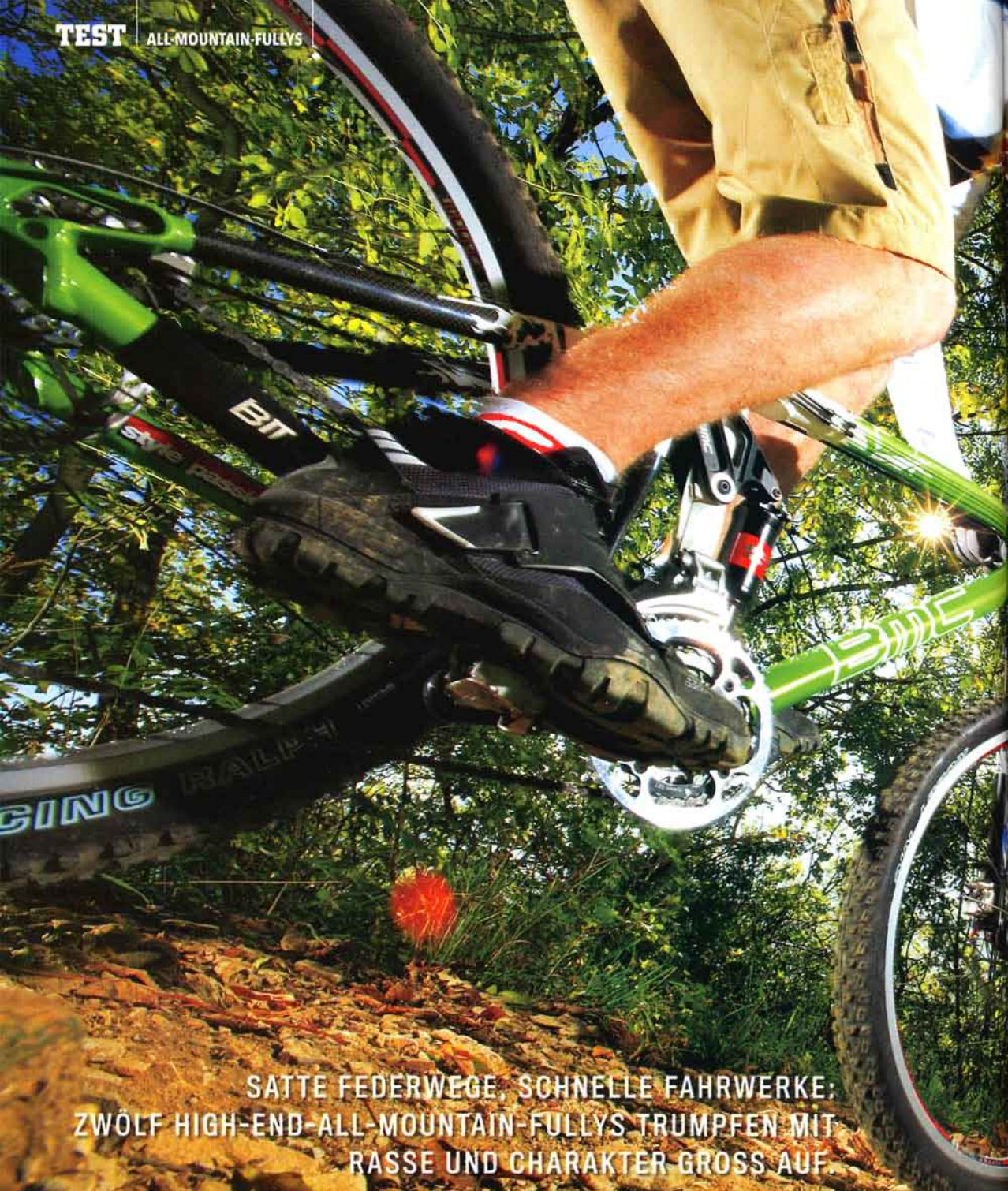


TEST

ALL-MOUNTAIN-FULLYS



SATTE FEDERWEGE, SCHNELLE FAHRWERKE:
ZWÖLF HIGH-END-ALL-MOUNTAIN-FULLYS TRUMPFEN MIT
RASSE UND CHARAKTER GROSS AUF.

DAS WILDE DU



TEXT: Karsten Kaufmann FOTOS: Björn Hänseler

TZEND



Gleichwertige Gegner: Das Cube Stereo vor dem Fusion Raid bei der Kurvenhant.



Bei einem Gewicht von knapp über zwölf Kilo klettern die All-Mountain mehr als anständig.

SPEED. HÄRTE. TOP HANDLING.

EFFIZIENZ EIN ALL-MOUNTAIN MUSS MIT ALLROUND-QUALITÄTEN GLÄNZEN

Mit den Vorurteilen ist das so eine Sache. Manche halten sich hartnäckig über Jahre, lassen sich so gar nicht aus den Köpfen der Menschen drängen. Ein Beispiel? Selbst in der verschworenen Gemeinde engagierter und top informierter Mountainbiker verfestigte sich die Meinung, dass ein Mehr an Federweg zwangsläufig ein Mehr an Wippen und ein Minus in puncto Vortrieb und Effizienz bedeuten muss.

Nichtsdestotrotz preisen die Hersteller für die Saison 2007 insbesondere Bikes mit Federwegen von 120 bis 140 Millimeter als die neue Königsklasse der Mountainbikes an, als die Allroundwaffen der Zukunft. Kletterkünstler, Tourenbiker und spaßorientiertes Trailbiker: Diese Fullys sollen alles können. Wohlgermerkt, Bikes mit Federwegen, mit denen Markus Klausmann vor wenigen Jahren noch zu Meisterehren im Downhill schredderte. Andererseits scheint die Klasse der All-Mountain-Bikes den klassischen Tourer

mehr und mehr in sich aufzusaugen. Doch lassen sich gewünschte Effizienz und maximaler Fahrspaß in ein und demselben Fahrwerk realisieren? Gib't das Bike für alle Fälle? Mountain BIKE wollte es genau wissen und lud zwölf der vielversprechendsten Kandidaten dieser vermeintlichen Alleskönner zum Test der Top-Preisklasse.

FEDERWEG IST NICHT GLEICH FEDERWEG

Konzeptionell scheinen sich die Bikes zunächst stark zu ähneln: Alle erstaunen mit lässigem Gewicht von 12 bis 12,5 Kilogramm, stellen durchschnittlich 115 bis sogar über 130 Millimeter Federweg im Heck zur Verfügung. Und auch in der Wahl der Federgabel scheint sich ein Trend abzuzeichnen. Neun von zwölf Herstellern setzen auf die neue Fox Talas 2, deren Federweg sich für Kletterpartien via Hebel schrittweise von 140 über 120 auf 100 Millimeter reduzieren lässt. Doch schon die ersten anspruchsvollen Sektionen des Leon- >



Gib dem All-Mountain-Bike die Sporen!

berger Testtrails zeigen deutlich: Federweg ist nicht gleich Federweg. Der Hinterbau im Felt Virtue Two und im BMC Trailfox arbeitet zu Gunsten flotter Beschleunigungen beispielsweise mit einer deutlich strafferen, CC-lastigen Charakteristik, während der im Liteville zwar nominell 15 Millimeter weniger zur Verfügung stellt, aber für deutlich mehr Komfort selbst in zerfahrenen Trailpassagen sorgt. Dabei beschleunigt das Liteville ähnlich spritzig aus Kurven heraus wie das Virtue oder der Schweizer Trailfuchs. Und selbst das Cube Stereo mit 130 oder das Fusion Raid SL mit stattlichen 135 Millimetern im Heck absolviert einen kernigen Uphill oder einen Kurvensprint mit erstaunlicher Effizienz.

