sieht es mit den sportlichen Ambitionen aus? Wenn man sich diese Fragen ehrlich beantwortet hat, sind Gewicht, Federweg, Klettereigenschaften und die Abfahrtsqualitäten eines Bikes bei der Entscheidung entsprechend zu bewerten und höher einzuschätzen als alleine die Laufradgröße.

➔ Lesen Sie weiter auf Seite 68.

Alex Cogger, Produktmanager Rocky Mountain Bikes

Die richtige Laufradgröße



»Die Vorteile von 27,5 und 29 Zoll machen 26 Zoll überflüssig.«

Alex Cogger, Rocky Mountain Bikes

Wie wichtig ist die Laufradgröße für Freizeit-Biker?

Die Laufradgröße definiert das Bike nicht. Sie ist vielmehr ein Mittel, mit dem sich die Eigenschaften eines Bikes verändern lassen. Sie hängt also davon ab, wozu man sein Bike einsetzen möchte: für Cross-Country-Rennen, als vielseitiges All-Mountain-Modell für Touren oder als Enduro für Downhills. Entscheidend ist es, die jeweiligen Mountainbike-Typen mit der dazu passenden Laufradgröße auszustatten.

Die meisten Bike-Hersteller haben sich sehr schnell vom traditionellen 26-Zoll-Maß verabschiedet. Woran liegt das?

Ganz einfach, weil wir gesehen haben, dass wir die Fahreigenschaften von herkömmlichen 26-Zoll-Bikes mit 27,5-Zoll-Laufrädern verbessern konnten.

Riecht der Wechsel auf den 27,5-Zoll-Standard nicht nach einem kollektiven Marketing-Coup der Bike-Industrie?

Ganz anders als bei Twenty-Ninern, die eine ganze Weile brauchten, um sich am Markt zu etablieren, ist bei 27,5 Zoll rasch eine Nachfrage auf Kundenseite entstanden. 26-Zöller bieten einfach keine klaren Vorteile mehr im Vergleich zu 27,5 Zoll.

Worin liegen die Vorteile von 27,5-Zoll-Laufrädern für Tourenbiker?

Man ist damit einfach noch einmal effizienter unterwegs. Die Traktion auf Anstiegen ist besser, das Bike „klettert“ leichter. Gleichzeitig rollen die Reifen besser über Hindernisse. Mit 29-Zoll-Laufrädern sind diese Unterschiede noch deutlicher, allerdings bezahlt man das auch mit spürbaren Abstrichen bei der Wendigkeit und bei der Beschleunigung. Für Bikes mit möglichst spielerischem Charakter und hoher Wendigkeit sind 27,5-Zoll-Laufräder die beste Wahl.

Mit dem „Ride 9“-System von Rocky Mountain kann man die Geometrie seines Bikes mit wenigen Handgriffen ändern. Was bringt das?

Damit lässt sich das Bike auf das bevorzugte Gelände abstimmen – Touren mit langen, steilen Anstiegen, Trail-Fahrten in wechselndem Gelände oder rasante Abfahrten. Passend zur Geometrieveränderung wird die Dämpfung des Hinterbaus ebenfalls automatisch optimiert. Zusätzlich erfolgt eine Abstimmung des Fahrwerks auf das Körpergewicht des jeweiligen Fahrers.

So finden Sie Ihr Traum-Bike

„Es gibt nichts, was es nicht gibt“ – die Auswahl an Mountainbike-Modellen ist enorm. Bevor Sie im Bike-Shop zuschlagen, sollten Sie sich selbst sechs wichtige Fragen ehrlich beantworten.

1 Hardtail oder Fully?

Unkompliziert, wartungsarm und leicht – auf den ersten Blick sprechen die Vorteile für ein Bike mit starrem Hinterbau. Wer allerdings regelmäßig auf anspruchsvollen alpinen Pfaden unterwegs ist, wird ein vollgefedertes Bike nicht missen wollen. Bergab rollt es geschmeidiger über Hindernisse – ein deutliches Plus an Sicherheit. Selbst bergauf steigen trotz etwas mehr Gewicht die Kletterqualitäten, da die Federung den Kontakt zum Untergrund verbessert. Sie schont außerdem Muskeln und Gelenke, ist also ein deutliches Plus an Komfort und deshalb kommt man am Ende erholter an.

2 Was ist die ideale Laufradgröße – 27,5, 29 oder 26 Zoll?

Bikes mit 29-Zoll-Laufrädern überrollen Hindernisse wegen ihres günstigeren Aufprallwinkels am besten. Sie fahren sich bei gleichem Federweg komfortabler, sind allerdings auch etwas schwerer. Kleinere Fahrer und Fahrerinnen bevorzugen meist 27,5-Zoll-Laufräder. In dieser Größe lassen sich auch Bikes mit großen Federwegen leichter konstruieren. Generell sind 27,5-Zoll-Bikes etwas wendiger als 29-Zoll-Bikes. Allerdings lässt sich dieser Nachteil durch eine entsprechende Rahmengeometrie weitgehend ausgleichen.

3 Alu oder Carbon?

Für Touren sind Carbon-Rahmen bei normalem Fahrergewicht robust genug. Allerdings kann es in seltenen Fällen bei unsanftem Felskontakt zu irreparablen Schäden kommen. Alu-Bikes sind robuster, etwas schwerer, aber deswegen auch günstiger.

4 Wie viel Federweg braucht mein Bike?

Für Touren im Gebirge eignen sich am besten Bikes mit Federwegen zwischen 100 (29 Zoll) bzw. 120 Millimetern (27,5 Zoll) und 160 Millimetern. Je größer der Federweg, desto besser für fahrtechnisch schwieriges Gelände. Nachteil: Bei vergleichbarer Ausstattung sind die Bikes dann natürlich auch schwerer.

