DROP OR NOT? Wie du auch hohe Kanten sicher bewältigst

MOUNTAINBIKE

12 StVZO-Lampen im Test. Plus: Krasse Fluter für den Trail.

11/24

Deutschland 7,50 €
Österreich 8,30 € • Schweiz 12 CHF
Slowenien 10,20 € • BeNeLux 8,70 €
Finnland 10,80 € • Italien 10,20 €

DIE GROSSE E-VOLUTION

- Neuer Bosch-CX-Motor der 5. Generation im Test
- Die neuen Bosch-Bikes im Check
- Mehr Power für Shimano
- Das können DJI und ZF

Schlauchlos ...
... glücklich? So klappt der Umbau auf Tubeless

Canyon Light
Neues Spectral:Onfly im ersten Test

Bikeländ
Lässiges Trailparadies mitten im „Ländle“

6 Reportage Kontinente, Rennen

Alpenkönige

„Live“ vom MOUNTAINBIKE TESTIVAL: Welches All-Mountain/Enduro die Trails in Südtirol rockt
Arc8 Extra ■ Haibike Hybe ■ Hohe Acht Besta ■ Mondraker Dune ■ Radon Jab MX ■ Scott Voltage

E.RIOT

FAST, FURTHER AND WILDER.
#BUILTFORTHEROUGH

GHOST

GHOST-BIKES.COM

DISCOVER MORE

NEW BOSCH PERFORMANCE CX SMART SYSTEM
800 WH REMOVABLE INTUBE BATTERY
CARBON FRAME WITH NEW GEOMETRY

Während immer mehr MTB-Events und -Rennen aufgeben müssen, zieht das MOUNTAINBIKE TESTIVAL weiterhin die MTB-Szene nach Südtirol.

„Freundschaft statt Kooperation“

ANDRÉ SCHMIDT,
Redaktionsleiter

Folgt nach der Krise im Radhandel nun das große Event-Sterben? Das berühmteste MTB-Etappenrennen über die Alpen findet 2025 nicht mehr statt, ein großes Festival fiel ins österreichische Wasser, die kultigen Gravel Games sind schon wieder Geschichte, und viele etablierte Marathon-Rennen und andere Events kämpfen ums Überleben. Die Gründe klingen überall gleich: Die Auflagen seitens der Behörden und damit die Kosten steigen, gleichzeitig schwindet die Zahl an Teilnehmerinnen und Teilnehmern, Sponsoren ziehen sich zurück. Umso stolzer sind wir, dass unser MOUNTAINBIKE TESTIVAL Ende September auch 2024 wieder ein Erfolg war. Und das verwundert mich nicht, denn die langjährige Kooperation zwischen Brixen und unserem Verlag ist mehr als das, sie ist eine Freundschaft. Und ein genauso enges Verhältnis pflegen wir zu unseren Ausstellern und Sponsoren, vor allem aber zu unseren Leserinnen und Lesern, die Jahr für Jahr in die malerische Domstadt in Südtirol pilgern.

Diesem engen Bündnis widmen wir in dieser Ausgabe unseren großen Biketest – mit vielen Ein- und Ausblicken in das Brixner Trail-, Berg- und Stadtleben. Der zweite Schwerpunkt ist elektrifiziert. Denn die großen Innovationen, aber auch Evolutionen für 2025 finden im E-MTB-Bereich statt, speziell motorenseitig. Ein neuer Bosch, ein überraschend starkes Shimano-Update und neue Player à la DJI und ZF versprechen buchstäblich Spannung!

Dennis Stratmann

Dein Weg zur **MOUNTAINBIKE**-Community:

FACEBOOK @mountainbikemagazin
INSTAGRAM @mountainbikemagazin
TIKTOK @mountainbikemagazin
YOUTUBE @mountainbikemagazin2028

CODE SCANNEN UND ABO-SHOP BESUCHEN:
Jeden Monat ein Heft frei Haus und tolle Prämien absahnen!

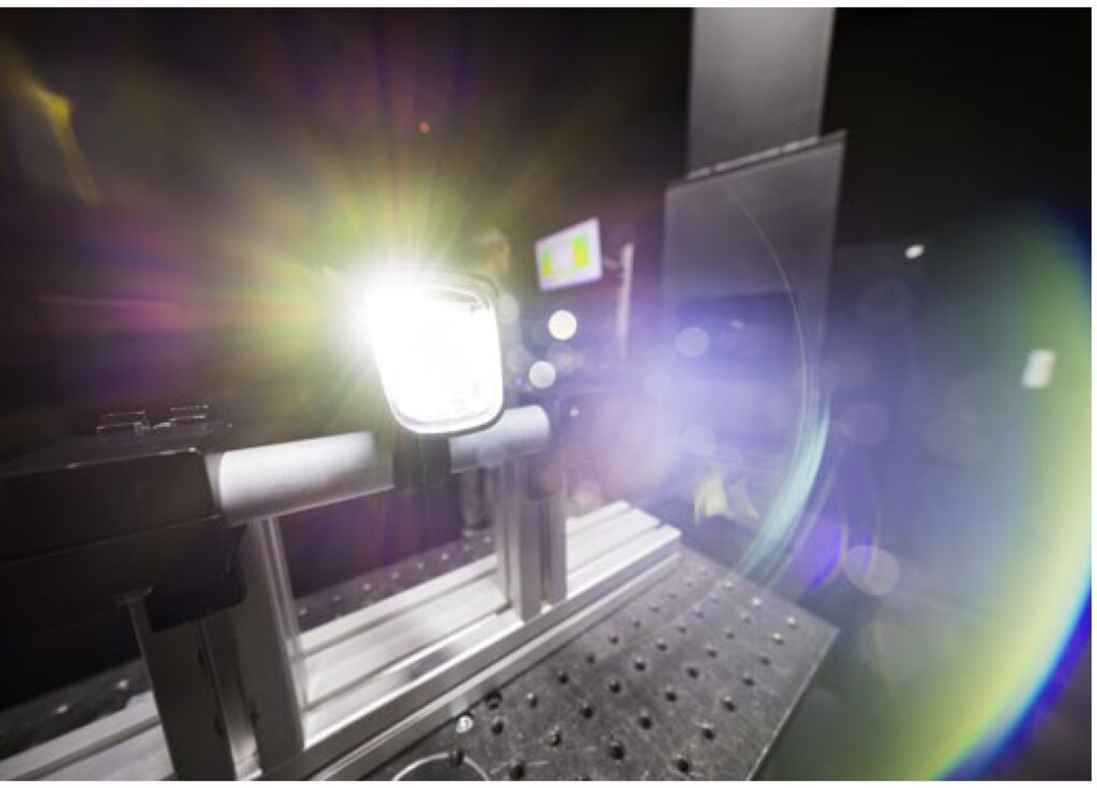
INHALT

IN JEDER AUSGABE **Editorial 3** | **Impressum 87** | **Vorschau 121**

18 Welches Bike wird König der Alpen? Im Vorfeld des MOUNTAINBIKE TESTIVAL haben wir **sechs All-Mountains und Enduros** über die Trails gejagt.

70 Fly on! Wir haben das neueste **Light-E-MTB von Canyon** bereits testen können.

94 Die Milch macht's! Wir zeigen dir, wie du deine Reifen auf **Tubeless umrüstest** und was du dazu benötigst.



38 Wer sein MTB auch im Alltag nutzen will, benötigt nun eine Lichtanlage. Wir haben **12 StVZO-Frontlampen** in Labor und Praxis getestet.

102 **Bikeländ** – so nennt sich ein kleines, aber äußerst feines MTB-Eldorado im Neckartal. Wir haben es besucht.

E-VOLUTION

Power on! Wir haben alle E-MTB-Neuheiten für 2025 gecheckt. **46**

- **Der neue Bosch CX** **48**
  Nicht stärker, aber dennoch besser denn je! Das kann der neue Bosch.
- **Bosch ABS Pro im Test** **52**
  Das neue ABS von Bosch soll jetzt auch Profis ansprechen. Klappt das?
- **Neue Bosch-CX-Bikes** **54**
  Von Cube bis Santa Cruz: Diese Bikes gibt es schon mit dem neuen Bosch.
- **Shimano gibt Gas** **64**
  Ein Software-Update verleiht dem EP801 neue Superkräfte!
- **Noch mehr Motoren** **66**
  DJI, ZF und Co. – 2025 wird spannend.

TEST & TECHNIK

Alpenkönige im Test **18**
Live vom TESTIVAL: In unserer zweiten Heimat Brixen haben wir sechs All-Mountains und Enduros ausgiebig getestet.

Test: 12 Frontleuchten **38**
Mit diesen 12 StVZO-konformen Lampen kommen MTB-Pendler sicher ans Ziel.

Canyon macht's leicht **70**
Erster Test: das neue Light-All-Mountain Canyon Spectral:Onfly – mit TQ-Motor.

Hightech für 2025 **74**
Fox bringt ein neues elektronisches Fahrwerk, Ethirteen verbannt den Pedalrückschlag, und Gopro zeigt zwei Cams.

Parts im Dauertest **88**
Cane Creeks neuer Dämpfer will Luft- und Stahlfederbein in einem sein. Geht das auf Dauer gut? Plus: weitere Parts im Stresstest.

REISE & REPORTAGE

Wochenende in Villach **78**
Rund um den Faaker und Ossiacher See lockt ein Bike- und Badeparadies.

Das Länd im Ländle **102**
In Eberbach, unweit von Heidelberg, ist ein einzigartige Trailwelt entstanden. Mit vier GPX-Tracks zum Nachfahren.

6 Kontinente, 6 Rennen **114**
Unser Leserpaar ist in zehn Jahren sechs coole Etappenrennen gefahren.

SERVICE

Fahrtechnik: Drop it! **82**
Wie du auch hohe Kanten sicher und mit viel Style bewältigst.

Tubeless-Umrüstung **94**
So baust du dein Rad auf schlauchlos um – und hältst die Milch frisch.

BIKE-LIFE & COMMUNITY

Shot des Monats **6**
Krass! Biken wie im siebten Himmel.

Bikes, Parts und Zubehör **8**
Kult pur: das Ibis Ripley für 2025.
Und: So passt du deinen Helm richtig an.

Technik erklärt **10**
Ein neuer Freilauf ahmt das Prinzip von Kletten nach. Und Dainese bringt einen Airbag für Bikerinnen und Biker.

Biken im Wald bleibt legal! **12**
Kann die MTB-Szene aufatmen? Das neue Waldgesetz wird vermutlich nicht so schlimm wie befürchtet.

Neues aus der Szene **14**
Das waren unsere MTB-Highlights der Olympischen Spiele von Paris.

Tipps für die Werkstatt **16**
Riss im Carbon-Rahmen – was tun?

Fitness und Training **17**
Unser Experte erklärt, warum Training mit Wattmessung das Nonplusultra ist.

Unsere Community **120**
Leserbriefe, Vorschau auf die kommende Ausgabe und neue Videos.

Pro/Contra Herbstflucht **122**
Jetzt auf die Südseite? Unsere Redakteure sind sich da nicht so ganz einig.

Bikes in diesem Heft

TEST: ALPENKÖNIGE Seite 18
ARC8 Extra Air Fox Factory GX AXS
HAIBIKE Hybe 10.5
HOHE ACHT Besta Monto
MONDRAKER Dune RR
RADON Jab MX 9.0
SCOTT Voltage eRide 910

NEUE BOSCH-BIKES Seite 54
BULLS Sonic EN-R
CUBE Stereo Hybrid One77
HAIBIKE ALLMTN
CONWAY Xyron ST & LT
M1 AM.800.CX 9.0
GHOST E-Riot
FOCUS Jam²
SANTA CRUZ Vala
CUBE Stereo Hybrid One44

EINZELTEST Seite 70
CANYON Spectral:Onfly 9

Titelfoto: Kirsten-J. Sörries **Fahrer:** Arno Feichter **Location:** Sextener Dolomiten, Italien

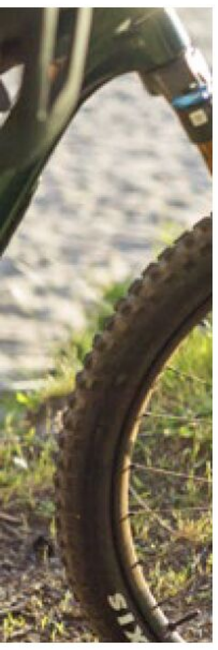
Shot des Monats

VANESSA BLANKENAGEL

Salar de Uyuni, Bolivien: Ein Biker im siebten Himmel? Jein, denn Rider Hannes Hohfeld schwebt hier nicht auf Wolken, sondern surft auf dem größten Salzsee der Welt – ein surreales Erlebnis. Die endlosen, weißen Weiten des glitzernden Salzes entfalten eine Landschaft, in welcher der Horizont ins Unendliche zu verschwimmen scheint. Die Beschaffenheit der Oberfläche variiert je nach Standort: von feinsalzigen, extrem harten Bereichen bis hin zu wasserbedeckten, spiegelglatten Flächen. Und die bis zu 30 Meter dicke Salzkruste birgt unerwartete Gefahren, darunter können metertiefe Löcher liegen, die ganze Autos verschlucken können. Auf dem Bike verliert man zudem jegliches Gefühl für Distanz und Orientierung.

Ibis Ripley V5

Mit einzigartiger Optik und Technik gilt die US-Kultmarke jeher als spannende Alternative abseits vom MTB-Mainstream. Das überarbeitete Ripley kommt mit flacherer Geometrie: Der Lenkwinkel steht nun bei 64,9°, der Reach in Größe L liegt bei stolzen 511 mm. Dank des Sitzrohrwinkels von circa 77,5° soll druckvolles Pedalieren garantiert sein. Ebenso zeitgemäß: Das Trailbike kann auch als Mullet mit 27,5"-Hinterrad aufgebaut werden. Zur Anpassung der Geo befindet sich ein Flip-Chip am Hinterbau (siehe Detail), der unter anderem die Kettenstrebenlänge variiert. Die Hinterbau-Kinematik mit 130 mm Federweg stammt nach wie vor aus der Feder von Suspension-Guru Dave Weagle, an der Front harren 140 mm Hub der Hindernisse. An Highend-Bikes der Gegenwart darf ein Staufach im Unterrohr nicht fehlen, für das passende Taschen von Cotopaxi erhältlich sind. Ab 5843 Euro geht es los, ein Rahmenset kostet rund 4000 Euro.



Björn Hänssler (5), Hersteller (6)

→ LANG(W)ARM

Dank seines Fleece-Materials soll das Gonso-Shirt herbst- und wintertauglich warm sein und sehr angenehm auf der Haut liegen. Der durchgehende Reißverschluss erleichtert das Anziehen, ein hoch schließender Kragen schützt vor Zugluft. Gut: Das Jersey besteht zu 95 Prozent aus Recyclingfasern.
Gonso *Adventure Jersey Fleece, 100 Euro*

„Kultmarken wie Ibis erwecken in mir nostalgische Erinnerungen an die wilden Anfangszeiten des MTBs."
Christian Zimek, Redakteur

EQUIPMENT

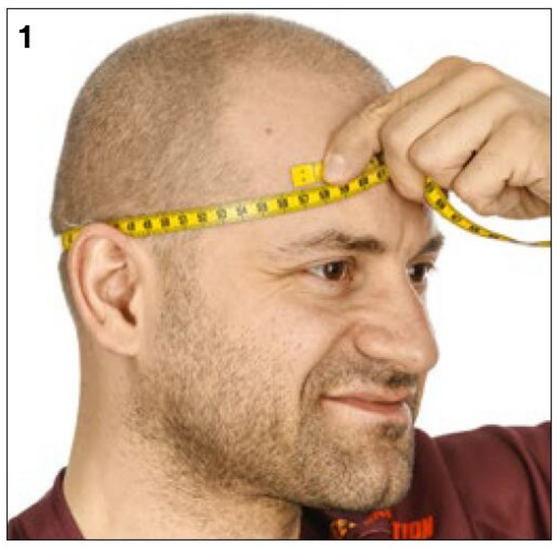
↓ AUFFINDBAR

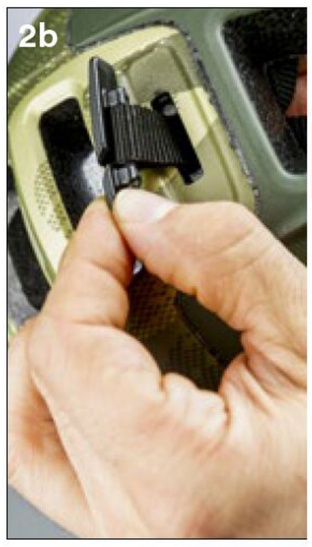
Dank Recco-Technologie, welche die Ortung von verunglückten Bergbegeisterten vereinfachen soll, möchte Camelbak zu deiner Sicherheit beitragen. Ansonsten neu am 20-Liter-Rucksack aus Recycling-Material ist die Rückenpartie, die nun in der Länge umfangreich verstellbar ist. Auch das Innenleben des Rucksack-Klassikers ist neu strukturiert.
Camelbak *H.A.W.G., 190 Euro*

HOW-TO

Damit ein Helm schützen kann, muss er zur Kopfgröße passen und korrekt eingestellt werden. Klingt einfach, kann aber kompliziert sein. Wir zeigen dir am Beispiel eines klassischen Tragesystems die Handgriffe für den perfekten Kauf und Sitz. ① **Maß nehmen** Helme gibt es für verschiedene Kopfumfänge. Deinen Kopfumfang misst du, indem du ein Maßband entlang einer leicht abfallenden Linie über Augen und Ohren um den Kopf legst. Ist kein Maßband zur Hand, tut es auch ein Faden, den du dann am Meterstab ausmisst. ② **Gurtdreiecke** Die Gurtdreiecke vieler Helme lassen sich öffnen und exakt unter dem Ohr platzieren. Stehen die hinteren Gurte ab, sind diese zu lang. Zum Verschieben und Kürzerstellen musst du meist eine Stopfen-Fixierung oben am Helm lösen. ③ **Headring** Der Headring umschließt den Kopf horizontal und wird meist mit einem Drehmechanismus arretiert. Ziehe ihn so fest, dass der Helm auch mit offenen Gurten nicht vom Kopf fallen kann. Viele Helme besitzen eine gerasterte Höhenverstellung, mit der die Lage des Helms im Nacken angepasst wird. ④ **Gurtlänge** Beim Festziehen sollte nicht mehr als ein Fingerbreit Platz am Kinn bleiben. Baumelnde Gurte sind tabu, da der Helm beim Sturz sonst verrutscht. Zu lange Gurtenden kannst du kürzen.

Eine Video-Anleitung zur Einstellung des Helms findest du unter: ***bike-x.de/helm-einstellen***





START-UP DES MONATS

Der Freilauf des Hinterrades ist elementar für das Vorankommen. Während wir nicht in die Pedale treten, rutschen Zahnscheiben oder kleine Sperrklinken über die Rastpunkte hinweg. Treten wir in die Pedale, stellen sich die Klingen bzw. verhaken sich die Zahnscheiben so, dass die Kette das Hinterrad beschleunigt. Einen innovativen Ansatz wählt **Soul-Kozak mit dem Loops Drive**. Der eigentliche Freilauf sitzt nicht auf dem Nabenkörper, sondern ist in der Kassette integriert. Dazu nutzt das polnische Start-up die Wirkungsweise von Kletten, also den „nervigen", kugelförmigen Samenkapseln. Im Loops Drive sind viele kleine Plastikschläufchen verbaut, die sich auf Hakenscheiben bei Kraftauswirkung verfangen. Wirkt kein Antriebsmoment auf den Freilauf ein, rutschen die Schläufchen reibungsfrei durch. Vorteil: Durch ihre hohe Anzahl ist quasi kein Leerweg vorhanden, wenn man abrupt in die Pedale tritt. Zudem soll das System leichter, wartungsärmer und belastbarer als etablierte Freilaufsysteme sein. Noch ist Loops eine Studie und soll im Crowdsourcing-Prinzip weiterentwickelt werden.

Widerhaken: Die grünen Schlaufen greifen beim Wirken der Pedalkraft an eine Hakenscheibe ein und sorgen für Vortrieb.

Noch ist der in der Kassette integrierte „Kletten"-Freilauf von Hersteller Soul-Kozak eine Studie.

↑ PINGELKOPP

Schon minimale Abweichung der Pedalplatten-Position kann für Schmerzen sorgen, die korrekte Einstellung ist durchaus knifflig. Abhilfe schafft Crankbrothers: Die Plastikschablone hilft bei der exakten Ausrichtung des Cleats, zahlreiche Markierungslinien für die 3D-Ausrichtung sollen das Setup zum Kinderspiel machen. Kompatibel mit Crankbrothers-, Time- und SPD-Cleats.
Crankbrothers *Cleat Tool, 6 Euro*

2–3 Prozent

der geplanten Batterieproduktionskapazität in der EU würden ausreichen, um den Batteriebedarf für über 25 Millionen Elektroleichtfahrzeuge wie E-Bikes, E-Scooter und kleine E-Autos zu decken.

Quelle: Studie des Europäischen Insitut für Innovation und Technologie (EIT)

TECHNIK

„Ein Airbag für den Trail? Klingt schräg! Für meinen gewagten Fahrstil wäre der D-Air aber eine sinnvolle Versicherung. Man weiß ja nie ..."
Paul Weinbrenner, Werksstudent

AUFGESPÜRT

Dainese, italienische Traditionsmarke für Protektoren und Bekleidung, traut sich was! Mit dem **D-Air** getauften, im Oberkörperschutz integrierten Airbag soll extremes Biken noch sicherer werden. Dazu „erkennt" der mit Geschwindigkeitssensoren, Gyroskop und GPS ausgestattete Schutz bereits vor dem Sturz die brenzlige Situation, ein integrierter Akku bläst in Sekundenbruchteilen Luftpolsterelemente auf. Noch ist D-Air im Prototypstadium, beim DH-Worldcup in Let Gets vertrauten einige Athleten aber bereits auf das System.

Hersteller (5)

aja.de

aja
Einfach Urlaub

Mountainbike-Abenteuer im Chiemgau

Biken und relaxen im aja Ruhpolding

aja Ruhpolding
4 Nächte ab
327 €*
p. P. im DZ inkl.
Halbpension

Jetzt Urlaub
buchen unter
040 300322-500
oder auf
aja.de

Ob leichte Radtouren, kombinierte Rad- und Wandertouren oder anspruchsvolle Trails – die einzigartige Berglandschaft Oberbayerns bietet ein schier endloses und abwechslungsreiches Streckennetz. Regeneration und Erholung finden Sie im **1.850 m² großen Wellnessbereich** mit Sauna- und Badewelt.

aja Hotels gibt's in

Warnemünde • Travemünde • Grömitz
Bad Saarow am Scharmützelsee
Garmisch-Partenkirchen • Ruhpolding

* Preisbeispiel im Oktober bei Doppelbelegung, buchbar auf Anfrage und nach Verfügbarkeit an ausgewählten Daten, limitiertes Kontingent, Kinderfestpreise | **DSR Hotel Holding GmbH · Lange Straße 1a · 18055 Rostock**

Das neue Waldgesetz – doch nicht so schlimm wie befürchtet?

Die MTB-Gemeinde scheint aufatmen zu dürfen. Laut der Deutschen Initiative Mountainbike e. V. (DIMB) sind entscheidende Passagen in einem neuen Entwurf zum Bundeswaldgesetz deutlich verändert worden.

Im November 2023 ging ein Aufschrei durch die MTB-Szene. In einem der Öffentlichkeit zugespielten Referentenentwurf zur Modernisierung des Bundeswaldgesetzes (BWaldG) standen für Bergrad-Fans wenig erbauliche Dinge. So hätte das Gesetz etwa den Ländern weitgreifende Rechte zur Sperrung von Wegen für MTBs eingeräumt. Sogar das Tracken von Touren bei Komoot und Co. sollte eine Ordnungswidrigkeit werden. **Nun richtete sich die DIMB mit einer freudigen Botschaft** an ihre Mitglieder: Das Biken in Deutschlands Wäldern bleibt erlaubt! So zumindest seien erste Informationen zu einem neuen Referentenentwurf zu werten.

Dabei hatte sich die DIMB von Beginn an vehement gegen die angedachten Änderungen ausgesprochen. „Unsere Argumentation, die wir gemeinsam mit dem *Bike.Nature.Movement* und anderen Verbänden eingebracht haben, wurde beim Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft offensichtlich gehört und umgesetzt", führt DIMB-Fachreferent Heiko Mittelstädt aus. **Im Detail: Im neuen Entwurf erfolgt keine Formulierungsänderung in § 14.** Das bedeutet, dass die Zulässigkeit des Radfahrens auf allen Straßen und Wegen im Wald grundsätzlich erlaubt bleibt. „Die im ersten Entwurf angedachten Einschränkungen, über verschiedene Kriterien zu definieren, welche Wege sich zum Radfahren eignen, sind nicht mehr enthalten. Auch die Länder werden Radfahren nicht mehr pauschal und ohne Begründung auf eigens ausgewiesene Wege beschränken können. Damit fallen zwei der von uns besonders kritisch beurteilten Inhalte weg", so Mittelstädt. Und: Das Tracken von Routen durch Waldbesucher dürfte auch in Zukunft nicht als Ordnungswidrigkeit geahndet werden können.

Legale Trails wie der Tobi's Trail im Odenwald bleiben legal. Auch kann das Biken im Wald nach wie vor nicht grundsätzlich verboten werden.

Die DIMB begrüßt zudem ausdrücklich, dass der neue Entwurf **die Gleichrangigkeit der Waldfunktionen – Forstwirtschaft, Naturschutz und Erholung** – betont. Dies bestätigt, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Erholungsfunktion weiterhin ein zentrales Ziel des Bundeswaldgesetzes bleiben. Allerdings könnte es noch Diskussionsbedarf geben, welche konkrete Formulierungen in der Gesetzesbegründung stehen. „Hier warten wir die offizielle Verbändeanhörung ab und werden gegebenenfalls nochmals aktiv", kündigt Mittelstädt an.

Ralf Schanze (2), Flims Laax Falera (3), Hersteller, Maplibre | © komoot | Map data © OpenStreetMap-Mitwirkende

↑ FEDERKLEID

Mit dieser Windjacke will Peak Performance Maßstäbe in Sachen Atmungsaktivität, Komfort und Leistung bieten – perfekt für nicht ganz so extreme Bedingungen. Die Jacke ist leicht, gut dehnbar und mit der sehr atmungsaktiven Polartec-Alpha-Isolierung gefüttert. ***Peak Performance***
Vislight Alpha Jacket, 270 Euro

TRAILS

„Auch wenn der neue Entwurf zum Bundeswaldgesetz aufatmen lässt, an den bestehenden Einschränkungen für MTBler ändert das leider nichts.“ ***André Schmidt, Redaktionsleiter***

❤ TOUR DES MONATS

Diese herrliche Rundtour führt um die Seen von Levico und Caldonazzo – ein nicht zu anstrengender Klassiker in der Provinz Trient im Trentino (➔ 34 km ◔ 660 Hm). Das Panorama und die Einkehrmöglichkeiten rund um die beiden Seen machen die Route einzigartig. Vom Infopoint in der Viale Vittorio Emanuele fahren wir das erste Stück auf der SP228, die den Levico-See von oben dominiert, und erreichen dann die Ortschaft Pergine. Dort folgen wir den Schildern nach Susà. Nach der Unterführung der SS47 leitet eine kleine Straße nach Canale, dann weiter auf dem Radweg entlang des klaren Wassers des Lago di Caldonazzo, um durch die Apfelplantagen zurück zum Startpunkt zu gelangen. Am Lago di Levico lockt nun der willkommene Sprung ins kalte Nass. Übrigens: Wer noch eine Unterkunft sucht, dem empfehlen wir das Cristallo Sport & Wellness Hotel in Levico Terme: *hotelcristallotrentino.it*

Lust auf mehr? Dann folge MOUNTAINBIKE auf komoot! Mit dem Code **MOUNTAINBIKE24** erhältst du eine Region **im Wert von 8,99 Euro**. Einfach unter **komoot.de/g** anmelden und den Code eingeben (nur für neue Nutzer).

FLIMSER FAMILIENSPASS

Als eines der großen MTB-Paradiese der Schweiz lockt Flims Laax auch noch im Herbst nach Graubünden. Ein 330 km großes Trailnetz bedient alle Könnensstufen, von einfachen Touren im Tal bis zu hochalpinen Ritten vom ewigen Eis des Gletschers hinab in die wilde Rheinschlucht. Besonders Familien kommen auf ihre Kosten. So gibt es kindgerechte Abfahrten wie den Runca Trail, aber auch einen Pumptrack und bestens auf Kids eingestellte Unterkünfte. Infos: *flimslaax.com*

3

SZENE

„Auch redaktionsintern wurde der Zweikampf von Pidcock und Koretzky diskutiert. War es fair? Ich sage, ja!“
Chris Pauls, Redakteur

5

Nicht nur die Olympischen Rennen der Cross-Country-Frauen und -Männer in Paris boten spektakuläre Szenen: Bei der Abschlussfeier der Spiele übernahm Filmstar Tom Cruise die Olympische Flagge, um sie im Agentenstyle zum nächsten Austragungsort, Los Angeles, zu überführen. Dabei half ihm vor Millionenpublikum Ex-MTB-Weltmeisterin Kate Courtney (Bild unten). Natürlich im Eiltempo beförderte die US-Fahrerin die Flagge per Bike vom ikonischen Hollywood-Schriftzug zu weiteren Athleten, welche die Flagge danach durch die Metropole an der Westküste trugen.

TOP 5

Von Paris nach Los Angeles

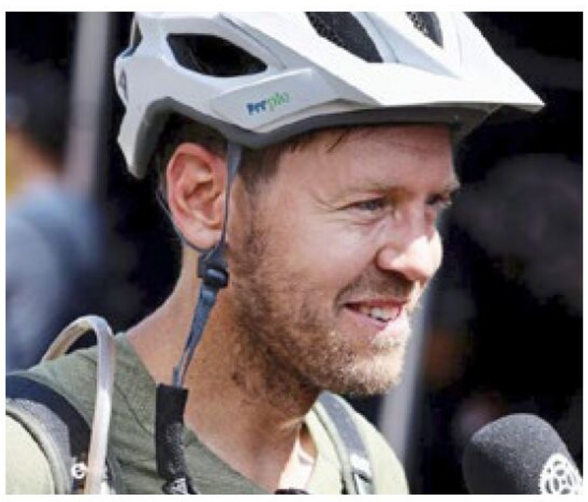
1 **Jenny & Haley:** Eine Fairness-Medaille hätte sich Jenny Rissveds verdient: Nachdem die Schwedin den Defekt am Hinterrad von Haley Batten sah, bereitete sie das noch unwissende US-Mechaniker-Team in der Techzone durch lautstarken Hinweis auf den Hinterradwechsel vor. Das ist Sportsgeist!

2 **Tom vs. Victor:** Kontroverser wurde das finale Überholmanöver von Thomas Pidcock gegenüber Victor Koretzky diskutiert. Erst schloss der Brite eine 30-Sekunden-Führung des Franzosen, dann zog Tom im allerletzten Singletrail-Abschnitt in einer Kurve innen an Victor vorbei, der die längere Linie außen um einen Baum nahm. In Folge stürzte der Lokalmatador fast, sodass der Weg zu Gold für Pidcock frei war.

3 **Jubelarie:** Nach dem Rennen der Frauen wurde der Zielbereich zur Partyzone. Die schnellsten Mädels der Welt feierten gemeinsam die Ergebnisse, nationenübergreifend.

4 **Defekthexe:** Mehrere Reifendefekte in den beiden Rennen brachten Spannung, vor allem, weil die Strecke im Vorfeld als „zu simpel“ verurteilt wurde.

5 **Materialcheck:** Die Goldmedaillengewinner vom Team Ineos, Pauline Ferrand-Prévot und Thomas Pidcock, setzten auf ein elektronisches Fahrwerk von SR Suntour. Die Gänge wechselten sie mechanisch via Shimano XTR. Zweimal Silber ging an das Specialized Factory Team: Victor Koretzky und Haley Batten vertrauten auf elektronische Sram-Schaltungen. Haley setzte zudem auf das elektronische Flight-Attendant-Fahrwerk von Rock Shox. Komplett manuell an Fahrwerk und Schaltung fuhren Jenny Rissveds und Alan Hatherly zu Bronze.



← UNDERCOVER

Unter dem Decknamen „Sebastian Sprater“ ging der vierfache Formel-1-Weltmeister Sebastian Vettel beim Swiss Epic an den Start. Der Heppenheimer belegte einen starken 129. Rang beim knallharten Etappenrennen durch die Schweiz. Übrigens Seb, wir hätten da noch Platz in unserem Testteam ...

Getty Images/Jared C. Tilton, Getty Images/Alex Broadway, LA28, Swiss Epic

SCHWALBE

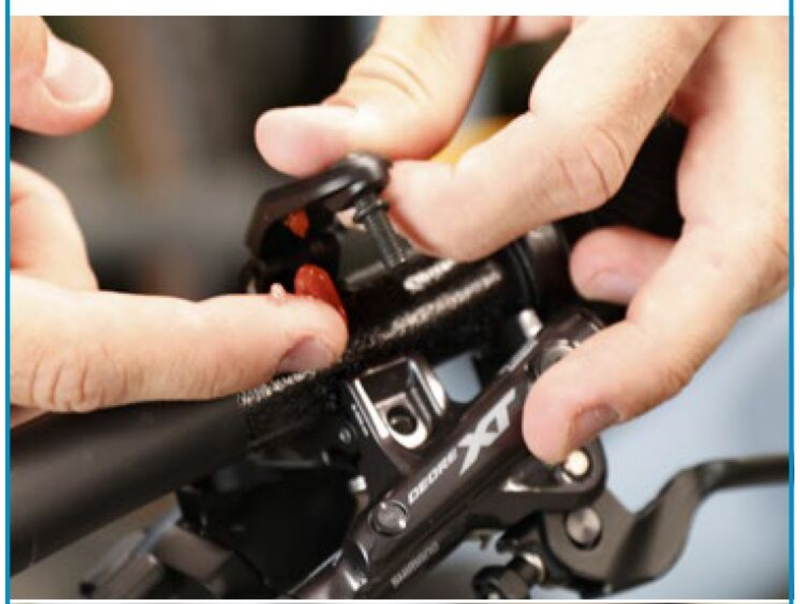
THE NEW
ALBERT
UNLOCK THE TRAIL

Get there

schwalbe.com/radialreifen-mtb

BIKE-HACK

Fest angezogen können Lenker-Armaturen wie Bremsgriff oder Schalthebel im Sturzfall zu hässlichen Macken am Oberrohr führen – oder selbst abbrechen. Um dies zu vermeiden, kannst du die Klemmschellen dünn mit Montagepaste (etwa Dynamic Assembly Paste Pro, 150 g, 15 Euro) einschmieren. Dies senkt das nötige Anzugsmoment, dennoch sitzen die Armaturen im Trailalltag vedrehsicher. Durch das geringere Anzugsmoment können sie bei einem harten Schlag wie bei einem Sturz dennoch „ausweichen“.



Du hast selbst ein Technikproblem? Dann schreibe einfach mit dem Betreff „Jens wird’s richten“ an ***info@mountainbike-magazin.de***

JENS WIRD’S RICHTEN

Mein Carbon-Rahmen hat einen deutlich sichtbaren Riss. Ist er hinüber?