ALLROUNDER? EINE GEOMETRIE-FRAGE

Womit wir wieder bei den Vorurteilen wären. Viel Federweg muss guter Effizienz nicht im Wege stehen! „Und geht's mal kernig bergab, sorgt ein Plus am Federweg nicht nur für deutlich mehr Fahrspaß, sondern im entscheidenden Moment auch für enorme Sicherheitsreserven“, schließt MB-Testfahrer Thomas Schmitt die Diskussion der Testcrew ab. „Hersteller, die in puncto Kinematik ihre Hausaufgaben gemacht haben, kommen selbst mit satten Federwegen dem Ideal des perfekten Allrounders sehr nahe.“ Bleibt die Frage, wie sich Bikes mit 130 Millimeter durchs Gehölz dirigieren lassen. Hier >

HARTER TRAIL, LANGE TOUR,
ALLROUNDER
 BIKES DER ZUKUNFT

DIE TESTDATEN

Hier gibt's alle Ergebnisse, Bewertungen und Laborwerte zu jedem Bike im Test – übersichtlich und bestens vergleichbar. So finden Sie spielend Ihr Traumbike.

VERGLEICHSWERTE

Die wichtigsten Eckdaten der Bikes im Überblick: Gewicht, Preis, Ausstattung.

GEWICHT

1. BMC (17"!) 11,80 kg
2. FISHER (17"!) 11,90 kg
3. FUSION RAID 12,00 kg
4. LITEVILLE 301 12,00 kg
5. TREK (17"!) 12,00 kg
6. ROCKY ETS-X 12,10 kg
7. SCOTT MC 10 12,10 kg
8. CUBE STEREO 12,30 kg
9. SPEC. STUMPI 12,30 kg
10. FELT VIRTUE 12,50 kg
11. CHEETAH 12,50 kg
12. SIMPLON ELVOX 12,60 kg

AUSSTATTUNG

CHEETAH	ÜBERRAGEND
BMC TRAILFOX	
CUBE STEREO	
LITEVILLE 301	
SCOTT MC 10	SEHR GUT
SIMPLON ELVOX	
SPEC. STUMPI	
FUSION RAID	GUT
ROCKY ETS-X	
TREK EX 9.0	BEFRIEDIGEND
FISHER HIFI	
FELT VIRTUE	

PREIS

1. BMC TRAILFOX 5344 Euro
2. SCOTT MC 10 5100 Euro
3. SPEC. STUMPI 4699 Euro
4. LITEVILLE 301 4500 Euro
5. ROCKY ETS-X 4190 Euro
6. CUBE STEREO 3999 Euro
7. TREK EX 9.0 3999 Euro
8. SIMPLON ELVOX 3864 Euro
9. FUSION RAID 3499 Euro
10. FELT VIRTUE 2999 Euro
11. FISHER HIFI PRO 2999 Euro
12. CHEETAH 2854 Euro

GEWICHT: Wer solide Parts am Bike wünscht, muss etwas Mehrgewicht in Kauf nehmen. All-Mountains jenseits der 13,5-Kilogramm-Marke drücken den Fahrspaß auf dem Singletail allerdings schon deutlich in den Keller.

AUSSTATTUNG: MB verteilt Punkte für Qualität und Zweckmäßigkeit der Teile an den Testbikes, immer gemessen an Einsatzzweck und Testfeld (wichtig!). Entsprechend der so gesammelten Punkte aller Teile erfolgt die Platzierung innerhalb des Testfelds.

PREIS: Oft ist der Preis ausschlaggebend. Das Bike sollte aber unbedingt zu Ihnen passen. Geht's beispielsweise hoch hinauf, sind mehr Euro für Top-Bremsen gut investiert. Sonst bleiben Fahrspaß und Sicherheit auf der Strecke. Deshalb darauf achten, wofür Sie Ihr Geld ausgeben.

PERFORMANCE

Wie sitzt es sich auf dem Bike, wie harmonieren Federgabel und Hinterbau?

FAHRWERK

CUBE STEREO	ÜBERRAGEND
FUSION RAID	
CHEETAH	
LITEVILLE 301	
SCOTT MC 10	SEHR GUT
SIMPLON	
SPEC. STUMPI	
BMC TRAILFOX	GUT
FISHER HIFI	
FELT VIRTUE	
ROCKY ETS-X	
TREK	

SITZPOSITION

	GESTRECKT	KOMFORT	KOMPAKT
BMC TRAILFOX			
CHEETAH			
CUBE STEREO			
FELT VIRTUE			
FUSION RAID SL			
FISHER HIFI PRO			
LITEVILLE 301			
ROCKY ETS-X			
SCOTT MC 10			
SIMPLON ELVOX			
SPEC. STUMPI			
TREK EX 9.0			

Wie perfekt harmonieren Front und Heck? Kein Trail-Spaß ohne leistungsfähiges Fahrwerk! Hier die Gesamtwertung für Geometrie, Federgabel und Hinterbau.

Egal ob man sportlich gestreckt oder komfortabel und entspannt auf einem Bike sitzt – das Zusammenspiel von Rahmengenometrie, Sattel, Vorbaulänge und -steigung bis hin zur Lenkerbreite muss stimmen. Nur so finden Sie zur passenden Sitzposition auf Ihrem spaßorientierten Bike.

BRILLIEREN AUF DER TOUR, KNIFENIG MANÖVER UND DOWNHILLS

cross oder Tanz über den Singletrail, die Bremsen müssen härteste Belastungen aushalten, die Reifen maximale Traction bieten. Eigentlich kaum erwähnenswert, dass CC-spezifische Leichtbau-Parts an so einem Bike nichts verloren haben. Umso erstaunlicher deshalb, dass sich fast jedes zweite Bike im Test mit einer 160er-Disc am Hinterrad präsentiert. Ein Unding! Zudem schickten viele Hersteller, wohl um ein bisschen an der Gewichtsschraube zu drehen, ihre Bikes mit DT-Swiss-4.1-Felgen ins Rennen. Bei allem Respekt: Für CC-Racer eine tolle Felge, fürs grobe Gehölz aber sicher nicht konzipiert, vor allem zu schmal für breite, klassengerechte Pneus.

Nicht zuletzt, um die junge Kategorie der All-Mountain-Bikes klarer zu definieren, erhofft sich Mountain BIKE in Sachen Ausstattung für die Zukunft ein noch deutlicher umrissenes Konzept der Hersteller. >

DIE MÄNGELLISTE



AUSSTATTUNGSMÄNGEL CC-Felgen, schmale Lenker und papierdeckelbreite Reifen, Sattelstütze ohne Schnellspanner, kleine 160er-Scheiben im Heck oder zu lange Vorbauten: Die Liste der unpassenden Parts an den Testbikes füllte sich prall. Dabei sollten Tourenbikes, die so manchen hohen Gipfel bezwingen müssen, oder All-Mountain-Bikes, die auf knifigen Trails bestehen wollen, mit haltbaren und der Fahrsicherheit zuträglichen Parts ausgestattet sein.