5 Wo liegt das Idealgewicht?

Ein vollgefedertes Touren-Bike sollte in etwa zwischen 12 und 13,5 Kilogramm wiegen.

6 Wie viel muss ich für ein gutes Bike ausgeben?

Die Schallmauer für qualitativ gute Hardtails liegt bei 1000 Euro. Für vollgefederte Bikes sollten Sie rund 800 Euro mehr einkalkulieren. Das beste Preis-Leistungs-Verhältnis bieten Fullys zwischen 2500 und 3500 Euro. Nach oben gibt es kaum Grenzen. Grundsätzlich gilt hier: je leichter, desto teurer.

DETAILS



Boxengasse: Vor dem Start prüfen die Tester noch das richtige Setup der Bikes.



Feinjustage: exakte Einstellung der Hinterbaufederung per Dämpferpumpe.



Selfservice: Mit Pumpe und Inbus werden die Bikes an jeden Testfahrer angepasst.

Fortsetzung von Seite 66.

Bei der Auswahl der Räder für unseren ALPIN-Bike-Test achteten wir auf einen möglichst breiten Einsatzbereich. Denn die Mehrzahl der Biker wünscht sich auf alpinen Touren bergauf einen Untersatz mit den Qualitäten einer Bergziege und bergab eine Maschine, die auch nicht kapituliert, wenn anspruchsvolle felsige Passagen oder Wurzelteppiche zu überwinden sind. Preislich bewegen sich die Bikes in der gehobenen Mittelklasse. Das absolute Limit für die Testauswahl lag bei 3500 Euro. In diesem Preisbereich darf man durchwegs gute bis sehr gute Fahrwerke erwarten. Wer mehr ausgeben will, bekommt dafür noch das eine oder andere Quäntchen besserer Performance, erkauft sich aber in erster Linie (kleine) Gewichtsvorteile für teures

Die Laufradgröße ist nicht das einzige Kriterium für den Bike-Kauf.

Geld. Alle Bikes im Test sind aus Komfort- und Sicherheitsgründen vollgefedert. Apropos Komfort: Hier hat sich eine Menge getan. Auf den meisten Bikes im Test sitzt man trotz ihrer sportlichen Qualitäten erstaunlich aufrecht und bequem. Geometrien mit gemäßigt langem Oberrohr und kurzem Vorbau sind State of the Art. Sie entlasten den Rücken und erlauben geschmeidige, schnelle Reaktionen. Aus-

nahme war das Cannondale Scalpel 29 4 mit einer deutlich gestreckteren, eher rennmäßigen Sitzposition. Unterstützt wird das sportliche Wellness-Gefühl durch breite Lenker, mit denen man jederzeit das Gefühl hat, alles im Griff zu haben. Und auch viele andere Komponenten machen die Bikes zu komfortablen Sportgeräten. Teilweise waren sie sogar mit Fernbedienungshebeln am Lenker ausgestattet, mit denen sich der Federweg der Fahrwerke ans Gelände anpassen lässt. Ebenfalls ein absoluter Gewinn in puncto Fahrkomfort und Sicherheit sind Teleskop- oder Vario-Sattelstützen. Sie lassen sich auch per Hebel am Lenker bedienen. So kann man den Sattel ohne lästiges Absteigen oder Schrauben einfach absenken oder

Lesen Sie weiter auf Seite 70.



Ganz schön elegant: Testerin Katrin Neumann beim Drop an der Wurzelstufe.



Ganz schön penibel: Tester Andreas Erkens beim Einbau „seiner“ Pedale.



Ganz schön schnell: Tester Fynn Ettenhuber beim Slalom um toskanische Kiefern.

Neun Touren-Bikes in der Übersicht



Hersteller	Cannondale	Canyon	Cube	Ghost		Giant	Radon	Rocky Mountain	Scott	Specialized
Modell	Scalpel 29 4	Nerve AL 8.9	Stereo 160 Super HPC Race	ASX 7500		Lust Advanced	Slide 130 29 9.0 SL	Instinct 950	Genius 720	Rumor Comp
Preis	2499 Euro	1999 Euro	3499 Euro	1999 Euro		2799 Euro	2799 Euro	2999 Euro	3499 Euro	2499 Euro*
Vertrieb	cannondale.com	canyon.com	cube.eu	ghost-bikes.com		giant-bicycles.com	radon-bikes.de	bikeaction.de	scott-sports.com	specialized.com
Gewicht	13,5 kg (L)	12,1 kg (L)	12,8 kg (L)	13,6 kg (L)		12,1 kg (M)	13,2 kg (M)	13,3 kg (L)	13,2 kg (L)	12,9 kg (M)
Material	Aluminium	Aluminium	Carbon	Aluminium		Carbon	Aluminium	Aluminium	Carbon	Aluminium
Laufradgröße	29 Zoll	29 Zoll	27,5 Zoll	27,5 Zoll		27,5 Zoll	29 Zoll	29 Zoll	27,5 Zoll	29 Zoll
Stärken und Schwächen	<div><div>+</div>sensibel ansprechendes Fahrwerk, gut bergab, erlaubt viel Vortrieb</div> <div><div>-</div>Vorderrad steigt bergauf, schmale Reifen</div>	<div><div>+</div>klettert gut, feinfühliges Fahrwerk, leicht</div> <div><div>-</div>Reifen wenig profiliert und schmal, unübersichtliches Cockpit</div>	<div><div>+</div>viel Sicherheit bergab, eher leicht, hydraulische Sattelstütze</div> <div><div>-</div>Vorderrad steigt auf steilen Anstiegen</div>	<div><div>+</div>angenehme Sitzposition, wendig, hochwertig ausgestattet</div> <div><div>-</div>bei viel Tempo & steilen Anstiegen unruhig</div>		<div><div>+</div>wendig, relativ leicht, gut bergauf</div> <div><div>-</div>eher wenig Federweg, Race-Reifen, kein Sattel-Schnellspanner</div>	<div><div>+</div>hydraulische Sattelstütze, sehr hochwertig ausgestattet, Laufruhe</div> <div><div>-</div>kleine Abstriche bei Wendigkeit & Gewicht</div>	<div><div>+</div>komfortable Sitzposition, sehr laufruhig, viel Bodenfreiheit</div> <div><div>-</div>nicht sehr wendig, eher schwer zu tragen</div>	<div><div>+</div>einfach justierbares Fahrwerk, sehr wendig, gut bergauf & -ab</div> <div><div>-</div>eher schwere Mittelklasse-Komponenten</div>	<div><div>+</div>klettert gut, agil, simpel einstellbarer Dämpfer, feinfühlig</div> <div><div>-</div>Seatpost-Funktion, Bremsen eher schwach</div>
ALPIN URTEIL	BEFRIEDIGEND	SEHR GUT	GUT	BEFRIEDIGEND		GUT	GUT	GUT	SEHR GUT	SEHR GUT