ACHIM FLEUTER, per E-Mail

Werkstattchef Jens Kraft: „Mit einem Riss in tragenden Carbon-Parts wie dem Rahmen ist grundsätzlich nicht zu spaßen. Ist die Struktur der Kohlefaser beschädigt, können diese schlagartig brechen. Dennoch lassen sich defekte Carbon-Rahmen teilweise noch ‚retten‘. Einige Spezialisten wie etwa die Firma Fiberescue haben sich auf die Reparatur von Kohlefasern spezialisiert. Zunächst wird dazu eine Schadensanalyse per Ultraschall durchgeführt. Nachdem geklärt ist, ob die strukturelle Integrität des Rahmens wiederhergestellt werden kann, geht es an das punktuelle Laminieren. Zum Abschluss wird der Rahmen per Airbrush nachlackiert, sodass auch die Optik unter dem kleinen Eingriff nicht leidet. Je nach Komplexität und Umfang der Reparatur können die Kosten variieren, über 300 Euro kostet die Rettungsaktion aber in jedem Fall.“

❤ TOOL DES MONATS

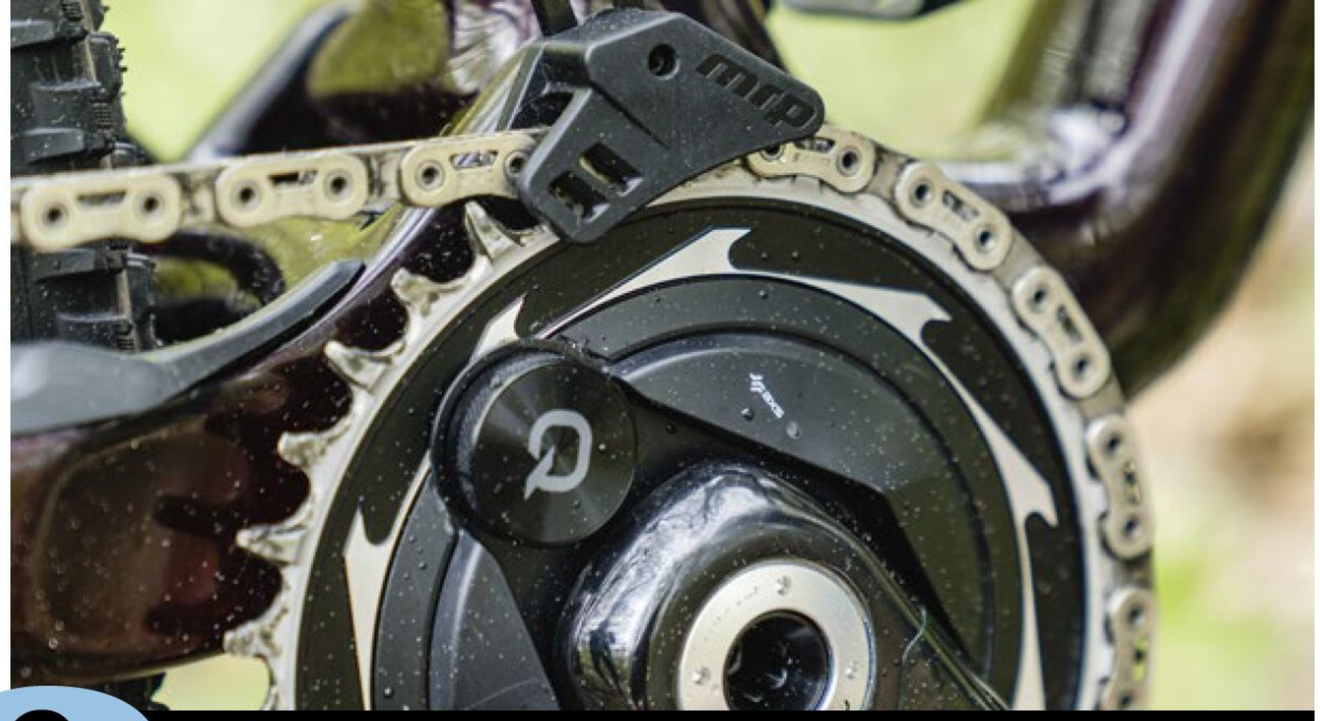
Zwei Funktionen in einem Produkt: Topeaks neue Transformer Mountain EX zeigt, was eine MTB-Standpumpe so mitbringen kann. Mit ihrem großvolumigen Gehäuse bringt sie auch fette MTB-Pneus rasch auf Luftdruck. Das Tubeless-Setup soll dank des stabilen Pumpkopfsitzes ohne Stress rasch erledigt sein. Über den korrekten Luftdruck gibt ein gut ablesbares Manometer Info. Damit nicht genug: Die clevere Pumpe fungiert mit den seitlichen Haken auch als Bike-Ständer, der bis zu 30 Kilo schwere (E-)MTBs trägt!
Topeak *Transformer Mountain EX, 80 Euro*

TOOLS

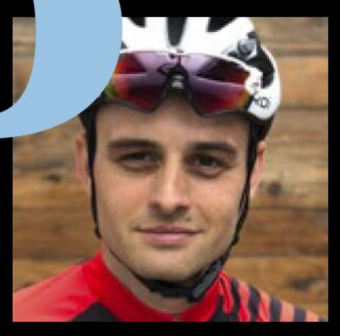
„Weras Ratschen-Bithalter zählt schon länger zu meinen Lieblingstools. Der neue kommt auf die Wunschliste!“ ***Lukas Hoffmann, Redakteur***

↓ PFIFFIKUS

Die Wuppertaler erneuern für 2024 ihre Bithalter mit Ratschenfunktion. Sieben verschiedene Bits liegen dem Bicycle-Kit bei. Der neue Clou des Werkzeugs ist der integrierte Drehmomentmesser, der sich von 2 bis 6 Nm einstellen lässt – perfekt für alle kleineren Schrauben am Bike.
Wera *Kraftform Safe Torque Speed Bicycle 75 Euro*



3 Fragen an ...



Eric Gutglück

Der Redakteur unseres feschen Schwestermagazins ROADBIKE gilt in unseren Hallen als unangefochtener „Ertüchtigungsguru“. Eric weiß alles rund um das Thema Trainingssteuerung samt Detailverbesserungen und -auswertung.

Warum sind Werte eines Wattmessers „besser“ als die Herzfrequenz?
Auch wenn das Training mit Pulsmessung wenig kostet, ist es stark fehlerbehaftet. Je nach Tagesform, Wetter oder Ermüdung kann die Herzfrequenz um zehn Schläge oder mehr abweichen. Zudem braucht der Puls immer einige Minuten, um die tatsächliche Belastung „anzuzeigen“. Viel genauer ist die Steuerung nach Leistung. Diese ist – die Kalibrierung des Powermeters vorausgesetzt – von der ersten Sekunde an vergleichbar. So bewegst du dich permanent im richtigen Bereich.

Was ist der oft genannte FTP-Wert? Und wie bestimme ich ihn?
Als FTP-Wert wird die leistungsbezogene oder funktionelle anaerobe Schwelle bezeichnet. Das ist deine maximale Leistungsabgabe, die du eine Stunde lang beibehalten kannst. Ein prima Wert sind etwa 4 Watt/kg bei Männern, Einsteiger liegen eher bei 2 Watt/kg. Die Ermittlung geht relativ einfach mit dem klassischen 20-Minuten-Test, den du an deinem Hausberg durchführen kannst. Nach dem Warm-up von mindestens 15 Minuten folgt ein fünfminütiges Intervall mit der Pace, die du später für die 20 Minuten anstrebst. Dabei wird der anaerobe Speicher „geleert“, der das Testergebnis sonst verzerren würde. Nach weiteren zehn lockeren Minuten beginnt der 20-Minuten-Test: Versuche, ein möglichst gleichmäßig hohes Tempo anzuschlagen. In den letzten fünf Minuten kannst du ans Limit gehen. Nach dem Ausfahren folgt die Analyse. Nimm die Durchschnittsleistung der 20 Minuten und ziehe fünf Prozent davon ab, um deinen FTP festzulegen. Der Schwachpunkt des Tests: Nicht bei jeder Sportlerin oder jedem Sportler liegt der FTP wirklich exakt bei 95 Prozent des 20-Minuten-Werts – manche müssen möglicherweise zehn Prozent subtrahieren, während andere nur drei Prozent einbüßen.

Welche Wattmesssysteme sind am Mountainbike die besten?
Ein Kurbel-Spider- oder -wellenbasiertes System ist am MTB ideal, da die Messelektronik im Inneren der Kurbel schlaggeschützt ist. Wer sein System schnell an andere Bikes „umziehen“ möchte, sollte sich auch Wattmesspedale ansehen. Die Pedalkörper sind im MTB-Einsatz aber gefährdeter für Defekte, wobei die meisten Hersteller Replacement-Kits anbieten.

Die wichtigsten Begriffe zum gezielten Training: bike-x.de/lexikon-training

→ TREIBSTOFF

Eisen ist das häufigste Spurenelement im menschlichen Körper und wichtig für die Bildung der Sauerstoff transportierenden roten Blutkörperchen. Bei vielen Sportlern und vor allem Sportlerinnen reicht die Eisenaufnahme über die Nahrung jedoch nicht aus. Das Ergänzungsmittel von Pure soll hier dank Vitamin C (begünstigt die Eisenresorption) besonders gut helfen.
Pure *Caps Eisen-C, 60 Kapseln, 60 Euro*

↓ SCHWEISSTREIBER

Anstatt einer klassischen Kassette kann man an ausgewählten Smart-Rollentrainern nun den Zwift Cog montieren, der die Kette aufnimmt. Über einen kleinen Taster wird der Widerstand kabellos geregelt. Das System ist leiser als eine Kassette und mit verschiedenen Systemen kompatibel, sodass sich der Standard-Dschungel beim Rollentraining lichten könnte. ***Zwift*** *Cog V2/ Click Upgrade, 79 Euro*

FITNESS

„Training ohne Wattmessung ist für mich heute undenkbar. Nur so kann man wirklich zielgerichtet besser werden.“ ***Lukas Ittenbach, Redakteur***

Agron Beqiri (2), Lukas Ittenbach, Stefan Eigner, Hersteller (4)

BRIXENS BESTES

Test: 6 (E-)MTBs | Das MOUNTAINBIKE TESTIVAL rief – und wir starteten bereits etwas früher, um sechs Modelle unserer Aussteller über die feinen Brixner Trails in Südtirol zu jagen.

CRATONI
ENDURA
SCOTT
MAXXIS
MAXXIS

TEXT | **LUKAS ITTENBACH**
FOTOS | **DENNIS STRATMANN**

„Brixen ist ein ideales Reiseziel für Biker mit Kind und Kegel – für alle ist etwas dabei." **Dennis Stratmann,** Fotograf

So lässt es sich aushalten!" Dennis hat recht, dieser Montagabend ist perfekt. Beim Aperol sitzen wir in der Viertel Bar, inmitten der Brixner Altstadt. Nur 100 Meter vom Domplatz entfernt – und sechs Stunden nach unserem Aufbruch in Stuttgart. Schon bei der Ankunft in der charmanten Altstadt spürten wir die tolle Atmosphäre, welche die historischen Gassen, die lauschigen Cafés und die beeindruckenden Berge verströmen. Mit dabei: Fotograf Dennis, Videograf David, Tester Robin und ich als Testleiter.

Brixen ist immer eine Reise wert, das wissen wir dank unseres MOUNTAINBIKE TESTIVAL. „Ist das eine Dienstreise oder Urlaub?" Im Freundeskreis wird oft gescherzt. Doch wir sind auch diesmal natürlich voll im Dienste unserer Leserinnen und Leser, um Bikes zu testen und Inhalte wie Fotos und Videos zu produzieren.

Rund acht Millionen Gäste lockte es 2023 nach Südtirol, so viele wie noch nie zuvor. Über 800 000 touristische Übernachtungen waren es allein in Brixen – dabei sind es längst nicht mehr „nur" die Sommer- und Wintermonate, welche die Gäste anziehen. Brixen ist zu einer Ganzjahres-Destination mit über das ganze Jahr verteilten Highlights geworden. Und unser TESTIVAL gehört dazu.

Diesmal durften wir im Boutique Hotel Badhaus einchecken, einer sehr modernen und edlen Unterkunft. Nach einer ersten Stärkung im angrenzenden Restaurant Schlachthof geht der erste Tag in Südtirol zu Ende – mit der Vorfreude auf lässige Trails und viele Sonnenstunden.

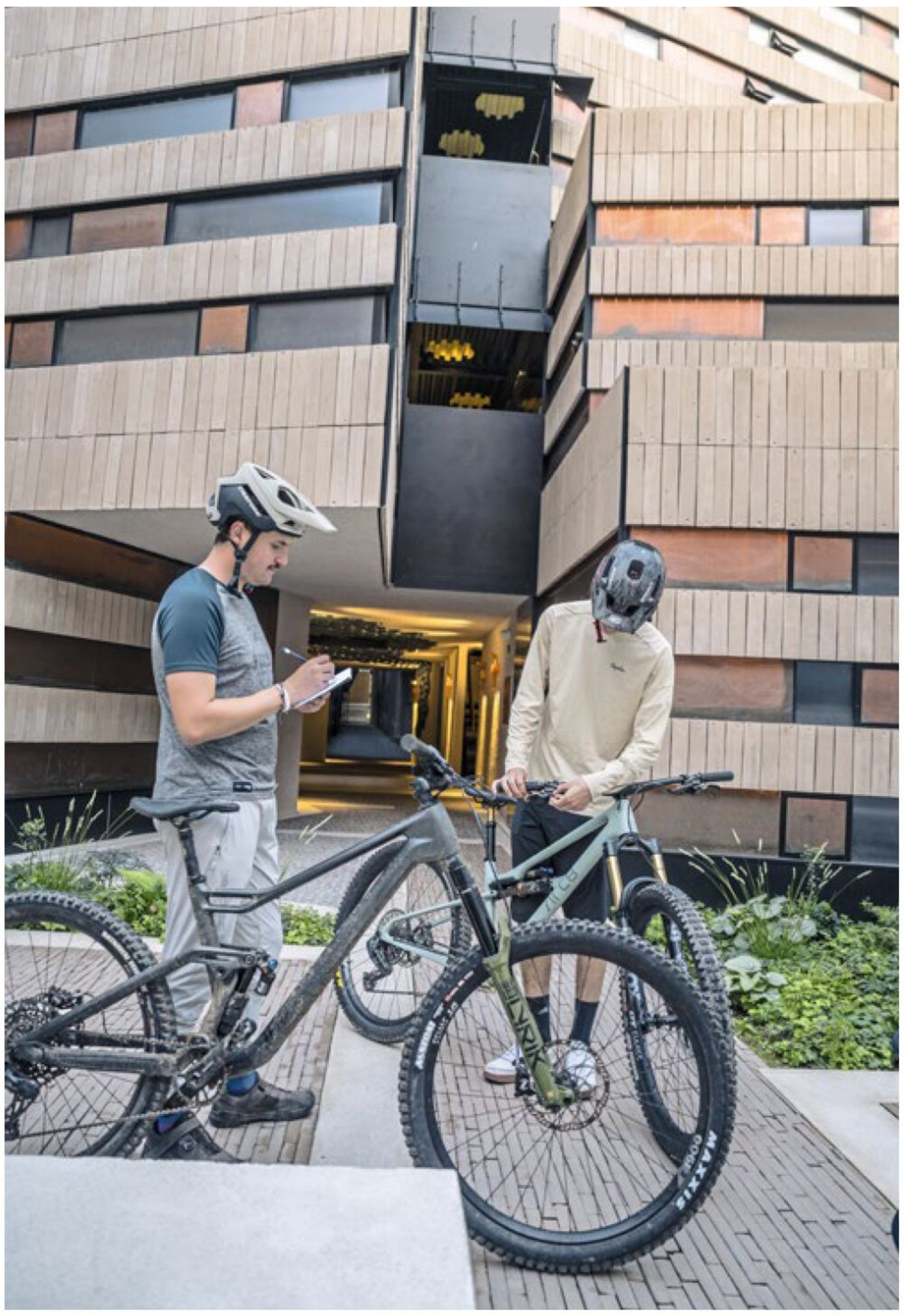
Nach einem gemütlichen Frühstück zieht es uns tags drauf nach oben – die Plose, der Brixner Hausberg, ruft. Mit unserem Transit-Bus, vollgepackt mit Testbikes, geht es bis zur Talstation der Gondel, die auch für Bikes ideal geeignet ist. Erst jüngst wurde die Plosebahn zu großen Teilen neu gebaut und bringt einen nun noch flotter auf 2050 Meter Höhe. Seit dem Neubau gibt es auch eine Mittelstation, von der aus man in die Rock Line starten kann. Schon der Blick aus der Gondel ins Tal, in dem Brixen wie eine Miniaturstadt im grünen Flickenteppich der Weinberge liegt, lässt den Puls steigen. Oben angekommen, erstreckt sich der Bikepark Brixen vor uns – nebst einer Kulisse, die so malerisch ist, dass man fast vergisst, warum man hier ist. Wir spüren die wärmenden Sonnenstrahlen auf der Haut, die bleichen Berge glänzen unter dem Himmel.

Spaß im Bikepark Brixen

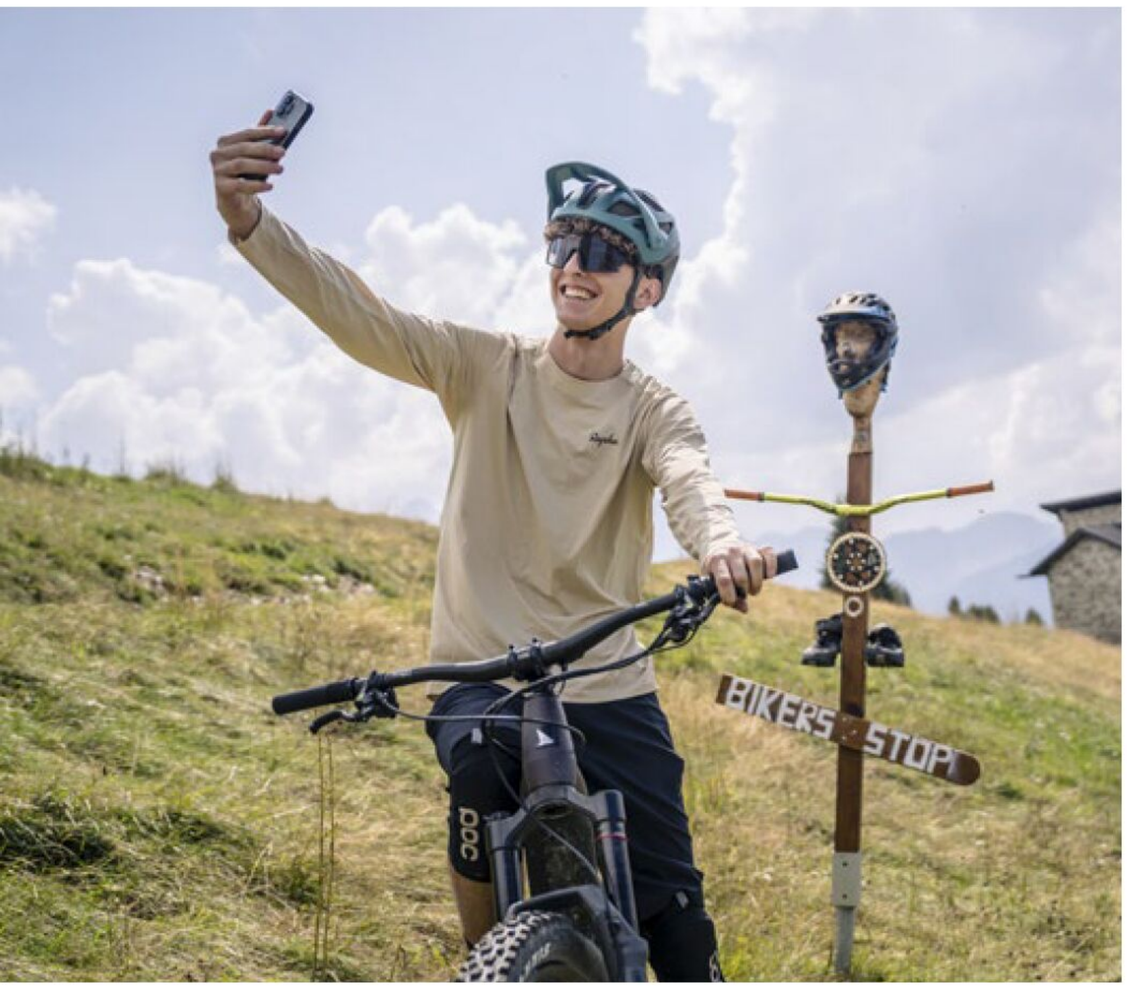
Mit dabei haben wir sechs spannende Bikes, allesamt von den Ausstellern des diesjährigen TESTIVAL: zwei motorlose MTBs sowie vier E-MTBs, je zwei mit Light-Motor und zwei Full-Power-E-Bikes. Dabei stammt das Sextett komplett aus dem federwegsreichen All-Mountain- und Enduro-Segment – perfekt für alpine Trails.

Erst die Arbeit, dann das Vergnügen: Nach der ersten Fotosession grooven wir uns auf der Jerry Line ein, der einfachsten Strecke im Bikepark Brixen. Sie führt über viele Anlieger und Wellen auf mehr als vier Kilometern hinunter zum Palmschoß-Sessellift, der uns dank Tageskarte so oft das Herz begehrt nach oben bringen wird. Die Bikes zeigen sich unbeeindruckt von der Strecke. Mit zumeist 160 mm Federweg sind wir auf der blauen Piste spürbar „übermotorisiert" unterwegs – und freuen uns auf die anspruchsvollen Strecken.

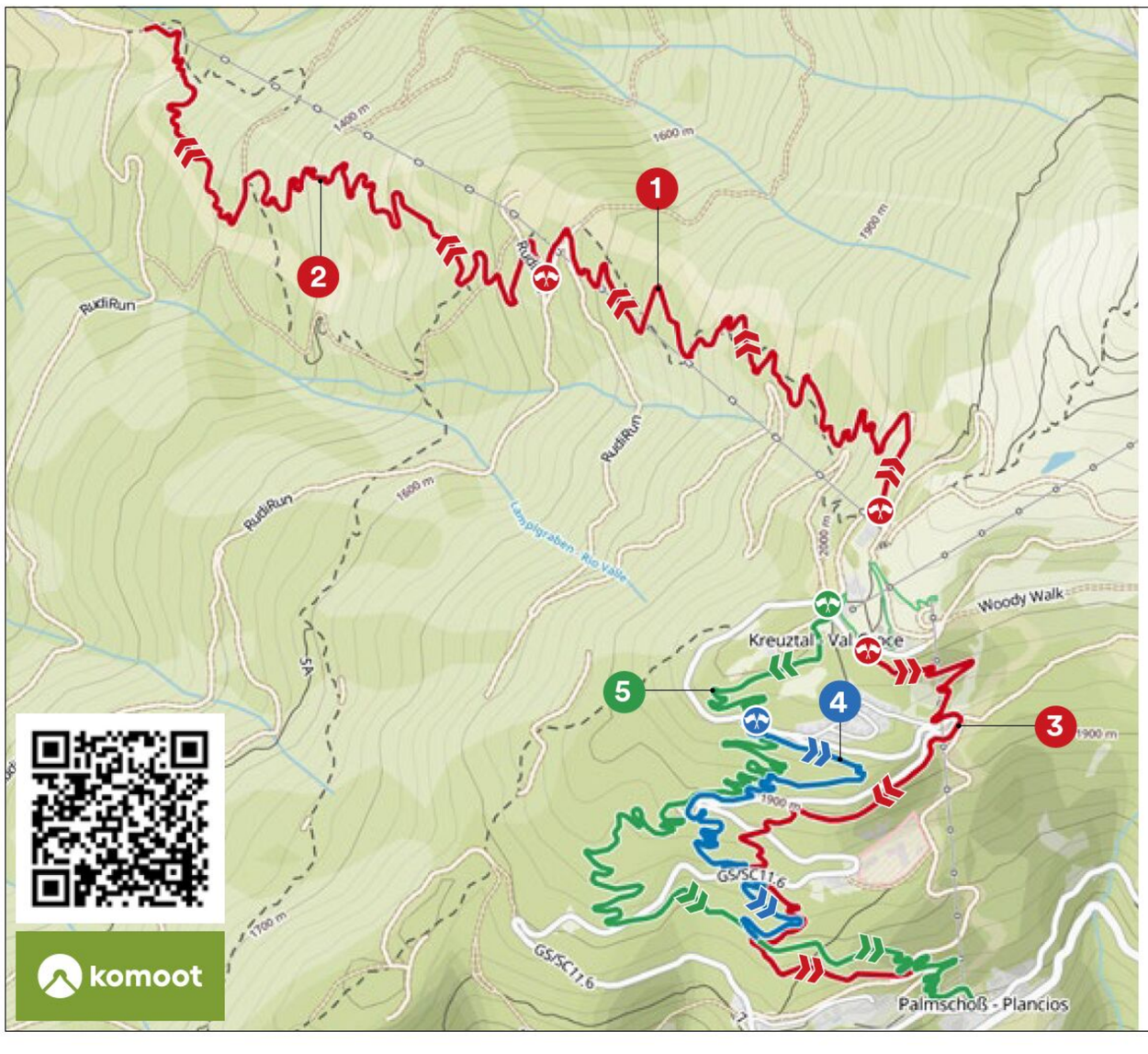
Wesentlich ruppiger geht es nämlich auf der Palm Pro Line zu, auf der wir erneut rund 300 Tiefenmeter hinabrauschen – ein toll gebauter Trail, der durchaus anspruchsvolle Passagen besitzt, aber auch Flow aufkommen lässt. Zudem weiß die Abfahrt mit einigen tollen Aussichten in die Bergwelt zu glänzen. ►



Nach dem Biken ist vor dem Eis: Auf der historischen Adlerbrücke genießen Lukas und Robin eiskaltes, leckeres Gelato – eingerahmt zwischen Bergpanorama und Dom.
Links: Die Testeindrücke zu den sechs Bikes haben wir im Innenhof des Boutique Hotels Badhaus in der Brixner Altstadt notiert.



Back to the top: Mit dem Palmschoß-Sessellift, der rund 350 Höhenmeter überwindet, geht es vom Trailende der Jerry oder Palm Pro Line zurück auf die Höhe der Plose-Bergstation. Den Start in den Trailrausch markiert ein gelbes Brixen-Schild, der Hintergrund ist geschmückt vom herrlichen Dolomiten-Bergpanorama.



Von grün bis rot: der Bikepark

1+2 | Sky & Rock Line 4,9 km 884 Tm rot (S2–S3)
Die längste Trailabfahrt an der Plose: Um von der Bergstation zur Talstation zu kommen, nutzen versierte Biker*innen erst die Sky Line und anschließend die Rock Line, die mit Tables, Anliegern und natürlichen, rumpeligen Stücken gewürzt sind.

3 | Palm Pro Line 2,5 km 265 Tm rot (S2–S3)
„Ein Traum für Liebhaber anspruchsvoller Trails", sagen die Brixner. Schon die ersten, wurzelgespickten Meter zeigen: Hier geht's zünftig her! Der Trail bietet aber auch Flow.

4 | Hammer Line 1,9 km 165 Tm blau (S1–S2)
Tables en masse. Die Hammer Line ist perfekt für alle Fabio-Wibmer-Fanboys, die sich ans Springen heranwagen möchten – alles ist aber stets abrollbar. Wird kombiniert mit Jerry Line.

5 | Jerry Line 4,2 km 300 Tm grün (S0–S1)
Nur sieben Prozent Gefälle weist die Jerry Line auf. Sie ist mit einfach zu durchrollenden Kurven, Geraden und Wellen für jede und jeden fahrbar, lädt Pros aber auch zum Spielen ein.
Weitere Infos unter: plose.org

Maplibre | © komoot | Map data © OpenStreetMap-Mitwirkende

Wer auf den Sessellift-Shuttle verzichten möchte, kann übrigens auch auf Asphalt gen Plose pedalieren. Die 4,5 Kilometer lange Strecke hat eine eher mäßige Steigung, ist also auch ohne Motor kein Problem. Wir bleiben trotz E-MTBs vorerst bei der pusteverträglichen Lösung, um möglichst viele Test-Runs zu schaffen.

Und so können auf der Palm Pro Line etwa die beiden motorlosen Enduros Arc8 Extra Air und Radon Jab MX mit schluckfreudigen Fahrwerken und potentem Handling überzeugen. Auf der sprunglastigen Hammer Line haben wir wiederum

viel Spaß mit dem Bosch-befeuerten Light-E-MTB Mondraker Dune, das üppigen Federweg mit für ein E-Bike vergleichsweise geringem Gewicht vorzüglich zu sattem Fahrspaß kombiniert. Ebenso „luftig“ ist das Scott Voltage, das zweite Light-E-MTB im Bunde, unterwegs, auch wenn es sich mit etwas weniger Federweg mehr als Allrounder beweist. Ein schweres Full-Power-E-MTB – 24 und 26 Kilo wiegen die Dampfhämmer von Hohe Acht und Haibike – braucht man in Brixen nicht zwingend, sofern man keine epischen Tagestouren plant. Mit ihren kräftigen 85-Nm-Aggregaten von Shimano und Yamaha sorgen sie aber für ein integriertes Shuttle.

Auch der Schauer am zweiten Tag trübt die Mordsgaudi, die wir auf den Trails haben, nicht. Dabei kommt die Anstrengung nicht zu kurz, schließlich versuchen wir in unseren Tests die Bikes stets zumindest in der Nähe ihres Limits zu bewegen – und das kann bergab ganz schön fordernd sein. Es ist fast wie ein Befreiungsschlag, als wir uns zur Mittagspause im Almgasthof Geisler gleich an den Einstiegen der Trails niederlassen.

Welche Bikes rocken?

Die nette Bedienung bringt uns Südtiroler Leckereien, und der auf die Sonnenschirme prasselnde Regen stört uns kein bisschen. Bevor es ein letztes Mal auf die Strecken geht, gönnen wir uns noch einen perfekten Kaiserschmarren – auch wenn der Apfelstrudel das „lokalere“ Dessert gewesen wäre. Mit vollem Bauch düsen wir zum Abschluss die Sky und Rock Line hinab, die längste der Strecken führt über endlose Anlieger, schroffes Terrain und einige große Tables im oberen Bereich zur Talstation. Der Boden hat das Wasser gut gebrauchen können und förmlich aufgesaugt, die Verhältnisse sind besser denn je, und wir lassen es richtig krachen.

Nach zwei Tagen Trailrausch und Dolce Vita beenden wir unsere Testtour mit einem Eis in Brixens malerischer Albuingasse. Das Beisammensein in der Pizzeria Goldenes Rössl – laut Locals „die beste Pizza der Stadt“ – sorgt für den perfekten Abschluss. Wir lassen die Tage Revue passieren, gehen die Foto- und Videoliste durch: „Puh, es ist alles geschafft!“

Das Fazit unseres Tests: All-Mountains und Enduros um 160 mm Federweg sind vielseitige Bergräder, die alpines Terrain zu meistern wissen. Potente Light-E-MTBs wie das Mondraker sind dabei vielleicht der ideale Kompromiss für eine Region wie Brixen, die eine Kombi aus Pedalieren und Liftfahren ermöglicht. Für lange Tage im Sattel kann man aber auch das motorlose Arc8 sehr gut hernehmen – es vereint geringes Gewicht und Bergab-Kompetenzen wie kein anderes der sechs Räder. Und Brixen? Bot uns einmal mehr die ideale Kombination aus sportlicher Herausforderung, Naturgenuss und Dolce Vita. Ganz klar, wir kommen wieder und wieder und wieder. ■

INFOS Brixen

ALLES RUND UM DIE DOMSTADT

Lage: Brixen (italienisch Bressanone) liegt in Südtirol am Zusammenfluss von Eisack und Rienz, etwa 40 km nördlich von Bozen. Der Talkessel ist umgeben von den Sarntaler Alpen im Westen, den Pfunderer Bergen im Norden und den Lüsner Bergen, einer Untergruppe der Dolomiten, im Osten.

Anreise: Aus München erreicht man Brixen in etwa 3,5 Stunden über die A 8, die Inntalautobahn A 95, Innsbruck und den Brennerpass.

Klima: Durch gemäßigtes alpines Klima treffen kalte Winter auf warme Sommer – bis zu 300 Tage Sonne pro Jahr!

Freizeit: In Brixen kann man auch abseits des MTBs viel unternehmen. So gibt es das große, zentral gelegene Schwimmbad mit Sauna und Innen- sowie Außenbereich (*acquarena.com)*. Aber auch andere sportliche Aktivitäten bieten sich an: Neben Wandern für Kids und Familien der Plosebob und für Ältere die Mountaincarts (*plose.org*). Allen dürfte die große Auswahl an Hotels, Restaurants und Bars gefallen. Auch einen Campingplatz gibt es.

Testival: Am vorletzten September-Wochenende findet stets unter dem Motto „Testen. Touren. Genießen.“ das MOUNTAINBIKE TESTIVAL ***e***powered by Bosch in Brixen statt – *das* Jahresabschlusshighlight im Herzen Südtirols. *mountainbike-testival.de*

„Egal ob motorlos oder mit dem E-MTB: Im Brixen Bikepark ist Gaudi programmiert!“ **Lukas Ittenbach,** Redakteur

Arc8 Extra Air Fox Factory GX AXS

8699 € | 13,5 kg* | 4703 g** | Carbon | S, M, L | 160/160 mm

Vom Underdog zum Testsieger: Das Extra von Arc8 errang in unserem Enduro-Test (Ausgabe 05/2024) Platz 1. Dabei handelte es sich um das Modell mit Stahlfederbein – kann das Extra Air mit Luftdämpfer ebenso überzeugen?

Das Factory-GX-Modell des 29"-Carboni für 8699 Euro (inklusive 700 Euro Aufpreis für den Carbon-Laufradsatz) gibt es in drei Größen und zwei Farben. Wir haben es in Größe M bestellt. Mit 476 mm Reach fällt das Extra Air groß aus, 506 mm wären es beim L-Rahmen. Obwohl mit 160 mm Federweg vergleichsweise kurzhubig, ist die Geometrie auch sonst „typisch Enduro". Mehr noch, der Lenkwinkel ist mit 63,5° sehr flach gezeichnet, hinzu kommt ein üppiger Radstand von 1273 mm.

Vor allem ist das Arc8 leicht, nur 13,5 Kilo bringt es auf die Waage. Nicht gerade unbeteiligt daran ist der rund 2000 g leichte Kohlefaserrahmen (ohne Dämpfer), der mit klassischer Leitungsführung durchs Steuerrohr sowie Staufach kommt. Apropos: Prima sind die zwei miteinander verbundenen Taschen im dünnen Unterrohr, die Schlauch, Reifenheber und Pumpe beheimaten. Darunter wäre noch Platz für eine Jacke.

Wie die Bezeichnung der Modellvariante vermuten lässt, kommt diese mit Fox-Factory-Fahrwerk (36er-Gabel und Float-X-Federbein) sowie einer elektrischen, funkenden Sram-GX-Transmission-Schaltung. Auch die Vario-Sattelstütze mit großzügigen 175 mm Verstellweg entstammt der Fox-Factory-Serie.

Bergauf wie -ab äußerst präsent ist das sehr geringe Gewicht. Auch die rotierende Masse fällt trotz stabiler Karkasse hinten dank der Carbon-Felgen äußerst gering aus. Klettereien gehen mühelos und flott von der Hand oder besser gesagt Wade.

* Gewicht komplett ohne Pedale ** Gewicht rotierende Masse (Laufradsatz, Reifen, Kassette, Bremsscheibe)

1 | Die beiden Taschen sitzen klapperfrei im filigranen Rahmen und lassen sich gemeinsam herausziehen.

2 | Die innovative „Slider"-Kinematik des Arc8 sorgt für eine vergleichsweise lineare Kennlinie des Hinterbaus.

„Der überragende wie überraschende Auftritt des Extra Coil in unserem Enduro-Test hat nicht getäuscht. Auch das Air-Modell glänzt mit top Fahrwerk, prima Fahreigenschaften, edlen Parts und noch geringerem Gewicht."
LUKAS ITTENBACH, *Redakteur*

Das Heck wippt zwar spürbar nach, lässt sich aber per Plattformhebel ruhigstellen.