BMC TRAILFOX 01

Nomen est omen! Mit dem Trailfox bringen die Schweizer ein vollblütiges Trailbike an den Start. Die Sitzposition fällt dabei kompakt, der Radstand tendenziell kurz aus. So fordert der Trailfox die Konkurrenz zu einem flinken Run über verwinkelte und kurvenreiche Singletrails auf, auf dem sich das BMC zu keiner Sekunde eine Blöße gibt. Durch die langen Kettenstreben und den steilen Sitzwinkel wandert der Körperschwerpunkt aber deutlich nach vorne. So lässt sich das Bike schnell beschleunigen, durch die Frontlastigkeit der Lenker aber nur schwer über Hindernisse heben. In engen Turns unterstützt der steile Lenkwinkel dann radikale Manöver, führt bei Highspeed auf unruhigem Untergrund aber zu Unruhe im Fahrwerk. Dieser Eindruck verstärkt sich zudem durch den für schnelle Sprints und lange Kletterpartien effektiv, aber straff arbeitenden Hinterbau, dem es über kernige Wurzeln und Stufen ein wenig an Aktivität fehlt. In puncto Ausstattung lassen sich die Eidgenossen in Anbetracht des stattlichen Preises zum Glück nicht lumpen. Einzig bei der Fox Talas muss der Käufer auf die Top-Ausführung RLC verzichten, ansonsten glänzen nur stimmige Parts am Trailfox.

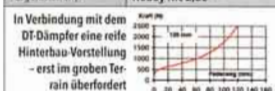
FAZIT: Wer ein schnelles, agiles Trailbike sucht, mit dem es sich auch vortrefflich tunen lässt, liegt mit dem exklusiven BMC genau richtig. Für hartes Geläuf eignet sich die CC-mäßige Geometrie und der straffe Hinterbau allerdings nicht.

DATEN & AUSSTATTUNG

Preis	5349 Euro
Gewicht/Rahmen	11,8/2,61 kg
Größen	17/19/21/23"
Rahmenmaterial	Alu 7005/Carbon-Sitzstreben
Federgabel	Fox Talas 2 RL
Federbein	DT Swiss 190L 120 mm

GEOMETRIE	
Sitz-/Lenkwinkel	72°/71°
Ober-/Sitz-/Steuerrrohr	580 mm/410 mm/125 mm
Lenker (Rise)/Vorbau	660 x 20/90 mm
Radstand/Innengerhöhe	1095 mm/345 mm

KOMPONENTEN	
Schaltwerk/Umwerfer	Sram X.0/Shimano XT
Schalthebel/Kassette	Sram X.0/Sram PG-980
Bremsen/Disc-Größe	Avid Ultron 7.0, 180/180 mm
Kurbel/Innenlager	FSA K-Force
Laufräder (Naben/Felgen/Reifen)	DT Swiss XR 1540, Schwalbe Nobby Nic 2.25"



EINSATZBEREICH		
TOUR	ALL-MOUNTAIN	ENDURO

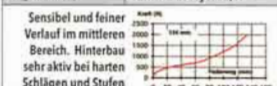
Mountain BIKE URTEIL GUT

DATEN & AUSSTATTUNG

Preis	2854 Euro
Gewicht/Rahmen	12,5/3,03 kg
Größen	S/M/L
Rahmenmaterial	Alu 7020 T6
Federgabel	RS Revel, 100-130 mm
Federbein	DT Swiss HVR, 130 mm

GEOMETRIE	
Sitz-/Lenkwinkel	72,5°/69°
Ober-/Sitz-/Steuerrrohr	580/480/110 mm
Lenker (Rise)/Vorbau	655 x 13/90 mm (Vario)
Radstand/Innengerhöhe	1090/335 mm

KOMPONENTEN	
Schaltwerk/Umwerfer	Sram X.0/Shimano XT
Schalthebel/Kassette	Sram X.0/Sram PG-990
Bremsen/Disc-Größe	Mag. Louise FR, 180/180 mm
Kurbel/Innenlager	Truvativ Noir
Laufräder (Naben/Felgen/Reifen)	DT Swiss 240s, XR 4.2, Schwalbe Nobby Nic 2.25"



EINSATZBEREICH		
TOUR	ALL-MOUNTAIN	ENDURO

CHEETAH 4STOKER

Stoker übersetzt das Wörterbuch mit Heizer, von der Bedeutung her als Einheizer. Wer in den Genuss dieser Versprechung kommen möchte, sollte im Sattel des 4Stokers Platz nehmen. Die Sitzposition fällt Freeride-mäßig kompakt aus und vermittelt schon nach wenigen Metern das Gefühl völliger Kontrolle über das Bike. Im Gipfelsturm entpuppt sich der Stoker zwar nicht als Rakete, klettert aber fix, wipprei und kräfteschonend. Seine wahren Stärken entfaltet das Bike aber auf dem Trail, setzt dort durch souveränes und spielerisches Handling ein Ausrufezeichen. Kontrolliert und wieselflink zieht es durch enge Switchbacks und hält trotzdem bei Highspeed und in langen Kurven sauber die Spur. Dabei arbeitet der Hinterbau unauffällig, stellt aber immer den nötigen Federweg effektiv zur Verfügung. In puncto Preis/Leistung setzt Cheetah-Macher Michael Herrlinger einmal mehr eine Marke. Für den top ausgestatteten Stoker mit hochwertiger Lagerung im Hinterbau kratzt er noch nicht einmal an der 3000-Euro-Grenze! Einzig die exklusiven, aber für den CC-Einsatz gedachten DT-XR-4.2-Felgen trüben das ansonsten tadellose Bild der stimmigen Ausstattung. Die Steifigkeit des Rahmens geht okay, könnte aber noch einen Hauch zulegen.

FAZIT: Die stimmige und hochwertige Ausstattung, gepaart mit erstklassigen Fahrleistungen, empfiehlt das 4Stoker gleichsam für Tourenbiker und All-Mountain-Piloten. Und das alles zu einem Traumpreis. Kauftip!



Mountain BIKE URTEIL ÜBERRAGEND



FAZIT: Schluss mit den Vorurteilen! Die brandneuen All-Mountain-Fullys der High-End-Klasse haben das Zeug zum perfekten Allrounder, Spaß auf kernigen Trails wie auf schnellen Touren. Dabei entscheidet mehr die Qualität der Kinematik als die Länge der Federwege über Speed und Effizienz. Und wehe, wenn Sie losgelassen! Diese Bikes definieren, was ultimativer Fahrspaß bedeutet. Die Spitzenreiter im Testfeld: Das günstige, super ausgewogene und fast perfekt ausgestattete Cheetah 4Stoker fährt den verdienten Kauf Tipp nach Göppingen ein, das Cube Stereo holt sich ebenfalls einen Kauf Tipp mit Schwerpunkt auf spaßiger Trailakrobatik, das Liteville den Kauf Tipp für den perfekten Allrounder. Ein Bike für alle Fälle eben. So sehen also Bikes aus, die die Leute von Mountain BIKE ihren besten Freunden empfehlen würden. **■**