* zzgl. 299,90 Euro für verstellbare Sattelstütze

➔ Fortsetzung von Seite 68.

ausfahren. Ein tieferer Sattel sorgt auf Abfahrten für einen tieferen Schwerpunkt sowie für mehr Bewegungsfreiheit und so für bessere Kontrolle und ein sichereres Fahrgefühl. Gut funktionierten die meisten Scheibenbremsen im Test. Sie packen zuverlässig zu, auch wenn mal ein Gewitterschauer den Pfad zum Rinnsal macht. Wer häufig auf anspruchsvollen Abfahrten unterwegs ist, sollte im Zweifel zu Modellen mit größerer Bremsscheibe greifen. Die verzögern noch bissiger und überhitzen weniger leicht. Durch die Bank problemlos arbeiteten auch die Schaltungen. Dreifach-Kettenblätter vorne waren nur selten verbaut. Denn 2x10-Schaltungen bieten eine ähnliche Übersetzungsbandbreite. Vorteil: Sie sparen Gewicht (ein Kettenblatt weniger), sind leichter bedienbar und schonen die Kette, die weniger stark versetzt läuft. Die Sicherheit verbessern nicht zuletzt die größeren Laufräder und die Fahrwerke der getesteten Bikes. Und damit wären wir nun

doch nochmal bei der Laufrad-Diskussion. Größere Laufräder rollen besser über Hindernisse. Bergauf bieten sie mehr Traktion und bergab mehr Fahrsicherheit. Bei keinem der Räder hatten die Tester auf Abfahrten das Gefühl von Überschlagentendenzen, nicht einmal in sehr steilen Passagen. Das ist gerade für weniger routinierte Biker ein klarer Pluspunkt. Doch größere Laufräder sind auch mit Nachteilen verbunden: Bei gleicher Konstruktion und gleichem Material sind sie schwerer und weniger steif als ihre kleineren Geschwister. Zudem beeinflusst die Laufradgröße auch die Rahmengenometrie. Je länger der Radstand, desto weniger wendig ist ein Bike tendenziell. Mit ein paar technischen Kniffen ist es den Konstrukteuren jedoch mittlerweile gelungen, durchaus gleichwertig agile 29er zu bauen. Die Entscheidung bezüglich Bike-Typ und Laufradgröße sollte also idealerweise nach einer detaillierten Analyse der persönlichen Anforderungen ans Bike und nach einer Testfahrt beim Händler fallen. 📌

SO HABEN WIR GETESTET



Testgelände: auf herrlichen Singletrails durch toskanische Wälder.

Das Testteam für den ersten ALPIN-Bike-Test bestand aus ehemaligen Rennfahrern und Tourenbikern. Alle Bikes wurden auf einer **einheitlichen Teststrecke** in Massa Marittima in der Toskana gefahren. Die bestand aus **Schotterwegen** und anspruchsvollen **Singletrails**, die teilweise mit Wurzeln und Felsen durchzogen waren. Einige sehr steile Passagen bergauf ließen eine gute Analyse des **Kletterverhaltens** am Limit zu. **Bergab** mussten die Bikes dann wurzelige, felsige und schotterige Singletrail-Passagen bewältigen. Direkt im Anschluss an die Testfahrten füllten alle Tester einheitliche Fragebögen aus. Nachdem alle Bikes gefahren waren, wurden die Ergebnisse im Team diskutiert. Alle Bikes wurden **ohne Pedale gewogen**. Eine detaillierte vergleichende Bewertung der Testbikes untereinander ist nur bedingt möglich, denn Charakter, Einsatzbereich und Preisniveau unterscheiden sich zum Teil deutlich. Hauptziel des Tests war es, die **Bandbreite** vielseitiger Bikes **für den Toureneinsatz** darzustellen.