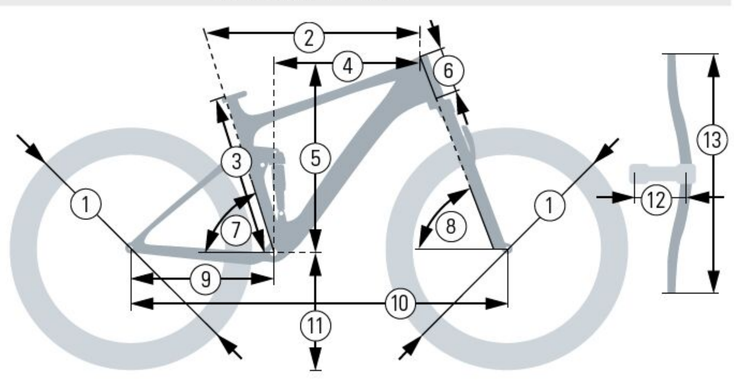
Auch bergab fährt sich das Extra Air namensgetreu „luftig" und angriffslustig, das diätische Gewicht sorgt für Agilität, die Geometrie für Spurtreue. In Summe ist das Handling so ausgewogen und intuitiv, während sich die Position angenehm sportlich anfühlt. Je nach Terrain kann das tiefe Tretlager aber etwas störend sein. Das Fahrwerk ist äußerst performant, sowohl die sensible Fox 36 als auch der innovative Hinterbau glänzen. Dieser setzt auf Flex-Stays am Heck sowie zwei Lineargleitlager, welche den Dämpfer abstützen. Ergebnis soll laut Arc8 eine „lineare Progression" sein, in der Praxis fährt sich das Heck betont feinfühlig, aber auch jederzeit stabil im Hub stehend.

Daten und Bewertung

AUSSTATTUNG	
Federgabel	Fox 36 Float Factory Grip2
Federbein	Fox Float X Factory
Schaltung & Antrieb	1 x 12 Gänge, 32 : 10–52 Zähne, Sram-GX-Transmission-Schaltwerk, -Schalter, -Kassette und -Kurbel
Bremsen	Shimano XT M8120 (203/203 mm)
Laufräder	DT Swiss XMC 1501
Reifen	Maxxis Minion DHF/Dissector Exo/Exo+ Maxx Terra 29 x 2,5"/2,4"
Sattelstütze	Fox Transfer Factory (175 mm)
Cockpit	Faserwerk Baslerstab

GEOMETRIE

1	29"/29"
2	606
3	400
4	476
5	641
6	115
7	78,5°
8	63,5°
9	445
10	1273
11	324
12	35
13	780



BEWERTUNG

Gewicht	■■■■■
Ausstattung	■■■■■
Rahmen & Fahrwerk	■■■■■
Preis/Leistung	■■■■□

CHARAKTER

Profil	Uphill	Downhill
Handling	verspielt	laufruhig
Fahrwerk	straff	komfortabel

ÜBERRAGEND

Das gefällt besonders gut

- innovativer und potenter Grenzgänger zwischen All-Mountain und Enduro
- hochwertiger Carbon-Rahmen mit vielen Details wie dem Staufach
- sehr hochwertige sowie durchdachte Ausstattung
- extrem geringes Gewicht, leichte rotierende Masse
- souveränes Fahrwerk

Das gefällt weniger gut

- tiefes Tretlager teils etwas störend
- Hinterbau wippt leicht, Dämpfer lässt sich aber straffen
- teuer

Dafür eignet sich das Bike

Leicht wie ein Trailbike, potent wie ein Enduro: Das Extra Air dürfte für viele die eierlegende Wollmilchsau sein. Ein ausgewogenes Handling wird mit einem top Fahrwerk, feinen Parts und „Extra-geringem" Gewicht kombiniert.

Haibike Hybe 10.5

7999 € | 25,9/120 kg* | 5577 g** | Aluminium | S, M, L, XL | 170/160 mm | 21–51 km | 1774 Hm

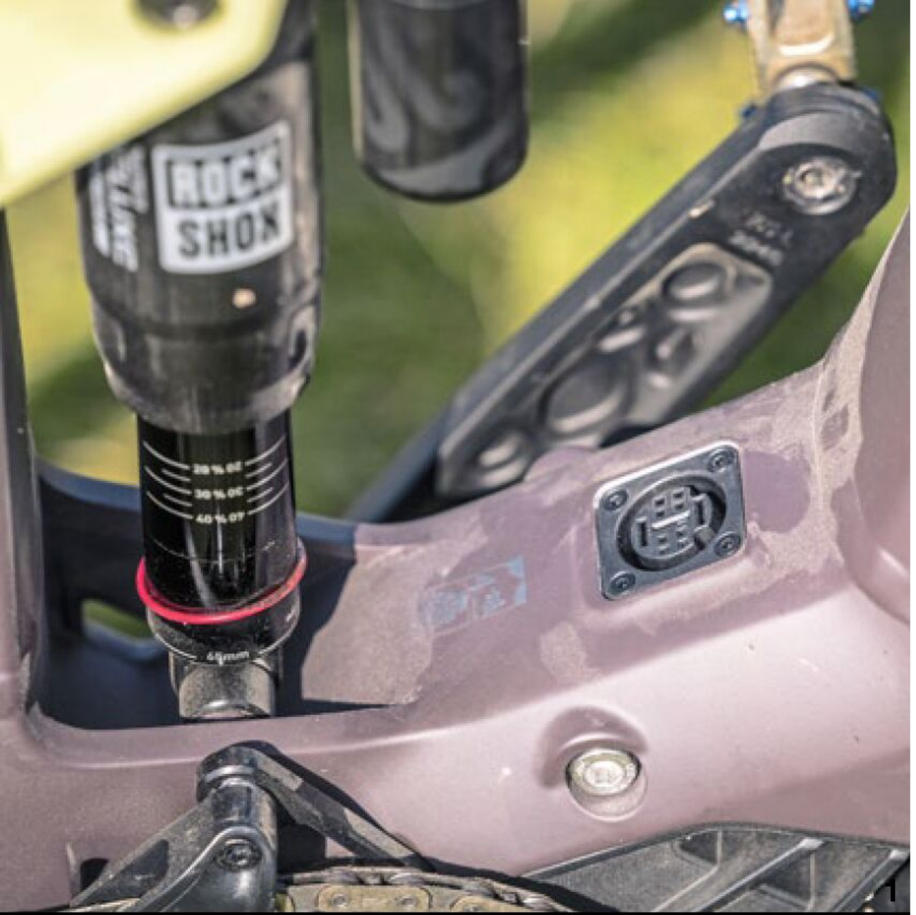
The Hybe is real! Ein auf E-Rennen spezialisiertes Enduro will Haibike mit dem Hybe auf die Räder gestellt haben. Dazu kombinieren die E-Bike-Pioniere ein Mullet-Laufrad-Setup mit zwei verschiedenen Rahmen. Denn: Drei Modelle bieten die Schweinfurter an, Hybe 9 und Hybe 11 kommen mit Bosch-Motor und Carbon-Rahmen, das Testbike Hybe 10.5 hingegen setzt auf einen Yamaha-Motor, eingepflanzt in einen massiven Alu-Rahmen.

Die Geometrien der beiden Varianten sind dabei ähnlich, aber nicht identisch. So oder so sollen 170 mm Hub an der Front sowie 160 mm Heckfederweg im Trailrausch für Souveränität sorgen. Bergauf liefert das Yamaha-PW-XM-Aggregat 85 Nm maximales Drehmoment, die Batterie hält stolze 750 Wh vor.

Ausgestattet ist das Hybe neben hochwertigen Rock-Shox-Ultimate-Federelementen mit der drahtlosen GX-Transmission-Schaltung von Sram, stabilen DT-Laufrädern und Maxxis-Pneus. Gebremst wird mit Magura-MT7-Stoppern samt 203-mm-Discs. Enttäuschend ist das maximale Systemgewicht von 120 Kilo. Abzüglich Bike, Klamotten und eventuell vollem Rucksack bleiben nur noch 80 bis 90 Kilo für Bikerin oder Biker. Ein weiteres Manko ist die leicht zu verlierende Abdeckung des Ladeports.

Mit 77°-Sitz- und 64,5°-Lenkwinkel gibt sich das Haibike zeitgemäß. Der Reach des Größe-L-Bikes liegt bei wenig aufregenden 475 mm, die Kettenstreben sind mit 460 mm äußerst lang geraten. Passend dazu zeichnet sich das Handling durch ausgeprägte Laufruhe und viel Spurstabilität aus. Das Hybe ist alles, aber nicht nervös! Zumindest ein My mehr Agilität würde dem elektrifizierten Enduro daher gut ste-

* Gewicht komplett ohne Pedale/max. zulässiges Systemgewicht ** Gewicht rotierende Masse (Laufradsatz, Reifen, Kassette, Bremsscheibe)



1 | Die Abdeckung für den Ladeport ist nicht am Rahmen befestigt/gesichert und folglich leicht zu verlieren.

2 | Geschützt im Inneren des hinteren Rahmendreiecks befindet sich die Aufnahme für die Heckbremse.

„Das Hybe zeigt sich mehr als Allrounder denn als Rennmaschine. Mir hat die kräftige Unterstützung des Motors super gefallen, das hohe Gewicht und das etwas trägere Handling sind weniger nach meinem Geschmack.“
ROBIN DUFNER, *Testfahrer*

hen. Neben der langen Heckpartie liegt dies auch am Gewicht: Fast 26 Kilo sind auch für ein Full-Power-E-MTB ganz schön stramm. Bar jeder Kritik ist das Rock-Shox-Fahrwerk, bestehend aus Zeb-Gabel und Super-Deluxe-Dämpfer, das fast unabhängig des Terrains frohgemut und souverän zu Werke geht. Weniger ideal im Talschuss sind hingegen der Hinterreifen mit dünner Karkasse und harter Reifenmischung sowie der etwas knappe Hub der Vario-Sattelstütze.

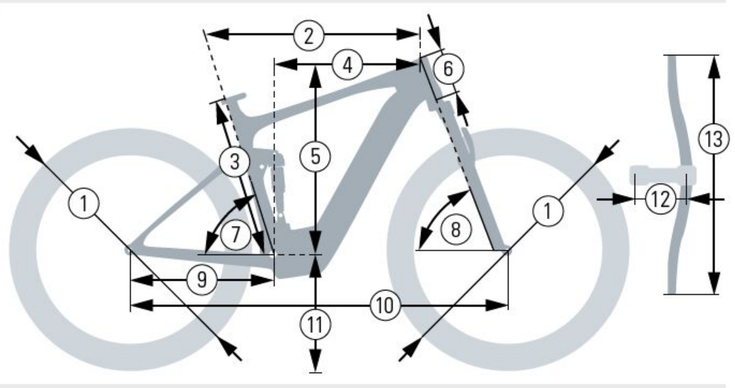
Trotz des angesprochenen (Über-)Gewichts geht es mit dem Hybe nicht allzu zäh bergauf – dem Yamaha-Aggregat sei Dank. Der Japan-Motor überzeugt mit betont kraftvoller, dennoch gut abgestimmter Unterstützung, der große Akku mit viel Reichweite. Zudem fährt sich alles wunderbar klapperfrei.

Daten und Bewertung

AUSSTATTUNG	
Motor	Yamaha PW-XM, 85 Nm
Akku	Yamaha, 750 Wh
Display	Yamaha Interface X
Federgabel	Rock Shox Zeb Ultimate
Federbein	Rock Shox Super Deluxe Ultimate
Schaltung & Antrieb	1 x 12 Gänge, 36 : 10–52 Zähne, Sram-GX-Transmission-Schaltwerk, -Schalter und -Kassette, Race-Face-Aeffect-Kurbel
Bremsen	Magura MT7 (203/203 mm)
Laufräder	DT Swiss H1900
Reifen	Maxxis Assegai/Minion DHR II Exo+/Exo Maxx Terra/Dual 29 x 2,5"/27,5 x 2,6"
Sattelstütze	Haibike (150 mm)
Cockpit	Haibike/Haibike

GEOMETRIE („LOW“)

1 | 29"/27,5"
2 | 627
3 | 470
4 | 475
5 | 655
6 | 130
7 | 77°
8 | 64,5°
9 | 460
10 | 1279
11 | 336
12 | 40
13 | 780



BEWERTUNG

Gewicht	■■■□□□□□□□
Ausstattung	■■■■■■■■□□
Rahmen & Fahrwerk	■■■■■■■■□□
Preis/Leistung	■■■■■■□□□□

CHARAKTER

Motor-Support	sanft	□□□□□□□□■□ kräftig
Handling	verspielt	□□□□□□□□■□ laufruhig
Fahrwerk	straff	□□□□■□□□□□ komfortabel

SEHR GUT

Das gefällt besonders gut

- potentes E-Enduro mit prima Fahrwerk
- kraftvoller, toll zu fahrender Yamaha-Motor
- sehr große, reichweitenstarke Batterie
- ausgeprägte Laufruhe
- zumeist hochwertige Ausstattung (Federelemente, Bremsen, Schaltung)

Das gefällt weniger gut

- pannenanfälliger Hinterradreifen mit hartem Gummi
- zünftiges Gesamtgewicht
- lose Ladeport-Abdeckung
- sehr geringes maximales Systemgewicht
- hoher Kaufpreis

Dafür eignet sich das Bike

Im Einsatzbereich nicht so spitz, wie von Haibike angepriesen, ist das etwas übergewichtigen Hype eher ein ausgewogener Allrounder für ein breites Spektrum – von anspruchsvollen Mittelgebirgs-Rides bis zu alpinen Tagestouren.

Hohe Acht Besta Monto

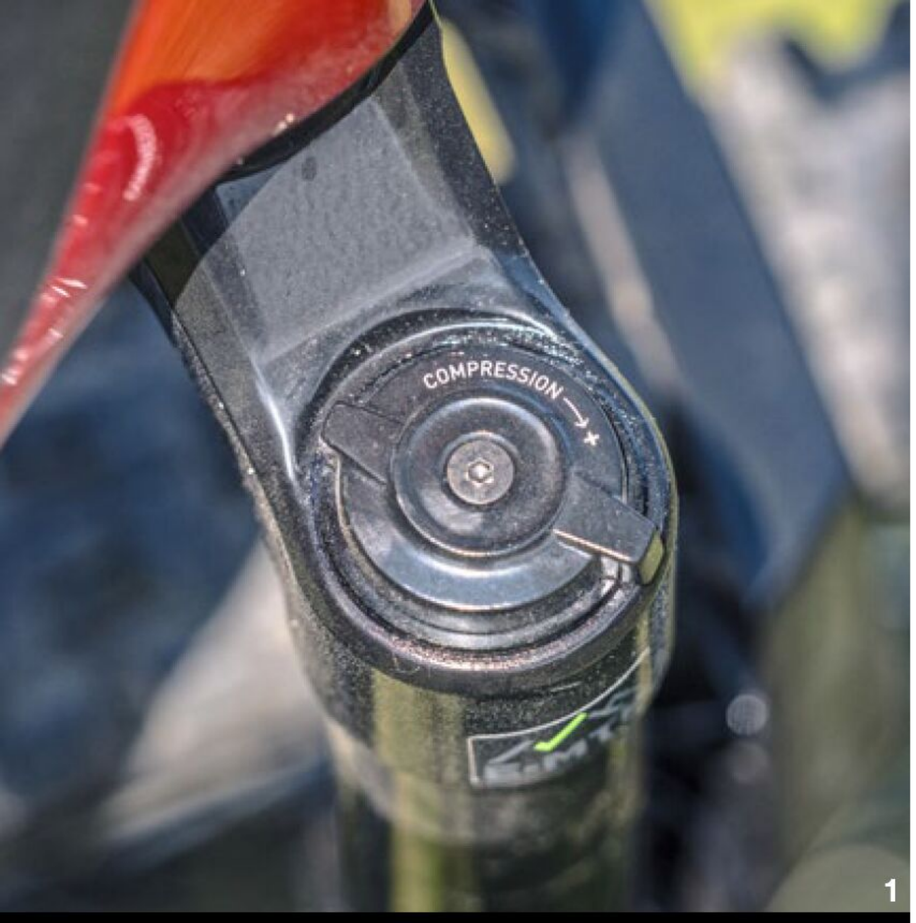
6799 € | 24,2/140 kg* | 6180 g** | Carbon | S, M, L, XL | 160/150 mm | 18–44 km | 1511 Hm

In Daun findet nicht nur einer der traditionsreichsten MTB-Marathons statt, auch die Marke Hohe Acht kommt aus der Vulkaneifel. Wie Pyro (Kinderräder) und Cooper gehört sie zum einst namensgebenden Mutterkonzern Technibike. Der neue Markenname Hohe Acht bezieht sich auf den mit 747 Metern höchsten Berg der Eifel. Die Modell- und Ausstattungsbezeichnungen Besta und Monto stammen hingegen aus der Plansprache Esperanto, bedeuten Tier und Berg.

Abseits der Namensspiele gesellte sich ein Full-Power-E-MTB mit Carbon-Rahmen und im Mullet-Aufbau, also mit 29"-Laufrad vorne und 27,5er hinten, in unseren Brixner Test. Im Herzen trägt es den beliebten Shimano-EP801-Motor, kombiniert mit einem 630-Wh-Akku im Unterrohr, der sich schnell und einfach entnehmen lässt. Nebst 160 mm Fronthub liegen 150 mm Federweg am klassischen Viergelenker-Hinterbau an, was laut Hohe Acht für „reichlich Reserven im harten Enduro-Einsatz“ sorgen soll. Tatsächlich ordnet sich das auch optisch brave E-Bike eher als tourenorientierter Allrounder ein. Dazu passt die Geo, die zwar zumeist modern, aber nicht progressiv gezeichnet ist. Lenk- und Sitzwinkel sind mit 64,5° und 76,5° im moderaten Bereich. Das Sitzrohr steht klassisch-lang, auch der mit 60 mm vergleichsweise lange Vorbau wirkt nicht mehr so ganz zeitgemäß. Gut: Mit 170 mm bietet die Vario-Sattelstütze reichlich Verstellbereich.

Das Besta gibt es in vier Größen und drei Ausstattungsvarianten zwischen 5999 und 9999 Euro. Gemessen am Preis des Testrades fällt die Ausstattung mit Sram-DB8-Bremsen, Sram-NX/SX-Schaltungsmix sowie einer Rock-Shox-Zeb-Gabel einfachster Güteklasse etwas mau aus. Ein we-

* Gewicht komplett ohne Pedale/max. zulässiges Systemgewicht ** Gewicht rotierende Masse (Laufradsatz, Reifen, Kassette, Bremsscheibe)



1 | Die günstigste der Zeb-Gabeln ist easy einzustellen: Es gibt nur ein Rebound- sowie Compression-Rädchen.

2 | Neben einer SP-Connect-Handyhalterung ist das kleine Shimano-Display mit neustem Update montiert.

„Cool, dass eine neue Radmarke aus meiner Heimat den Mountainbike-Markt aufmischt. Gemessen am Preis herrscht in Sachen Ausstattung aber noch viel Luft nach oben, auch wenn sich das Rad echt gut fährt.“
LUKAS ITTENBACH, *Redakteur*

nig Glanz steuert das Rock-Shox-Federbein der gehobenen Select-Plus-Klasse bei.

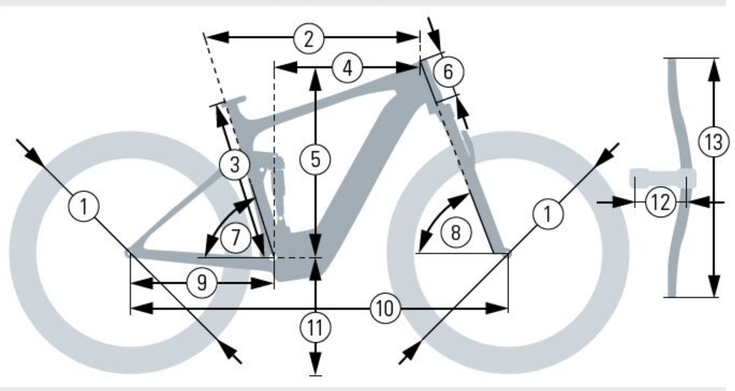
Bergauf geht es mit dem Besta zielstrebig voran, das Gesamtgewicht von 24,2 Kilo ist für ein Full-Power-E-MTB noch okay, das trotz des kleinen Hinterrads extrem hohe Gewicht der rotierenden Masse aber selbst am E-Bike weniger. Der Shimano-Motor schiebt mit neuster Software (siehe Seite 64) nicht nur harmonisch wie immer, sondern auch erstaunlich kräftig an. An unserem Testbike war leider ein lautes Rappeln des Akkus im Unterrohr zu hören. Der Hinterbau macht einen unauffällig-guten Job, die „einfache“ Base-Gabel zeigt sich im zornigen Gelände aber etwas harsch und mit schnell aufeinanderfolgenden Schlägen überfordert. Das Handling liegt mit üppigem Radstand auf der laufruhigen, stets sicheren Seite.

Daten und Bewertung

AUSSTATTUNG	
Motor	Shimano EP801, 85 Nm
Akku	Shimano, 630 Wh
Display	Shimano SC-EN600
Federgabel	Rock Shox Zeb Base
Federbein	Rock Shox Super Deluxe Select+
Schaltung & Antrieb	1 x 12 Gänge, 34 : 11–50 Zähne, Sram-NX-Schaltwerk und -hebel, -SX-Kassette, Shimano-Steps-Kurbel
Bremsen	Sram DB8 (200/180 mm)
Laufräder	Sunringlé Düroc SD37 Expert
Reifen	Maxxis Assegai/Dissector Exo/Exo+ Maxx Terra 29/27,5 x 2,6"
Sattelstütze	Limotec A1 (170 mm)
Cockpit	Hohe Acht/Hohe Acht

GEOMETRIE

1 | 29"/27,5"
2 | 630
3 | 480
4 | 483
5 | 628
6 | 125
7 | 76,5°
8 | 64,5°
9 | 450
10 | 1279
11 | 336
12 | 60
13 | 780



BEWERTUNG

Gewicht	
Ausstattung	
Rahmen & Fahrwerk	
Preis/Leistung	

CHARAKTER

Motor-Support	sanft	kräftig
Handling	verspielt	laufruhig
Fahrwerk	straff	komfortabel

GUT

Das gefällt besonders gut

- zeitgemäß gestaltetes E-All-Mountain im Mullet-Trimm und aus Carbon
- sehr guter Dämpfer, solide Hinterbau-Performance
- betont laufruhiges, in Summe gefälliges Handling
- kräftiger, dabei harmonischer Shimano-Motor, recht große Batterie

Das gefällt weniger gut

- wenig hochwertige Ausstattung, eher schwaches Preis-Leistungs-Verhältnis
- lautes Klappern des Akkus
- „simple“ Federgabel
- geringe Bandbreite der Kassette

Dafür eignet sich das Bike

Das Besta Monto ist ein flottes E-All-Mountain mit potentem Motor und recht großem Akku. Das Handling ist so sicher wie entspannt – prima für lange Ausfahrten. Für ambitionierte Trailrides gibt es in dem Segment bessere E-MTBs.

Mondraker Dune RR

9499 € | 19,5/150 kg* | 5516 g** | Carbon | S, M, L, XL | 170/165 mm | 12–31 km | 1189 Hm

Aus Spanien nach Südtirol schickte uns Mondraker sein Light-E-MTB Dune. Der Bosch-SX-befeuerte Lightrider mit Voll-Carbon-Rahmen macht schon auf dem Papier mit 170/165 mm Federweg einiges her. Von dem Mullet-Enduro gibt es drei Modelle zwischen 7999 und 11 999 Euro, Letzteres hatten wir bereits getestet und für „überragend“ befunden. Für noch immer stolze 9499 Euro setzt das Dune RR auf eine drahtlose GX-Transmission-Schaltung und standfest eCode-Bremsen von Sram, stabile Ethirteen-Laufräder sowie bewährte Maxxis-Reifen. Highlight sind jedoch die edlen, sehr hochwertigen und zigfach einstellbaren Öhlins-Federelemente. Doch auch im Detail haben die Produktmanager gute Entscheidungen getroffen: Neben großen Bremsscheiben gibt es einen sehr kurzen Vorbau, breiten Lenker, viel Sattelstützen-Verstellweg und extra pannensichere Reifenkarkasse hinten. Ebenso löblich ist das hohe maximal zulässige Systemgewicht von 150 Kilo.

Potenzielle Käuferinnen und Käufer haben die Wahl zwischen vier Größen. Wir haben uns für das L-Bike mit 485 mm Reach entschieden – was unseren Testern zwischen 180 und 190 cm gut taugte. Das Dune weist eine Geometrie auf, die für Trailspaß und Bergabkompetenz steht. Während der Lenkwinkel moderat-flache 64° beträgt, liegt der Stack bei üppigen 648 mm. In Summe ist die Sitzposition auch durch das eher hoch stehende Tretlager leicht erhaben, aber nicht unsportlich, in Summe ausgewogen.

Einmal angeworfen, schiebt der Bosch-SX-Motor für ein Light-Aggregat kräftig und munter an. Seine nominelle Spitzenleistung von 600 Watt reicht gar an Full-Power-Motoren heran. Um diese heraus-

* Gewicht komplett ohne Pedale/max. zulässiges Systemgewicht ** Gewicht rotierende Masse (Laufradsatz, Reifen, Kassette, Bremsscheibe)

1 | Ab Werk ist ein Kiox-Display verbaut. Man kann es abnehmen (Bild), dann übernimmt der Remote Modi-Wahl und Co.

2 | Das Öhlins-TTX-Luftfederbein lässt sich getrennt in Low- und Highspeed-Druckstufe anpassen.

zukitzeln, ist aber eine ziemlich hohe Trittfrequenz nötig. Der schlanke 400-Wh-Akku lässt sich auf die Schnelle nicht demontieren, die Reichweite reicht aber für rund 1000 Höhenmeter an Kletterei. Dass dabei nur 19,5 Kilo bewegt werden müssen, ist in Relation zum Federweg und den „fetten“ Parts aller Ehren wert.

Super agil bei starkem Gegenhalt geht das edle Fahrwerk zu Werke. Man steht stets maximal stabil im Hub, Gabel und Dämpfer sind zwar nicht butterzart ansprechend, dennoch komfortabel und vor allem voller Reserven. Selbst im wilden Geläuf behält das Dune im Verbund mit der tollen Geometrie die Laufruhe und verwöhnt mit Spurstabilität. Das kleine 27,5"-Hinterrad bewahrt aber auch mehr als nur ein Quäntchen an Agilität.

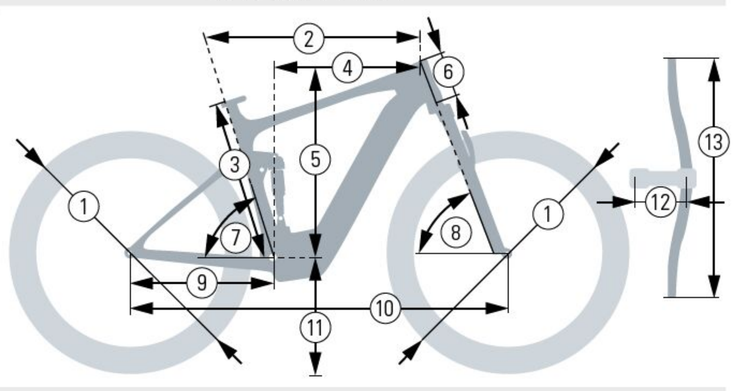
„Ich war schon ein großer Fan des Mondraker Neat mit TQ-Motor. Dass die Spanier mit einem noch mal potenteren Enduro-Pendant mit Bosch-Motor nachlegen, finde ich super. Auch die cleane Optik des Dune gefällt mir.“
LUKAS HOFFMANN, *Redakteur*

Daten und Bewertung

AUSSTATTUNG	
Motor	Bosch Performance SX, 55 Nm
Akku	Bosch Powertube, 400 Wh
Display	Bosch Kiox 500 + System Controller
Federgabel	Öhlins RXF 38 M.2
Federbein	Öhlins TTX Air
Schaltung & Antrieb	1 x 12 Gänge, 34 : 10–52 Zähne, Sram-GX-Transmission-Schaltwerk, -Schalter und -Kassette, Ethirteen-E-Spec-Plus-Kurbel
Bremsen	Sram Code Bronze Stealth (200/200 mm)
Laufräder	Ethirteen Grappler Race
Reifen	Maxxis Assegai/Minion DHR II Exo+/DD Maxx Grip/Maxx Terra 29 x 2,5"/27,5 x 2,4"
Sattelstütze	Onoff (170 mm)
Cockpit	Onof/Onoff Carbon

GEOMETRIE

1 | 29"/27,5"
2 | 645
3 | 450
4 | 485
5 | 648
6 | 130
7 | 77,5°
8 | 64°
9 | 445
10 | 1285
11 | 352
12 | 30
13 | 800



BEWERTUNG

Gewicht	
Ausstattung	
Rahmen & Fahrwerk	
Preis/Leistung	

CHARAKTER

Motor-Support	sanft	kräftig
Handling	verspielt	laufruhig
Fahrwerk	straff	komfortabel

SEHR GUT

Das gefällt besonders gut

- bergaborientiertes, modernes E-Enduro
- überragendes, perfekt werkelndes Fahrwerk
- in Relation kraftvoller, aber auch feinfühliger Motor
- für die Federwegskategorie geringes Gewicht
- insgesamt tolle, durchdachte Parts, dafür aber ...

Das gefällt weniger gut

- ... sehr teuer
- Akku nicht schnell entnehmbar

Dafür eignet sich das Bike

Trail runter und gleich wieder hoch – immer und immer wieder. Das Dune ist mit üppigem Hub, kreuzstabilen Parts und super Handling das ideale „Shuttle“ für Trailparks und Co. Dank üppiger Bosch-Power und 400 Wattstunden sind so einige Runs auf den Hometrails möglich.

Radon Jab MX 9.0

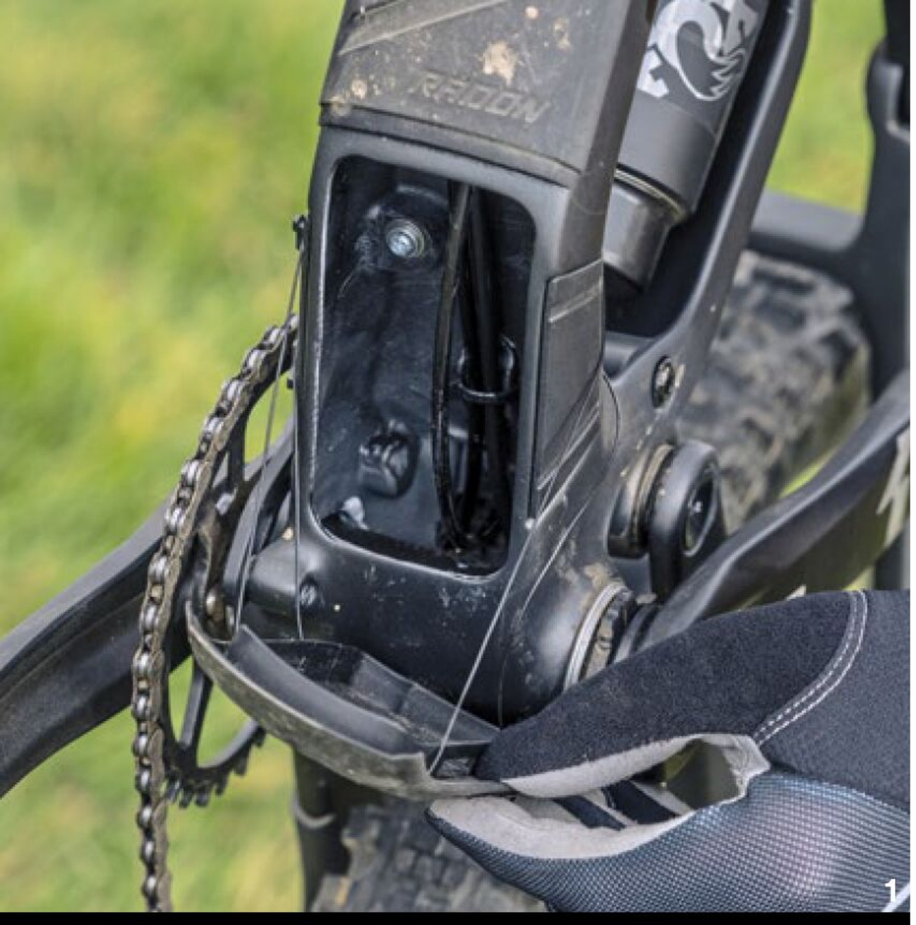
4399 € | 14,8 kg* | 5337 g** | Carbon | S, M, L, XL | 160/160 mm

Highend-Federelemente an einem Enduro für unter 4500 Euro? Radon spielt die Vorteile des Direktvertriebs voll aus. Drei Modelle des Jab MX zwischen 4399 und 5499 Euro bietet der Bonner Versender an – alle sind derzeit reduziert. Das Testrad MX 9.0 mit Voll-Carbon-Rahmen kostet aktuell lediglich 3199 Euro. Das 160-mm-Fully wiegt 14,8 Kilo, ein mit Blick auf den Preis respektabler Wert und quasi identisch zum edler ausgestatteten Topmodell. Auch am 9.0 liest sich die Ausstattungsliste sehr gut: Ein dickes Fox-Performance-Federbein mit Ausgleichsbehälter ist mit der Lyrik-Gabel von Rock Shox in teuerster Güteklasse kombiniert. Die mechanische 12-fach-Schaltung von Sram zeigt sich hingegen als wilder Mix von GX über NX bis zur X1-Kurbel. Ein stabiles Race-Face-Cockpit sowie ebenso solide DT-Alu-Laufräder samt top gewählten Maxxis-Pneus runden das Paket ab.

Cooles Detail am eckigen Radon-Design treu gebliebenen Rahmen ist die Unterrohrklappe, die nicht von einem Hebelmechanismus, sondern von dünnen Seilen und einem Drehverschluss gehalten wird. Im Inneren gibt es jedoch keine Taschen oder ein abgegrenztes Staufach für Schlauch und Co.

Im Vergleich zum 27,5"-Jab, das seit einigen Jährchen im Radon-Portfolio steht, haben die Entwickler an der Geometrie stark „geschraubt“. Der Sitzwinkel ist mit über 76° ein gutes Stück steiler, die Front – nun 63,9° im „Low“-Setting (über verstellbare Steuersatzschalen) – noch mal deutlich flacher geworden. Der Reach bleibt im moderaten Bereich, in Summe ist das nun im Mullet-Trimm rollende Jab aber rundum modern geworden. Auf dem Trail legt der Ballermann vom Rhein ein

* Gewicht komplett ohne Pedale ** Gewicht rotierende Masse (Laufradsatz, Reifen, Kassette, Bremsscheibe)



1 | Das ungewöhnlich positionierte und bedienbare Staufach im Rahmen kommt ohne Taschen.

2 | Bestens integriert: Der Float-X2-Dämpfer von Fox schmiegt sich in das elegante Rahmendesign.

ausgewogenes und stets sicher beherrschbares Handling an den Tag. Der Hinterbau agiert dabei äußerst komfortabel, die Forke zeigt sich im mittleren Federweg etwas straffer, bleibt aber stets feinfühlig.

Klar, andere Enduros bieten mehr Hub und noch potentere Federelemente – dafür kann man dank des nicht zu hohen Gewichts (vor allem in Relation zum Preis), der gefälligen Sitzposition und des gut erreichbaren Plattformhebels am Dämpfer mit dem Jab MX auch prima bergauf pedalieren. Kritik gibt es daher nur im Detail: Einmal mehr störten uns die Zweifinger-Bremshebel der Magura-Bremsen. Und die Vario-Sattelstütze könnte mehr als nur 150 mm Verstellweg bieten. Ansonsten ist der Griff ins Teileregal geglückt.