DATEN & AUSSTATTUNG	
Preis	3999 Euro
Gewicht/Rahmen	12,3/2,98 kg
Größen	16/18/20/22"
Rahmenmaterial	Alu 6061, Carbon-Sitzstreben
Federgabel	Man. Minute Plat., 140 mm
Federbein	Fox RP 23, 130 mm
GEOMETRIE	
Sitz-/Lenkwinkel	72,5°/68,5°
Ober-/Sitz-/Steuerrühr	585/520/144 mm
Lenker (Rise)/Vorbau	700 x 18/90 mm
Radstand/Tretlagerhöhe	1090/335 mm
KOMponentEN	
Schaltwerk/Umweller	Shimano XTR
Schalthebel/Kassette	Shimano XTR
Bremsen/Disc-Größe	Shimano XTR, 180/180 mm
Kurbel/Innenlager	Shimano XTR
Laufräder (Naben/Felgen/Reifen)	Mavic Crossmax ST, Schwalbe Fat Albert 2,35"
Der flache mittlere Bereich sorgt für viel Aktivität und Komfort, trotzdem kaum Hinterbauwippen	
EINSATZBEREICH	
TOUR ALL-MOUNTAIN ENDURO	

CUBE STEREO

An kein Bike im Testfeld gingen die Tester mit einer so hohen Erwartungshaltung heran wie ans Cube Stereo. Schon in der Augustausgabe von *MB* überzeugte das Stereo, krankte aber an etwas unpassenden Federelementen. Das sollte besser gehen! Und tatsächlich präsentiert sich das aktuelle Testexemplar in einem anderen Licht. Der Fox-Dämpfer im Heck lässt den Hinterbau sahneweich ansprechen, die exklusiv von Manitou für Cube getunte Minute an der Front bügelt sensibel und schluckfreudig durchs Gehölz, erreicht aber nicht ganz die Klasse einer Fox Talas. Die auf maximalen Fahrspaß angepasste Geometrie offeriert eine zentrale, kompakte Sitzposition für perfektes Handling und generiert trotzdem ordentlich Vortrieb. Einzig für kraftvollen und harten Wiegetritt sollte der Pilot den Wippenunterdrücker am Dämpfer bemühen. Für souveräne Traktion sorgt ein nach wie vor moderner Klassiker: Schwalbe Fat Albert. Einmal mehr überzeugt er die Testcrew mit Top-Grip und erstaunlichem Leichtlauf. Eine Bank! Und auch sonst: Die komplette XTR-Ausstattung mit angemessenen 180er-Brems Scheiben an Front und im Heck verpassen dem schmucke Stereo einen Hauch von Exklusivität. Ohne Frage: Das Stereo ist eines der Top-Bikes 2007.

FAZIT: All-Mountain-Piloten aufgepasst! Wer ein spielerisch beherrschbares Spaßbike allererster Güte sucht, liegt hier genau richtig. Ohne XTR-Parts wird's noch deutlich günstiger. Dann ist das Cube ein Top-Bike zum Hammerpreis.



UBERRAGEND



FELT VIRTUE TWO

Mit großer Spannung erwarteten die Tester das Felt Virtue, versprach es doch eine gelungene Synthese der besten Eigenschaften einer vollgefederten CC-Rakete mit denen eines langhubigen, verspielten Trailbikes. Etwas Ernüchterung dann auf dem Trail: Abgesen von langen Federwegen, entpuppte sich das Virtue schnell als ein sehr CC-lastig konzipiertes Bike. Der Lenker fällt viel zu schmal aus, der Vorbau tendenziell zu lang, der Lenkwinkel recht steil. Auch in der Ausstattung erlaubt sich das Felt einige Ausrutscher: kleine Disc im Heck, kein Schnellspanner an der Sattelstütze, und für den Preis zu günstige und weiche Laufäder. In Kombination mit dem langen Oberrohr und den zu schmalen Maxis-Reifen stellt sich weder in engen Turns noch auf schnelleren Abfahrten überzeugende Fahrsicherheit ein. Die gute Revelation an der Front nimmt zwar so manchen Rippen und Rillen ihr Grauen, der Equilink-Hinterbau reicht im groben Terrain aber vor allem wegen des seitlichen Lagerspiels nicht an die Leistungen eines Scott, Fusion oder Cube heran. Allerdings unterstützt er mit seiner straffen, antriebsneutralen Charakteristik vorzüglich harte Beschleunigungsmanöver.

FAZIT: Das Konzept des Virtue geht nicht ganz auf. Ausstattung und Geometrie orientieren sich zu sehr an den Bedürfnissen Race-verliebter CC-Piloten. Spielerisches und sicheres Trail-Handling kommen beim Felt deshalb zu kurz.

BEFRIEDIGEND

DATEN & AUSSTATTUNG	
Preis	2999 Euro
Gewicht/Rahmen	12,5/3,00 kg
Größen	15/17/19/21"
Rahmenmaterial	Alu 7005, Carbon-Hinterbau
Federgabel	RS Revel, 100-130 mm
Federbein	Fox Float R, 130 mm
GEOMETRIE	
Sitz-/Lenkwinkel	73,5°/70,5°
Ober-/Sitz-/Steuerrühr	610/500/130 mm
Lenker (Rise)/Vorbau	600x25/110 mm
Radstand/Tretlagerhöhe	1120/345 mm
KOMponentEN	
Schaltwerk/Umweller	Shimano XTR/XT
Schalthebel/Kassette	Shimano XT
Bremsen/Disc-Größe	Avid Jockey 7, 180/180 mm
Kurbel/Innenlager	Shimano XT
Laufäder (Naben/Felgen/Reifen)	Mavic Crossride/Maxxis Ignitor 2,1"
Das Virtue geht sensibel ans Werk, im Groben fehlt dem Hinterbau aber die gewünschte Aktivität	
EINSATZBEREICH	
TOUR ALL-MOUNTAIN ENDURO	



DIE WUNSCHLISTE

Diese Parts gehören unbedingt an ein ordentliches Touren- und All-Mountain-Fully.



DAS COCKPIT Wer sein Bike im ruppigen Geläuf oder in schnellen Kurven optimal kontrollieren möchte, setzt auf einen mindestens 630 mm breiten Lowriser und einen höchstens 100 mm langen Vorbau.



BREMSANKER Ob Tourenbike oder All-Mountain-Fully: Biker, die auch mal Höhenmeter vernichten möchten oder es auf dem Trail richtig stehen lassen, setzen mindestens auf eine 180er-Scheibe auch am Heck.



TRAKTION Traktion lässt sich nur durch eines ersetzen: noch mehr Traktion. Ein griffiger Reifen vom Schläge eines Schwalbe Nobby Nic sollte es sein, zudem mindestens in der Dimension 2,25! Breite greift!