FAZIT

Mit 27,5- und 29-Zoll-Laufrädern haben die Hersteller das Mountainbike zwar nicht neu erfunden, doch dank sportlich-komfortabler Konstruktionen bieten sie 2014 sehr vielseitige Bikes mit leistungsfähigen Fahrwerken an. Die bügeln Fahrfehler großzügig aus, sodass auch Fahrten über ruppige Pfade nicht zum Rodeo-Ritt ausarten – ideal für den Toureneinsatz! Maßstäbe setzen das **Scott Genius 720** (vielseitigstes Bike im Test), bergab das **Cube Stereo Super HPC Race** und für Damen das **Specialized Rumor Comp**. Wer noch ein 26-Zoll-Bike möchte, kann im Frühjahr bestimmt noch ein Auslaufmodell-Schnäppchen in den Läden ergattern. Ersatzteile dafür wird es sicher noch länger geben!

Testbasis & Bike-Hotel



Gemütliche Unterkunft, Bike-Werkstatt, logistische Unterstützung und eine großartige Küche, um nach der Höhenmeterjagd auf den Trails die nötigen Kohlenhydrate zu bunkern – das **Bike-Hotel Massa Vecchia** war das ideale Basislager für den ALPIN-Bike-Test. www.massavecchia.it/de



Mehr Bilder:
www.bit.ly/biketest

Neun Touren-Bikes im Test

29"

Cannondale Scalpel 29 4
Tourer mit Race-Genen

Testeindruck: Das Scalpel 4 zeigte sich als sportlicher Untersatz für Biker, die auch mal damit liebäugeln, sich bei einem Mountainbike-Marathon mit Freunden zu messen. Die Federung lässt sich per Lockout-Funktion verriegeln und dann geht auf planen Forstwegen oder Asphaltpassagen die Post ab. Mit einer aerodynamisch günstigen, jedoch nicht sehr komfortablen Sitzposition ermöglicht das Bike enormen Vortrieb. Aber nicht mehr auf steilen und technisch anspruchsvollen Anstiegen. Denn dort fordert das Rad eine sehr aktive Fahrweise, da sonst das Vorderrad leicht steigt. Wohl auch wegen der hoch über dem Vorderrad positionierten Front aus Vorbau und Lenker zeigt sich das Scalpel 4 in Steilpassagen eher unruhig und ist dann nicht einfach zu kontrollieren. Anders bergab: Da spricht die Federung vorne und hinten sehr sensibel an und sorgt auch auf rasanten Downhills stets für Sicherheit und Fahrkomfort. Dabei fühlen sich die „nur“ 100 Millimeter Federweg nach mehr an. Schade nur, dass die Serienreifen für Abfahrten auf anspruchsvollen Gebirgstrails sehr schmal daherkommen. Ein Tausch gegen breitere Pneus gleich beim Händler wäre da sicher ein ratsamer Deal. Auch die Bremsanlage ist für lange Abfahrten im Gebirge leider etwas unterdimensioniert. Stopper mit größeren Bremsscheiben hätten größere Sicherheitsreserven und wären daher sicher die bessere Wahl.

Edel: einarmige Lefty-Gabel.

ALPIN-Fazit: Verblüffend – das Marthon-Bike Scalpel geht bergab besser als bergauf. Wer leichte Abstriche beim Komfort und auf steilen Anstiegen in Kauf nimmt, bekommt ein Bike mit Race-Genen, das für Top-Platzierungen aber etwas übergewichtig ist.

Schnell-Check



AUSSTATTUNG UND FAKTEN

Vertrieb:	www.cannondale.com
Rahmenmaterial:	Aluminium
Gewicht*:	13,5 kg in Größe L
Federweg vorne:	110 mm
Federweg hinten:	110 mm
Schaltung:	Shimano Deore und Shimano SLX
Bremsen:	Shimano Deore (180/160 mm)
Sonstiges:	einarmige Lefty-Federgabel, 29-Zoll-Laufräder
Preis:	2499 Euro

⊕ sensibel ansprechendes Fahrwerk, gut bergab, erlaubt viel Vortrieb ⊖ Vorderrad steigt bergauf, schmale Reifen



* Test-Bike ohne Pedale, eigene Messung

29"

Canyon Nerve AL 8.9

Klettermaxe für kleines Geld



Testeindruck: Ein Touren-Bike ohne Schwächen, das alles mitmacht – von der Mehrtagestour bis zur Alpenüberquerung. Die neutrale, bequeme Sitzposition des Canyon Nerve 29 AL ist weder zu gestreckt noch zu aufrecht und erlaubt eine gute und sehr effektive Kraftübertragung. Bergauf entpuppt sich das Bike als solider Klettermaxe und zeigt selbst an steilen Rampen kaum eine Tendenz zum Aufbäumen. Die Federung spricht sehr sensibel an. Dadurch liegt das Rad auf Abfahrten gut und sicher. Selbst bei hohem Tempo und ruppigem Untergrund hat man immer das Gefühl, das Bike im Griff zu haben. Dabei zeigt sich das Nerve sehr wendig und lässt sich mühelos durch enge Kurven dirigieren. Per Remote-Hebel lassen sich Dämpfer und Gabel während der Fahrt komfortabel an den jeweiligen Untergrund und Einsatzbereich (bergauf oder bergab) anpassen. Nur die separate Ansteuerung über zwei getrennte Hebel sorgt für ein etwas un-



Dämpfer mit Fernbedienung.

übersichtliches Cockpit. Für die Preisklasse ist das Rad mit bemerkenswert hochwertigen Bremsen und Schaltungsteilen ausgestattet. Das macht sich auch auf der Waage bemerkbar. Mit 12,1 Kilogramm war das Nerve 29 AL eines der leichtesten Bikes im Test. Alpenüberquerer werden das auf Tragepassagen zu schätzen wissen. Leichte Abstriche gab es für die eher schwach profilierten und schmalen Reifen sowie für den schmalen Lenker.