„Aktuell kostet das reduzierte Jab MX 9.0 kaum über 3000 Euro – mehr Enduro bekommt man für das Geld wohl nirgends. Prima ist der Fokus auf ein Highend-Fahrwerk trotz des Killerpreises.“

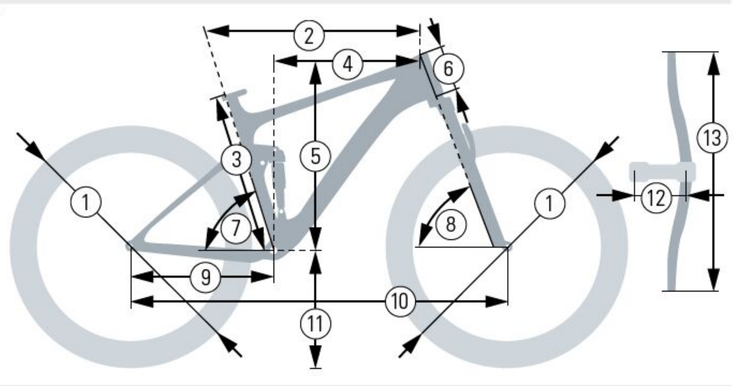
CHRIS PAULS, *Testchef*

Daten und Bewertung

AUSSTATTUNG	
Federgabel	Rock Shox Lyrik Ultimate
Federbein	Fox Float X2 Performance
Schaltung & Antrieb	1 x 12 Gänge, 32 : 10–52 Zähne, Sram-GX-Schaltwerk und -Kassette, -NX-Schalthebel und -X1-Kurbel
Bremsen	Magura MT5 (203/203 mm)
Laufräder	DT Swiss E1900
Reifen	Maxxis Assegai/Minion DHR II Exo+ Maxx Terra 29 x 2,5"/27,5 x 2,4"
Sattelstütze	SDG Tellis V2 (150 mm)
Cockpit	Race Face Aeffect R/Race Face Chester

GEOMETRIE („LOW“)

1	29"/27,5"
2	625
3	445
4	480
5	639
6	117
7	76,4°
8	63,9°
9	432
10	1253
11	339
12	50
13	780



BEWERTUNG	
Gewicht	
Ausstattung	
Rahmen & Fahrwerk	
Preis/Leistung	

CHARAKTER		
Profil	Uphill	Downhill
Handling	verspielt	laufruhig
Fahrwerk	straff	komfortabel

SEHR GUT

Das gefällt besonders gut

- gelungener Zwitter aus All-Mountain und Enduro
- nicht zu extreme, aber moderne Mullet-Geometrie
- auffälliger, solide gemachter Carbon-Rahmen
- überzeugendes Fahrwerk
- selbst ohne die aktuelle Preisreduzierung äußerst attraktives Angebot

Das gefällt weniger gut

- Bremshebel wenig ergonomisch
- zu geringer Sattelstützen-Verstellweg

Dafür eignet sich das Bike

Gut und günstig? Nein, sogar sehr gut und günstig! Klar, 4399 Euro sind noch immer viel Geld, aber bei den aktuellen Preisen äußerst fair. Unter dem Strich ist das Jab MX ein toller Partner für alle, die das Bergabfahren lieben, aber auch gerne hochpedalieren.

Scott Voltage eRide 910

7199 € | 19,5/128 kg* | 5590 g** | Carbon | S, M, L, XL | 160/100 + 155 mm | 10–30 km | 1156 Hm

Können auch vergleichsweise „schmale" 50 Nm Drehmoment viel Freude bereiten? Scott bietet neben dem Trailbike Lumen mit dem Voltage auch ein federwegsreiches Light-E-MTB mit dem kleinen, leichten HPR50-Aggregat von TQ an. Unter 20 Kilo stehen auch dank des Winzmotors auf der Waage, nicht schlecht für ein E-All-Mountain mit rund 160 mm Federweg und „Enduro-Anleihen". Den Strom zieht der Motor aus einem kleinen 360-Wh-Akku. Optional kann man einen 160-Wh-Zusatzakku dazukaufen, der dann statt einer Trinkflasche Platz nimmt. Typisch für die aktuelle Scott-Flotte bietet das Voltage neben 29"-Laufrädern einen schönen, innovativen Voll-Carbon-Rahmen mit komplett integriertem Federbein. Letzteres ist dank Serviceklappe und Sag-Indikator dennoch gut abstimmbar.

Ausstattungsseitig fackeln die Schweizer für rund 7200 Euro kein Feuerwerk ab. Das Voltage kommt mit vielen Alu-Parts der Eigenmarke Syncros, einer simpel abstimmbaren Fox-Rhythm-Gabel, Shimano-XT/Deore-Schaltung sowie standfesten Deore-Vierkolben-Bremsen samt großen Discs. Kurzum: nicht edel, aber durchdacht und an die All-Mountain-Kategorie gut angepasst. Spannend wird es bei der Geometrie, bei der sich die Scott-Ingenieure viel Mühe gegeben haben. Das Rad ist sogar länger als das zeitgleich auf den Markt gebrachte Enduro Ransom, was auch an den üppigen Kettenstreben von 455 mm liegt. Die Front steht flach (63,9°), Reach sowie Oberrohrlänge fallen für ein Größe-M-Bike lang aus.

Wenig überraschend zeigt das Scott in der Praxis deutlich ausgeprägte Laufruhe, die auch im holprigen Terrain für Sicherheit und Speed sorgt. Das vertrauen-

* Gewicht komplett ohne Pedale/max. zulässiges Systemgewicht ** Gewicht rotierende Masse (Laufradsatz, Reifen, Kassette, Bremsscheibe)

1 | Für Schraubereien eher unpraktisch, aber optisch wunderschön: Die Züge verschwinden durch den Steuersatz.

2 | Per Lenker-Remote lässt sich das Fahrwerk straffen bzw. sperren. Auch die Sattelstütze wird hier angesteuert.

„Innovativ, leicht und potent: Das Light-E-All-Mountain von Scott bietet die für mich perfekte Federwegsklasse. Der sparsame TQ-Motor ist wunderbar sanft und leise, aber wirklich viel Power bietet er natürlich nicht.“
LUKAS ITTENBACH, *Redakteur*

erweckende Fahrgefühl auf dem Trail wird ergänzt durch ein narrensicheres, intuitives Handling.

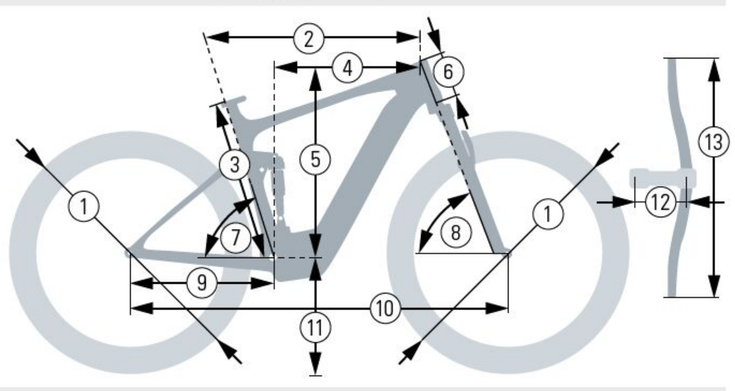
Der TQ-Motor überzeugt einmal mehr mit seiner harmonischen Abstimmung, sehr geringer Lautstärke und der gelungenen Bedienung. Die Unterstützung ist dabei sanftmütig und steht deutlich hinter der Light-Konkurrenz von Fazua und Bosch zurück – das muss man bewusst wollen. Dennoch geht es flott voran, zumal sich Scott-typisch der Heckfederweg via Lenkerfernbedienung auf 100 mm kappen und straffen lässt – parallel strafft sich die Gabel. Auch ein Lockout für vorne und hinten steht parat. Bergab werkelt der Hinterbau aufmerksam und gibt bereitwillig seinen Hub frei. Die einfache Federgabel bleibt dahinter etwas zurück.

Daten und Bewertung

AUSSTATTUNG	
Motor	TQ HPR50, 50 Nm
Akku	TQ, 360 Wh
Display	TQ
Federgabel	Fox 36 Rhythm
Federbein	Fox Nude 6T Evol
Schaltung & Antrieb	1 x 12 Gänge, 34 : 10–51 Zähne, Shimano-XT-Schaltwerk, -Deore-Schalthebel und -Kassette, FSA-Kurbel
Bremsen	Shimano Deore M6120 (203/203 mm)
Laufräder	Formula/Syncros X-30S
Reifen	Maxxis Dissector Exo Maxx Terra 29 x 2,6"
Sattelstütze	Syncros Duncan 1.5S (210 mm)
Cockpit	Syncros/Syncros

GEOMETRIE

1 | 29"/29"
2 | 600
3 | 425
4 | 457
5 | 622
6 | 110
7 | 77,1°
8 | 63,9°
9 | 455
10 | 1253
11 | 342
12 | 40
13 | 780



BEWERTUNG	
Gewicht	
Ausstattung	
Rahmen & Fahrwerk	
Preis/Leistung	

CHARAKTER		
Motor-Support	sanft	kräftig
Handling	verspielt	laufruhig
Fahrwerk	straff	komfortabel

SEHR GUT

Das gefällt besonders gut

- innovativer Voll-Carbon-Rahmen mit integriertem Dämpfer
- Motor sehr leise und harmonisch abgestimmt
- sicheres, „rundes“ Handling mit viel Spurstabilität
- recht geringes Gewicht
- intuitiv bedienbare Fahrwerksverstellung

Das gefällt weniger gut

- vergleichsweise teuer
- Akku nicht schnell entnehmbar
- Reifen mit wenig pannensicherer Karkasse

Dafür eignet sich das Bike

Wer ein potentes, spaßiges Light-E-All-Mountain sucht, ist mit dem Voltage super bedient. Für den Verzicht auf die Kraft eines großen E-Motors bekommt man ein leichtfüßiges, dennoch maximal sicheres Handling. Du suchst nach weniger Hub? Dann lohnt der Blick zum „kleinen Bruder“ Lumen.

Biker wie wir sind neugierig auf mehr!

12 Hefte
MOUNTAINBIKE LESEN

Nur
84,90 EURO* ZAHLEN

Extra
ABOPRÄMIE ZUR WAHL

Ideal
AUCH ZUM VERSCHENKEN

Exklusiv
COLLECTOR'S COVER
NUR FÜR ABONNENTEN

MOUNTAINBIKE E-PAPER UPGRADE
Jetzt zum Heftabo die E-Paper-Ausgabe schon für nur 1,05 € (inkl. MwSt.) vergünstigt mitbestellen.

Jetzt MOUNTAINBIKE abonnieren:

MOUNTAINBIKE-MAGAZIN.DE/ANGEBOT

oder telefonisch: 0781 639 66 54

* Bestell-Nr. **MB1PRE** (selbst lesen), **MB1PRG** (verschenken) – 12 Ausgaben MOUNTAINBIKE für zzt. 84,90 € ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrages für das Extra (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 7,08 €). Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht.

Angebot der BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. | Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

30 JAHRE MOUNTAIN BIKE since 1994

deuter

deuter Bike-Rucksack Compact EXP 14
Bequemer, fester Sitz und perfekte Ausstattung. UVP 110,– €.
Zuzahlung: 22,– €*

redwood-marine 1730
graphite-black 1729

€ 40 ShoppingBON-Gutschein

1300

€ 40 Amazon.de-Gutschein

1355

BLAUPUNKT

Blaupunkt Smartwatch
Zuzahlung: 1,– €*

1904

Ausführliche Produktbeschreibung im Onlineshop.

Foto: Mattias Fredriksson

Mobilität der Zukunft
NACHHALTIG | SICHER | DIGITAL

Eine Aktion von

auto motor sport · auto motor sport professional Das Extraheft für Kfz-Technik · AUTO STRASSENVERKEHR · BIKEX · CARAVANING · eurotransport.de · FERNFAHRER · firmenauto Mobilität & Management · karl · MOOVE · MOTORRAD · MOUNTAIN BIKE · pro mobil · ROADBIKE · trans aktuell

TEXT | **MORITZ SCHWERTNER** FOTOS | **MORITZ SCHWERTNER, AGRON BEQIRI**

SICHER UNTERWEGS

StVZO-Lampen | Die dunkle Jahreszeit ist da! Wir haben zwölf Frontlampen von 35 bis 110 Euro in Labor und Praxis getestet.

Während im Spätsommer die Feierabendrunde meist noch vor Sonnenuntergang beendet war, findet man sich spätestens im Oktober vor der letzten Abfahrt schnell im Dunklen wieder. Kein Wunder, denn ab der Sommersonnenwende gehen uns Tag für Tag im Schnitt zweieinhalb Minuten Tageslicht verloren – über die Wochen addiert sich das erstaunlich schnell auf.

Licht am Bike wird also zur Pflicht. Doch welches nehmen? Für alle, die ihr MTB auch zum Pendeln oder generell im Alltag nutzen, geht kein Weg an einer am Rad befestigten, StVZO-konformen Lichtanlage vorbei. Nur solche Lichter dürfen im Straßenverkehr in Deutschland genutzt werden. Für unseren Test in Zusammenarbeit mit ROADBIKE und bike-x.de haben wir daher in diesem Jahr ausschließlich StVZO-Frontleuchten bestellt, wobei wir die Hersteller baten, ihr bevorzugtes Modell in einer Preisklasse bis circa 100 Euro zu schicken.

So viel vorweg: Für diesen Preis und teils schon weit darunter bekommt man seriöse Lenkerlampen, die für den Straßenverkehr perfekt sind, die aber auch auf einem Schotterweg in der Dämmerung des Waldes noch genug Licht liefern. Für den – inzwischen mehr und mehr umstrittenen – Nightride auf Trails jedoch sind diese Lampen nicht zu empfehlen. So schreibt die maßgebliche Zulassung des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) vor, dass ein StVZO-konformes Licht einen nach oben abgeschnittenen Lichtkegel besitzt, damit der Gegenverkehr nicht geblendet wird. Dadurch lassen sich aber etwa herabhängende Äste auf dem Trail nicht sehen. Wer hier „mehr“ will, sollte sich unsere Tipps auf Seite 44 ansehen.

Unser großer Labortest

Zur Unterstützung unseres Tests haben wir uns mit dem Spezialisten Osram zusammengetan. Der vor allem für seine Automobil- und Wohnungslampen bekannte Lichtriese hat uns in Herbrechtingen sein Labor zur Verfügung gestellt, in dem Osram nicht nur seine eigenen Konstruktionen testet, sondern auch Auftragsarbeiten nach gängigen Normen und Standards durchführt. Der ideale Ort also, um mit Goniometer, Ulbricht-Kugel und Co. zu testen, wie viel Licht ein Proband buchstäblich auf die Straße bringt, wie weit die Leuchte wirklich leuchtet und – wenn auch im Alltag weniger wichtig – wie viel Lichtstrom die Lampe aussendet. ▶

Unsere Partner der Sicherheitsinitiative

AL-KO QUALITY FOR LIFE · DAIMLER TRUCK · HUK-COBURG Aus Tradition günstig · KUNGS MADE IN FINLAND · LIQUI MOLY · SONAX MADE IN GERMANY · TÜV SÜD · VREDESTEIN TYRES · ZF GROUP

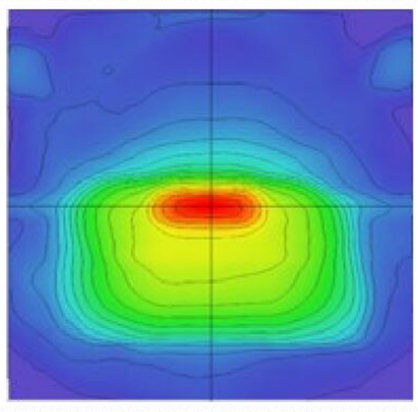
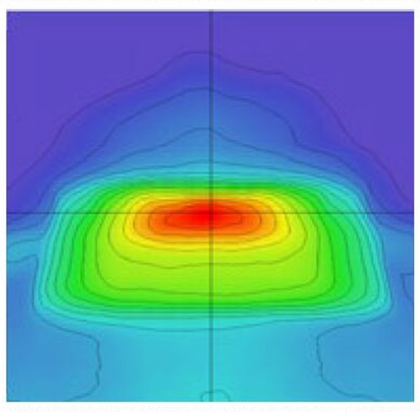
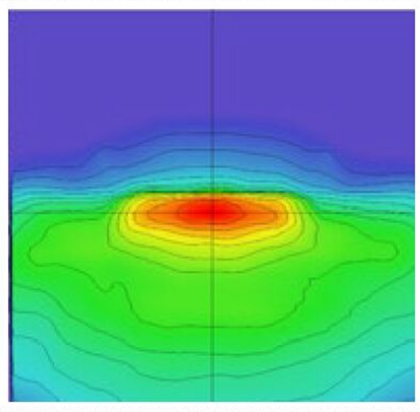
„Lux- und Lumenangaben auf den Verpackungen kann man getrost ignorieren. Im Labor und vor allem in der Praxis zeigte sich einmal mehr, dass es wichtiger ist, wie gut das verfügbare Licht verteilt wird. Löblich: Die allermeisten Leuchten machen dabei einen mindestens guten bis sehr guten Job. Überrascht hat mich zudem die oft starke Laufleistung.“

MORITZ SCHWERTNER
Redakteur

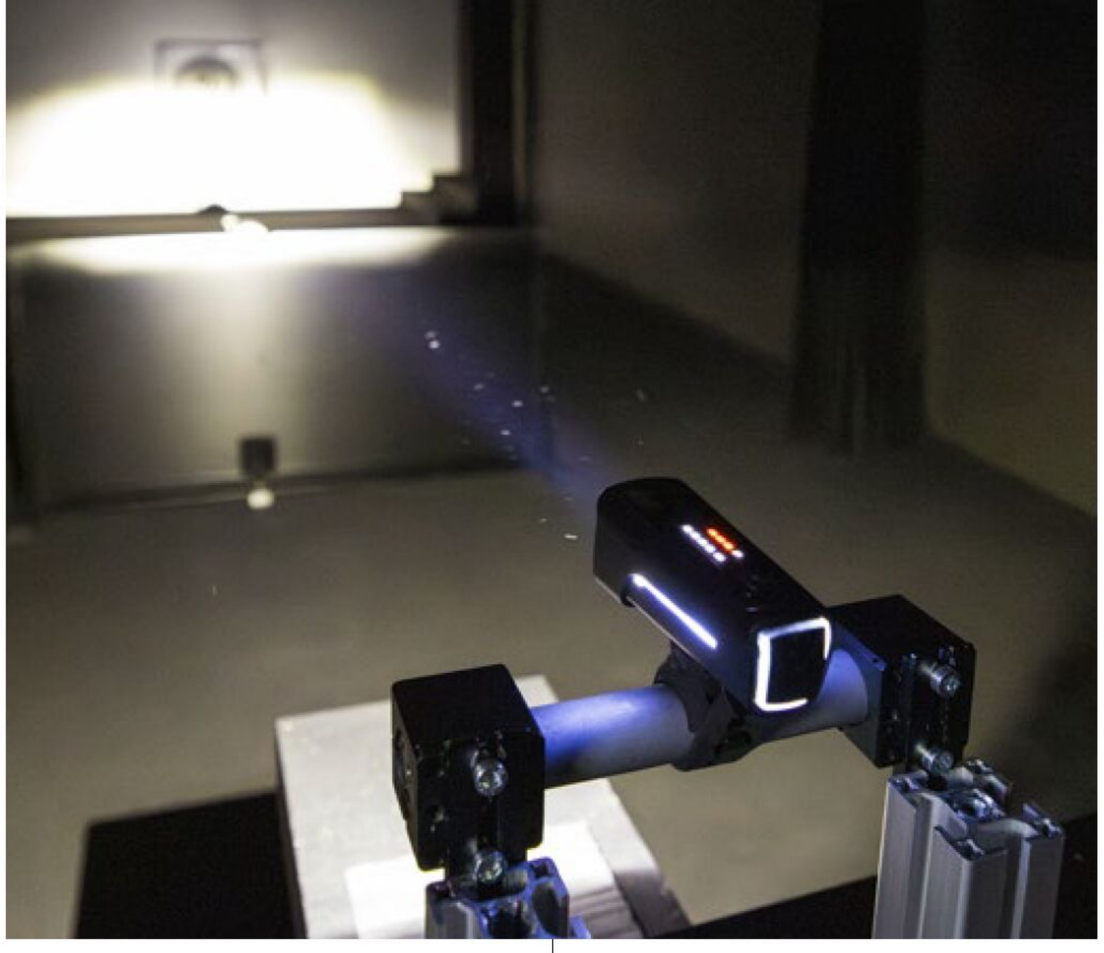
Zwischen 35 und 105 Euro liegen die unverbindlichen Preisempfehlungen der zwölf getesteten Lampen. Wie so oft liegen die Marktpreise, speziell online, teils deutlich darunter. Doch ist die teuerste Lampe auch die beste? Bei der maximalen Reichweite, also nach wie vielen Metern noch ein Lux auf die Straße auftritt (ein Lux entspricht grob vereinfacht einer Kerzenflamme), gab es in unserem Test deutliche Unterschiede. Im Mittel erreichen die Leuchten 81 Meter. Am wenigsten weit kommt die Lampe von NG Sports mit 53 Metern. Spitzenreiter sind die teure Knog mit 110, die Axa mit 95 und die Trelock mit 93 Metern. In Sachen Leuchtkraft ist die Knog gar einsame Spitze, sie feuert in der Ulbricht-Kugel 650 Lumen heraus, auf der Straße kommen immer noch 579 Lumen an. Dass sie bei Hitze stärker herunterdimmt als andere, fällt kaum ins Gewicht: Denn die nächsthellsten Lampen, die beiden Lezynes, kommen im simulierten Straßentest nur auf 256 und 282 Lumen. Also rund die Hälfte der Knog. Spannend: Die Lezyne-Lampen „verlieren“ im Gegensatz zur Knog in der Straßensituation vergleichsweise viel ihres Gesamtlichtstroms. Schlusslicht ist wieder die NG Sports mit 82 Lumen, auch die Osram ist mit 104 Lumen nicht sehr hell. Das Gros reiht sich bei 150 bis 200 Lumen ein, was für den Alltagseinsatz noch „gut“ ist.

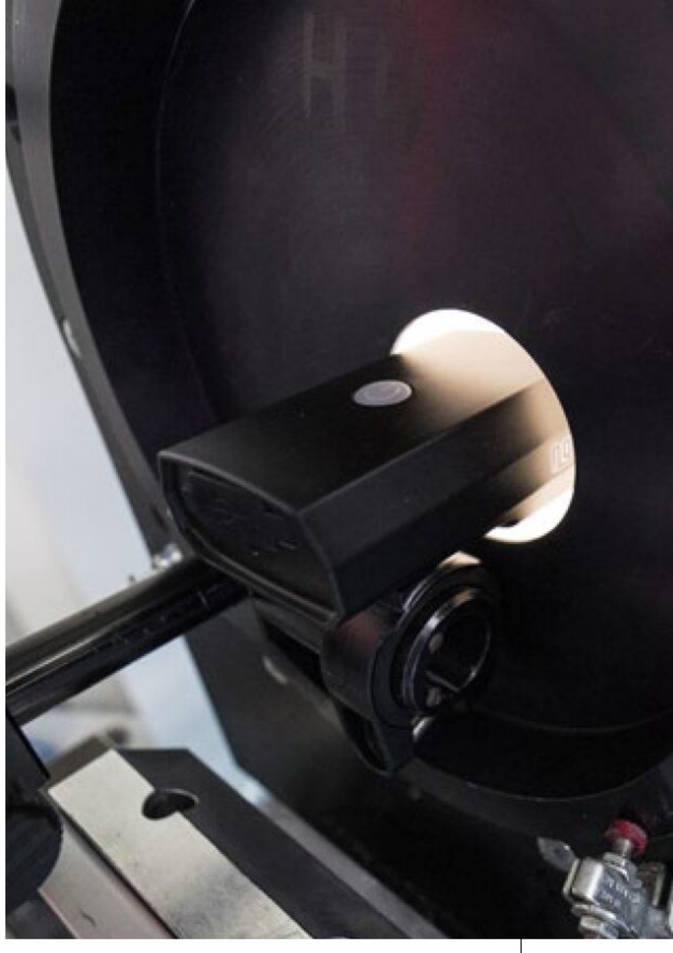
Der Leuchtwinkel von oben aus auf die Straße betrachtet ist bei allen Exemplaren mit 8° (Cube) bis 14° (Knog) im Alltag ebenfalls problemlos, wobei uns die breiteren Lichtkegel besser gefielen. Ausreißer ist hier die Giant mit (zu) breiten 27°.

Unter dem Strich sind fast alle Lichter gute bis sehr gute Begleiter in der dunklen Jahreszeit. Totalausfälle wie früher mit klassischen Glühbirnen braucht man bei den kleinen, hellen LEDs nicht mehr zu fürchten. Auch die Akkulaufzeit ist pra- ►

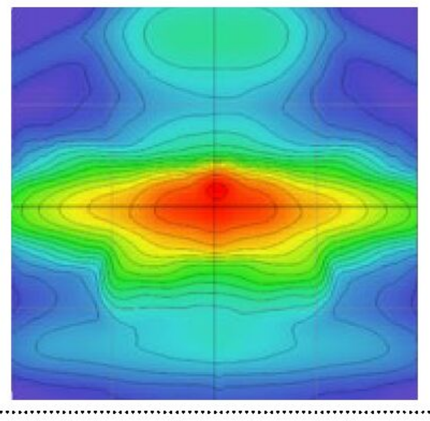
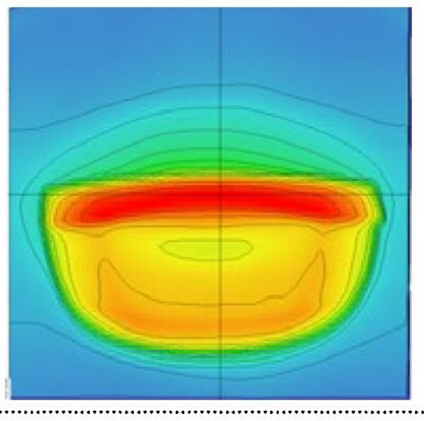
	Acid	Axa	Busch + Müller
Hersteller	**Acid**	**Axa**	**Busch + Müller**
Modell	Pro 100 LED Front Light	Down 100	Ixon Rock
Preis/Gewicht[1]	60 Euro/124 g	75 Euro/119 g	100 Euro/154 g
Leuchtmodi/-zeit[2]	vier/240 Minuten	vier/255 Minuten	drei/230 Minuten
Lichtstrom total/Straße	167 Lumen/146 Lumen	226 Lumen/156 Lumen	255 Lumen/161 Lumen
Reichweite/Leuchtwinkel[3]	64 Meter/8°	95 Meter/10°	85 Meter/9°
BEWERTUNG			
(30 %) **Leuchtdauer**			
(50 %) **Ausleuchtung**			
(20 %) **Handling**			
			
(100 %) **Fazit**	Top bedienbare, preisgünstige Leuchte mit abnehmbarer Lenkerklemme. Die gemessene Leuchtkraft der Acid (Eigenmarke von Cube) ist nicht sehr hoch, die maximale Reichweite ebenfalls nicht. Auch der Leuchtwinkel fällt mit 8° klein aus. Mit vier Stunden Laufzeit sehr gute Ausdauer.	Die Axa ist eine eher leichte Leuchte mit etwas fummelig zu bedienendem Lenkergummi, davon ab ist das Handling sehr gut. Die Laborauswertung bescheinigt der Axa eine sehr gute Leuchtweite, die Leuchtstärke auf der Straße ist noch okay. Ausgezeichnete Ausdauer des Akkus.	In Deutschland hergestellte, teure, wertige Lampe. Die Lenkerklemme ist prima zu bedienen und sitzt sicher. Sehr gute Leuchtweite. Nicht sehr hell, aber mit schön breitem bis vor das Vorderrad reichendem Lichtkegel. Prima Ausdauer, auch als Powerbank für Handy und Co. nutzbar.
Testergebnis	**GUT**	**SEHR GUT**	**SEHR GUT**

[1]inkl. Halterung | [2]auf höchster Stufe | [3]Labormesswerte

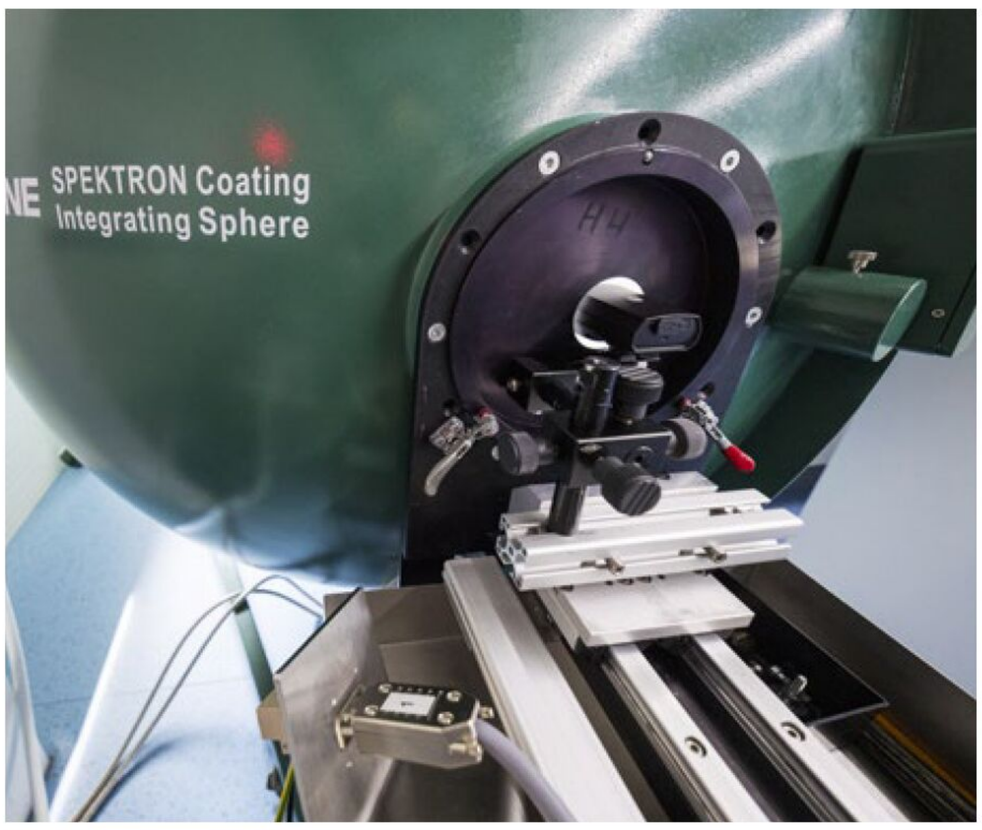




Bei den Lichtspezialisten von Osram mussten alle Leuchten unter identischen Gegebenheiten gegeneinander antreten, etwa in der bekannten Ulbricht-Kugel (Bild rechts) oder in einer simulierten Straßensituation (oben).

	Cateye	Giant
	Gvolt 70.1	Recon HL 80 Lux
	80 Euro/117 g	70 Euro/125 g
	drei/300 Minuten	zwei/85 Minuten
	225 Lumen/201 Lumen	338 Lumen/173 Lumen
	80 Meter/13°	58 Meter/27°
		
	Die Cateye wird anders als in unserer Vergleichsabbildung „auf dem Kopf" montiert. Gute Leuchtkraft und mit 13° ein eher großer Leuchtwinkel, nur im Nahbereich nicht top. Gute Reichweite. Zudem bietet die Gvolt überragende Ausdauer: 300 Minuten auf höchster Stufe ohne abzudimmen.	Einen extrem breiten (27° Leuchtwinkel!), weit vor das Vorderrad reichenden Lichtkegel bietet die solide bedienbare Giant, aber auch eine geringe Reichweite. Die hohe Lumenzahl aus der Ulbricht-Kugel bringt sie nur zur Hälfte auf die Straße. Etwas maue Laufleistung, zudem wird der Leuchtenkopf heiß.
	SEHR GUT	GUT

MOUNTAIN BIKE TIPP Ausdauer



So haben wir getestet

Im Lichtlabor der Experten von Osram konnten wir mit standardisiertem Highend-Equipment den abgegebenen totalen Lichtstrom in Lumen, den Leuchtwinkel, den Lichtstrom in der Praxis und die maximale Reichweite ermitteln. Für die erste Lichtstrom-Messung kam ein Photometer in Form der sogenannten Ulbricht-Kugel zum Einsatz. Diese Hohlkugel ist innen hoch reflektierend beschichtet, in die Mitte der Kugel wird das Fahrradlicht hineingeschoben. Sensoren am Rand der Kugel messen das reflektierte Licht und summieren diese Werte in den Gesamtlichtstrom. Für die weiteren Werte nutzen wir einen robotisierter Goniometer. Dieser maß in einer simulierten Straßensituation die Beleuchtungsstärke (Lichtstrom in Lumen), die Reichweite sowie den Leuchtwinkel. Unsere Ausleuchtungsbewertung setzt sich aus diesen Werten zusammen, wobei wir die praxisnahe Straßen-Leuchtstärke am höchsten bewertet haben. Auch die Beurteilung des Leuchtbildes floss in die Wertung ein. Zur Ermittlung der Leuchtdauer mussten die Lampen bei Zimmertemperatur aufgereiht vor einem Lüfter und in ihrer höchsten Leuchtstufe arbeiten. Zudem wurde in der Ulbricht-Kugel gemessen, um wie viel Prozent bzw. auf wie viel Lumen sie nach 30 Minuten Leuchtdauer im stärksten Modus herunter regeln, um nicht zu überhitzen.

xisnah: die schlechteste Lampe in dieser Disziplin, die Giant, leuchtet auf höchster Stufe immerhin 85 Minuten, was für die meisten Fahrten zur Arbeit und zurück reichen sollte. Die ausdauerstärksten Modelle kommen gar auf bis zu fünf Stunden. Wichtig hierbei: Wir haben die maximale Leuchtdauer bei 23° Zimmertemperatur vor einem Lüfter getestet, um Fahrtwind zu simulieren. Da Akkus im Winter schwächeln, kann die Leuchtdauer an kalten Tagen teils deutlich weniger lang sein.