FRONTSUSPENSION Beim Downhill zählt vor allem die Qualität der Federgabel. Die Fox Talas 2 RLC machte die Testcrew wunschlos glücklich, die Rock-Shox-Revelation-Modelle im Test zeigten sich fast ebenbürtig.

teilt sich das Testfeld ein weiteres Mal. Während fast alle Hersteller ihren Bikes zu Gunsten höherer Fahrsicherheit und Laufruhe eher flache Lenkwinkel zwischen 68 und 69 Grad spendieren, orientieren sich BMC, Felt und Fisher mit dem HiFi Pro an eher CC-typischen Ansprüchen. Fisher verlängert mit seiner neuen G2-Geometrie sogar den Offset der Gabel (Abstand von Lenk- zu Radachse) und verkürzt somit den Nachlauf. Ziel: das Bike in Kurven noch lebendiger und agiler zu machen. Diese Rechnung geht auf flowigen, nicht zu schnellen Trails auf – doch wehe, der Pilot dirigiert sein Bike ins Grobe. Während die langen Federwege noch das potente Trailbike vorgaukeln, führt dieser technische Kniff die Bikes an ihre Grenzen. Spätestens wenn der Trail sich in schnellen engen Serpentina den Hang hinunterschlingelt, fallen alle drei Fullys durch nervöses Handling auf und lassen die nötige Fahrsicherheit vermissen. Fahrsituationen, in denen übrigens auch das Trek Fuel EX 9.0 Wertungspunkte einbüßt. Bei ihm führt vor allem die nur mäßige Lenkkopfsteifigkeit zum flattrigen Fahrverhalten.

Wer hingegen erleben möchte, was es heißt, ein perfekt ausbalanciertes Bike durch einen verwinkelten Kurvenslalom zu bewegen, sollte im Sattel des Specialized Stumpjumper Carbon, Scott MC 10 oder des Cube Stereo Platz nehmen. Mit spielerischer Leichtigkeit lassen sich die Bikes auf der Ideallinie bewegen, folgen jeder Körper- und Lenkbewegung auf den Punkt. Biking at its best! Allerdings spüren sie stets den Atem der Piloten im Sattel des Cheetah 4Stoker, Fusion Raid, Liteville 301 oder des Simplon Elvox im Nacken. Ein Sieger nach Punkten? Kaum auszumachen. Denn bei diesen Bikes gilt: Top-Kinematik trifft auf perfektes Handling! Hier ergänzen sich Federungsperformance und Handling zu einem erstklassigen Konzept.

AUSSTATTUNG? DAS KONZEPT MUSS STIMMEN

Wie stimmig sich das Gesamtkonzept eines Bikes präsentiert, zeigt abschließend ein Blick auf die Ausstattung. Dabei bleibt festzuhalten: MB wünscht ein Bike, das sowohl Tourer- wie All-Mountain-Piloten wunschlos glücklich macht. Das heißt im Klartext: Ob Alpen-

RUND UM DEN RAHMEN

Alle Laborwerte im Überblick: Steifigkeiten, Gewichte, SGI-Werte

	RAHMEN-GEWICHT	LENKOPF-STEIFIGKEIT	TRETLAGER-STEIFIGKEIT	STEIFIGKEITS-/GEWICHTS-INDEX
1. LITEVILLE 301	2,88 kg	147,7 Nm ²	461,0 Nm ²	211,4
2. SPEC. SJ CARBON	2,93 kg	91,10 Nm ²	369,3 Nm ²	157,1
3. BMC TRAILFOX	2,61 kg	95,40 Nm ²	307,2 Nm ²	154,3
4. TREK FUEL EX 9.0	2,54 kg	52,70 Nm ²	291,2 Nm ²	135,4
5. FISHER HIFI PRO	2,45 kg	59,20 Nm ²	271,6 Nm ²	135,0
6. SCOTT MC 10	2,42 kg	71,80 Nm ²	242,9 Nm ²	130,0
7. FUSION RAID SL	2,88 kg	76,40 Nm ²	283,5 Nm ²	125,0
8. SIMPLON ELVOX	3,11 kg	74,80 Nm ²	311,6 Nm ²	124,2
9. FELT VIRTUE TWO	3,00 kg	116,5 Nm ²	244,0 Nm ²	120,2
10. CUBE STEREO	2,98 kg	71,10 Nm ²	270,6 Nm ²	114,7
11. ROCKY ETS-X 70	2,97 kg	81,10 Nm ²	233,4 Nm ²	105,9
12. CHEETAH 4STOKER	3,03 kg	68,40 Nm ²	250,9 Nm ²	105,4

Insbesondere die auf Leichtbau getrimmten Rahmen von Gary Fisher und Trek leisten sich Ausreißer in puncto Lenkkopfsteifigkeit (obwohl beide kleine 17"-Rahmen zum Test schickten). Ihnen fehlt es daher etwas an Lenkpräzision. Das Liteville 301 punktet sich trotz fairem Rahmengewicht in beiden Disziplinen weit nach vorne. Top SGI!

Grün = Bester Wert, rot = schlechtester Wert

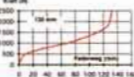
DATEN & AUSSTATTUNG

Preis	3499 Euro
Gewicht/Rahmen	12,0/2,88 kg
Größen	S/M/L/XL
Rahmenmaterial	Alu 7020 T6
Federgabel	Fox Talas 2 RLC, 100/120/140 mm
Federbein	Fox Float RP 2, 138 mm

GEOMETRIE	
Sitz-/Lenkwinkel	72,5°/69°
Ober-/Sitz-/Steuerrrohr	585/470/135 mm
Lenker (Rise)/Vorbau	645 x 30/105 mm
Radstand/Fretlagerhöhe	1100/340 mm

KOMPONENTEN	
Schalwerk/Umworfer	Sram X.O/Shimano XT
Schalthebel/Kassette	Sram X.O/Sram X.9
Bremsen/Disc-Größe	Formula Dio Puro, 180/160 mm
Kurbel/Innenlager	Truvativ Style
Laufäder (Naben/Felgen/Reifen)	Ringlight, Fusion Limelight, Schwalbe Nobby Nic 2,25"

Neben der erstklassigen Heck-Kennlinie stimmt beim Fusion auch die Dämpfung perfekt. Top Komfort!



EINSATZBEREICH		
TOUR	ALL-MOUNTAIN	ENDURO

FUSION RAID SL

Alles neu, und doch alles beim Alten. Fusion-Macher Bodo Probst schickt das Raid SL mit leicht abgespecktem Rahmen und minimal veränderter Kinematik in die neue Saison. Insgesamt zeigt sich das neue Raid dem Modell ohne SL-Zusatz deutlich überlegen. Mit dem aufgepeppten Float-Link-Hinterbau, der insbesondere für Luftdämpfer überarbeitet wurde, lässt es sich grandios beschleunigen, er absorbiert feinfühlig feine Rippen. Zudem klettert das Bike einen Hauch besser als der Vorgänger. Wie gewohnt sitzt der Pilot mitten im Bike, kontrolliert technische Trails ebenso souverän wie schnelle Downhills. Die Geometrie des Fusion passt auf den Punkt, einzig Biker mit sehr langen Beinen kommen durch den flachen Sitzwinkel weit übers Hinterrad. Tipp: eher eine Rahmengröße zu groß als zu klein kaufen! In der Ausstattung zeigt sich Fusion ungezwungen inkonsequent: Die unergonomischen Griffe sind eher fürs Hollandrad, und die kleine Scheibe im Heck wird insbesondere bei schweren Fahrern dem schnellen Fahrwerk nicht gerecht. Die ultraleichten Limelight-Felgen sind zudem erste Wahl für ein schnelles CC-Fully, an einem robusten All-Mountain haben sie nichts verloren.