ALPIN-Fazit: Günstig und mit allem ausgestattet, was man für Bergtouren mit dem Bike braucht. Das Nerve 29 AL ist ein hochwertiges Rundum-Sorglos-Bike, das von der Genusstour bis zur ambitionierten Alpenüberquerung alles mitmacht.

Schnell-Check

EINSATZBEREICH

technisch schwierige Trails

steile Anstiege

FAHREIGENSCHAFTEN

Laufruhe

Wendigkeit

AUSSTATTUNG UND FAKTEN

Vertrieb:	www.canyon.com
Rahmenmaterial:	Aluminium
Gewicht*:	12,1 kg in Größe L
Federweg vorne:	110 mm
Federweg hinten:	110 mm
Schaltung:	Schalthebel, Schaltwerk und Umwerfer komplett Shimano XT
Bremsen:	Avid Elixir 7
Sonstiges:	Dämpfer und Gabel vom Lenker aus verstellbar; 29-Zoll-Laufräder
Preis:	1999 Euro

⬆ klettert gut, feinfühliges Fahrwerk, geringes Gewicht ⬇ Reifen schwach profiliert und schmal, unübersichtliches Cockpit



* Test-Bike ohne Pedale, eigene Messung

27,5"

Cube Stereo 160 Super HPC Race

Carbon-Rakete für Abfahrer



Testeindruck: Nix wie runter! Entsprechendes Fahrkönnen vorausgesetzt, muss man sich bergab mit dem Stereo 160 Super HPC vor keinem Trail fürchten. Die 160 Millimeter Federweg des gut ansprechenden Fahrwerks bügeln auch grobe Hindernisse wie Felsstufen locker weg. Dank des relativ flachen Lenkwinkels kommen bei steilen Abfahrten garantiert keine Überschlagsgefühle auf. Die breiten, grobstolligen Reifen unterstützen die Downhill-Qualitäten und bieten guten Grip. Vor Abfahrten lässt sich die Sattelstütze per Remote-Hebel vom Lenker aus absenken und beim nächsten Anstieg wieder ausfahren. Auch für fahrtechnisch sehr



Hydraulisch bedienbare Stütze.

schwieriges Gelände hat das Bike noch Reserven. Bergauf waren die Eindrücke der Tester zweigeteilt. Das Bike ist gemessen an Ausstattung und Abfahrtsqualitäten zwar erstaunlich leicht, was nicht zuletzt dem edlen Carbon-Rahmen zuzuschreiben ist. Doch an die tollen Bewertungen der Abfahrt kann das Stereo Super HPC bergauf nicht anknüpfen. Ohne Plattformdämpfung sackt der Hinterbau auf steilen Anstiegen immer wieder ab. Die Folge: Das Vorderrad steigt. Mit Plattformdämpfung verbessern sich die Bergsteigerqualitäten spürbar. Allerdings muss man dann den Körperschwerpunkt immer noch stark nach vorne in Richtung Lenker verlagern. Eine absenkbare Federgabel wäre da sicher eine gute Lösung.

ALPIN-Fazit: Das Stereo 160 Super HPC eignet sich eher für Touren mit überschaubaren Höhenmetern, weniger steilen Anstiegen oder mit Liftunterstützung. Wer bergauf bereit ist, Abstriche in Kauf zu nehmen, gönnt sich mit dem Cube großartige Abfahrtserlebnisse.



* Test-Bike ohne Pedale, eigene Messung

Schnell-Check

EINSATZBEREICH

technisch schwierige Trails

steile Anstiege

FAHREIGENSCHAFTEN

Laufruhe

Wendigkeit

AUSSTATTUNG UND FAKTEN

Vertrieb:	www.cube.eu
Rahmenmaterial:	Carbon
Gewicht*:	12,8 kg in Größe 20" (L)
Federweg vorne:	160 mm
Federweg hinten:	160 mm
Schaltung:	SRAM XO 2x10
Bremsen:	Formula T1S (180 mm)
Sonstiges:	hydraulisch verstellbare Sattelstütze Rock Shox Reverb Stealth, 27,5-Zoll-Laufräder
Preis:	3499 Euro

⬆ viel Sicherheit bergab, eher leicht, hydraulische Sattelstütze ⬇ Vorderrad steigt auf steilen Anstiegen

27,5"

Ghost ASX 7500

Komfortabler Tourer

Testeindruck: Wendig, quirlig, aber bei hohem Tempo auch etwas nervös. Das ASX 7500 eignet sich in erster Linie für Fahrer und Fahrerinnen, die geschwindigkeitsmäßig eher defensiv unterwegs sind. Das liegt unter anderem daran, dass der Aluminium-Rahmen recht kurz konstruiert ist. Die Sitzposition gerät dadurch sehr aufrecht und komfortabel. In Kurven auf dem Singletrail ist das Bike sehr wendig. Selbst enge Spitzkehren gelingen damit erstaunlich mühelos. Wer es bergab allerdings gerne mal laufen lässt, erkauft sich die Wendigkeit mit spürbaren Abstrichen bei der Laufruhe. Bei gemäßigtem Tempo allerdings spricht das Fahrwerk sensibel an und funktioniert einwandfrei. Ebenfalls nervös wird das ASX 7500 bergauf auf steil ansteigenden Rampen. Dann beginnt das Vorderrad des Bikes zu tänzeln und es sind Konzentration und eine deutliche Gewichtsverlagerung über den Lenker nötig, um den Vorderreifen sicher am Boden zu halten.



Fox-Dämpfer mit Plattform.