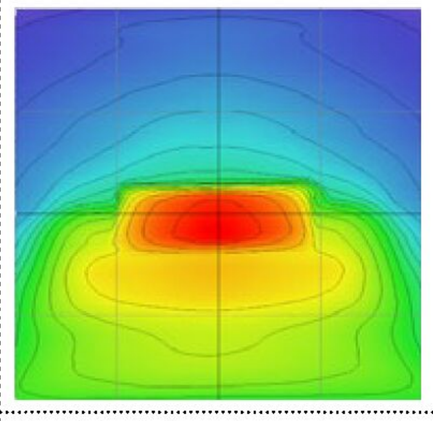
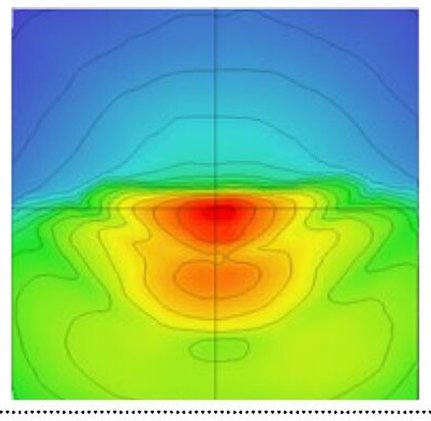
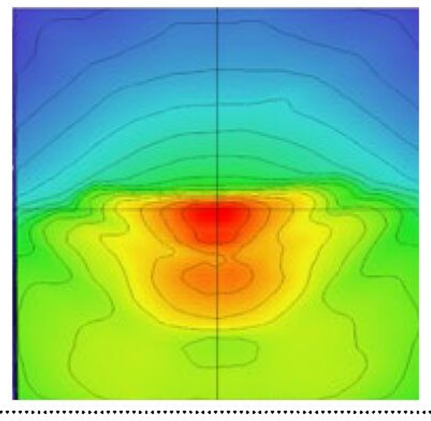
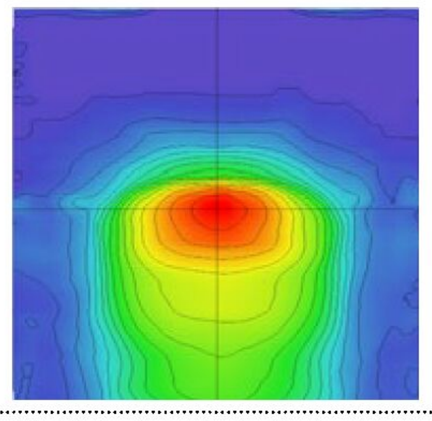
Das Rennen macht am Ende die teure Knog Blinder, eine überragend helle, die Straße hervorragend ausleuchtende Lampe. Gefolgt wird sie von den ebenfalls recht hellen Lezyne-Modellen sowie der Trelock, die mit 65 Euro bereits deutlich günstiger ist. Selbst die Osram-Leuchte für 35 Euro schlug sich wacker. Trelock und Osram dürfen sich daher auch je über unseren Preis-Leistungs-Tipp freuen. ■

Lampen im Detail

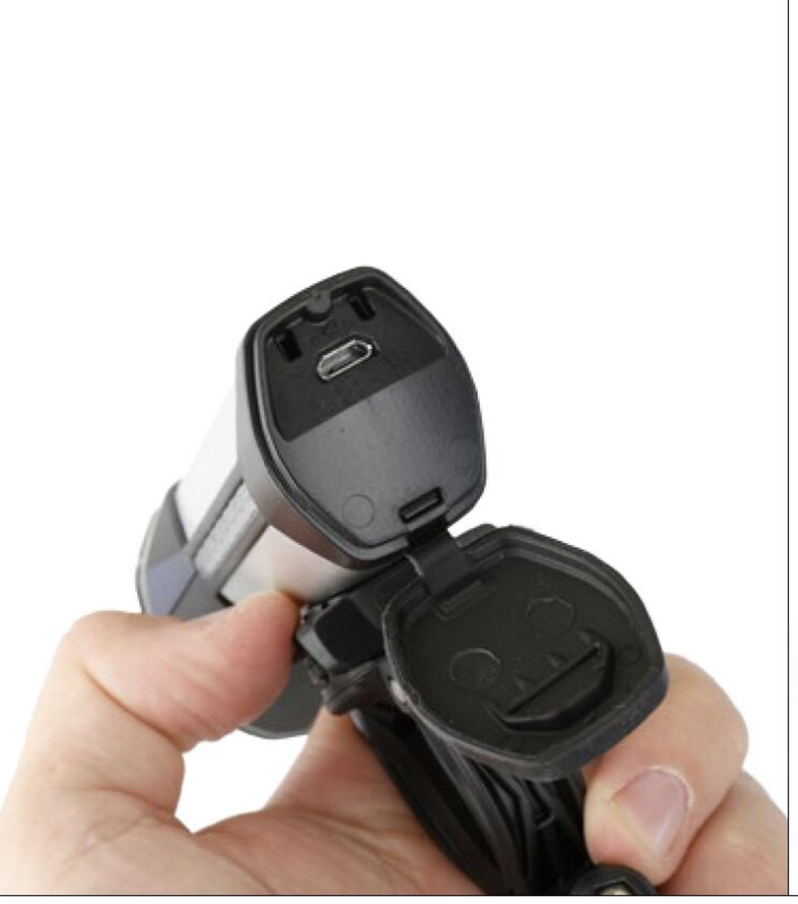
Nur hell sein reicht nicht, auch beim Handling überzeugten die Lichter.

SIGMA Die ausdauernde Sigma zeigt gut lesbar Leuchtstufe und Akkustand an. Der bündig ins Gehäuse eingesetzte Einschaltknopf ist auch mit Handschuhen gut zu drücken.

OSRAM Laden via USB-C-Kabel ist eine sinnvolle EU-Vorgabe. Osram setzt dies bei der sehr preiswerten LEDs Bike Race bereits um.

Hersteller	Knog (MOUNTAIN BIKE TEST-SIEGER)	Lezyne	Lezyne	NG Sports
Modell	Blinder StVZO 120	Macro StVZO 500+	Super StVZO 600+	Fahrradlampe Lavandee 50
Preis/Gewicht[1]	100 Euro/209 g	75 Euro/152 g	110 Euro/202 g	40 Euro/81 g
Leuchtmodi/-zeit[2]	drei/130 Minuten	vier/265 Minuten	vier/290 Minuten	drei/140 Minuten
Lichtstrom total/Straße	650 Lumen/579 Lumen	441 Lumen/282 Lumen	570 Lumen/256 Lumen	119 Lumen/82 Lumen
Reichweite/Leuchtwinkel[3]	110 Meter/14°	80 Meter/9°	75 Meter/9°	54 Meter/9°
BEWERTUNG				
(30 %) Leuchtdauer				
(50 %) Ausleuchtung				
(20 %) Handling				
				
(100 %) Fazit	Knog bietet eine schwere, teure, top verarbeitete Leuchte. Sie liefert die höchste Reichweite, das beste Leuchbild und im Vergleich „brutale" Leuchtkraft – top! Regelte nach 30 Minuten im Labor die Leuchtkraft um 20 Prozent auf circa 400 Lumen herunter, hielt dann noch 100 Minuten. Dennoch klarer Testsieger!	Wie ihre Schwester (rechts) wird die Lezyne Macro per Silikonband sehr gut fixiert. Sie bietet ein breites, vergleichsweise helles, weit herab reichendes Lichtfeld, ohne ihren totalen Lichtstrom vollends auf die Straße zu bekommen. Sehr gute Ausdauer, der Ladeport ist etwas fummelig.	Die prima bedienbare Super ist die zweitschwerste Lenkerleuchte im Test. Sie zeigt ein fast identisches Ausleuchtungsbild wie die günstigere Lezyne, auch sie „verliert" viel ihrer Leuchtkraft aus der Ulrbicht-Kugel. Die teure US-Lampe regelte nach 30 Minuten auf 400 Lumen runter, hielt dann sehr lange.	Die kleinste und mit Abstand leichteste Lampe im Test stammt von der Cosmic-Sports-Eigenmarke NG. Die preiswerte Lampe erzielt im Labor die schwächste Reichweite und ist auch deutlich die dunkelste. Der Nahbereich ist aber ganz gut ausgeleuchtet. Für die Größe beachtliche Ausdauer.
Testergebnis	SEHR GUT	SEHR GUT	SEHR GUT	BEFRIEDIGEND

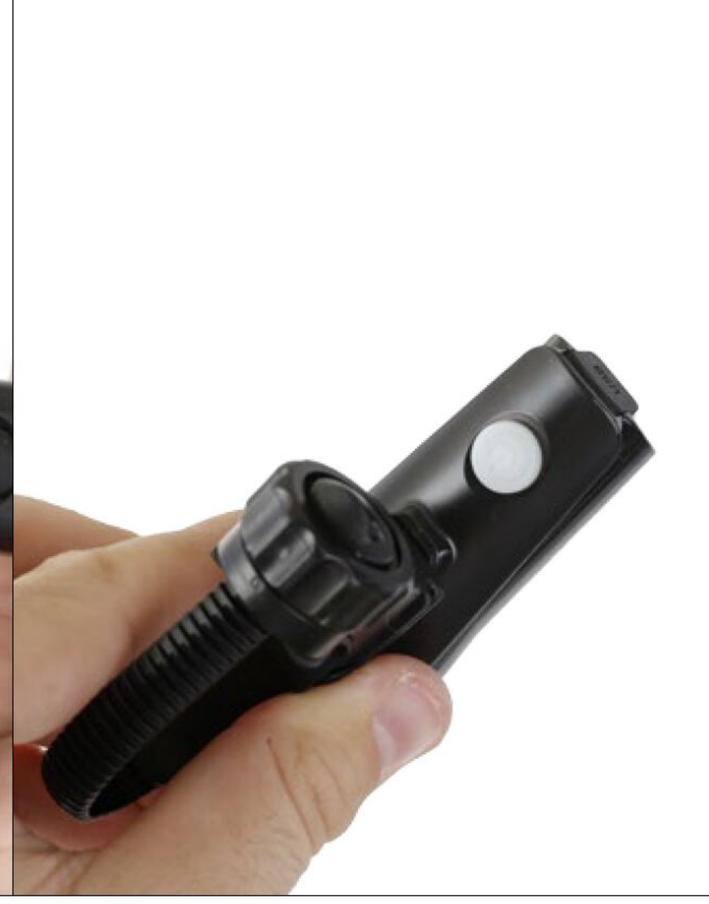
[1]inkl. Halterung | [2]auf höchster Stufe | [3]Labormesswerte



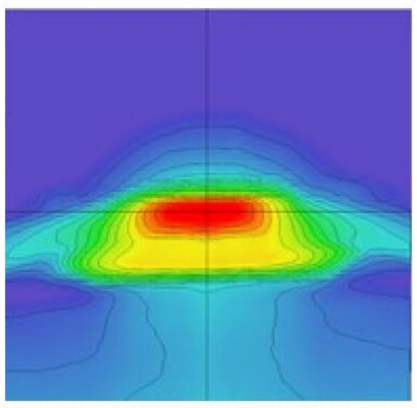
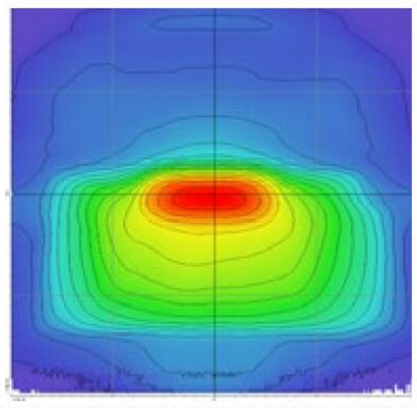
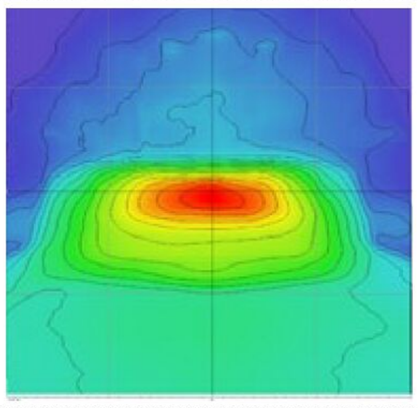
BUSCH + MÜLLER Die in Deutschland gefertigte Ixon lädt noch per Micro-USB-Kabel, kann dafür aber auch als 1500-mAh-Powerbank fungieren.

LEZYNE Mit einem 6600 mAh starken Zusatzakku für 85 Euro lässt sich die bereits ausgezeichnete Akkulaufzeit der Lezyne-Modelle nochmals steigern.

KNOG Die lang bauende Blinder kann zur besseren Positionierung auf der Halterung nach vorne oder hinten verschoben werden.

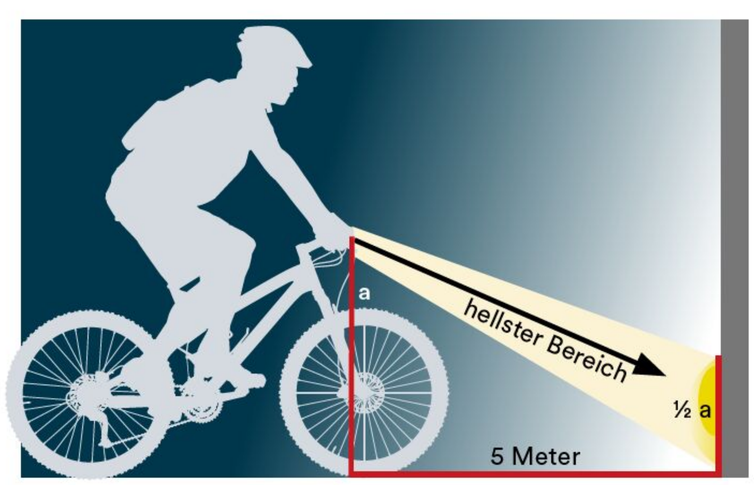


CATEYE Als einzige Lampe im Test wird die GVolt 70 unter dem Lenker befestigt. Der kleine Einschaltknopf fungiert zudem als Akkustand-Anzeige und liegt gut sichtbar vor der Lenkerhalterung.

	Osram (MOUNTAIN BIKE TIPP Preis-Leistung)	Sigma	Trelock (MOUNTAIN BIKE TIPP Preis-Leistung)
	LEDs Bike Race 80 Set	Aura 80 USB	LS 480 Lighthammer USB
	35 Euro/122 g	65 Euro/113 g	65 Euro/140 g
	vier/180 Minuten	vier/295 Minuten	drei/280 min
	168 Lumen/104 Lumen	174 Lumen/149 Lumen	203 Lumen/150 Lumen
	85 Meter/10°	88 Meter/10°	93 Meter/10°
			
	Per abnehmbarer Silikonhalterung wird die sehr preiswerte, dennoch sauber verarbeitete Osram befestigt. Sie erzielt geringe Leuchtkraft, aber eine gute Reichweite sowie breite Straßenausleuchtung. Bietet als einzige Testlampe einen Automatik-Modus, um sich der Umgebungshelligkeit anzupassen.	Eine solide Leistung liefert die relativ leichte, sehr gut bedienbare Sigma ab. Die Laborwerte sind im Mittelfeld mit sehr guter Reichweite und angenehmen Leuchtwinkel. Ausreichend hell. Mit fast 300 Minuten erwies sich die Aura 80 im Laufleistungstest zudem als echter „Dauerbrenner".	Die LS 480 von Trelock überzeugt. Zum fairen Preis liefert sie einen nicht super hellen, aber breiten und sehr weit vor das Vorderrad reichenden Lichtkegel – sowie hohe Reichweite. Sie hielt im Leuchtdauertest zudem starke 280 Minuten durch. Auch die Bedienung ist klasse.
	GUT	**SEHR GUT**	**SEHR GUT**

Einstellung des Lichtkegels

Die beste Lampe nutzt nur halb so viel, wenn sie falsch eingestellt ist. In § 67 Abs. 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ist festgehalten, wie Frontleuchten am Fahrrad befestigt sein müssen. Früher war die Ausrichtung sehr exakt vorgeschrieben, sodass das Lichtfeld in fünf Metern Entfernung nur noch halb so hoch sein durfte wie beim Austritt aus der Lampe. Das hieß: Die Mitte des Lichtkegels sollte rund zehn Meter vor dem Fahrrad auf dem Boden auftreffen. Seit 2017 steht in der StVZO aber nur noch, dass der Scheinwerfer so einzustellen ist, dass er den Gegenverkehr nicht blendet. Wer mit einer StVZO-Lampe auch im Wald unterwegs ist (wobei sich Trailfahrten durch den nach oben abgeschnittenen Lichtkegel nicht empfehlen), sollte den Lichtkegel etwas weiter nach oben stellen als im Verkehr üblich, um den Streckenverlauf und Hindernisse schneller zu erkennen. Im Test zeigte sich zudem, dass die optimale Einstellung von der jeweiligen Lampe und ihrem eigenen Lichtfeld abhängt. Es lohnt sich also durchaus, ein wenig mit der Einstellung rumzuprobieren, sodass du dich sicher fühlst, andere aber natürlich nicht geblendet werden.



← GLANZPUNKT

Klein, aber oho: Die M99 Mini Pro von Supernova findet an Shimano, TQ, Yamaha und vielen anderen E-Motoren Anschluss – und leistet in der neuesten Version vergleichsweise stolze 1500 Lumen im StVZO-konformen Fernlichtmodus.
Supernova *M99 Mini Pro, 300 Euro*

Wahre Erleuchtung

Darf es heute etwas mehr sein? Diese Leuchten für E-MTB, Helm und Sattelstütze gehen teilweise über den StVZO-Bereich hinaus, sind teuer, bringen aber buchstäblich eine Erleuchtung für dein Bike.

↑ NORDLICHT

Schier unglaubliche 10 000 Lumen schießt die Spectra A aus, die Schweden versprechen bis zu sagenhafte 160 Meter Leuchtweite. Das sündteure „Flutlicht to go“ kann man am Helm oder mit optionaler Klemme am Lenker montieren. Ohne StVZO-Zulassung, versteht sich …
Silva *Spectra A, 700 Euro*

↑ VERKEHRSWÄCHTER

Garmin hat mit seiner Varia-Reihe Radarsysteme im Programm, die mit Garmin-Endgeräten kompatibel sind und bis zu 1,6 Kilometer nach hinten „schauen“ können – um vor nahenden Autos und Co. zu warnen. Beim Modell RTL516 ist ein StVZO-Rücklicht integriert, für 100 Euro extra gibt es sogar eine Dashcam.
Garmin *Varia RTL516, ab 200 Euro*

Top 3

Diese Helmlampen ergänzen eine StVZO-Frontleuchte perfekt.

Knog *Blinder X 2300 Front Bike Light Helmet Kit*
2300 Lumen, 290 Euro
Die Knog-Helmleuchte ist mit ihren 2300 Lumen ein waschechter Stadionscheinwerfer für den Helm. Prima verarbeitet.

Lupine *Piko Helmlampe*
2100 Lumen, ab 312 Euro
Der Klassiker aus der Oberpfalz: Die Lupine ist superhell, perfekt verarbeitet und mit verschiedenen Akkugrößen lieferbar.

Acid *Outdoor LED-Licht HPA 2000*
2000 Lumen, 200 Euro
Sehr hell und dabei noch vergleichsweise günstig ist die seit Jahren unveränderte Acid-Helmlampe. Testsieger 2017 und 2018!

Hersteller (6)

JETZT NEU!

Jetzt online bestellen:

www.bike-x.de/gravelbike-bestellen

Neues aus Schwaben: Stolz zeigt Testchef Chris Pauls den neuen Bosch-CX-Motor. Er konnte ihn und das neue ABS Pro bereits testen.

Focus/Manuel Sulzer, Dennis Stratmann, Chris Pauls, Moritz Schwertner

E-VOLUTION 2025

E-MTB-Spezial | Motoren, Bikes und Software-Updates – hier gibt es alle Neuheiten.

Die Entwicklung auf dem E-MTB-Markt schreitet mit großen Schritten voran. Bosch präsentiert die fünfte Generation des beliebten CX-Motors, dazu bringen die Schwaben weitere E-News wie ein neues ABS für Profis. Wir konnten die Bosch-Neuheiten bereits testen und sagen, ob sich ein Umstieg lohnt. Wer ohnehin auf der Suche nach einem neuen E-MTB ist, hat mit den neuen Bosch-Bikes jetzt eine große Auswahl. Wir stellen euch neun Bikes verschiedener Hersteller vor und sind drei davon sogar bereits gefahren. Dass es nicht immer neue Hardware sein muss, zeigt Shimano mit einem „krassen" Firmware-Update. Last but not least beleuchten wir den kompletten Motorenmarkt, zeigen alle relevanten Neuheiten sowie die Kennzahlen der bestehenden Motoren am Markt.

Der neue Bosch ist da!

Das kann die 5. Generation des CX 48

Bosch ABS Pro im ersten Test 52

Die neuen Bosch-Bikes

Diese Hersteller verbauen bereits den neuen Bosch-CX-Motor 54

Shimano-Update

EP801 mit neuen Superkräften? 64

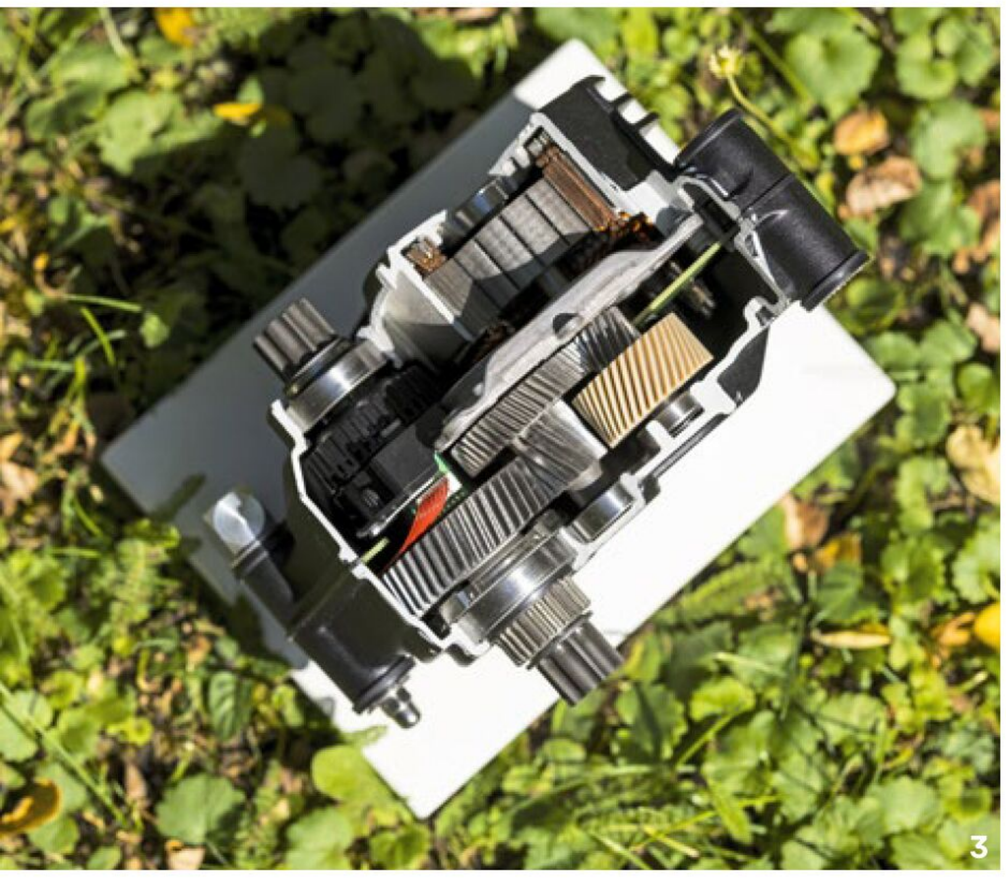
Weitere Motoren

Aggregate, die für Furore sorgen 66

Marktübersicht aller Motoren 69

1

2


3

The next Generation

Die fünfte Ausbaustufe des Bosch-CX-Motors ist da – mit neuen Features.

Wenn Bosch Neuheiten in petto hat, dann hält die MTB-Szene den Atem an. So auch 2024, als bereits früh die Gerüchteküche brodelte. So standen auf der Eurobike einige brandneue E-MTBs mit abgeklebtem Bosch-Motor. Bis zum 30. September schafften es die Schwaben dennoch, das Geheimnis halbwegs zu hüten: Das Flaggschiff von Bosch, der Performance-Line-CX-Motor, erhält ein gründliches Update. Die fünfte Generation soll in neuen Sphären spielen und der alten und neuen Konkurrenz (siehe kommende Seiten) in möglichst vielen Dingen wieder einmal voraus sein. Dabei haben sich die Eckdaten des neuen Motors kaum bis gar nicht verändert. Nach wie vor setzt der CX auf bewährte 85 Nm Drehmoment, auch die Unterstützung bleibt bei maximal 340 Prozent und die ma-

TECHNISCHE DATEN

BOSCH Performance Line CX Gen 5	
Newtonmeter	85 Nm
Max. Unterstützung	340 %
Nennleistung	250 W
Maximale Leistung	600 W
Gewicht	2,8 kg

ximale Leistung bei 600 Watt. Geräuschkulisse, Feinfühligkeit und Tretwiderstand oberhalb der 25 km/h sowie Gewicht sollen sich allerdings verbessert haben. Wie Bosch das im Detail gelöst hat, erklärt Produkt Manager Sean Fingerhut auf Seite 51. Zum neuen Motor addiert Bosch auch zwei Akkus. Die neuen 600- und 800-Wh-Batterien weisen die gleiche Länge auf und sollen den Bike-Herstellern so maximale Kompatibilität ermöglichen.

Neues ABS und Display

Doch nicht nur der Motor bekommt eine Runderneuerung. Bosch stellt zeitgleich ein backfrisches Display names Purion 400 vor. Das kleine 1,6"-Farbdisplay sitzt wie bei Shimano geschützt hinter dem Lenker und dürfte vor allem an trailorientierten, eher leichten E-MTBs bald oft zu finden sein.

Für diese bringt sich auch das weiter verbesserte Antiblockiersystem (ABS Pro) ins Spiel, das optional mit TRP- und Magura-Bremsen angeboten wird. Dieses basiert auf dem bekannten ABS-Trail-System, das Bosch vor zwei Jahren auf den Markt brachte, kommt aber mit den beiden neuen Modi „Trail Pro“ und „Race“. Diese sollen dem Einsatzbereich entsprechend agieren und somit auch das Versetzen des Hinterrads und andere Manöver besser ermöglichen.

Wir hatten die Möglichkeit, ABS Pro, aber auch den neuen CX-Motor ausgiebig zu testen. Infos und einen ersten Test über die neue Automatikschaltung, die Bosch bereits auf der Eurobike vorstellte und mit TRP entwickelt hat, gibt es ebenso. ►

1 + 2 | Gehäuse Der neue CX bekommt nun die gleichen Anschraubpunkte wie der Light-Motor SX. Ein Austausch des alten CX gegen einen der fünften Generation ist daher nicht möglich.

3 | Innenleben Neue Materialien, Dichtungen mit weniger Reibung, generell ein anderer Aufbau und eine neuartige Entkopplung der Antriebswelle – im Inneren des CX hat Bosch mächtig „aufgeräumt“.

4 | Groß oder klein? Die beiden neuen Akkus (600, 800 Wh) sind von der Länge her baugleich, die neuste Zellgeneration (21700) soll sie leichter und effizienter machen.

5 | Mini-Purion Das neue, coole Purion-400-Display ist „à la Shimano“ nur 1,6" groß. Es zeigt dennoch alle wesentlichen Daten wie Reichweite sowie Fahr- und Fitnessdaten an.

Moritz Schwertner (5), Dennis Stratmann

1 | Schlanker Look
Wirklich schmaler soll der neue CX-Motor nicht sein. Der Q-Faktor bleibt gleich. Dennoch wirkt er etwas schlanker als der alte.

2 | Klein, aber oho
Die neue Berganfahrhilfe dürfte vor allem all jene begeistern, die im Steilen Probleme haben, wieder in Schwung zu kommen.

First Ride: Bosch CX 5

Was tun Hersteller, wenn das eigene Produkt bereits auf Höchstniveau arbeitet? Logisch: Details verbessern. So auch beim neuen Bosch-CX-Motor. Er ist rund 100 g leichter, deutlich leiser, bietet eine neue Freilauftechnik sowie ein feinfühligeres Ansprechen durch neue Sensorik. Dazu gibt es eine pfiffige Berganfahrhilfe. Wie sich das alles in der Praxis äußert? Beginnen wir mit Letzterer: der Berganfahrhilfe. Kommt man im Steilen ins Stocken und somit zum Stillstand, hat man nun die Möglichkeit, diese spezielle Unterstützung zuzuschalten. Aktiviert wird sie über den Knopf des Walk-Assist. Nun kann das Bike nicht mehr rückwärts rollen, und gibt man Druck aufs Pedal, kommt (vor allem in den schwächeren Modi wie Eco) ein kurzer, aber starker Zusatzschub, der das Anfahren erleichtert. Das Feature funktioniert erstaunlich gut und begeisterte bei unseren Testrides. Dass der Motor insgesamt an Feinfühligkeit zugenommen hat, konnten die Tester unisono bestätigen. Jede kleinste Regung im Fuß setzt der neue Bosch direkt und unaufgeregt um. War hier bereits der alte sehr gut, ist der neue Motor noch einmal spürbar besser geworden. In Sachen Durchzug hingegen bemerkt man keine Veränderung. Der CX war schon immer mehr als ausreichend stark. Und ist es weiterhin.

Sehr auffällig ist, dass die fünfte Generation des CX nun richtig leise agiert. Der brummige Sound ist weg, der Motor ist jetzt durch eher hochfrequentes Surren wahrzunehmen, ähnlich wie man es vom Light-Motor SX kennt. Das neue leise Dasein dürfte vor allem Bikes mit großem Resonanzkörper entgegenkommen. Spannend: Da der neue CX die Anschraubpunkte, aber auch die Akkuanschlüsse des SX geerbt hat, kann man ihn auch mit dem ganz kleinen 400-Wh-Akku (sowie dem Range-Extender) kombinieren und erhält ein besonders leichtes Full-Power-E-MTB – ähnlich wie das Orbea Rise mit Shimano-Motor. Da man den Motor nicht an alten CX-Bikes nachrüsten kann, ist die Frage, ob sich ein Update lohnt, überflüssig. Wer den neuen Motor jetzt fahren will, muss in ein neues Bike investieren. ■

Dennis Stratmann (2), Chris Pauls, Agron Beqiri, privat

4 Fragen an ...

Sean Fingerhut, Produkt Manager Bosch E-Bike Systems

„Der neue CX ist noch dynamischer und agiler“

MOUNTAINBIKE: Nicht mehr Kraft, aber dennoch besser? Wo liegen die Benefits des neuen CX-Motors von Bosch?
Sean Fingerhut: Leistungsdaten sind das eine, aber was auf dem Trail wirklich zählt, ist das Fahrgefühl. Der neue Performance-Line-CX-Motor ist noch dynamischer und agiler und hat ein unglaublich präzises und feinfühliges Ansprechverhalten. Dank einer optimierten Sensorik setzt der Motor genau das um, was ich als Input reingebe. So bekomme ich in jeder Situation die passende Unterstützung. Wir haben das Innenleben, die Elektronik und die Software komplett überarbeitet. So ist der Antrieb auch 100 g leichter sowie leiser geworden. Das Motorengeräusch wurde auf ein Minimum reduziert, und auch die mechanischen Geräusche bei Downhill-Fahrten konnten wir durch eine neue Getriebe-Lösung minimieren.

Wodurch konntet ihr Gewicht sparen?
Wir haben uns alle Komponenten angeschaut und das Getriebe sowie weitere Komponenten, wie zum Beispiel die Tretwelle auch beim Thema Gewicht weiter optimiert – ohne Kompromisse in der Haltbarkeit einzugehen.

Warum habt ihr bei den Leistungsdaten wie etwa dem Drehmoment nicht zugelegt?
Man muss eine Balance aus Kraft, Dynamik, Effizienz und Reichweite finden. Wir sind der Meinung, dass diese Balance bei 85 Newtonmeter, 600 Watt und 340 Prozent Unterstützungsfaktor ihr Optimum hat. Der perfekte Dreiklang. Mehr Drehmoment und mehr Leistung bedeuten höheren Energieverbrauch und somit weniger Reichweite. Aber auch der Verschleiß der Antriebskomponenten wie Kassette, Kette und Reifen würde steigen.

Was hat sich bei der Sensorik getan?
Wir haben mehrere Hochleistungssensoren an Bord. Mit Drehmoment und Kadenzsensorik erfassen wir den Fahrerinput. Inertialsensoren messen Beschleunigung und Drehraten in sechs Dimensionen und erkennen Steigungs- und Neigungswinkel sowie Erschütterungen. So weiß das E-MTB, wie steil der Anstieg ist und auf welchem Untergrund es unterwegs ist. Aufgrund dieser Informationen erhalte ich als Fahrer immer die passende Motorkraft – feinfühlig, kontrolliert und unmittelbar. Und diese Daten nutzen wir auch für neue Features wie die Steigungs- und untergrundabhängige Schiebehilfe sowie die Berganfahrhilfe.

Bosch eShift und TRP E.A.S.I. A12

In Zusammenarbeit mit TRP bietet nun auch Bosch eine elektronische Automatikschaltung, die ähnlich wie die von Sram per Funk agiert. Man wählt zunächst im Display oder per Bosch-App in 5er-Schritten die gewünschte Trittfrequenz U/min aus. Jetzt schaltet der Algorithmus die E.A.S.I. A12 getaufte Schaltung in den nächstkleineren oder -größeren Gang, sodass man seine gewünschte Kadenz beibehält. Spürbar ist ein gewolltes, kurzes Aussetzen der Motorleistung, damit der Schaltvorgang geschmeidig verläuft. Ein vorgewählter Startgang wird beim Ausrollen eingelegt, sodass man nicht in einem zu schweren Gang starten muss. Ein Schalten, ohne zu treten, ist auch möglich, ebenso das manuelle „Überschalten“. Auf Touren funktionierte eShift in unserem Test sehr gut, im Trailalltag kam es wie alle Automatiksysteme an seine Grenzen.

Heiße Phase? ABS Pro soll es in engen Kehren ermöglichen, das Hinterrad zu versetzen.

1 | Big Data Im Display kann man nachsehen, wie häufig das ABS aktiv war. Oft spürt man nämlich nicht, dass es arbeitet. Die größeren Displays Kiox 400 und 500 zeigen sogar Bremsweg und -dauer.

2 | Zwei Modi Im Display können die beiden neuen Modi Trail Pro und Race ausgewählt werden. Optional kann ABS selbstverständlich auch ausgeschaltet werden.

3 | For race only? Im Race-Modus ist ABS Pro kaum spürbar. Es arbeitet unauffällig im Hintergrund. Unsere Tester empfanden dies auch im Alltag auf dem Trail auf Anhieb als sehr angenehm.

Antiblockierer

Bosch nimmt mit der neusten ABS-Version auch MTB-Profis ins Visier.

Schon das erste Antiblockiersystem von Bosch gefiel 2022 mit seinem Trailmodus. Für Profis war es aber noch zu sehr auf der „sicheren Seite". So war es nicht so einfach, das Hinterrad in Spitzkehren zu versetzen, da das ABS eben das Blockieren des Vorderrades und damit einen möglichen Überschlag zu verhindern wusste. Die Antwort auf die Kritik heißt nun ABS Pro. Durch eine optimierte Ansteuerung soll das neue System noch präziser im Millisekundenbereich reagieren. Zwei Modi stehen zur Auswahl: Trail Pro und Race. Eine Anzeige im Display informiert darüber, wie oft das ABS aktiv war, und zeigt sogar den Bremsweg und die Bremszeit an (nicht beim Purion 400). Technisch funktioniert ABS so, dass Bosch über eine kleine, 230 g schwere Blackbox in den hydraulischen Fluss der Bremse eingreift. Apropos: ABS Pro ist aktuell mit den Bremsen TRP DH-R EVO und Magura MT7 kompatibel.

First Ride: ABS Pro

Wir hatten die Gelegenheit, das neue ABS auf unseren Hometrails zu testen. Gestartet sind wir im Trail-Pro-Modus. Schon bei der ersten Probebremsung wurde klar, dass hier ein System aktiv ist: Rutscht das Vorderrad weg, setzt die Stotterbremsung ein. Provoziert man einen „Stoppie" (Hinterrad in der Luft wie im Bild oben), ist das dennoch kein Problem. Seitliche Ausrutscher kann das ABS aber nicht verhindern.

Im Race-Modus wird das Eingreifen noch dezenter. Hier kommt es häufiger zu kleinen Rutschern am Vorderrad. Trotzdem hat man das Gefühl, sicherer unterwegs zu sein als ohne ABS. Da dieses ohnehin nur vorne wirkt, nutzt man die Vorderradbremse nun häufiger, greift kräftiger zu und bremst später. Auch unter rutschigen Bedingungen. Bei einer halbstündigen Testfahrt verzeichneten wir sage und schreibe 29 Aktivierungen, von denen wir viele gar nicht spürten. Das neue, auch von Enduro-Pros in Rennen bereits eingesetzte ABS hat auf jeden Fall das Potenzial, einen schneller und sicherer ans Ziel zu bringen.