FAZIT: Wer vom Händler die Ausstattungsschwächen korrigieren lässt, erhält mit dem Fusion Raid SL ein All-Mountain-Fully der Extraklasse. Mit dem Top-Fahrwerk lassen sich Touren ebenso meistern wie Trails jeglicher Couleur.



Mountain BIKE URTEIL SEHR GUT

GARY FISHER HIFI PRO CARBON

Ein neuer Schritt in der Bike-Evolution? Gary Fisher hat seine Genesis-Geometrie überarbeitet und präsentiert seine Bikes nun im G2-Formenlook. Will heißen: Durch längeren Offset an speziell gefertigten Manitou-Gabeln reduziert Fisher den Nachlauf. Effekt: Bei langsamen Geschwindigkeiten verbessert sich das Handling, verwinkelte Singletrails machen in der Tat mächtig Spaß. Wer hingegen mit Mach 4 auf eine Kurve zufliegt, stark anbremsst und dann einlenkt, wünscht sich in die „Fisher-technische Steinzeit“ mit langem Nachlauf zurück. Denn beim Anbremsen verkürzt sich der Nachlauf weiter, das Bike zieht zu nervös in die Kurve. Als einziges Bike im Test offeriert das Fisher eine Gabel ohne Traveladjust, erklettert Gipfel aber erstaunlich gut, kommt erst an steilen Rampen an seine Grenzen. Der Hinterbau arbeitet sensibel, der Vortrieb passt, könnte mit potenteren Reifen aber besser sein. In Sachen Ausstattung haben zukünftige Käufer einiges an Verhandlungsmasse. Die dünnen Griffe müssen runter, und die Klemmung der Sattelstütze benötigt dringend einen Schnellspanner. Und: Wer nicht nur den Stadtpark rollern will, sollte hinten auf eine große Scheibe bestehen.

FAZIT: Wer ein schnelles Trailbike für flowige Singletrails sucht, liegt mit dem HIFI Pro richtig. Im groben Terrain limitieren der Hinterbau und die Rahmensteifigkeit den Fahrspaß. Kleine Ausstattungsschwächen trüben das Bild.

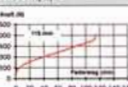
DATEN & AUSSTATTUNG

Preis	2999 Euro
Gewicht/Rahmen	11,9/2,45 kg
Größen	16/17,5/19/21"
Rahmenmaterial	Alu 6061, Carbon Sitzstreben
Federgabel	Manitou Minute, 120 mm
Federbein	Fox RP 23, 116 mm

GEOMETRIE	
Sitz-/Lenkwinkel	73,5°/70°
Ober-/Sitz-/Steuerrrohr	595/453/100 mm
Lenker (Rise)/Vorbau	660 x 23/90 mm
Radstand/Fretlagerhöhe	1100/320 mm

KOMPONENTEN	
Schalwerk/Umworfer	Shimano XTR/LX
Schalthebel/Kassette	Shimano LX/Sram X.9
Bremsen/Disc-Größe	Avid JyX 7, 180/160 mm
Kurbel/Innenlager	Shimano XT
Laufäder (Naben/Felgen/Reifen)	Bontrager Race Lite, Bontrager XTR, 2,2"

Die maximal 115 mm Federweg am Hinterbau stellt das Fisher recht unspektakulär zur Verfügung



EINSATZBEREICH		
TOUR	ALL-MOUNTAIN	ENDURO



Mountain BIKE URTEIL GUT

DATEN & AUSSTATTUNG

Preis Rahmen/komplett	1690/ca. 4000 Euro
Gewicht/Rahmen	12,0/2,88
Größen	XS/S/M/L/XL/XXL
Rahmenmaterial	Alu 7005
Federgabel	Fox Talas 2 RLC, 100/120/140 mm
Federbein	DT Swiss 210 L, 115 mm

GEOMETRIE	
Sitz-/Lenkwinkel	73,5°/68°
Ober-/Sitz-/Steuerrrohr	610/465/145 mm
Lenker (Rise)/Vorbau	630 x 0/45-110 mm (Vario)
Radstand/Fretlagerhöhe	1125/340 mm

KOMPONENTEN	
Schalwerk/Umworfer	Sram X.O/Shimano XT
Schalthebel/Kassette	Sram X.O/Shimano XT
Bremsen/Disc-Größe	Formula K24, 180/180 mm
Kurbel/Innenlager	Shimano XT
Laufäder (Naben/Felgen/Reifen)	DT Swiss 240s, XR 4.1d, Schwalbe Nobby Nic 2,25"

Erreicht am Heck nicht ganz die Sensibilität des Cube, geht dafür in jeder Situation antriebsneutral ans Werk



EINSATZBEREICH		
TOUR	ALL-MOUNTAIN	ENDURO

LITEVILLE 301

Wer hätte das gedacht? Ein kleine Schmiede aus dem bayerischen Waltenhofen stellt einen der derzeit vielseitigsten Allrounder auf die Stollen. Zwar offeriert das 301 vergleichsweise geringe 115 mm Federweg, stellt diese aber mit eindrucksvoller Dynamik und Aktivität zur Verfügung. Dank durchdachter Kinematik und speziell für das Liteville konzipiertem DT-Swiss-Dämpfer ergibt dies ein Fahrwerk der absoluten Spitzenklasse, sensibel und enorm schluckfreudig - da keimt im Piloten selbst auf kernigen Abfahrten selten der Wunsch nach mehr Federweg im Heck. Zudem vereint das Liteville eindrucksvoll CC-spezifische und Freeride-lastige Tugenden. So lässt sich das Bike ohne störende Pumpbewegungen vom Heck spielend leicht beschleunigen, dank zentraler Sitzposition zudem galant durch den Slalom-Dschungel dirigieren. Sehr durchdacht: die Ausstattungskombi, die Liteville-Macher Michi Grätz an seinem Testbike verbaute. Einziger Kritikpunkt von Mountain BIKE: Wen es ins wirklich raue Terrain zieht, wählt die stabilere 301-Felge von DT Swiss und steuert mit einem etwas breiteren Lenker. Das geringe Mehrgewicht kann das leichte Bike locker verdauen. Aber die Ausstattung steht ja sowieso frei, da Liteville nur Rahmenkits anbietet.

FAZIT: Wer die perfekte Synthese aus einem schnellen Tourenbike und einem All-Mountain-Fully mit riesigem Spaßpotential sucht, liegt mit dem Liteville genau richtig. Ein Bike für alle Fälle - sogar für den Alpencrosser!



Mountain BIKE URTEIL ÜBERRAGEND



ROCKY MOUNTAIN ETS-X 70

Würde Mountain BIKE einen Design-Award vergeben, das schicke ETS-X aus Kanada wäre ein sicherer Kandidat auf einen Spitzenplatz. Klarer Eyecatcher am Rocky: die kompakten Carbon-Sitzstreben, die dem bekannt weichen Hinterbau etwas mehr Steifigkeit und somit Führung einhauchen sollen. Der Effekt ist marginal, immerhin schafft das Bike den Anschluss an andere Schlusslichter in der Wertung der Tretlagersteifigkeit. Auch in Sachen Fahrperformance zeigt sich der Klassiker nicht ganz auf der Höhe der aktuelleren Konkurrenz. Schon allein die ungewohnt hohe Sitzposition vermittelt Hochradfeeling. Dabei geht das Bike ordentlich vorwärts. Der Hinterbau absolviert die Schikanen des Singletrails mit Anstand, erst auf schnellen Abfahrten lässt das ETS-X Fahrsicherheit vermissen. Wer allerdings einen 15 Millimeter kürzeren Vorbau, eine größere Disc im Heck und einen viel breiteren Lenker montiert, tut das Rocky auf deutlich reifere Fahrleistungen. Grund zum Stirnrunzeln: Durch die zu tief angesetzten oberen Ösen auf den Carbon-Sitzstreben kommen beim Einfedern des Hecks die Bremsleitung und der Zug fürs Schaltwerk dem Hinterreifen bedenklich nahe.