Nicht zuletzt die hochwertigen XT-Parts von Shimano (Schaltung, Bremsen und Naben) machen das Ghost unterm Strich zu einem soliden Touren-Bike, das sich auch gut für Mehrtagestouren eignet – allerdings nur, wenn sich die Anstiege in puncto Steilheit und Länge in Grenzen halten. Denn mit 13,6 Kilogramm (ohne Pedale) war das ASX 7500 das schwerste Bike im Test. Auf steilen Serpentin-Trails oder gar Tragestrecken macht sich das durchaus bemerkbar.

ALPIN-Fazit: Das Ghost ASX 7500 mit 27,5-Zoll-Rädern ist ein verlässliches Bike zu einem attraktiven Preis für leichtes und mittelschweres Gelände – für Fahrer, denen das Naturerlebnis wichtiger ist, als mit dem Bike die eigenen sportlichen Grenzen auszuloten.

Schnell-Check

EINSATZBEREICH

technisch schwierige Trails

steile Anstiege

FAHREIGENSCHAFTEN

Laufruhe

Wendigkeit

AUSSTATTUNG UND FAKTEN	
Vertrieb:	www.ghost-bikes.com
Rahmenmaterial:	Aluminium
Gewicht*:	13,6 kg in Größe L
Federweg vorne:	130 mm
Federweg hinten:	130 mm
Schaltung:	komplett Shimano XT
Bremsen:	Shimano XT (180 mm)
Sonstiges:	27,5-Zoll-Laufräder
Preis:	1999 Euro

⊕ komfortable Sitzposition, wendig, hochwertig ausgestattet ⊖ bei viel Tempo und steilen Anstiegen unruhig, etwas schwer



* Test-Bike ohne Pedale, eigene Messung

27,5"

Giant Lust Advanced

Attraktiver Wirbelwind

Testeindruck: Vor allem auf leichten und mittelschweren Touren macht das Giant Lust so richtig Lust. Mit 12,1 Kilogramm (ohne Pedale) war das Bike das leichteste im Test. Allerdings geht das attraktive Gewicht etwas auf Kosten einer für Touren sinnvollen Ausstattung. Die Sattelstütze lässt sich erst nach dem Lösen von zwei Inbusschrauben verstellen. Eine hydraulisch verstellbare Sattelstütze oder zumindest ein Schnellspanner würden dem Bike weit besser stehen. Und auch die Race-Reifen bieten nicht unbedingt den optimalen Grip. Beides lässt sich aber schon beim Kauf ganz einfach tauschen. Lust kommt vor allem auf kurvigen Singletrails auf. Da kann das Bike seine Wendigkeit voll ausspielen und man hat Spaß wie in der Achterbahn. Dank der gut abgestimmten Übersetzung und der angenehmen Sitzposition arten Anstiege nicht zum Kraftakt aus, auch wenn das Lust nicht ganz die Kletterqualitäten des Specialized Rumor erreicht. Den Federweg von 100 Millimeter nützt das Bike bergab gut aus. Für grobes Gelände und fahrtechnisch anspruchsvolle Passagen dürfte es allerdings gerne etwas mehr sein. Da stößt das Lust dann doch an seine Grenzen. Der Dämpfer lässt sich zwar während der Fahrt verstellen, allerdings ist das wegen der tiefen Position des Hebels etwas fummelig und nicht ganz ungefährlich, da es erforderlich ist, eine Hand vom Lenker zu nehmen.



Carbon: edel, steif und leicht.

ALPIN-Fazit: Ein solides und leichtes Touren-Bike für genussvolle Touren und Single-trail-Ausritte. Mit ein paar kleinen Tuning-Maßnahmen an Sattelstütze und Reifen lässt sich das sportliche Bike noch etwas komfortabler nachrüsten.

Schnell-Check

EINSATZBEREICH

technisch schwierige Trails

steile Anstiege

FAHREIGENSCHAFTEN

Laufruhe

Wendigkeit

AUSSTATTUNG UND FAKTEN	
Vertrieb:	www.giant-bicycles.com
Rahmenmaterial:	Carbon
Gewicht*:	12,1 kg in Größe M
Federweg vorne:	100 mm
Federweg hinten:	100 mm
Schaltung:	Mix aus Shimano SLX/XT und SRAM X7
Bremsen:	Shimano SLX Scheibenbremsen (160/160 mm)
Sonstiges:	Rahmen und Komponenten speziell auf Frauen abgestimmt, 27,5-Zoll-Laufräder, innen verlegte Züge
Preis:	2799 Euro

⊕ wendig, relativ leicht, gut bergauf ⊖ eher wenig Federweg, Race-Reifen, kein Schnellspanner für Sattelstütze



DAMEN

* Test-Bike ohne Pedale, eigene Messung

29"