Chris Pauls (4)

STEREO HYBRID ONE44

JETZT ONLINE

WWW.CUBE.EU/2025

BOSCH ePowered

CUBE

Die neuen Bosch-Boliden

Kaum hat Bosch die fünfte Generation des Performance Line CX präsentiert, rollen die ersten Bikes mit dem Antrieb auf die Piste. Bereit für „The Next Generation“?

Das Renn'duro

Bulls Sonic EN-R

„Zum Ballern bergab gebaut“ – so erklärte uns Bulls-Brandmanager Friedemann Schmude die Ausrichtung des neuen Sonic EN R. Mit Mullet-Setup und 170 mm Federweg an der Gabel und 160 mm am Heck soll es kompromisslos auf Enduro-Racing getrimmt sein. Der Clou des Carbon-Rahmens: Per Flip-Chip lässt sich der Federweg am Heck auf 145 mm reduzieren, die so veränderte Kinematik soll steile Uphills speziell für Racer noch „leichter“ machen. Je nach persönlichem Geschmack und Einsatzbereich lässt sich über einen Slider an der Dämpferaufnahme am Oberrohr auch der Lenkwinkel verstellen: in drei Stufen zwischen 63,5° und 64,5°. Mit dem kleineren 600-Wh-Akku bleibt das in drei Modellversionen erhältliche E-Enduro vergleichsweise leicht, handlich und agil – so ballert es sich einfach besser!

ab 6799 € | **22,5/125 kg*** | **170/160 mm** | **600 Wh**

1 | Kompakt Mit dem 600-Wh-Akku hat sich Bulls für die goldene Mitte entschieden: genug Reichweite bei nicht zu viel Gewicht.

2 |Flexibel Der Monkey Link 2.0 vor der Lenker-Vorbau-Einheit nimmt ein Licht auf oder dient als Handy-Halterung. Das LED-Display im Oberrohr zeigt Akkustand und Fahrmodus an.

Dennis Stratmann

* Gewicht komplett ohne Pedale/max. zulässiges Systemgewicht

First Ride

Robin Dufner, Testfahrer: „Das neue E-Enduro von Bulls sieht nicht nur sportlich aus, man sitzt auch sportlich drauf. Mit aggressiver, tiefer Front und guter Tretposition dank 76°-Sitzwinkel geht es mit dem neuen dynamischen Bosch-CX-Motor flott bergauf. Die recht kurzen Kettenstreben von 445 mm bieten eine ausgewogene Melange aus Traktion bergauf und Agilität bergab. Cool ist die Geometrieverstellung in drei Stufen. Mir hat der 64°-Lenkwinkel am besten gefallen. Das Fahrwerk zeigt sich in der Einstellung mit 160 mm sehr schluckfreudig, im kurzen Hub von 145 mm ist das Bulls spürbar straffer abgestimmt."

Der Herzschrittmacher

Cube Stereo Hybrid One77

Cube hat seinem Big-Mountain-Bike im Portfolio zum aktuellen Bosch-Antrieb gleich einen komplett neuen Rahmen spendiert. Der Dämpfer ist nun horizontal unter dem Oberrohr platziert. Mit stolzen 170 mm Federweg dürfte das One77 für alle Schandtaten im Gelände bereit sein, der Mullet-Aufbau mit 29" vorne und 27,5" ist inzwischen quasi Standard im langhubigen Bereich. Die Geo zeichnet Cube modern, aber – typisch für die Oberpfälzer – nicht (zu) extrem. Der Lenkwinkel lässt sich um 0,6° verstellen. Der Blick auf die Preisliste lässt die Herzen schneller schlagen: Das Carbon-Enduro ist bereits ab fairen 4299 Euro zu haben.

ab 4299 € | 24,3/121 kg* | 170/170 mm | 800 Wh

Der Dynamiker

Haibike Allmtn

Als „dynamisches Trailbike“ schickt Haibike das neue Allmtn ins Rennen. Der ab Werk verbaute, riesige Bosch-800-Wh-Akku garantiert eine enorme Reichweite, die sich mittels Range-Extender noch deutlich erweitern lässt. Das Mullet-Laufrad-Setup sowie 160 mm Federweg an der Gabel und 150 mm am Heck bieten genug Reserven für Ausflüge ins ruppige Terrain, die zeitgemäß geschnittene Geometrie steht ebenso für typischen All-Mountain-Fahrspaß berghoch wie -runter. Zu haben ist der solide Alu-Rahmen mit dem neuen Bosch-Antrieb in drei Modellversionen.

k. A. | k. A. /135 kg* | 160/150 mm | 800 Wh

Das Vielseitige

Conway Xyron ST & LT

Mehr ist mehr – diesem Motto folgt die neue Generation der All-Mountain- und Enduro-Plattform Xyron. Mehr Akku, mehr Fahrspaß, mehr Auswahl versprechen die Niedersachsen. Tatsächlich ist die Auswahl beachtlich: Das neue Xyron kommt mit Alu- oder Carbon-Rahmen und in zwei Federwegsoptionen: So gibt es die ST-Version mit 150 mm Federweg vorne und hinten sowie das LT mit üppigen 170 mm Hub an der Gabel und 160 mm am Heck. Alle Xyrons fahren mit dem 800-Wh-Akku, bei allen lässt sich die Reichweite per Range-Extender noch einmal boosten. Pfiffig: Die im Oberrohr platzierte Steuereinheit ist dank einer flexiblen Adapterplatte zukunftssicher, also auch für womöglich kommende Displays geeignet.

ab 4499 € | k. A.
150 mm & 170/160 mm | 800 Wh

Das Flexible

M1 AM.800.CX 9.0

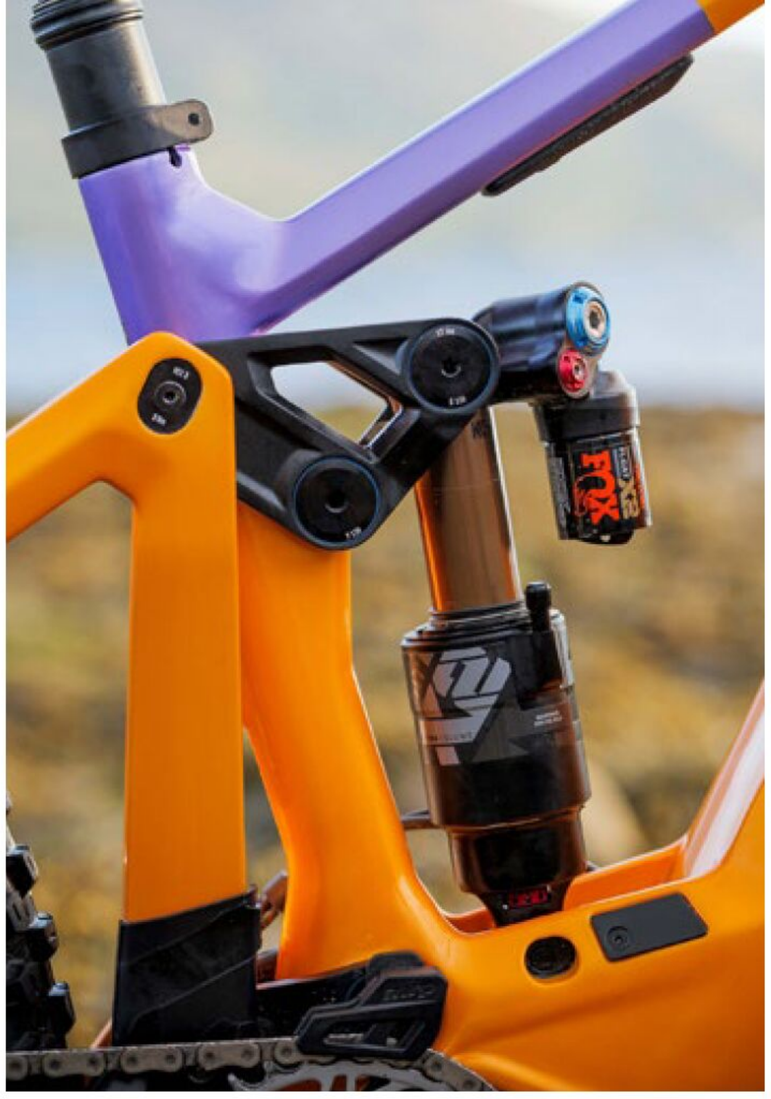
Flexibilität ist Trumpf bei M1 – darum können die detailverliebten Bayern ihre Bikes bereits jetzt mit dem neuen Bosch-Antrieb CX bestücken. Den Motor gibt es beispielsweise im vielseitigen All-Mountain-Tourer AM mit 160-mm-Fahrwerk und Mullet-Laufrädern. So flexibel M1 bei den Motoren ist, die in jede Rahmenplattform passen, so individuell lassen sich auch die Akkus auswählen: Es stehen Batterien mit 400 Wh, 600 Wh oder 800 Wh zur Wahl, dazu gibt es bei Bedarf noch einen Range-Extender mit 250 Wh. Und auch bei den Ausstattungspaketen bleiben kaum Wünsche offen.

ab 12 190 € **ab 18,9/140 kg***
160/160 mm **400/600/800 Wh**

Haibike/David Schultheiss, Hersteller (3)

* Gewicht komplett ohne Pedale/max. zulässiges Systemgewicht

GHOST
BOSCH



1 | Stabil Der VPP-Hinterbau mit virtuellem Drehpunkt steht für feines Ansprechverhalten, im mittleren Federwegsbereich soll er dabei unbeeindruckt von Antriebseinflüssen beim Pedalieren sein.

2 | Hübsch Das Kiox-300-Display ist gut geschützt und bestens ablesbar im Oberrohr integriert.

First Ride

Paul Weinbrenner, Testfahrer: „Das neue E-Enduro von Ghost gibt sich auf dem Trail überraschend verspielt und lässt sich dank der recht kurzen 445-mm-Kettenstreben und des 27,5"-Laufrads am Heck zackig auch durch enge Kurven drücken. Die starken Komponenten des edlen CF-LTD-Modells mit Sram-Maven-Bremsen sowie Rock-Shox-Zeb- und -Vivid-Air-Ultimate-Federelementen sorgen für einen souveränen Trail-Auftritt. Saftiges Ansprechverhalten zusammen mit genügend Gegenhalt und „Popp" für Sprünge zeichnen das Fahrwerk aus. Bergauf überzeugte mich der neue Bosch mit dickem Akku und schick integriertem Display."

Hersteller (3)

Das Potente

Ghost E-Riot

Bei der dritten Generation des E-Riot setzen die „Geistermacher" beim ganz neu entwickelten Carbon-Rahmen auf ein progressives Design: 64°-Lenkwinkel, 445 mm kurze Kettenstreben und ein höheres Tretlager sollen einer aggressiven Fahrweise entgegenkommen. Der neu verbaute, VPP-ähnliche Hinterbau soll ein sensibles Ansprechverhalten mit spürbarer Stabilität im mittleren Federwegsbereich sicherstellen. Ein Mullet-Laufradsatz sowie 170 mm Federweg an der Gabel und 160 mm am Heck sind weitere Zutaten für ein zudem modern geschnittenes, potentes Enduro. Dazu packt Ghost den reichweitenstarken Akku mit 800 Wh ins Unterrohr.

ab 6999 € | **23,6/150 kg*** | **170/160 mm** | **800 Wh**

* Gewicht komplett ohne Pedale/max. zulässiges Systemgewicht

Der Trail-Jammer

Focus Jam²

Trail-Spaß ohne Einschränkungen verspricht das neue Jam². Mit 2,6"-Reifen und 200er-Bremsscheiben ist das 29er-Bike auch für härtere Herausforderungen gerüstet. Besonders stolz sind die Focus-Entwickler auf den neuen Rahmen – denn der sieht mit seinen fließenden Übergängen und dem im Oberrohr semiintegrierten Dämpfer eher wie ein Carbon-Rahmen aus. Ist aber Alu, was faire Preispunkte der vier Jam²-Modelle ermöglicht. Der 600-Wh-Akku liegt formschlüssig im Unterrohr – wer mehr Reichweite will, kann optional für 400 Euro Aufpreis den 800-Wh-Akku ordern.

ab 4999 € | ab 24,3/150 kg* | 160/150 mm | 600/800 Wh

Das Untypische

Santa Cruz Vala

Santa Cruz hat rund um den neuen Bosch-Antrieb ein komplett neues Bike entwickelt. Das Vala verzichtet auf den für Santa Cruz typischen VPP-Hinterbau. Warum? Weil sich ein großer Motor und die für VPP optimalen Drehpunkte in die Quere kommen, so die Konstrukteure. Durch die neuen Möglichkeiten verspricht Santa Cruz für das Carbon-Bike ein besonders aktives Fahrwerk, minimierten Pedalrückschlag und geringere Bremseinflüsse. Außerdem bietet sich so mehr Platz für die Sattelstütze, 110 mm Einstecktiefe hat man beim Vala dazugewonnen. Dazu lassen sich per Flip-Chips der Lenkwinkel, die Tretlagerhöhe und die Progression des Hinterbaus ändern. Das Vala fährt auf Mullet-Laufrädern, der 600-Wh-Akku lässt sich per Range-Extender auf 850 Wh erweitern.

ab 7499 € | 21,5/158 kg* | 160/150 mm | 600 Wh

Fuous/Manuel Sulzer, Hersteller

* Gewicht komplett ohne Pedale/max. zulässiges Systemgewicht

ONE SLY FITS ALL

SLY belongs to each and every one of us. To you too. A new breed of e-Bike blending Stealth aluminium with a Bosch SX motor and a 400Wh battery. Providing a balanced power delivery to make you the master of your rides. **It's not about who you are when you're riding an e-Bike. It's about who you want to be.**

MORE INFO

MONDRAKER.COM

First Ride

Katharina Binzenhöfer, Redakteurin: „Mit dem neuen Stereo One44 ist Cube wieder einmal eine Allzweckwaffe gelungen. Mit 65°-Lenkwinkel und 450 mm Reach in Größe M liegt das Fully ausgewogen und gutmütig auf dem Trail. Der Federweg von 150 mm vorne und 140 mm am Heck wird gut genutzt und sprach an unserem Testbike sensibel an. Bergauf schiebt das neue All-Mountain dann mit dem neuen, wie gehabt kräftigen Bosch-CX-Motor ordentlich voran. Hilfreich in steilsten Kletterpartien: Der 457 mm lange Hinterbau steht nicht für extreme Wendigkeit, bietet dafür aber Traktion ohne Ende. Auch die tiefe Front sorgt für Druck am Vorderrad, der 76°-Sitzwinkel ist ausgewogen und nicht zu extrem."

Die Trailfee

Cube Stereo Hybrid One44

Das Stereo Hybrid One44 läuft im Portfolio von Cube als die Allzweckwaffe für den Trailspaß schlechthin. Die wurde jetzt komplett überarbeitet: Im neu designten Rahmen mit innenliegenden Zügen ist der Dämpfer horizontal platziert. Bei den Versionen mit Alu-Rahmen („HPA“) mit 140 mm Federweg erlauben Montagepunkte die Befestigung von Schutzblechen. In den Carbon-Rahmen („HPC“) stecken Gabeln mit 150 mm, der Lenkwinkel lässt sich über Lagerschalen um 0,6° verstellen. Egal ob Alu oder Carbon, alle Modellvarianten rollen auf 29"-Laufrädern. Nur die Größe S „begnügt“ sich mit 27,5"-Rädern. Und: Knallerpreise!

ab 3799 € **23,9/105 kg*** **140 mm & 150/140 mm** **800 Wh**

1 | Modern-kantig
Das Design der neuen Stereo-Hybrid-One-Serie ist markanter geworden, der Dämpfer liegt nun unter dem Oberrohr statt stehend neben dem Sitzrohr.

2 | Klein, aber fein
Cube spendiert den Hybrid One44 das neue, elegante Purion-Display, das Bosch mit dem neuen CX-Motor der fünften Generation präsentiert hat.

Cube/Lars Scharl (3)

* Gewicht komplett ohne Pedale/max. zulässiges Systemgewicht

Top-Update aus Japan

Shimano bringt ein überraschendes Software-Update für den EP801. Erster Test!

Nichts Neues mehr von Shimano? Der Schein trügt. Wie von den Japanern gewohnt, kommen Neuentwicklungen erst nach langer Testphase auf den Markt. Bestehende Produkte werden aber gepflegt, und so kommt nach zwei Jahren ein umfangreiches Firmware-Update für den beliebten EP801-Motor. Die Eckdaten von 85 Nm Drehmoment und 600 Watt Spitzenleistung des 2700 g leichten Motors bleiben bestehen und sind weiterhin zeitgemäß (siehe Übersicht auf Seite 69).

Seit Ende Juni sind alle neu verbauten EP801-Motoren nun mit Features ausgestattet, die in enger Zusammenarbeit mit den EDR-E-Teams von Yeti, Orbea und Rotwild entwickelt wurden. So ist die Unterstützungsstufe im stärksten Boost-Modus weiter erhöht, dazu gibt es eine einstellbare Abschaltprogression bei Erreichen der maximalen Unterstützungsgeschwindigkeit (25 km/h) sowie einen wählbaren Motornachlauf in kurz, mittel und lang. Bis zu 400 Prozent Leistung soll der EP801 nun zusätzlich zur Eigenleistung liefern. Wie sich das anfühlt, konnten wir bereits in einer festen Einstellung testen. Für den Herbst plant Shimano das Update via App zu ermöglichen, sodass dann alle EP801-Besitzerinnen und -Besitzer diese Parameter einstellen können.

Auf unserem Testbike Hohe Acht Besta (siehe auch Seite 28) war die neue Software bereits installiert. Beim ersten Aufsitzen merkt man zunächst nicht viel. Der brummige Shimano-Sound bleibt, auch die gewohnte Dynamik ist spürbar. Schaltet man in den Boost-Modus und gibt Druck aufs Pedal, zieht der EP801 aber richtig kräftig am Kettenstrang. Im technischen Uphill profitiert man davon enorm. Auch der verlängerte Nachschub ist bei gezieltem Einsatz extrem hilfreich. Der Motor schiebt fast die maximal zulässigen zwei Meter nach, sodass man auch mal den Druck vom Pedal nehmen kann, ohne dass man ins Stocken gerät. Der Nachlauf kann durch Rückwärtstreten gestoppt werden. Über die bis zu 15 einstellbaren Modi kann man den Motor per App zusätzlich perfekt feintunen, was zusammen mit den neuen Funktionen aber zumindest am Anfang auch überfordern kann. Unter dem Strich scheint das Update nach dem ersten Test aber extrem gelungen, manchmal meint man, einen ganz neuen Motor sein Eigen zu nennen.

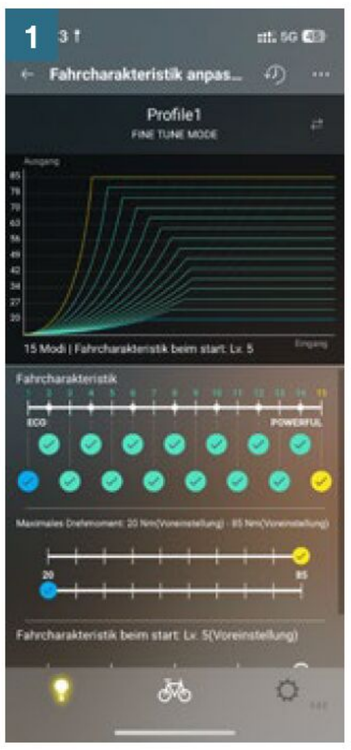
1

2

App geht's!

Per App lassen sich bei Shimano viele Parameter verstellen. So sind bis zu 15 Modi individuell in Sachen Fahrcharakteristik und maximales Drehmoment konfigurierbar. Wir empfehlen, sich auf vier bis fünf Modi zu limitieren. Momentan sind die Änderungen nur per PC-Software vom Fachhändler durchführbar, vermutlich ab dem Herbst soll das für alle per App möglich sein.

1 | Feintuning Die E-Tube-App von Shimano ist nicht so aufgeräumt wie die von anderen Motoren-Herstellern. Dafür können zig Einstellungen vorgenommen werden.



2 | Kurz, mittel, lang Ein cooles Feature des neuen Updates ist die Option, den sogenannten Nachlauf des Motors von kurz auf mittel oder lang hochzudrehen.

1 | Im Display sind die Modi Eco, Trail, Boost erkennbar. Die neuen Features machen sich optisch hier nicht bemerkbar und sind „nur" per App einstellbar.

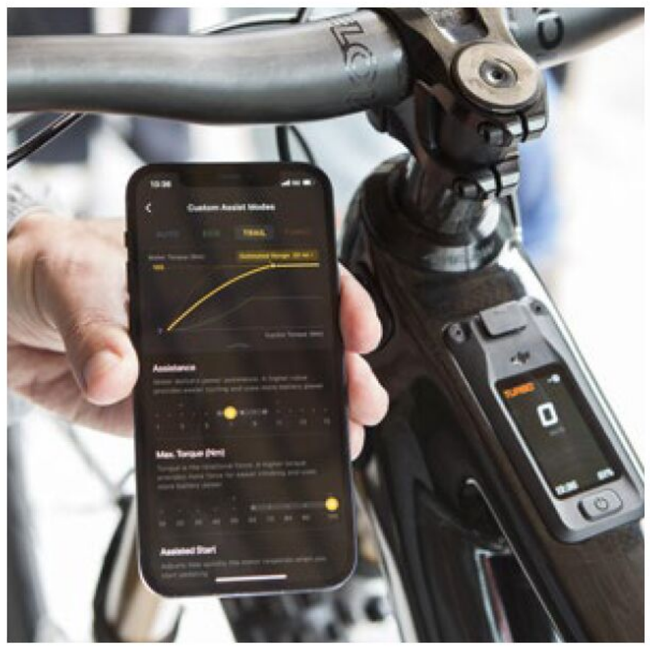
2 | Äußerlich sind auch die neu ausgelieferten EP801-Motoren unverändert. Alle Neuerungen finden ausschließlich per Update der Motor-Software statt.

Benjamin Zöller (3), Chris Pauls, Hersteller

New Blocks on the Rocks

Der Motorenmarkt wird immer größer. Neue, starke Player wie DJI und ZF kommen mit innovativen Produkten dazu.

1 | Bodenoffensive Drohnenhersteller DJI will mit dem Avinox-Antrieb jetzt auch MTBler überzeugen.



2 | App-gefahren Via Smartphone lassen sich das Infotainment sowie die Unterstützungsmodi individualisieren. Letztere agieren auf Wunsch auch automatisch und wählen die ideale Support-Stufe.

Agron Beqiri (6), Chris Pauls (2), Lukas Ittenbach

DJI

Der Drohnenhersteller holte auf der Eurobike zum Paukenschlag aus. Der chinesische Konzern mit 15 000 Mitarbeitern stellte mit dem Avinox seinen ersten E-Bike-Antrieb vor. Zudem wurde mit Amflow ein eigener Bike-Hersteller gleich mitgegründet! Mit 105 Nm Drehmoment bei maximal 800 Watt spielt der Motor auch gleich in der Oberliga. Im „Boost"-Modus sind kurzfristig sogar 120 Nm bei 1000 Watt drin. Die Motoreneinheit wiegt dabei – gemessen an der Power – luftige 2,5 Kilo. Im Inneren werkelt ein Verbundplanetengetriebe, was das System wartungs-, aber auch maximal geräuscharm machen soll. Zudem kommt eine stufenlose Kupplung für sofortige Kraftentfaltung und ruckfreie Motorunterstützung zum Einsatz. Kombinierbar ist der Antrieb mit einem 600-Wh oder 800-Wh-Akku von DJI. Eindrucksvoll: Per Schnellladegerät soll der große in nur 1,5 Stunden von 0 auf 75 Prozent aufladbar sein. Eine eigene App bietet neben marktüblichen Features wie der Anpassbarkeit der vier Modi und des Displays eine Ortungsfunktion des Bikes. Dafür muss das System mit einer SIM-Karte benutzt werden, so können sogar Over-the-air-Updates aufgespielt werden. Via USB-C-Anschluss am Display lassen sich Smartphone und Co. aufladen.

Yamaha

Yamaha ließ auf der Eurobike einen Blick in die Zukunft zu. Der PW-Link-Motor soll darauf hinweisen, dass 2025 ein neues smartes System kommt. Konkretes ließ Yamaha noch nicht durchblicken. Es könnte sich um eine Art Akku-, Display- und Motor-Konnektivität handeln, wie man sie von Bosch kennt. Vermutlich kommt Giant, die auf die Yamaha-Hardware setzen, auch mit dem neuen System.

Hepha

Die Marke Hepha wurde 2021 in Deutschland gegründet und wächst seither stetig zu einem Komplett-Anbieter von E-Bikes und E-MTBs heran. Geschäftsführer Alex Thusbass zeichnete früher fürs Design von Haibike verantwortlich. Der Motor dürfte indes ein Zukauf sein, er bietet dieselben Eckdaten wie der P100 von Gobao, selbst die Akku-Größen sind identisch.

Shimano

Mit dem EP5 hat Shimano einen neuen Mittelmotor im Programm, der besonders bei E-MTBs der günstigen Preisklasse Anwendung finden dürfte. Im Gegensatz zu seinen stärkeren Brüdern EP801 und EP6, die je 85 Nm bieten, liefert der EP5 in der Spitze 60 Nm. Er bietet die Möglichkeit, mit der elektronischen Schaltung XT Di2 samt „Auto Shift“ (automatisch schalten) und „Free Shift“ (Gangwechsel auch bei Nichttreten) gefahren zu werden. Das Gewicht soll bei drei Kilo liegen, der EP5 liegt also eher auf der „normal schweren“ Seite.

Star Union

Der chinesische Hersteller Star Union bringt mit dem MGM (Magnetic Gear Motor) einen kleinen Einachsantrieb, der 75 Nm Drehmoment bietet und 2,3 kg wiegen soll. Er soll zudem äußerst sparsam agieren. Star Union bietet mit Akku und Display das ganze E-Bike-Paket an.

BHZ by SEG

Der neue BHZ by SEG des deutschen Automobilzulieferers fällt mit nur 2,0 Kilo Eigengewicht und kompakter Bauform auf. Maximal leistet er dennoch 65 Nm bei 500 Watt. Beim Infotainment gibt sich der in Europa produzierte Antrieb klassengerecht: Via farbiger LED-Remote lassen sich Akkustand und Unterstützungsstufe ablesen bzw. auswählen, auch Endgeräte à la Garmin oder Smartphone sind koppelbar. Entwickelt wurde das System mit BH Bikes. Die Spanier verbauen den neuen Motor etwa am Light-E-MTB-Trailfully iLynx.

Preeto

Gleich drei Motoren bringt Preeto aus China. Der P60 ist ein Light-Aggregat mit 60 Nm, der P90 liegt mit 90 Nm auf Bosch-Niveau. Ein echter Kraftprotz ist der P110 mit 110 Nm Drehmoment. Noch sind keine Bikes bekannt, in denen die Motoren verbaut sind.

Gobao

Ein weiterer Player aus China ist Gobao. Mit den beiden Motoren S80 und P100, zwei Akkus mit 708 Wh und 804 Wh, verschiedenen Displays sowie einer App scheint die Marke breit genug aufgestellt, um künftig an E-Bikes verbaut zu werden. Der P100 ist mit 100 Nm Drehmoment für Full-Power-E-MTBs, der S80 mit 80 Nm für leichtere E-Bikes interessant.

ZF

Die ZF-Gruppe kommt für 2025 mit dem kleinen Centrix-Motor samt komplettem Eco-System. 90 Nm Drehmoment soll der Einachsantrieb liefern und dabei nur 2,5 Kilo wiegen. Für den Einsatz in Light-E-MTBs oder Trekkingbikes kann auch eine 75-Nm-Version geordert werden. Als Akku wird es einen kleinen mit 504 Wh sowie einen großen mit 756 Wh geben. Der kleine soll 3,5 Kilo wiegen, der große 4,2 Kilo. Die Batterien sitzen auf einer Trägerschiene und können problemlos getauscht werden. Überhaupt ist alles am neuen ZF sehr modular aufgebaut. Der Motor soll vom Händler blitzschnell gewechselt werden können. An der Akku-Aufnahme hinten gibt es sechs Stromanschlüsse, um elektronische Schaltungen oder Licht anzuschließen. Das Bedienteil im Oberrohr, an dem der Motor eingeschaltet wird und die vier Fahrmodi ausgewählt werden, bietet zusätzlich fünf Anschlüsse für Licht, das optionale Bedienteil oder das große Touch-Display. Auch eine App wird es geben. Im ersten Test überzeugte uns das System bereits.

1 | Runde Sache Der neue ZF Centrix lässt sich mit 88 mm Durchmesser und 118 mm Breite formschön in Bikes integrieren.

2 | „Nur“ eine Achse: Die kompakte Bauart ist durch die Einachsgetriebe möglich. Das Getriebe ist um die Achse herum konstruiert und überträgt so bis zu 90 Nm Drehmoment.

Delta

Einachsantriebe liegen im Trend. Auch eine neue Marke aus Taiwan stellte auf der Eurobike ein noch namenloses Aggregat vor. Trotz 90 Nm soll der Motor geringe Abmaße bieten. Das Gewicht liegt mit 2,9 Kilo im Normalbereich. Zum Motor will Delta diverse Akkus, Bedienelemente sowie Displays anbieten. Die Bike-Hersteller können ebenso eigene Bauteile und Software gestalten.

Agron Beqiri (3), Hersteller

Pinion

Die MGU von Pinion entzückte 2023 die E-MTB-Welt. Das Besondere am 85 Nm kräftigen Motor: Das Getriebe im Motor bietet bis zu 12 Gangstufen, die elektrisch von Hand oder automatisch geschaltet werden können. Die Denkendorfer ermöglichen so gerade E-Fullys einen zentraleren Schwerpunkt und somit eine verbesserte Fahrdynamik. Mit 4,1 Kilo ist die MGU kein Leichtgewicht.

Überblick: E-Motoren

Neben den neuen Motorenherstellern gibt es viele altbekannte. Hier findest du alle derzeit und zukünftig für MTBs relevante Motoren, aufgeteilt in drei Leistungsklassen.

Hersteller	Modell	maximales Drehmoment	maximale Leistung	Gewicht	Besonderheiten
über 90 Nm					
Bafang	M600	120 Nm	500 W	3,9 kg	Meist an Einsteiger-E-Bikes verbaut
DJI	Avinox	105 Nm	800 W	2,5 kg	Neues System mit kurzzeitigem Boost bis 120 Nm und 1000 Watt
Gobao	P100	100 Nm	750 W	2,8 kg	Auch Variante mit 80 Nm erhältlich
Hepha	P101C	100 Nm	k. A.	2,8 kg	Neue Bikemarke mit eigenem Motor
Panasonic	GX Ultimate	95 Nm	600 W	2,95 kg	Starker Motor, hauptsächlich von Flyer verbaut
Rocky Mountain	Dyname 4.0	108 Nm	700 W	3,2 kg	Kraftübertragung über Kettenumlenkung
TQ	HPR 120	120 Nm	920 W	4,5 kg	Wird nur noch an wenigen Bikes verbaut
ZF	Sachs RS	112 Nm	700 W	3,6 kg	Dynamischer High-Power-Motor
bis 90 Nm					
Bosch	Performance Line CX	85 Nm	600 W	2,8 kg	Neuste Generation ist noch feinfühliger und leiser.
Brose	Drive S Mag	90 Nm	k. A.	2,9 kg	Auch in Srams „Powertain“-System verbaut
Delta	k. A.	90 Nm	k. A.	2,9 kg	Neuer Mitspieler aus China
Giant	Sync Drive Pro2	85 Nm	k. A.	2,75 kg	Baugleich mit dem Yamaha PW-X3
Pinion	MGU	85 Nm	800 W	4,1 kg	8- oder 12-Gang-Getriebe im Motor integriert
Preeto	P90	90 Nm	560 W	2,65 g	Die Chinesen bieten insgesamt drei Motoren an.
Shimano	EP6	85 Nm	500 W	2,9 kg	Leistungsstarke, aber günstigere Version des EP8
Shimano	EP801	85 Nm	600 W	2,7 kg	Jetzt neu mit starkem „Race“-Firmware-Update
Star Union	MGM	75 Nm	580 W	2,3 kg	Kompakte Bauart, soll sehr effizient sein
Yamaha	PW-X3	85 Nm	k. A.	2,75 kg	Kräftig, dennoch harmonisch. U. a. bei Raymon
ZF	Centrix	90 Nm	600 W	2,5 kg	Neues Ökosystem mit kompaktem Einachsantrieb
bis 65 Nm					
Bosch	Performance Line SX	55 Nm	600 W	2,0 kg	Dynamisch, starker Motor. Braucht hohe Kadenzen
Fazua	Ride 60	60 Nm	450 W	1,94 kg	Kräftig! Bis zu 450 Watt sind kurzzeitig abrufbar.
SEG	BHZ	65 Nm	500 W	2,1 kg	Neuer Motor aus Deutschland, wird derzeit nur von BH Bikes verbaut.
Shimano	EP5	60 Nm	k. A.	3,0 kg	Einsteiger-Motor von Shimano, nicht „light“
Specialized	Turbo SL 1.2	50 Nm	320 W	1,8 kg	Gebaut von Mahle, seit Version 1.2 mehr Power
TQ	HPR 50	50 Nm	300 W	1,85 kg	Flüsterleiser und kompakter Minimal-Assist-Motor

Canyon/ Markus Greber (3)

Canyon Spectral:Onfly 9

6299 € | 18,8/130 kg* | Carbon | S, M, L, XL | 160/150 mm | 11–36 km | 1180 Hm

„Das natürlichste E-MTB auf dem Markt“ lautet der Werbeslogan für das nagelneue Light-E-MTB Spectral:Onfly von Canyon. Mit schlanker Silhouette sowie kompaktem, leisem, 50 Nm starkem TQ-Antrieb und im Unterrohr fest verbauter 360-Wh-Batterie wirkt das neue E-All-Mountain tatsächlich auf den flüchtigen Blick wie ein motorloses MTB. Auch das minimalistische Gewicht des Carbon-Rahmens von 2650 g (ohne Motor und Akku), zeigt Nähe zum „normalen“ Spectral der Koblenzer. Wer längere Ausfahrten plant, kann den separat erhältlichen, 160 Wh fassenden Range Extender für 600 Euro dazu ordern. Dieser wird über das magnetische Fidlock-System samt Sicherungsband befestigt. Alternativ passt eine 600-ml-Fidlock-Flasche in alle Rahmengrößen (S bis XL). Wie üblich bei TQ-befeuerten Bikes sitzt im Oberrohr das Display, das über Akkustand, Reichweite und eingelegten Modus informiert. Eine Canyon-Spezialität ist die Integration von K.I.S. („Keep it stable“): Die Lenkstabilisation debütierte im motorlosen Spectral und findet ebenfalls im Oberrohr Platz. In Sachen Federweg hat der Lightrider mit 160 mm vorne und 150 mm hinten je 10 mm mehr Hub als das „normale“ Spectral spendiert bekommen. Bei den Laufradgrößen bietet es keine Optionen. Ein Umbau auf ein 29"-Hinterrad ist nicht möglich, alle Modelle und Größen rollen im Mullet-Setup voran.

„Lebendiges Fahrgefühl, sanfter und leiser Motor, top Verarbeitung – das alles zum fairen Preis. Mit dem Spectral:Onfly ist Canyon ein großer Wurf gelungen.“

JULIAN CLAUDI, Testfahrer

Neben K.I.S. bietet das Versenderrad viele weitere gelungene Lösungen, wie die austauschbaren Gewindeeinsätzen an den Verschraubungen der Dämpferaufnahme. Der Rahmen ist großzügig mit Schutzfolie abgeklebt, auch die klassisch-gute Kabelführung mit seitlich ins Steuerrohr verlaufenden Leitungen gefällt.