FAZIT: Für einen Klassiker leistet sich das schicke Rocky zu viele Detailschwächen. Dennoch: Wer etwas an der Ausstattung fehlt, erhält ein komfortables Tourenbike mit Potenzial für flowige, nicht zu technische Singletrails.

BIKE URTEIL **BEFRIEDIGEND**

DATEN & AUSSTATTUNG		
Preis	4190 Euro	
Gewicht/Rahmen	12,1/2,97 kg	
Größen	15/16,5/18/19/20,5"	
Rahmenmaterial	Alu 7005, Carbon-Schwinge	
Federgabel	Marzocchi SL700, 130 mm	
Federbein	Fox Float RP 23, 125 mm	
GEOMETRIE		
Sitz-/Lenkwinkel	72,5°/69,5°	
Ober-/Sitz-/Steuerrühr	595/485/130 mm	
Lenker (Rise)/Vorbau	615 x 22/110 mm	
Radstand/Tretlagerhöhe	1105/355 mm	
KOMPONENTEN		
Schaltwerk/Umwirler	Sram X.0/Shimano XT	
Schalthebel/Kassette	Sram X.0	
Bremsen/Disc-Größe	Avid July 7, 180/160 mm	
Kurbel/Innenlager	Race Face Deus	
Laufblätter (Naben/ Felgen/Reifen)	Mavic Crossmax ST, Maxxis US1 Lust Ignitor 2,35"	
Der Hinterbau läuft nicht zu Höchstleistungen auf. Recht weich am Anfang, dann fixer Übergang in die Progression		
EINSATZBEREICH		
TOUR	ALL-MOUNTAIN	ENDURO

DATEN & AUSSTATTUNG		
Preis	5100 Euro	
Gewicht/Rahmen	12,1/2,42 kg	
Größen	S/M/L/XL	
Rahmenmaterial	CR 1 Carbon	
Federgabel	Fox Talas 2 RL, 100/120/140 mm	
Federbein	Scott TAS, 130 mm	
GEOMETRIE		
Sitz-/Lenkwinkel	73,5°/69°	
Ober-/Sitz-/Steuerrühr	565/510/147 mm	
Lenker (Rise)/Vorbau	670 x 8/105 mm	
Radstand/Tretlagerhöhe	1110/345 mm	
KOMPONENTEN		
Schaltwerk/Umwirler	Sram X.0/Shimano XT	
Schalthebel/Kassette	Sram X.0	
Bremsen/Disc-Größe	Avid July 7, 180/160 mm	
Kurbel/Innenlager	Truvativ Noir	
Laufblätter (Naben/ Felgen/Reifen)	Mavic Crossmax ST, Scott Stroke 2, 2,3"	
Feiner, linearer Anstieg: für einen luftgefederten Hinterbau bilderschlüssig, top Komfort, sehr aktiv		
EINSATZBEREICH		
TOUR	ALL-MOUNTAIN	ENDURO

SCOTT GENIUS MC 10

Erstaunlich, erstaunlich! Man könnte meinen, Scott hebtel mit seiner eigenwilligen Geometrie des MC 10 die Gesetze der klassischen Bike-Konstruktion aus. Denn trotz enorm kurzem Oberrohr sprintet das Genius mit großem Vorwärtsdrang und erkämpft sich am Anstieg das rot gepunktete Trikot der Bergwertung. Dabei muss der Biker den Tractioncontrol (Wippunterdrücker) via Remote-Hebel am Lenker nur bei harten Wiegertitt-Attacken aktivieren. Ähnlich souverän: die Vorstellung auf dem Singletail. Der Hinterbau bleibt selbst bei Sprinteinlagen und beim Anbremsen feinfühlig und aktiv, meistert kleine wie harte Schläge bravourös. Das spielerische Handling macht regelrecht süchtig nach der nächsten Kurve! Gift der Pilot allerdings mit Highspeed in einen zerfahrenen Downhill-Kurs, büßt das Genius etwas von seiner Souveränität ein. Leichte Unruhe zieht ins Fahrwerk, die Lenkpräzision könnte etwas besser sein. Minuspunkte sammelt das Genius auch durch das etwas knifflige Setup des Pull-Shock-Dämpfers. Das Federbein zieren zwar Näherungswerte – die Konstruktion vereitelt jedoch die klassische Herangehensweise via Kabelbinder zur Einstellung des Negativfederwegs. Langwieriges und minutöses Probieren ist da gefragt.

FAZIT: Erste Wahl für schnelle Biker! Scott gelingt es mit dem sehr teuren Carbon-Genius, den Race-Spirit eines Marathon-Fullys mit dem Potenzial eines verspielten All-Mountain-Bikes zu verbinden. Kleine Ausstattungsschwächen.



BIKE URTEIL **SEHR GUT**



SIMPLON ELVOX TRA

Neuer Dämpfer, neues Glück. Noch vor wenigen Monaten laborierte ein Elvox im Test bei Mountain BIKE an einem Rock-Shox-Pearl-Dämpfer mit Ventilproblemen. Ein ganz anderes Bild zeigt sich beim aktuellen Testbike. Mit dem DT Swiss HVR im Heck arbeitet der VDP-Hinterbau (dreht wie ein Santa Cruz mit VPP um einen virtuellen Drehpunkt) deutlich aktiver und stellt endlich auch seinen vollen Federweg von 150 mm zur Verfügung. Grobe Bumps absorbiert er daher mit Bravour, und selbst von schnellem Wurzelstakkato lässt er sich nicht aus der Ruhe bringen. Top: Selbst bei viel Druck im Pedal bleibt der Hinterbau aktiv und schluckfreudig. Die Geometrie lässt sich mit einem Wort umreißen: ausgewogen. Dank kompakter, aber nicht zu aufrechter Sitzposition fühlen sich im Sattel des Elvox Freunde langer Touren ebenso wohl wie vergnügungssüchtige All-Mountain-Piloten. Geht's allerdings einmal länger bergab, quittiert die überforderte Magura Marta mit 160er-Disc passender. Nervfaktor: die harten, rutschigen Griffe und die unkomfortable Einstellung für die Sattelleinigung an der Stütze.

FAZIT: Das Elvox punktet durch ein erstklassiges Fahrwerk und mit viel Herz für grobes Terrain – gleichsam ein Tipp für spaßorientierte All-Mountain-Piloten wie für Tourenbiker. Kleine Detailschwächen kosten den Kauftritt.