Radon Slide 130 29 9.0 SL
Hightech für Schnäppchenjäger

Testeindruck: In der Preis-Leistungs-Wertung fährt das Radon Slide 130 weit vorne im Testfeld mit. Der Versender aus Bonn stattet seinen Twenty-Niner mit Komponenten aus, die in dieser Preisklasse sonst nur schwer zu finden sind. Für „nur“ 2799 Euro gibt es Schaltung und Kurbel aus Shimanos Top-Gruppe XTR, Formula Scheibenbremsen, Modell The One, Laufräder von DT Swiss und eine vom Lenker aus per Knopfdruck verstellbare Sattelstütze. Überzeugen kann auch das Fahrwerk mit Gabel und Dämpfer von Rock Shox. Es bietet auf Abfahrten eine gute Kontrolle und hohe Laufruhe. Nur in stark verblockten Passagen stößt das Bike an seine Grenzen. Da würde mehr Wendigkeit nicht schaden. Immerhin macht sich dann die große Bodenfreiheit des Tretlagers bezahlt. Der Hinterbau des Testmodells wirkte etwas überdämpft und reagierte auf rup-pigem Untergrund nur im schnellsten Modus rasch genug. Zum Testen hatten wir einen kleinen M-Rahmen mit sehr langem Vorbau (in Serie kürzer!) und breitem Lenker. Trotz der Laufruhe neigte das Bike daher in Kurven bisweilen zum Übersteuern. Auch bergauf wirkte diese Kombination nicht unbedingt harmonisch. Auf steilen, technisch anspruchsvollen Passagen war das Slide etwas unruhig, obwohl es eigentlich gut klettert. Abhilfe schafft eine sehr aktive Fahrweise mit einer deutlichen Verlagerung des Körperschwerpunkts nach vorne.



Highlight: die XTR-Schaltung.

ALPIN-Fazit: Das Slide 130 ist ein vielseitiges, technisch hervorragend ausgestattetes Bike. Für Mehrtagestouren ist es nicht unbedingt leicht, aber angesichts der hydraulisch verstellbaren Stattelstütze geht das Gewicht in Ordnung.



* Test-Bike ohne Pedale, eigene Messung

Schnell-Check



AUSSTATTUNG UND FAKTEN

Vertrieb:	www.radon-bikes.de
Rahmenmaterial:	Aluminium
Gewicht*:	13,2 kg in Größe M
Federweg vorne:	130 mm
Federweg hinten:	130 mm
Schaltung:	Shimano XTR Kassette Shimano XT
Bremsen:	Formula The One Scheibenbremsen (180/180 mm)
Sonstiges:	hydraulisch verstellbare Sattelstütze Rock Shox Reverb Stealth, 29-Zoll-Laufräder
Preis:	2799 Euro

➕ hydraulische Sattelstütze, sehr hochwertige Ausstattung, Laufruhe ➖ kleine Abstriche bei Wendigkeit und Gewicht

29"

Rocky Mountain Instinct 950
Multitalent für Tagestouren und Alpenüberquerungen

Testeindruck: Draufsetzen und wohlfühlen: Das Rocky Mountain Instinct ist ein sehr vielseitiges Bike mit komfortabler Sitzposition. Bergauf klettert es gut. Die relativ hohe Tretlagerposition schafft genügend Luft unterm Kettenblatt für Geländestufen und Hindernisse. Der breite Lenker (750 mm) unterstützt ein exaktes und sicheres Steuern und kommt der komfortablen Sitzposition entgegen, die sich auch in der Rahmengeometrie und dem kurzen Vorbau widerspiegelt. Bergab läuft das Bike dank sensibel ansprechendem Fahrwerk ruhig und wird auch bei hohem Tempo nicht nervös. Der Hinterbau mit dem Ride-9 System von Rocky Mountain ermöglicht es, das Fahrwerk und die Geometrie in neun unterschiedlichen Einstellungen an den Einsatzbereich und das Fahrergewicht anzupassen. Für kurvige Pfade ist das Bike wendig genug, zählt aber nicht zu den agilsten im Test. Scharfe Kurven mit hohem Tempo erfordern einen engagierten Körper-einsatz. Das Instinct eignet sich prima für Singletrail-Touren, auf denen es Hindernisse locker packt. Doch auch anspruchsvolle Mehrtagestouren und Alpenüberquerungen sind kein Problem. Bei einem Gewicht von 13,3 Kilo (ohne Pedale) sollte einem aber klar sein, dass man es nicht unbedingt darauf anlegen sollte, Bergetappen zu gewinnen. Als leichtere, aber teurere Alternative hat Rocky Mountain das Instinct MSL mit Carbon-Rahmen im Programm.



Doppelt gut: Zweifach-Kettenblatt

ALPIN-Fazit: Unterm Strich ist das Instinct 950 ein absolut rundes, universell einsetzbares Bike, mit dem man nicht nur in den Rocky Mountains eine Menge Spaß haben kann. Von der gemütlichen Tagestour bis zur knackigen Alpenüberquerung ist alles drin.



* Test-Bike ohne Pedale, eigene Messung

Schnell-Check



AUSSTATTUNG UND FAKTEN

Vertrieb:	www.bikeaction.de
Rahmenmaterial:	Aluminium
Gewicht*:	13,3 kg in Größe L
Federweg vorne:	130 mm
Federweg hinten:	130 mm
Schaltung:	Schalthebel Shimano SLX, Umwerfer SRAM X7, Schaltwerk Shimano XT
Bremsen:	Shimano SLX Scheibenbremsen (180 mm)
Sonstiges:	Fahrwerk an den Einsatzbereich und das Fahrergewicht anpassbar (Ride 9)
Preis:	2999 Euro

➕ komfortable Sitzposition, sehr laufruhig, viel Bodenfreiheit ➖ Abstriche bei der Wendigkeit, nichts für längere Tragestrecken



27,5"

Scott Genius 720

Alleskönner mit hohem Spaßfaktor

Testeindruck: Eine wahre Spaß-Maschine: Das Scott Genius 720 wirbelt quirlig über die Trails und das sehr harmonisch abgestimmte Fahrwerk schluckt Steinbrocken oder Wurzeln zuverlässig. Trotz seiner hohen Wendigkeit bietet es eine sehr gute Laufruhe und bügelt gelassen auch über grobe Hindernisse wie Felsabsätze oder loses Geröll. Bergauf klettert das Bike sehr gut, allerdings erfordert es an steilen Rampen eine aktive Fahrweise, sprich, man sollte den Körperschwerpunkt dynamisch nach vorne verlagern, damit das Vorderrad nicht steigt. Grund dafür ist die relativ hoch bauende Gabel. Eine Funktion zum Absenken der Gabel würde den ohnehin breiten Einsatzbereich des Bikes noch vergrößern. Großartig: die Fahrwerksverstellung per TwinLoc-Hebel vom Lenker aus. Federgabel wie Dämpfer werden mit einem Klick gleichzeitig und harmonisch aufeinander abgestimmt bedient. Auf Asphaltpassagen lässt sich die Federung blockieren.