Vier Modelle wird Canyon für den europäischen Markt anbieten. Los geht es ab 5599 Euro – äußerst attraktiv für ein Light-E-MTB mit Voll-Carbon-Rahmen. Die Spitze ist erreicht bei 8999 Euro für das Modell CF LTD – siehe Kasten auf der kommende Seite.

Unser Testmodell Spectral:Onfly CF 9 liefert für 6299 Euro solide Kost. So gibt es simpel einstellbare, dennoch sensible Fox-Performance-Federelemente, zupackende Shimano-XT-Bremsen mit großen ►

1 | Der fest verbaute Akku sorgt mit für die Leichtigkeit des Carbon-Rahmens. Dieser soll ohne Motor/Akku, aber mit Hardparts nur 2650 g wiegen.

2 | Wer länger fahren will, kann einen 160-Wh-Range Extender dazukaufen. Dieser wird mit magnetischem Fidlock-System und Strap montiert.

*Gewicht komplett ohne Pedale/max. zulässiges Systemgewicht **Gewicht rotierende Masse (Laufradsatz, Reifen, Kassette, Bremsscheibe)

1

Leichter Spaß ab 5599 Euro

Canyon bietet das neue Light-E-MTB Spectral:Onfly in vier Varianten an. Sie kommen allesamt mit demselben Voll-Carbon-Rahmen, integriertem K.I.S.-System und sind in vier Größen erhältlich. Den Einstieg macht das Modell CF8, das attraktive 5599 Euro kostet und mit Rock-Shox-Federelementen der Select-Plus-Güteklasse sowie Shimano-Deore-Schaltung kommt. Das nächste im Bunde ist das hier getestete CF9 für 6299 Euro. Das CF CLLCTV („Collective“) steht für 7299 Euro im Online-Shop und ist eine etwas mehr auf Abfahrt ausgerichtete Variante. Das Topmodell ist das CF LTD für 8999 Euro. Hier kommen erlesene Parts wie Fox-Factory-Federelemente, drahtlose Sram-XX-Transmission-Schaltung und Reynolds-Carbon-Laufräder zum Einsatz. Es soll nur 18,1 Kilo auf die Waage bringen.

Canyon/Markus Greber (5)

2

3

4

1 | Fast so schlank wie sein unmotorisierter Bruder: das Spectral:Onfly setzt allerdings auf ein Mullet-Setup über alle Größen hinweg und mehr Federweg vorne und hinten.

2 | Die 34,9-mm-Vario-Sattelstütze bietet viel Hub und eine relativ hohe Steifigkeit.

3 | Doppeltes Lottchen: Canyon schafft es trotz des Oberrohr-Displays das Lenksystem K.I.S. zu integrieren.

4 | Werkzeug findet in der kleinen Tasche unter dem Oberrohr Platz. Eine 600-ml-Flasche passt in alle Rahmengrößen.

Discs sowie einen kreuzstabilen DT-Swiss-Laufradsatz samt Maxxis-Bereifung. Pfiffig: Eine neue Canyon-App soll bei der Fahrwerkseinstellung helfen und gibt Tipps für die Dämpfungseinstellung.

Dass Canyon das Bike auf aggressive Trailrides ausgelegt hat, zeigt die Geometrie: Der Reach ist üppig bemessen mit 470 mm in Größe M, dazu gibt es einen sehr flachen 64°-Lenkwinkel. Der angenehme 76,5°-Sitzwinkel sowie die nicht so kurzen 440-mm-Kettenstreben sorgen zudem für eine feine Kletterposition. Man hat das Gefühl, mit dem 18,8-Kilo-Bike selbst steilste Berge erklimmen zu können. Der TQ-Motor bietet passend dazu neu im Canyon ein „Override"-Feature: Unabhängig vom gewählten Modus reagiert das System auf starken Pedaltritt mit der Abgabe der vollen Leistung von 300 Watt.

Nicht nur im Uphill überzeugt das Spectral:Onfly, auch bergab ist es voll in seinem Element. Das trotz der progressiven Geo ausgewogene Handling gefällt auf Anhieb, mit wenig Kraft lässt sich das Canyon exakt durch Kurven steuern. Aber auch bei höheren Geschwindigkeiten und in ruppigem Gelände liegt es super, das K.I.S.-System vermittelt dabei noch einmal eine Extraportion Fahrstabilität und Sicherheit. Top: Das nahezu lautlose Fahren bergauf (fast keine Motorgeräusche) und bergab (kein Kabel- oder Kettenklappern) unterstreicht die Wertigkeit. Die Fahrwerksabstimmung ist ebenso mehr als „nur" gelungen, der Hinterbau bietet hohen Komfort mit ordentlichem Gegendruck im mittleren Federwegbereich.

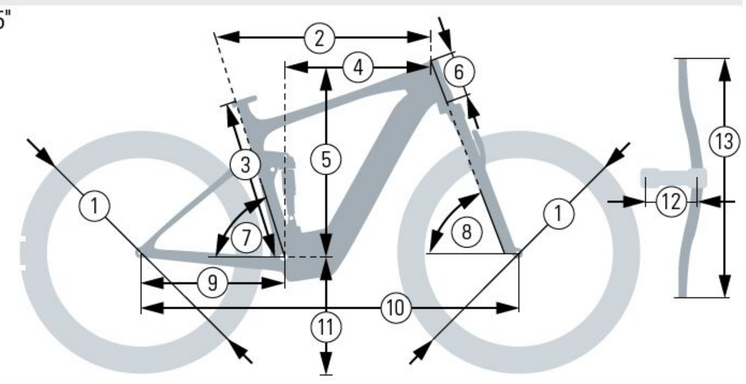
Canyon ist mit den Spectral:Onfly tatsächlich ein „natürliches" E-MTB gelungen. Der leise, minimalistische Motor, das wunderbare Fahrwerk sowie die Wohlfühl-Geometrie sind schier zum Verlieben. Und das zum sehr fairen Preis.

Daten und Bewertung

AUSSTATTUNG	
Motor	TQ HPR 50, 50 Nm
Akku	TQ, 360 Wh
Display	TQ
Federgabel	Fox 36 Performance
Federbein	Fox DPS Performance
Schaltung & Antrieb	1 x 12 Gänge, 34 : 10–51 Zähne, Shimano-XT-Schaltwerk, -hebel und -Kassette, FSA-CK-Kurbel
Bremsen	Shimano XT M8120 (203/203 mm)
Laufräder	DT Swiss H1900 LS
Reifen	Maxxis Minion DHR II Maxx Terra Exo/Exo+ 29 x 2,4"/27,5 x 2,4"
Sattelstütze	Canyon G5 (200 mm)
Cockpit	Canyon/Canyon

GEOMETRIE

1 | 29"/27,5"
2 | 621
3 | 415
4 | 470
5 | 629
6 | 115
7 | 76,5°
8 | 64°
9 | 440
10 | 1251
11 | 342
12 | 45
13 | 780



BEWERTUNG

Gewicht	■■■■■□
Ausstattung	■■■■□□
Rahmen & Fahrwerk	■■■■■■
Preis/Leistung	■■■■■□

CHARAKTER

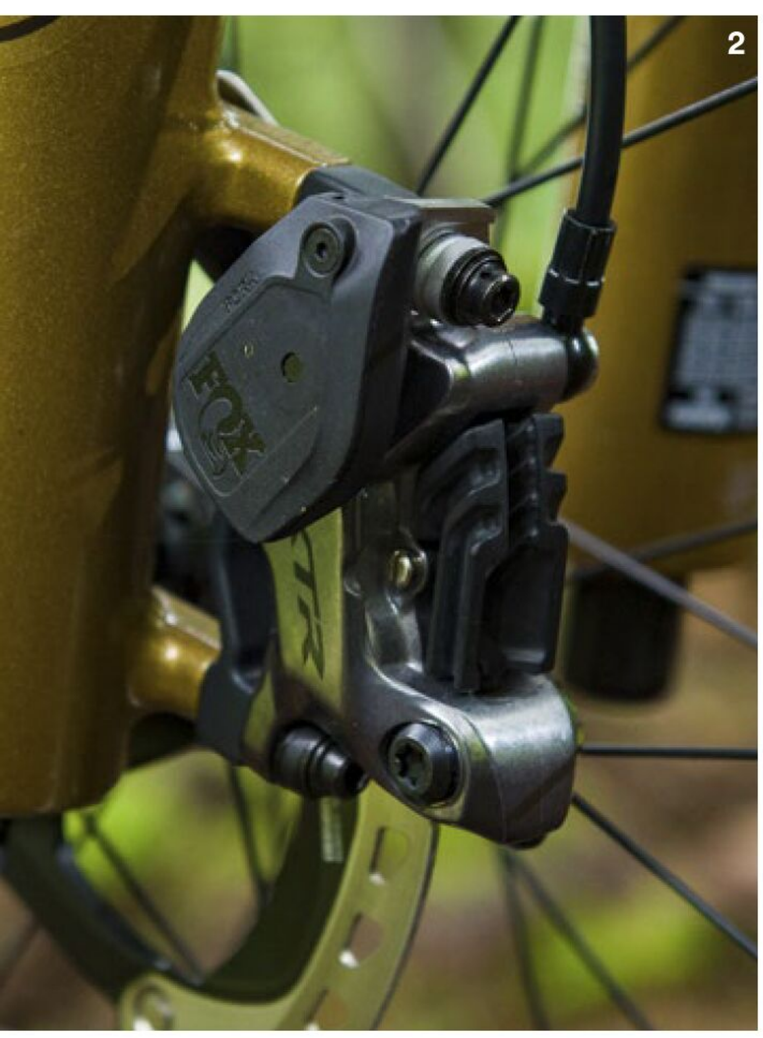
Motor-Support	sanft	kräftig
Handling	verspielt	laufruhig
Fahrwerk	straff	komfortabel

TESTURTEIL

leichter, sanfter, leiser Motor • potentes Fahrwerk • super Handling bergauf wie bergab • wertige Verarbeitung • viele Features wie K.I.S. • attraktiver Preis

Parts „nur" auf Mittelklassen-Niveau

ÜBERRAGEND



1 | Am Ausgleichsbehälter des Dämpfers ist das System samt Akku angedockt. Das Magnetventil greift direkt in die Dämpfung ein.

2 | Der Sensor an der Bremsaufnahme der Federgabel nimmt Schläge früh wahr. Hitze soll kein Problem sein.

3 | Sensor Nummer 2 sitzt hinten am Bremssattel. Er ist mit den meisten Bremstypen kompatibel.

Fox

Live Valve Neo

Neue Philosophie, kabellos und schneller – so will die zweite Generation des elektronischen Fox-Fahrwerks überzeugen.

Mit der zweiten Generation läutet Fox die kabellose Ära am elektronischen Live-Valve-Fahrwerk ein. Neu ist auch, im Vergleich zum 2018 vorgestellten Live-Valve-Urtyp, dass nun lediglich der Hinterbaudämpfer die elektronische Steuerung erhält. Grund dafür: An Fullsuspension-Bikes lastet der Großteil des Fahrergewichts hinten, zudem sorgen Kettenzug und Fahrerbewegungen besonders für Wippen. Außerdem will Fox durch die weniger komplexen Bauteile auch Endkunden ansprechen – was mit dem vollverkabelten Vorgängersystem nicht möglich war. Das neue System ist für eher langhubige Bikes gedacht und kommt wahlweise mit dem Luftdämpfer Float X oder dem Stahlfederdämpfer DHX. An diesen sitzt neben dem Ausgleichsbehälter die Kontrolleinheit des neuen Live-Valve-Neo-Systems und der Akku, dieser soll bis zu 30 Stunden halten. Mittels Elektromagnetventil wird die Dämpfung, wie am alten Live Valve, innerhalb Millisekunden geöffnet.

Anders als beim Flight-Attandent-Fahrwerk von Rock Shox (das mit Stellmotoren arbeitet) ist Live Valve stets geschlossen und öffnet erst bei Schlägen. Diese werden an neuen Sensoren, die an den Bremsen vorne und hinten angebracht werden, erkannt und via eigens entwickeltem, drahtlosem „Neo"-Protokoll, das zweihundertmal schneller sein soll als Bluetooth, an den Dämpfer geschickt, wo dann ein Magnetventil aktiv wird. Das Ganze soll so schnell und sensibel funktionieren, dass man keine Plattform-Stufe braucht. Man kann allerdings am Dämpfer über einen Hebel voreinstellen, wie straff der geschlossene Modus sein soll. Die Sensoren, die mit einer Knopfzelle bis zu ein Jahr Strom haben sollen, erkennen, ob man bergauf, bergab fährt oder gar in der Luft ist. Über die neue Fox-Bike-App wird Live Valve auf den persönlichen Fahrstil eingestellt. Fünf Tunes (Standard, Firm, Plush, Open, Closed) stehen zur Verfügung. Darüber hinaus können Tunes selbst erstellt oder heruntergeladen werden. Das Individualisieren für Ambitionierte soll damit schier grenzenlos sein. Ab Werk werden Live-Valve-Neo-Fahrwerke in der Performance-Elite- sowie Factory-Güteklasse verbaut, Nachrüstkits gibt es nur als Factory-Variante ab stolzen 1748 Euro.

Bei allerersten Testfahrten zeigte sich Live Valve Neo extrem schnell, lautlos und exakt arbeitend. Ein ausführlicher Test folgt in Kürze.

Key Facts

ab 1748 Euro
k. A.

- elektronisch gesteuerte Dämpfung für Luft- und Stahlfederdämpfer, die ...
- ... mit kabellosen Sensoren kommunizieren
- mannigfaltige Tuningmöglichkeiten, auch per App
- 20 bis 30 h Akku-Laufzeit

Transfer Neo

Fox sieht im neuen „Neo"-Wireless-Protokoll nicht nur große Vorteile für das Fahrwerk, sondern auch Benefits gegenüber einer mechanischen Betätigung von Remotes und Co. Der eigenentwickelte Funk-Standard soll laut dem US-Hersteller nämlich das schnellste Drahtlos-Protokoll im Bike-Bereich sein. Fox stattet deswegen nicht nur das Live-Valve-Fahrwerk, sondern auch die Vario-Sattelstütze Transfer optional mit Neo aus. Im Klemmbereich der Hydraulik sitzt allerdings kein Magnetventil wie bei Live Valve, sondern ein Stellmotor, der das Absenken oder Ausfahren ermöglicht. Der Akku ist baugleich zum Live-Valve-Akku, was einen Tausch während der Fahrt möglich macht. Die neue Stütze wird wie der Dämpfer kein Schnäppchen sein. Die unverbindliche Preisempfehlung beträgt 1309 Euro!

Fox/James Lissimore (3), Hersteller (2)

1

2

1 | Ein komplexer Mechanismus entkoppelt bei Nichttreten den Antrieb vom Hinterrad, eine Feder hält die Sperrklinken zurück. So werden Kettenschlag, Vibrationen und Pedalrückschlag gefiltert, bevor sie an den Fahrer weitergereicht werden. Wird getreten, hebt ein Mechanismus die Sperrklinken in deren Einrastposition. Der Sperrklinkenstößel sitzt axial innerhalb des Freilaufkörpers.

2 | Der „Schieber“ der Sperrklinken verfügt über drei Einstellungen (12/15/18°), sodass die „Eingriffhärte“ einstellbar ist.

Ethirteen

Ist das der Gamechanger für schlecht arbeitende Hinterbauten? Eines der häufig vorkommenden Probleme bei Heckfederungen ist der sogenannte Pedalrückschlag. Dieser kann beim starken Einfedern der Hinterradfederung entstehen und ist, wie der Name sagt, durch einen Schlag „ins“ Pedal spürbar, was sowohl beim Pedalieren über/durch Hindernisse als auch im ruppigen Downhill stören kann. Die US-Marke will dies mit einer im Freilauf der Nabe integrierten, Sidekick genannten Technologie nun zu verhindern wissen. Ein komplex aufgebauter Mechanismus mit einer durchgehend aktiven Sperrklinke im Inneren des Freilaufs entkoppelt die Kette quasi vom Hinterrad, sodass auf diese kein Zug mehr entstehen kann. Das macht dann nicht nur dem Pedalrückschlag den Garaus, auch geringeres Kettenschlagen und weniger Vibrationen sowie Ermüdung in den Beinen versprechen die Macher. Interessant ist dieses „chainless“ Fahren speziell für Downhiller. Top-Fahrer wie Rémy Métailler oder Ronan Dunne sind aktuell bereits auf dem System unterwegs. Ethirteen bietet je einen All-Mountain- und einen Enduro-Laufradsatz mit der Sidekick-Nabe an. Sie soll aber auch einzeln für etwa 500 Euro erhältlich sein. Leicht ist das System nicht. Der von uns getestete Enduro-Carbon-Laufradsatz (siehe links) wog stolze 2152 g, wobei allein 452 g auf die Nabe samt Freilauf entfallen.

First Ride

Unser Testfahrer Paul Weinbrenner konnte die Sidekick-Nabe bereits fahren: „Beim Einfedern des Dämpfers arbeitet man mit den Füßen in der Regel gegen die Kraft der überspannten Kette an. Durch den längeren Vorlauf bis zum Einrasten des Freilaufs lässt sich bei Sidekick die Kurbel während harter Landungen frei bewegen, wodurch das Federbein von Pedalrückschlag unbeeinträchtigt arbeitet. Bergauf muss man sich an die neue Freiheit gewöhnen. Wer unrund tritt oder bei Bodenwellen auf den Gegenhalt des Freilaufs wartet, tritt ins Leere. Dafür fühlen sich Drops und Kompressionen weniger harsch an.“

Hersteller (8)

Gopro

Alle Jahre wieder! Gopro stellt die neueste Generation seiner Hero vor. Während Apple beim iPhone 16 angelangt ist, reicht die Hero-Nummerierung „nur“ bis zur 13. Auch eine preisgünstige, simplere Alternative ohne Display mit dem Namen **Hero** (oben) bringen die US-Amerikaner frisch auf den Markt. Superlative en masse: Die Hero soll die günstigste, kleinste und leichteste 4K-Kamera mit Display sein – und zudem einfach zu bedienen. Tatsächlich wiegt das 229 Euro teure, wasserdichte Gerät mit 86 g etwa die Hälfte der **Hero 13** und bietet bis zu 100 min Akkulaufzeit bei höchster Aufnahmequalität. Die neue Top-Cam Hero 13 (unten) nimmt 5,3k-Videos auf, bietet nun wieder GPS-Sticker in der Bearbeitung, schnellere WLAN-Technik und verbesserte Slow-Motion-Funktionen. Beide Kameras sind ab sofort verfügbar.

Elite

Mit dem neuen Rollentrainer **Avanti** baut Elite sein Angebot in Sachen Trainingsgeräte weiter aus. Die hübsche Mittelklasse-Rolle mit silbernen Akzenten liegt preislich bei 749 Euro, also etwa in einer Range mit dem Tacx Flux 2. Elites Avanti bietet +/– 1 Prozent genaue Leistungsdaten. Zudem soll es ihm möglich sein, Steigungen von bis zu 18 Prozent zu simulieren. Pfiffig ist die integrierte Schublade unten auf der Rückseite, in der man Adapter und Co verstauen kann. Zudem lässt sich der Trainer dank Griff leicht transportieren. Zu Bluetooth und ANT+ gesellt sich auch WLAN, sodass man die Rolle direkt mit dem Heimnetzwerk verbinden kann.

Zwift feiert 10-Jähriges! In dieser Dekade haben die Nutzer*innen mit dem Trainingsprogramm 8 720 000 000 km zurückgelegt! Zur Feier erwarten die „Zwifties“ bald neue Challenges, Events sowie Streckenerweiterungen der Watopia-Welt während der Tour of Watopia im November. Außerdem wurde das Head-up-Display überarbeitet.

Garmin

Wie, die Fenix kostet Asche!? Erst ab 1099 Euro bekommt man die neueste Ausbaustufe der Highend-Smartwatch. Die **Fenix 8** bietet wie gehabt die wohl umfassendsten und in Summe besten Navi-, Trainings- und Analysefunktionen auf dem Markt. Zwei Display-Varianten (AMOLED und MIP/Solar), zwei Glasoptionen und drei Größen stehen zur Wahl. Die Akkulaufzeit soll bei der Solar-Variante bis zu 48 Tage betragen. Erstmals sind die Knöpfe nun auch beim Drücken wasserdicht, weitere Verbesserungen finden sich im Detail.

Serie

Das perfekte Wochenende in ...

Bike the Lake(s)

Villach | Eingebettet zwischen zwei Seen, umgeben von grünen Bergen, ist im Süden Kärntens ein MTB-Eldorado für die ganze Familie entstanden. Mit Pumptracks, Flowtrails, Kids-Bikepark – aber auch knackigen Trails.

1. TAG

SEE UND RAD In den vergangenen Jahren hat sich in der südlichen Mitte Kärntens ein echtes Bergrad-Mekka entwickelt. Die Devise in der lake.bike getauften Region rund um Villach lautet: erst biken, dann baden. Oder auch umgekehrt. Denn die 65 000-Einwohner-Stadt gilt gleichzeitig als Tor zum Faaker und Ossiacher See wie zu den bis weit nach Slowenien und Norditalien reichenden Karawanken und Julischen Alpen. Zudem ist die siebtgrößte Stadt Österreichs perfekt per Auto sowie vor allem auch mit dem Zug erreichbar – und so ein ideales Wochenendziel. Speziell für uns als bikende Familie, für die es oft gar nicht so einfach ist, den passenden Ort zu finden. Wollen doch ganz unterschiedliche Interessen verbunden werden.

BAUMGARTNER HÖHE Südlich des Faaker Sees, in den Nordhängen der Karawanken, nahm das Projekt lake.bike seinen Anfang. 24 Trails finden sich hier mittlerweile auf relativ engem Raum – die meisten davon mit Seeblick und oberhalb der Baumgartner Höhe. Beschildert sind sie wie im Skigebiet mit Blau (leicht), Rot (mittel) und Schwarz (schwer). Dem nicht genug, gibt es in der Region ausgeschilderte Verbindungsstrecken (Lila) zu den Trails, sehr leichte und flache Radwege (Grün) sowie 13 gelb markierte Rundtouren, die mit einer Ausnahme – der langen Tour zur ehemaligen Annahütte – eher kurz, wenig anstrengend, aber dennoch sehr lohnend zu den schönsten Ecken rund um und zwischen beide Seen führen.

Perfekt! Trails und Touren sind optimal ausgeschildert mit vielen Hinweisen, etwa auch, ob der Weg zu Fuß genutzt werden darf.

Blaue Stunde
Egal ob SUP oder gemütliches Paddeln, auf den beiden Seen ist fast rund um die Uhr nahezu jede Wassersportart möglich.

EINROLLEN Flowgartner (T25) und Lowgartner Trail (T26) heißen unsere ersten Berührungspunkte. Zwei blaue Brechsandstrecken, die eine 2,2 Kilometer, die andere 1,0 Kilometer lang, mit kaum Gefälle – perfekt für unsere Kids, aber auch für uns Oldies zum Einrollen, mit viel Flow, großen Kurven und immer wieder Weitblicken. Zum Einstieg der Trails wird stets pedaliert, wobei man von der Baumgartner Höhe (zu der man per Shuttle-Bus gelangen kann) aus maximal 250 Höhenmeter am Stück zu bewältigen hat. Alterna- ►

Region-Villach-Tourismus-GmbH/Martin-Hofmann, lake.bike/Erwin Haiden (2)

tiv biegt man einfach früher von der gemütlichen Uphill-Strecke in einen der vielen parkähnlichen Trails ab. Bei denen empfehlen sich etwa die roten Lines Liftgartner (T40) und Jumpgartner (T28, nomen es omen mit umfahrbaren Sprüngen). Richtig knackig wird es auf dem ganz oben startenden, schwarzen Ffargartner Trail (T19).

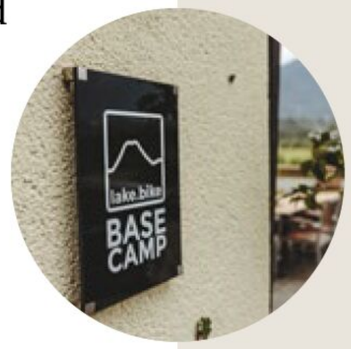
LECKER! Im Baumgartnerhof an der gleichnamigen Höhe lassen sich vortrefflich die Kohlenhydratspeicher aufladen. Das Angebot reicht von der wohl bekanntesten Kärntner Speise, der Kärntner Nudel, über Käsenudeln und Fleischnudeln bis hin zur Kärntner Nudelvariation. Wer es noch deftiger mag, findet diverse Fleisch- und Wildgerichte aus Omas Kochbuch: *baumgartnerhof.at*

NATÜRLICH Nach der Stärkung lassen wir die Baumgartner Höhe „oben liegen" und widmen uns den tiefer liegenden Wegen. Startend mit den Trails Samonigg (T22) und Shorty (T24) wird es viel naturbelassener. Und viel anspruchsvoller. Noch immer nicht extrem schwierig, aber eben doch herausfordernd geht es gen Tal. Auch in Folge lassen sich hinab zum See diverse Trails nach Lust und Ausdauer kombinieren, toll sind etwa die von Untergreuth startenden Pfade namens Ischnig (T21) und Kopein (T23).

PUMP IT UP! Wir sparen uns mit den Kindern das maximale Trailprogramm und rollen stattdessen noch am Faaker See nach Drobollach. Hier befindet sich Kärntens größter Asphalt-Pumptrack mit beeindruckenden 3000 Quadratmetern. Während wir Erwachsene bereits nach kurzer Zeit Verschnaufpausen brauchen, drehen die Kurzen unermüdlich Runde um Runde. Wie sie das nach den zwei Traileinheiten schaffen, bleibt uns ein Rätsel.

CITY FLAIR Wo wir in vielen anderen Regionen mit der Familie abends am Campingplatz gemütlich abhängen würden, saugt uns hier das Stadtleben förmlich an. Villach ist das Zentrum dieser Seenregion, zu der auch noch Silbersee, Vassacher See, Grünsee, Magdalensee und Leonharder See gehören – und ist bereits von mediterranem Flair geprägt. Ein Schlendergang in die Stadt mit ihren vielen Bars, Cafés und Restaurants ist das perfekte Ende dieses ersten Tages.

Nudelig Nudeln in vielen, meist nockenartigen Variationen mit Käse und/oder Fleisch sind eines der Heiligtümer Kärntens.



Basis Alle als Basecamp bezeichneten Unterkünfte arbeiten eng mit dem lake.bike-Projekt zusammen und bieten Radraum und Co.

Shuttle Ein Shuttle-Bus verbindet von Anfang Mai bis Ende Oktober die Trailcenter am Faaker See und Ossiacher See: *lake.bike*

2. TAG

SUNRISE Rund um die Seen reiht sich ein Campingplatz an den nächsten. Besonders auf Fans von Stollenrädern eingestellt ist das Strandcamping Anderwald um Chef Hannes Anderwald. Hannes bietet Leihbikes an und hat reichlich Tourentipps parat, die Kinder finden ein kleines Paradies vor mit Spielplatz und -raum, Klettermöglichkeiten und vielem mehr. Zudem veranstalten die MTB-Guides von Bucketride hier jährlich ein cooles Bike-Festival. Und neben der entspannten Atmosphäre gibt es den Sonnenaufgang über dem See kostenlos dazu.

SEE NR. 2 Heute zieht es uns zu den 15 Trails rund um den Ossiacher See. Der größere der beiden Seen grenzt an den Osten Villachs, auch hier findet sich, im Südosten des Sees, ein Trailcenter mit einer ausgewogenen Mischung aus einfachen, mittleren und schweren Trails mit dem mittelschweren Andy Trail (T74) als Highlight. Dazu gibt es die besagten ausgeschilderten Touren. Diese haben mit meist knapp unter 200 Höhenmetern die ideale Länge für uns als Familie. Genau so, dass die Kinder sich motivieren lassen für den Aufstieg und noch ausreichend Energie für die Abfahrt haben.

FÜR PROS Die letzten Stunden unseres Wochenendes verbringen wir auf der Gerlitzen Alpe hoch über dem Ossiacher See. Hier findet sich einerseits ein Kids-Bikepark (und auch unser 12-Jähriger liebt das überdachte Förderband noch) und andererseits der mit weitem Abstand anspruchsvollste Part der Region: der Prolitzen Trail (T34). Der einzige liftunterstützte Trail rund um Villach wartet mit 940 Tiefenmetern auf 3,8 Kilometern auf. Das sehr steile Gelände, durchsetzt mit Drops, Sprüngen und Wurzelfeldern, richtet sich recht kompromisslos an Downhill-Cracks. Alle anderen dürften sich in den Trailcentern und auf den Naturtrails deutlich wohler fühlen.

ABSCHIED Ein letztes Mal baumeln acht nun reichlich müde Familienfüße im See. Samt glücklicher Besitzerinnen und Besitzer. Wie sagt man so schön? Die Mischung macht's. Und die ist hier mit alpinem wie mediterranem Flair, mit grünen Bergen wie blauen Seen sowie mit flowigen wie (sehr) kniffligen Trails ziemlich genial gelungen. ■

lake.bike (4)/PatrickWasshuber (1)/Erwin Haiden (1)

KURZ GEFASST

Region: Villach liegt im Süden Kärntens, am westlichen Rand des Klagenfurter Beckens sowie am Zusammenfluss der Drau mit der Gail. Das Gemeindegebiet von Villach grenzt an mehrere Seen oder umschließt diese. Das prägende Gebirge sind im Süden die Karawanken.

Orte: Neben der 65000-Einwohner-Stadt Villach lockt vor allem Faak am See die MTB-Gemeinde. Velden am Wörthersee ist ebenfalls nahe.

Übernachtung: Die Region bietet Hotels, Pensionen und Ferienwohnungen in nahezu jeder Ausprägung. Auch Campingplätze gibt es rund um die Seen enorm viele. Unser Tipp ist das Strandcamping Anderwald: *campinganderwald.at*

Klima: Durch die Lage auf der Alpensüdseite sowie die moderaten Höhen lässt sich abseits der kalten Wintermonate fast immer biken.

Klima: *lake.bike*

Drop or not?

Teil 6: kleiner Drop | Diese Frage stellt sich versierten Bikerinnen und Bikern natürlich nicht. Jedoch will die Technik gelernt sein, ein versuchtes oder unabsichtliches Abrollen würde nämlich ziemlich sicher in einem Sturz enden.

Wie immer gilt: vom Leichten zum Schweren, vom Kleinen zum Großen. Schon an kleinsten Kanten kannst du beginnen, das Droppen zu üben. Wenn du den Bewegungsablauf sauber ausführst, kannst du dich an höhere Drops wagen – aber übertreibe es zu Beginn nicht!

Der Streckimpuls am Absprung korreliert mit deiner Anfahrtsgeschwindigkeit. Je schneller du auf die Kante zurollst, desto weniger musst du aktiv „machen“. Der größte Fehler beim Beginnen ist daher auch meist ein zu geringes Tempo am Absprung. Das führt in der Regel zu einer ungleichmäßigen Flugbahn und im schlimmsten Fall zum Kontrollverlust. Wenn die Technik einmal sitzt, ist sie auf nahezu jede Höhe identisch anwendbar.

Ein Video zu dieser Fahrtechnik findest du unter:
bike-x.de/fahrtechnik

DENNIS STRATMANN
Der ehemalige Downhill-Pro gehört zu den Urgesteinen der Bikeszene – nicht nur in seiner Heimat, dem Ruhrgebiet.
Mit unserer neuen Fahrtechnik-serie zeigt „Düse“ dir, wie du in urbaner Umgebung üben kannst.

Suche dir zum Lernen eine Kante, die nicht zu hoch ist. Um die 40 cm sollten zu Beginn reichen. Am einfachsten wird es mit gerader Anfahrt und langer, breiter Landung.

• Bevor du loslegst, gehe zur Kante und schaue dir den Absprung und die Landung genau an.

• Senke den Sattel ganz ab, damit er dich nicht stört.

Dennis Stratmann

1 | Fahre schwungvoll und auf keinen Fall zu langsam an. Einige Meter vor der Kante sollte der Speed passen. Du bleibst zunächst noch in der neutralen Grundposition. Arme und Beine sind leicht gebeugt, dein Blick ist nach vorne gerichtet, die Kurbelarme stehen waagerecht.

2 | Jetzt gehst du in die Aktivposition über. Beuge Arme und Beine stark ab, dein Oberkörper wandert nach vorne/unten. Zwischen Körper und Bike baut sich Spannung auf.

3 | Jetzt gilt es! Sobald das Vorderrad das letzte Ende der Kante erreicht, streckst du Arme und Beine impulsartig. Gleichzeitig wandert der Körperschwerpunkt nach hinten/oben und das Vorderrad wird „leicht“. Je entschlossener du die Streckung durchführst, desto mehr verhinderst du eine frontlastige Landung. Wenn die Schwungbewegung ausgewogen war, gleiten beide Räder nun auf nahezu gleicher Höhe durch die Luft. Dabei ist es wichtig, dass du die zentrale Position auf dem Bike beibehältst. Dein Blick ist bereits nach vorne in die Landezone hinein gerichtet.

4 | Die Landung pufferst du durch Beugung von Armen und Beinen ab. Den Rest erledigt das Fahrwerk des Bikes. Im Idealfall kommen beide Räder gleichzeitig auf.

Mit freundlicher Unterstützung von rad revier. ruhr

Die Reisemobile & Caravans des Jahres 2025

pro mobil | CARAVANING

LESERWAHL

Jetzt mitmachen und 3 Motorroller von Yamaha gewinnen!

Abbildungen nicht verbindlich

Preise im Gesamtwert von rund 20 000 Euro warten auf Sie.

Alles zur Leserwahl in den EXTRA-Beilagen der aktuellen Ausgaben von *promobil* und CARAVANING. **JETZT IM HANDEL.**

MOUNTAINBIKE PINBOARD

Der Kleinanzeigenmarkt mit GRATIS-Angeboten für Privatanzeigen

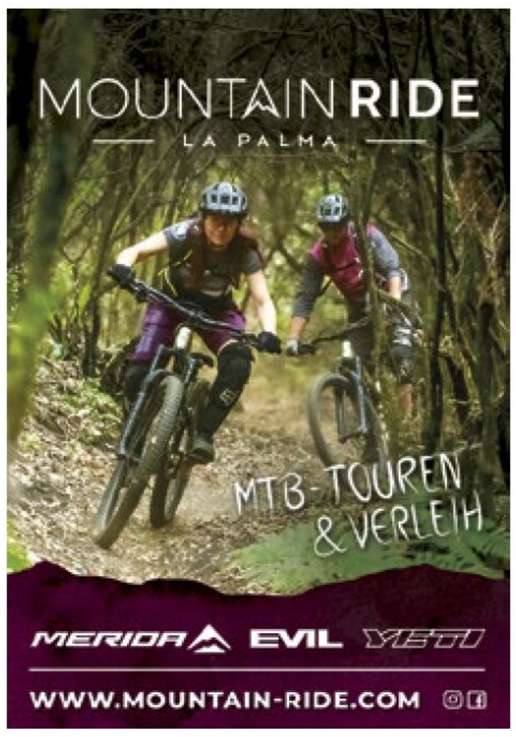
PRIVATANZEIGEN IN DEN RUBRIKEN BIKES, PARTS & RAHMEN, BIKEWEAR & ZUBEHÖR BIS 5 ZEILEN IM HEFT UND ONLINE KOSTENLOS

PARTS MOUNTAINBIKE

www.schaltauge.de H

CLEVERE Mountainbiker inserieren **HIER!**
MOUNTAINBIKE PINBOARD

REISE & TRAINING



MOUNTAINBIKE PINBOARD

FERIEN-WOHNUNGEN & HOTELS

Selbstversorgerscheune im Pfälzerwald. Die Hutzel, eine liebevoll eingerichtete Selbstversorgerunterkunft für 2-7 Personen in einer Sandsteinscheune in Spirkelbach im Pfälzerwald mit Sauna. Biken vom Feinsten, aber auch Wandern, Walken, Laufen, Klettern ..... Weitere Infos: www.die-hutzel.de, Tel. 06392/993988 oder 01522/8852014. Wir freuen uns!

mehr im Web: Nr. 756484

CLEVERE Mountainbiker inserieren **HIER!**
MOUNTAINBIKE PINBOARD

Südfrankreich, Cevennen, Ardèche. Wunderschöne Ferienwohnungen in Natursteingehöft, unzählige Möglichkeiten, anspruchsvolle Pässe, großartige Touren, wilde Berge und sanfte Waldwege, entspannte Ausflüge, Flussbaden, Klettern, Kanu fahren, wandern … Zu Fuß zum Dorfladen mit eigener Metzgerei, frischen Baguettes und Croissants, sowie zur kleinen Bar am Dorfplatz und zum Restaurant in den schattigen Gassen… 0033/466258061, www.mas-chataigner.com

mehr im Web: Nr. 754649

Schmiermittel
Kriechöl
Reinigungsmittel
Korrosionsschutz
✗ einfach GENIAL
von Profis empfohlen
erh. im Fachhandel
www.brunox.swiss

VERSCHIEDENES

Fahrradgarage Statement mit Pflanzwanne, L204xB113xH126cm bis zu 3 Fahrräder Pflanzwanne www.metallwaren-deutschland.de H

mehr im Web: Nr. 756756

Indoor Bike, Indoor Bike RL-LFI C7, als Aussteller am 20.02.2019 gekauft, 1795,- €. Tel. 01743617553 od. Tel. 06201-8782882

mehr im Web: Nr. 756496

Hanseline®
Mit Hanseline saust die Maschine seit 1947.
Öle, Reiniger, Fette
www.hanseline.de

3 Hefte für 14,90 €

AKTION! ÜBER 33% SPAREN

MOUNTAINBIKE supergünstig testen!