BIKE URTEIL **SEHR GUT**

DATEN & AUSSTATTUNG		
Preis	3864 Euro	
Gewicht/Rahmen	12,6/3,11 kg	
Größen	44/49/53/56"	
Rahmenmaterial	Alu ASC 9	
Federgabel	RS Revel, 100-130 mm	
Federbein	DT HVR 200, 150/160 mm	
GEOMETRIE		
Sitz-/Lenkwinkel	72°/68,5°	
Ober-/Sitz-/Steuerrühr	585/495/124 mm	
Lenker (Rise)/Vorbau	670 x 32/90 mm	
Radstand/Tretlagerhöhe	1110/345 mm	
KOMPONENTEN		
Schaltwerk/Umwirler	Sram X.0/Shimano XT	
Schalthebel/Kassette	Sram X.0/Sram PG-980	
Bremsen/Disc-Größe	Magura Marta, 180/160 mm	
Kurbel/Innenlager	Truvativ Noir	
Laufblätter (Naben/ Felgen/Reifen)	DT Swiss 240s, DT Swiss E 540, Schwalbe Albert 2,25"	
Größter Heckfederweg im Test! Für die recht flache Kl wippt das Elv so erstaunlich wenig, beschleunigt sehr gut		
EINSATZBEREICH		
TOUR	ALL-MOUNTAIN	ENDURO

DATEN & AUSSTATTUNG

Preis	4699 Euro
Gewicht/Rahmen	12,4/2,93 kg
Größen	S/M/L/XL
Rahmenmaterial	Carbon
Federgabel	Fox Talas 2 RL, 100/120/140 mm
Federstein	Specialized Brain, 130 mm

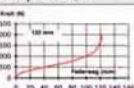
GEOMETRIE

Sitz-/Lenkwinkel	73°/68°
Ober-/Sitz-/Steuerrrohr	610/485/150 mm
Lenker (Rise)/Vorbau	655 x 20/105 mm
Radstand/Tretlagerhöhe	1130/350 mm

KOMPONENTEN

Schaltwerk/Umwelder	Sram X.0/Shimano XT
Schalthebel/Kassette	Sram X.0/Shimano XT
Bremsen/Disc-Größe	Magura Marta, 200/180 mm
Kurbel/Innenlager	Shimano XT
Laufräder (Naben/ Felgen/Reifen)	Spec. Stout, DT Swiss/DT XR 4.2d/Spec. Pro 2.0*

Der viergelenkige Hinterbau des Stumpi erledigt seinen Job souverän, sensibel und schluckfreudig



EINSATZBEREICH

TOUR | ALL-MOUNTAIN | ENDURO

SPECIALIZED SJ PRO CARBON

Draufsitzen und wohlfühlen: Durch den simplen Tausch einer geraden mit einer gekröpften Sattelstütze versteht es Specialized, sein 2007er-Bike auf die perfekte Sitzposition zu trimmen. Einmal auf dem Trail, überzeugt das Carbon-Stumpi zudem durch seine direkte und äußerst exakte Lenkbarkeit. Der flache Lenkwinkel kombiniert mit langem Radstand und steifem Rahmen sorgt auch bei Highspeed für superbe Laufruhe, die Suche nach der Ideallinie gelingt spielend – Fahrsicherheit vom Feinsten. Dabei bleibt das Carbonfully ausreichend agil, um auch schnell und sicher durch enge Turns zu zirkeln. In puncto Verzögerung setzt Specialized wie auch Simplon auf Maguras leichte Marta, spendiert dem Stumpi aber vorne 200er- und hinten 180er-Scheiben – ein enormes Plus in Sachen Standfestigkeit, das insbesondere Freunde langer Downhills sehr zu schätzen wissen. Der viergelenkige Hinterbau des Stumpjumper mit variablem Brain (Wippunterdrücker) absolviert seinen Job mit gewohnter Zuverlässigkeit und hervorragendem Komfort, erreicht aber nicht die Güte des Cube oder Fusion und wirkt bei schnellen Impacts minimal überdämpft. Die beste Trail-Performance zeigt das Bike bei komplett offenem, sprich softem Brain.



FAZIT: Das neue Stumpjumper präsentiert sich als perfekter Allrounder, ein Bike mit Spaßgarantie. Wer's etwas günstiger schätzt und auf Carbon verzichten kann, setzt auf die Alu-Version und spart sich satte 800 Euro.

Mountain
BIKE
URTEIL

SEHR GUT



TREK FUEL EX 9.0

Für die Saison 2007 stellt Trek sein CC-Fully EX auf lange Federwege. 140 mm an der Front und 130 mm im Heck sollen das Bike für die Hatz über zerklüftete Trails rüsten. Zumindest in puncto Spritzigkeit hat das Fuel durch diese Radikalkur kaum Wertungspunkte eingebüßt. Behände beschleunigt es, lässt sich spielerisch durch enge Kurven dirigieren. Geht's allerdings etwas kerniger zur Sache, verliert das Fuel durch die weichen CC-Laufräder und die mäßige Lenkkopfsteifigkeit die nötige Führung. Zudem fehlen dem Hinterbau auf dem Trail die Reserven. Er offeriert zwar beachtliche, gemessene 120 mm Federweg, doch diese lassen die nötige Aktivität vermissen. In der Summe wünscht sich der Pilot mehr Fahrsicherheit, um knifflige Sektionen souverän zu meistern. Bei der Ausstattung rangiert das Carbon-Fuel zudem weit unter dem Klassendurchschnitt. Hinnehmbar ist vielleicht eine Fox Talas in der Basis-Ausstattung. Weniger schön jedoch, dass sich zu einem elitären X.0-Schaltwerk ein LX-Umwelder und X.9-Trigger gesellen. Inakzeptabel sind dagegen vorne wie hinten kleine Scheiben oder die unkomfortablen Griffe – zu wenig für ein Bike mit derart stattlichem Preis.

FAZIT: Lange Federwege machen noch kein potentes All-Mountain-Fully. Das Trek gefällt noch auf schnellen, leichten Strecken, auf härterem Geläuf kommt der weiche Carbonrahmen an seine Grenzen. Für den Preis ist die Ausstattung mäßig.

Mountain
BIKE
URTEIL

BEFRIEDIGEND

DATEN & AUSSTATTUNG

Preis	3999 Euro
Gewicht/Rahmen	12,0/2,54 kg
Größen	15,5/17,5/19,5/21,5"
Rahmenmaterial	Carbon
Federgabel	Fox Talas 2 RL, 100/120/140 mm
Federstein	Fox Float RP 23, 120 mm

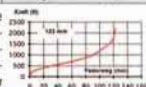
GEOMETRIE

Sitz-/Lenkwinkel	72,5°/69°
Ober-/Sitz-/Steuerrrohr	600/420/105 mm
Lenker (Rise)/Vorbau	660 x 18/100 mm
Radstand/Tretlagerhöhe	1095/335 mm

KOMPONENTEN

Schaltwerk/Umwelder	Sram X.0/Shimano LX
Schalthebel/Kassette	Sram X.9
Bremsen/Disc-Größe	Avid Juicy Carbon 160/160 mm
Kurbel/Innenlager	Shimano XT
Laufräder (Naben/ Felgen/Reifen)	Bontrager Race Lite, Bontrager Jones XR, 2.2*

Die Hinterbau-Kennlinie passt: Die statische Messung gibt die etwas leblose Fahrerfahrung jedoch nicht ganz wieder



EINSATZBEREICH

TOUR | ALL-MOUNTAIN | ENDURO