TwinLoc-Hebel fürs Fahrwerk.

Dann wird das Genius zum grobstolligen Renner. Im Traktion Mode steht bergauf ein auf 100 Millimeter reduzierter Federweg zur Verfügung. So lässt es sich spürbar effektiver pedalieren. Bergab geht es dann mit vollen 150 Millimeter Federweg zur Sache. Die Dreifach-Übersetzung scheint zunächst für Bikes dieses Kalibers nicht mehr ganz zeitgemäß, lässt aber für lange Passfahrten noch genügend Luft, um kraftsparend mit kleinen Gängen zu kurbeln.

ALPIN-Fazit: Das Genius 720 besticht durch sein großartiges Fahrwerk, den Carbon-Rahmen und glänzt als das vielseitigste Bike im Test. Auf Singletrails und bergab macht es enorm Spaß und kommt auch fahrtechnisch weniger versierten Fahrern entgegen.

Schnell-Check

EINSATZBEREICH	
technisch schwierige Trails	steile Anstiege
FAHREIGENSCHAFTEN	
Laufruhe	Wendigkeit

AUSSTATTUNG UND FAKTEN

Vertrieb:	www.scott-sports.com
Rahmenmaterial:	Carbon
Gewicht*:	13,2 kg in Größe L
Federweg vorne:	150 mm
Federweg hinten:	150 mm
Schaltung:	Shimano SLX Shimano XT
Bremsen:	Shimano SLX Scheibenbremsen (180/180 mm)
Sonstiges:	TwinLoc-System mit vom Lenker aus verstellbarem Federweg, 27,5-Zoll-Laufräder
Preis:	3499 Euro

⬆️ einfach justierbares Fahrwerk, sehr wendig, gut bergauf und bergab ⬇️ Mittelklasse-Komponenten machen es etwas schwerer

29"

Specialized Rumor Comp

Das „kleine Schwarze“ für alle Fälle

Testeindruck: Ein Touren-Bike, wie Frauen es sich wünschen. Auf dem Specialized Rumor fühlten sich auf Antrieb alle Testerinnen wohl. Geometrie und Komponenten sind auf die Körperproportionen von Frauen abgestimmt. Das im Vergleich zu Unisex-Modellen kürzere Oberrohr erlaubt eine sehr angenehme Sitzposition. Der Knick im Oberrohr ist nicht unbedingt ein ästhetisches Wunderwerk, verringert aber die Überstandshöhe. Gerade eher kleine Bikerinnen wissen das zu schätzen. Richtung Gipfel klettert das Rumor wie eine Bergziege. Die Zweifach-Übersetzung (22 – 36) erlaubt auch im nicht perfekt durchtrainierten Zustand steile Anstiege, ohne dabei sofort schwere Beine zu bekommen. Mit etwas weniger Gewicht, gäbe das Bike sogar eine Rennmaschine für Marathons ab.

Das Fahrwerk reagiert sensibel auch auf kleine Unebenheiten. Dank der großen Reifen rollt das Bike auch prima über größere Hindernisse. Zusätzliche Pluspunkte sammelte das Rumor mit der Auto-Sag-Funktion des Dämpfers: Einfach den Dämpfer aufpumpen und im Sitzen auf dem Bike den Ventilknopf drücken – schon ist die Hinterbaufederung exakt auf das Körpergewicht der Fahrerinnen abgestimmt. Auch optisch macht das „kleine Schwarze“ einiges her. Kritik erntete nur die Sattelstütze, die sich lediglich in drei vorgegebenen Positionen fixieren lässt und beim Ausfahren rasant nach oben schießt.

Praktisch: Schutz gegen Dellen.

ALPIN-Fazit: Ein vielseitiges und qualitativ sehr hochwertiges Touren-Bike auf großen 29er-Laufrädern, mit dem auch kleinere Ladys gut klarkommen. Allein die etwas klein dimensionierten Scheibenbremsen könnten noch kräftiger zupacken.

Schnell-Check

EINSATZBEREICH	
technisch schwierige Trails	steile Anstiege
FAHREIGENSCHAFTEN	
Laufruhe	Wendigkeit

AUSSTATTUNG UND FAKTEN

Vertrieb:	www.specialized.com
Rahmenmaterial:	Aluminium
Gewicht*:	12,9 kg in Größe M
Federweg vorne:	110 mm
Federweg hinten:	110 mm
Schaltung:	SRAM X9/X7, 2x10
Bremsen:	Avid Elixir 5 SL (160/160 mm)
Sonstiges:	Rahmen, Dämpfung und Komponenten auf Frauen abgestimmt; automatische Dämpferjustage; Remote-Sattelstütze, 29-Zoll-Räder
Preis:	2798,90 Euro

⬆️ klettert gut, sehr agil, simpel einstellbarer Dämpfer, feinfühliges Fahrwerk ⬇️ Sattelstütz-Funktion, Bremsen etwas schwach



* Test-Bike ohne Pedale, eigene Messung



* Test-Bike ohne Pedale, eigene Messung