Lassen Sie sich die nächsten drei Ausgaben zum Sonderpreis mit über **33 % Ersparnis frei Haus liefern!** Einfach online bestellen unter *www.mountainbike-magazin.de/probe*

Verantwortlicher: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Angebot nur online verfügbar.

Bestellung online unter www.mountainbike-magazin.de/probe

MOUNTAINBIKE PINBOARD

Tests, Touren und Top-Service: Bei diesen Fahrrad-Fachhändlern erhalten Sie jeden Monat die aktuellste MOUNTAINBIKE-Ausgabe.

Sie möchten hier auch als Fachhändler erscheinen?
Dann kontaktieren Sie uns unter:
Mail an **m_vv1@mzv.de** oder per Telefon **089-31906-220**

MOUNTAINBIKE DIE SHOPS

PLZ 0

06237 Leipzig-Günthersdorf
Zweiradcenter Stadler
Einkaufszentrum
Nova Eventis

09112 Chemnitz
Biker u. Boarder
Zwickauer Str. 73

09112 Chemnitz
Zweirad Center Stadler
Reichsstr. 58

PLZ 1

14059 Berlin
Zweirad-Center Stadler
Königin-Elisabeth-Str. 9–23

PLZ 2

20251 Hamburg
Radsport
von Hacht GmbH
Breitenfelder Str. 9

21337 Lüneburg
bike-park Timm GmbH
Käthe-Krüger-Str. 8

23623 Ahrensbök
Ihr Fahrradprofi
Dieksbarg 4

PLZ 3

30171 Hannover
ATB SPORT GMBH
Marienstr. 3

30449 Hannover
Zweiradcenter Stadler
Göttinger Str. 16

31789 Hameln
bunnyhop
Carl-Wilhelm-Niemeyer-Str. 20

34123 Kassel
Mauer's Baikschopp
Leipziger Str. 192

34454 Bad Arolsen
2-Rad Brune
Rauchstr. 16

PLZ 4

40822 Mettmann
VELO Leitner
Neanderstr. 5

40885 Ratingen
Cicli Non Stop
Lintorfer Markt 3

42551 Velbert
Bike Special Parts
Friedrichstr. 64

46514 Schermbeck
S-TEC Sports
Beckmanns Stege 10

46562 Voerde
Wüster Radladen GmbH
Frankfurter Str. 374

49757 Werlte
FM - Bikes
Schlosserstr. 36

PLZ 5

51645 Gummersbach
Radsport Nagel GmbH
Vollmerhauser Str. 72

52146 Würselen
BIKE-COMPONENTS.DE
Carlo-Schmid-Str. 12

53127 Bonn
Megastore GmbH
Auf dem Kirchbüchel 6

53757 Sankt Augustin
Fahrrad XXL Feld
Einsteinstr. 35

56218 Mülheim-Kärlich
Zweiradcenter Stadler
Industriestr. 15

58456 Witten
Metal Motion Bikes
Vormholzer Str. 2A

58640 Iserlohn
MEGA-Bike
Friedrich-Kirchhoff-Str. 4

58840 Plettenberg
Bike Galerie
Brauckstr. 1

PLZ 6

60388 Frankfurt am Main
Zweirad-Center
Stadler
Borsigallee 23

63110 Rodgau
Klein's Radhaus
Nieuwpoorter Str. 53A

63500 Seligenstadt
Radsport Koenig
Ferdinand-Porsche-Str. 16A

63688 Gedern
HWG Gedern GmbH
Lauterbacher Straße 44

HTTPS://MARKT.MOUNTAINBIKE-MAGAZIN.DE
FAX 07 11/1 82-17 83
E-MAIL: MOUNTAINBIKE-GA@MOTORPRESSE.DE

63916 Amorbach
Just Cycles
Am Bahnhof 2

67227 Frankenthal
Fahrrad-Gruber GmbH
Speyerer Str. 37

67663 Kaiserslautern
KuK-Bikes
Trippstadter Str. 125

68163 Mannheim
Engelhorn Sports GmbH
Fabrikstationstr. 40

68199 Mannheim
Zweirad-Center Stadler
Casterfeldstr. 40 - 44

PLZ 7

73235 Weilheim
Zweirad Heilenmann GmbH
Otto-Hahn-Str. 20/22

73614 Schorndorf
Freeride Mountain
Konrad-Haußmann-Weg 34

73770 Denkendorf
Fahrrad-Treff
Rechbergstr. 58

73779 Deizisau
Fahrrad XXL Walcher
Herrenlandweg 2

74858 Aglasterhausen
Armin's Radhaus GmbH
Im oberen Tal 27

79098 Freiburg
FahrRADikal GmbH
Greiffeneggring 1

79102 Freiburg
Fahrrad-Ecke Oberau
Kartäuserstr. 38

PLZ 8

80538 München
Bike Schmiede München
St.-Anna-Str. 18 / LEHEL

80939 München
Target Plus Distributions GmbH & Co. KG
Muthmannstr. 1

81547 München
Rocky Mountain & Friends
Fromundstr. 34

81675 München
Giro Radsport GmbH
Ismaninger Str. 114

83022 Rosenheim
Fahrradtechnik Haas GmbH
Weinstr. 5

83064 Raubling
iko Sportartikel Handels GmbH
Kufsteiner Str. 72

83404 Ainring
Zweirad-Center Stadler
Sägewerkstr. 2

83512 Wasserburg
Fahrradwelt Huber
Eiselfinger Str. 5

85391 Allershausen
MTsports
Kohlstattweg 1

PLZ 9

90441 Nürnberg
Zweirad-Center Stadler
Nopitschstr. 82

90443 Nürnberg
Fahrradkiste Nürnberg
Knauerstr. 9

90765 Fürth
Stadler Zweirad-Center GmbH
Gründlacher Str. 248

91710 Gunzenhausen
Zweirad Gruber GmbH
Weißenburger Str. 49

Italien

I-39040 Tramin
Pomella Margarethe & Co OHG Hotel Traminerhof
Weinstr. 43

Österreich

A-5761 Maria Alm
Intersport Maria Alm
Dorfstr. 8

A-5761 Maria Alm
Intersport Maria Alm
Dorfstr. 8

KOMFORTABEL ONLINE ANZEIGEN AUFGEBEN UND VORTEILE SICHERN!

Bis 10 Fotos und Text in beliebiger Länge für Ihr Online-Angebot

HTTPS://MARKT.MOUNTAINBIKE-MAGAZIN.DE
und **HTTPS://MARKT.ROADBIKE.DE**

Am besten gleich mal reinklicken – es lohnt sich!

PRIVATE BIKE-ANZEIGEN BIS 5 ZEILEN IM HEFT UND ONLINE KOSTENLOS!

Dennis Stratmann

IMPRESSUM

Verlag und Redaktion: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG,
Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart; Postfach, 70162 Stuttgart, Telefon: 07 11/182-01,
leserservice@mountainbike-magazin.de, mountainbike-magazin.de
Redaktionsleitung: André Schmidt
Redaktion: Christian Pauls (Leitung Test und Technik),
Lukas Hoffmann, Lukas Ittenbach, Christian Zimek
Grafik: Gunild Carle
MOUNTAINBIKE digital ist Teil von BikeX (bike-x.de)
Digitalredaktion BikeX: Björn Gerteis (Chefredakteur),
Katharina Binzenhöfer, Moritz Schwertner, Thomas Terbeck
Bildmanagement: Agron Beqiri **Redaktionsassistenz:** Ulrike Knorr **Werkstatt:** Jens Kraft
Publisher: Barbara Groscurth
Unit Sales Director Print und Digital: Kirsten Brodersen,
Telefon: 07 11/1 82-15 45, kbrodersen@motorpresse.de
Verantwortlich für den Anzeigenteil:
Bettina Knorr, Telefon: 07 11/1 82-18 41, bknorr@motorpresse.de
Zurzeit ist die Anzeigenpreisliste vom 1. Januar 2024 gültig.
Geschäftsführung: Kay Labinsky
Leiter des Geschäftsbereichs Sport + Lifestyle: Wolfgang Melcher
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG
Tel.: 089/31906-0, info@mzv.de, MOUNTAINBIKE erscheint monatlich.
Einzelheft: 7,50 € (Österreich 8,30 €, Schweiz 12,- SFR); MOUNTAINBIKE im **Abonnement:**
Preis für zzt. 12 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 7,08 €)
inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 84,90 € (Österreich: 93,90 €, Schweiz: 135,50 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage). Studenten erhalten gegen Vorlage der Immatrikulations-
bescheinigung das Abo (zzt. 12 Ausgaben, ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 4,50 €)
mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 54,- €
(Österreich: 59,76 €, Schweiz: 86,40 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Mitglieder der DEKRA e.V. erhalten 12 Ausgaben mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Einzelheftbestellungen und Abonnement:
BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Telefon Inland: 0781 639 6657,
Telefon Ausland: (+49) 781 639 6658, motorpresse@burdadirect.de
Druck: Vogel Druck, 97204 Höchberg.
Inhaltsseiten gedruckt auf Recyclingpapier mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel".
Syndication/Lizenzen: Telefon: 0711/1 81-23 79, order@mpi.de
Landkarten stammen überwiegend von Printmaps.net/OSM Contributors

Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781/6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.
Datenschutzanfragen: Telefon: 0781-84 6102, mountainbike@datenschutzanfrage.de

Alle Rechte vorbehalten.
© by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlags strafbar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos übernimmt der Verlag keine Haftung. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

AWA 2024

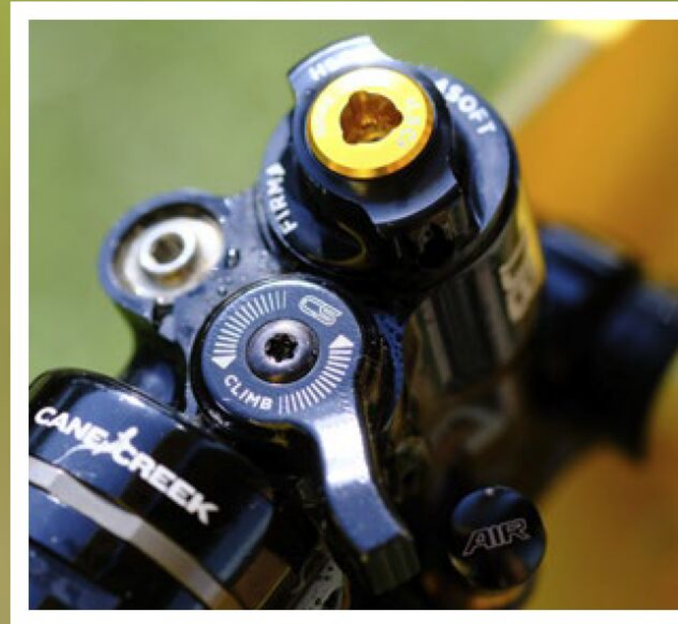
Cane Creek
DB Tigon

Test: 10 Monate
ab 1049 Euro (UVP)

- ungemein vielfältig anpassbares Stahlfederbein
- top Performance für fast jedes MTB möglich
- feinste Verarbeitung
- Setup komplex, ein „Werkzeug" für Profis

Ein Stahlfederbein, das wie ein Luftdämpfer arbeiten kann? Der Sinn erschließt sich nicht sofort. Doch der Reihe nach: Der noch recht neue Tigon von Cane Creek basiert auf den beliebten DB-Dämpfern der US-Edelmarke, inklusive deren bewährtem, doppeltem Ölkreislauf. Clou des teuren Tigon ist jedoch die „Ramp"-Kammer, um die sich die Feder wickelt. Mit dieser lässt sich via Luftdruck die Progression des Dämpfers justieren, um dem (je nach Hinterbau-Kinematik) zu linearen Verhalten der Stahlfeder entgegen zu wirken. Grob gesagt: 10 psi mehr bringen zehn Prozent mehr Progression. Dazu gibt es mannigfaltige weitere Einstellmöglichkeiten wie Federvorspannung, Low- und Highspeed-Compression, Rebound, Klettermodus. Unser Redaktionsleiter André Schmidt fuhr den Tigon in einem Specialized Kenevo SL, dessen Hinterbau für sein degressives, „softes" Verhalten je nach Gusto berühmt oder berüchtigt ist. Wer tief in die Materie eintaucht, kann dann via Tigon Erstaunliches bewirken: „Mit meinem herausgefahrenen Setup bekam ich das Heck dank geringer Lowspeed-Druckstufe noch sensibler als mit dem im Original verbauten Fox-X2-Luftdämpfer abgestimmt, gleichzeitig aber über die Ramp-Kammer mehr ‚Popp' ins sonst oft zu schmusige Fahrwerk", so Schmidt. Und sonst? Typisch Cane Creek ist die Verarbeitung perfekt, die Verstellung der Drehräder via Inbus sowie das Einlegen des Climb-Mode „kultig-fummelig".

Cane Creek ging aus der in den 1930er-Jahren gegründeten japanischen Edelmarke Dia Compe hervor. 1995 erschien der erste Dämpfer AD-4 – pünktlich zur Umbenennung.



„Mit dem Tigon kann man selbst degressive Hinterbauten ins ‚Stahlbad' tauchen. Ob sich der finanzielle und zeitliche Aufwand lohnt, sei dahingestellt. Ein faszinierendes Stück Technik ist dieser Dämpfer allemal!"

ANDRÉ SCHMIDT,
Redaktionsleiter

Michelin E-Wild Front/Rear

„Klebt wie Pattex" – so lautete das Fazit in unserem Vergleichstest zur Michelin-Kombination. Die speziell für E-Bikes entwickelten Reifen boten aber auch im anschließenden Dauertest beeindruckenden Grip an Vorder- und Hinterrad. Die groben Stollen graben sich in jeden Untergrund und übertragen Brems- sowie Antriebskräfte hervorragend. Auf Schotter- oder Asphaltpassagen wirken sie jedoch träge und verlangen dem E-Motor einiges ab, um die Masse in Schwung zu bringen. Speziell für den Enduro-Bereich sind die rund 1350 g schweren Pneus ein echter Tipp, sie wurden sogar speziell für E-Racing konzipiert. Was die Haltbarkeit betrifft: Der weiche 2-fach-Compound zeigte auf den gefahrenen rund 1000 Kilometern erstaunlich wenig Abrieb – allerdings haben wir die Reifen vorwiegend auf weichem Untergrund ohne viele Felsen genutzt. Obacht: Mit 86 Euro pro Stück sind sie wahrlich kein Schnäppchen.

Test: 5 Monate

je 86 Euro (UVP)

- ⊕ sehr hoher Grip unter allen Bedingungen
- ⊕ bestens auf E-MTBs abgestimmt (Brems- und Antriebstraktion)
- ⊕ gute Haltbarkeit
- ⊖ zähes Rollen, hoher Preis

Abus Airbreaker

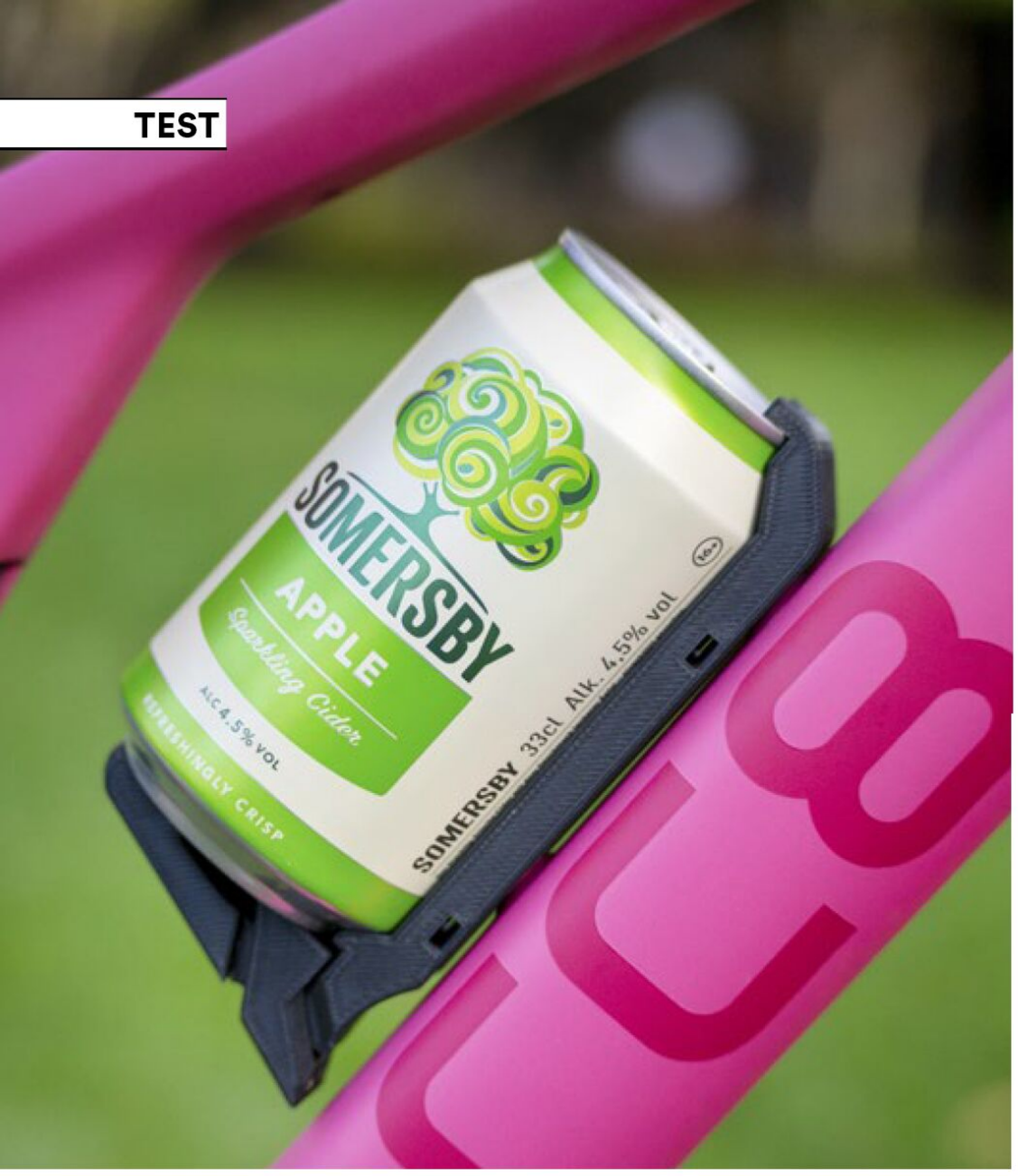
Aufsetzen und vergessen: Dieses Erlebnis sollte der ideale Radhelm bieten. Der für den Marathon- und XC-Bereich konzipierte Airbreaker von Abus erfüllt diese Kriterien super. Er sitzt sehr angenehm und auch hohen Temperaturen gut belüftet auf dem Haupt. Mit 212 g (Größe M) fällt er erstaunlich leicht, mit 250 Euro aber auch recht teuer aus. In der Höhe wird er über eine 14-stufige Rasterung angepasst, per Verstellrad lässt sich die Weite an die Kopfform variieren. Dass die aerodynamisch eng anliegenden Riemen nicht anpassbar in ihrer Position sind, störte unseren Redakteur Lukas Hoffmann nicht, kann je nach Kopfform aber ein Ausschlusskriterium sein. Die Ausstattung fällt reichhaltig aus: Der Abus kommt mit Mips-Rotationssystem, Radbrillen können sich bei Nichttragen prima in den Belüftungslöchern „parken". Diverse Farbvarianten in je drei Größen sind erhältlich, einige (nicht weiße) Testhelme in unserer Redaktion blichen leider mit der Zeit etwas aus.

Test: 22 Monate

250 Euro (UVP)

- ⊕ „universelle" Passform
- ⊕ wertige Verarbeitung
- ⊕ sehr leicht, dazu bestens belüftet
- ⊖ Ausbleichen mancher Farbvarianten feststellbar

Agron Beqiri, André Schmidt (2), Benjamin Zöller (2), Hersteller



Reverse Dosenhalter

Trinkflaschen ans Bike packen kann jeder. Also warum keine Dose mitnehmen? Der Dosenhalter von Komponenten-Experte Reverse macht es möglich. Redakteur Lukas Ittenbach hat seine After-Ride-Spezi (oder Cider) jetzt immer am Bike: „Für mich gibt es eben nichts besseres, als am Aussichtspunkt eine kühle Dose während des Feierabend-Rides zu schlürfen. Ich dachte erst, das Produkt sei ein Aprilscherz, doch der Halter hält wortwörtlich, was Reverse verspricht. Er ist funktional auf höchstem Niveau.“ Die Dose sitzt klapperfrei – auch auf ruppigen Trails. Zwei Kabelbinder-Löcher ermöglichen ersatzweise auch die Montage eines Schlauchs oder anderer Dinge. Der 3D-gedruckte Halter wiegt schlanke 22 g, er ist auch in einer Variante für 0,5-Liter-sowie für US-Dosen (12 oz) erhältlich.

Test: 14 Monate

18 Euro (UVP)

- ⊕ Dose sitzt klapperfrei und bombenfest in dem Halter
- ⊕ preiswert und leicht
- ⊕ solide verarbeitet
- ⊖ unter Nachhaltigkeitsaspekten natürlich bedenklich

Öhlins RXF36 M.2

Wer sein Bike mit dem „Ö“ zieren möchte, muss tief in die Tasche greifen, wird aber mit einem feinen Fahrgefühl belohnt. Eine Besonderheit der RXF36 ist neben dem zweifachen Ölfluss das dreifache Luftkammer-System. Neben Positiv- und Negativkammer gibt es eine „Ramp-up“-Kammer am unteren Gabelholm, über die sich die Progression fein anpassen lässt. Des weiteren sind Rebound, Lowspeed- und Highspeed-Compression einstellbar, einen Klettermodus bietet die Schweden-Forke ebenso. Zwei Jahre wurde unser Testmodell mit 170 mm Hub auf harten Enduro-Kursen und ausgedehnten Alpentouren „misshandelt“. Und wie fährt sie sich? Schon wenn man sich an die empfohlenen Luftdrücke hält, spricht die 2140 g schwere RXF über den gesamten Federweg fein an, bietet im mittleren Federwegbereich angenehme Progression, steht sehr gut im Federweg. Änderungen etwa der Druckstufe oder der Progression sind spürbar und nachvollziehbar. Dazu beeindruckt die erstklassige Verarbeitung der Öhlins, auch die SKF-Staubdichtungen halten den Kammerdruck seit dem ersten Tag konstant.

Test: 24 Monate

1494 Euro (UVP)

- ⊕ großer Einstellbereich
- ⊕ sensibles, nicht zu „weiches“ Ansprechverhalten
- ⊕ exzellente Verarbeitung, hohe Dauerhaltbarkeit
- ⊖ stolzer Preis

Mit dem Weltmeistertitel von Neil Hudson im Jahr 1981 schrieb das Unternehmen Motocross-Geschichte. 2013 wurden die ersten Mountainbike-Komponenten vorgestellt.

Lukas Ittenbach, Moritz Schwertner, Hersteller (4)

Test: 17 Monate

699 Euro (UVP)

- exzellenter Wetterschutz: top Membran, perfekte Tapes
- für eine MTB-Regenjacke sehr robust, toll verarbeitet
- reichhaltige Ausstattung mit pfiffigen Details
- gelungene Passform

Norrøna Fjora GTX Pro

Norrønas Highend-Modelle mit Gore-Tex-Pro-Membran haben sich den Ruf als „Rolls Royce des Regenschutzes" erworben. Die Fjora zeigt warum: Der Preis ist exorbitant, dafür ist die Jacke der Norweger luxuriös ausgestattet und superb verarbeitet – für ein langes, langes Leben. Nach anderthalb Jahren im Dauertest steht sie trotz „Feindkontakt" mit Felsen und Gestrüpp noch tadellos da. Technisch ist sie eh bar jeder Kritik. Mit einer extremen Wassersäule von rund 30 000 ml sowie perfekt getapten Nähten und hinterlegten YKK-Reißverschlüssen trotzte sie im Test auch alpinem Starkregen. Dass es in der robusten, 403 g schweren (Größe M) 3-Lagen-Jacke dabei schwitziger zugeht als in dünneren Modellen, ist normal. Das Binnenklima blieb aber auch bergauf meist im grünen Bereich, drei Lüftungs-Zipper sorgen bei Bedarf für frischen Wind. Eine gut sitzende Helmkapuze, ein integriertes Brillenputztuch, viele Reflektoren sowie die ausklappbaren *(genial!)* Handrückenschützer runden die Ausstattung ab. Der Schnitt ist fein zwischen sportiv und leger austariert, die verlängerte Rückenpartie bewahrt vor einem nassen Po-/Lendenbereich.

Polar Grit X2 Pro

Die neueste Version der Finnen-Uhr lässt kaum Wünsche offen, punktet dabei weiterhin mit extremer Robustheit. Schmutz, Salzwasser, Steinkontakt und die Montage am Lenker konnten Gehäuse und Display keinen Kratzer abringen. Der starke Dualband-GPS-Empfang und der schnell reagierende, perfekt ablesbare Touchscreen erlauben den vollgültigen Einsatz als Bike-Navi. Dabei wohnen in dem 75 g leichten „Edelwecker" bereits vorinstallierte Offline-Karten für Europa und Amerika sowie zig Trainingsprogramme und Analysefunktionen für die körperliche Gesundheit. Herausragend ist die Akkulaufzeit, denn im normalen Uhrenmodus hält die Batterie eine knappe Woche. Einziges Manko der Grit X2 ist, dass der Kompass vor dem Navigieren häufig kalibriert werden muss, was aber schnell gelingt.

Test: 5 Monate

750 Euro (UVP)

- Touchscreen-Bedienung
- üppiger Funktionsumfang
- intuitiv erlernbare Menüstruktur, perfekte Navigationsansicht
- Kompass verlangt häufiges Kalibrieren

Scott
MTB RC Ultimate

Alles auf Vortrieb! Leichte XC-Klickschuhe, die jedes Muskelzucken in Vortrieb umsetzen, versprechen dies. Der RC Ultimate ist bei Scott das Topmodell, das auch von Rekord-Champion Nino Schurter im Weltcup gefahren wird. Durch den Einsatz einer Carbon-Sohle der „HMX"-Güteklasse und des Obermaterials aus „Carbitex" erweist sich der Scott als leicht (722 g pro Paar in Größe 42,5) und ultimativ steif, dennoch trägt er sich nicht unangenehm – selbst auf Gehpassagen nicht. Die Passform ist nicht übermäßig sportlich geschnitten, dennoch schmeichelt der RC schmalen Füßen eher. Auch die Verarbeitung ist tadellos, speziell die Drehverschlüsse von Boa sind hapitsch sehr gelungen. Zudem zeigte er sich durch das robuste Obermaterial im Dauertest bei Kontakt mit Steinen oder Matsch hart im Nehmen, trug sich dafür aber minimal schwitzig im Schaftbereich.

Achtung giftig! 2001 feierte der mittlerweile im Radbereich omnipräsente Drehverschluss stilecht mit Schlange Debüt – jedoch an einem Snowboard-Boot.

Test: 14 Monate

450 Euro (UVP)

- ⊕ extrem steif, dabei dennoch komfortabel
- ⊕ qualitativ top verarbeitet
- ⊕ sehr leicht
- ⊖ Belüftung im Bereich des Spannes nicht ideal

Evoc Hydro Pro 1.5

Trinkwesten sind nicht nur fürs Trailruning voll angesagt. Auch immer mehr MTB-spezifische Westen kommen auf den Markt. Den Hydro Pro 1.5 stellte Evoc schon vor zwei Jahren vor. Der „Gag“ einer solchen Weste: Sie soll sich anfühlen wie ein Kleidungsstück und verzichtet deshalb unter anderem auf einen Hüftgurt, der womöglich einschnüren könnte. Auch die Evoc-Weste bietet hohen Tragekomfort. Die beiden Brustgurte sind elastisch und schmiegen sich perfekt an die Rippen an. Neben dem Tragekomfort zeichnet sich die coole Weste durch viele Taschen auf den Brustgurten aus. Hier kann etwa das Handy in einer Reißverschlusstasche verstaut werden, Riegel, Gels und Schlüssel finden in den dehnbaren Netztaschen Platz. So hat man das Wichtigste immer griffbereit. Im Hauptfach ist allerdings nicht so viel Platz. Die 1,5-Liter-Trinkblase passt perfekt rein – und ist auch das wichtigste Features, sofern man diese Art der Wasserzufuhr mag – viel mehr jedoch nicht. Wer etwa noch eine dünne Regen- oder Windjacke mitführen will, greift besser zur 3-Liter-Variante.
Top: Trotz des Verzichts auf den Hüftgurt sitzt die Evoc-Weste auch auf rumpeligen Trailrides nahezu wackelfrei, die Verarbeitung der teuren Hydro Pro ist ebenfalls über jede Kritik erhaben.

Test: 24 Monate

135 Euro (UVP)

- ➕ hoher Tragkomfort
- ➕ trotz regelmäßigem Einsatz keine Materialschwächen
- ➕ viele Staufächer, immer alles griffbereit
- ➖ für längere Touren zu kleines Staufach

2008 gründete Holger Feist Evoc – und erschuf mit dem ersten Protektoren-Rucksack eine neue Produktkategorie. Das erste Modell stellte Holger persönlich der Redaktion vor.

Contec Merge Mountain Comfort Kork

Mit 144 g pro Paar ist dieser Plattformgriff erfreulich leicht, dennoch ist die Konstruktion mit massiver Schraubklemmung stabil. Die Griffzone ist an der dicksten Stelle komfortable 44 mm breit, in der Länge misst er 14 cm, sodass auf langen Touren eine Varianz der Handhaltung möglich ist. Im Dauertest glänzte die Gummi-Kork-Mischung mit schweißabsorbierenden Eigenschaften, blieb stets trocken und griffig. Die leichte Eigendämpfung entlastet die Hände zudem spürbar. Als unpraktisch erwiesen sich die eckig ins Griffende eingepassten Lenkerstopfen. Einmal im Lenkerende montiert, erschwerten sie die korrekte Ausrichtung der Griffoberfläche. Zudem war je nach Lenker ein hohes Anzugsmoment nötig.

Test: 4 Monate

28 Euro (UVP)

- ➕ allzeit trocken, hoher Grip
- ➕ sehr komfortable Formgebung und Eigendämpfung
- ➖ Lenkerstopfen erschwert die korrekte Einstellung
- ➖ an einigen Lenkern sehr hohes Anzugsmoment nötig

Agron Beqiri, Moritz Schwertner, Hersteller (3)

INJECTOR
HX
1700
HYBRID LS

powered by SILCA

#1 09/24
BIKE-REINIGUNG
Kleiner Aufwand, große Wirkung: So bringst du dein Bike auf Hochglanz.

#2 10/24
KETTE WACHSEN
Ölen war gestern, heute wird gewachst. Wir zeigen, wie du deine Kette behandelst.

#3 11/24
TUBELESS-UMBAU
Teil 3 unserer Serie behandelt den Umbau auf Tubeless und den Umgang damit.

The Milky Way

Pflege-/Tuning-Serie, Teil 3 | Alles platt, oder was? Das muss nicht sein. Das Fahren mit Dichtflüssigkeit statt Schlauch („Tubeless“) bringt höhere Pannensicherheit, spart im Vergleich zum Butyl-Schlauch Gewicht ein und der Rollwiderstand wird geringer. Wir zeigen, wie der Umbau klappt.

Rund 15 Jahre ist es her, dass Tubeless seinen Siegeszug antrat. Zwar gab es bereits ab 1999 das von Mavic, Michelin und Hutchinson erfundene und später auch von Shimano genutzte, schlauchlose „UST“-System. Dieses konnte sich aber aufgrund des sehr hohen Reifengewichts nicht durchsetzen. Erst die Milch machte es dann! Das Prinzip: Eine Dichtflüssigkeit (auch Dichtmilch genannt) wird in den Reifenmantel gefüllt und dichtet diesen dann von innen ab, wodurch die Reifenmäntel selbst nicht absolut dicht und damit leicht sein können. Möglich machen dies kleine Partikel in der Flüssigkeit. Letztere waren zunächst auf synthetischer Latex-Basis, inzwischen gibt es umweltfreundlichere Alternativen.

Hauptvorteil von Tubeless-Systemen ist der erhöhte Pannenschutz. Buchstäblich platt gesagt: Was nicht da ist (also der Schlauch), kann auch nicht kaputt gehen. Die gefürchteten „Snakebites“ nach Durchschlägen sind also passé. Zudem vermögen es die Partikel, kleine Löcher bis circa 5 mm Durchmesser, wie sie etwa nach einem Dornendurchstich passieren, selbst abzudichten. Größere Cuts lassen sich mit Tubeless-Plugs („Salamis“) relativ einfach schließen. Da eine Milchfüllung weniger wiegt als ein Standardschlauch, kann Tubeless auch das Gewicht der rotierenden Masse senken. Schlussendlich fällt die Walkarbeit zwischen Schlauch und Mantel weg. Diese benötigt Energie, die quasi von der Trittleistung abgezogen wird. Anders gesagt: Ein schlauchlos montierter Reifen rollt mit geringerem Widerstand.

Was gegen Tubeless spricht, ist der erhöhte Aufwand vor allem bei der Erstinstallation. Viele scheuen zudem die „Schweinerei“ in der Werkstatt, die etwa durch verschüttete oder überlaufende Milch entsteht. Mit unserer Schritt-für-Schritt-Anleitung in Zusammenarbeit mit den Experten von Silca zeigen wird dir, wie das Umrüsten zum einen zuverlässig, zum anderen sauber funktioniert.

Agron Beqiri (2)

Das brauchst du:

Für den Umbau ist ein Tubeless-Kit nötig, das aus passendem Dichtband, Dichtflüssigkeit, Ventilen und Ventilkern-Tool besteht. Das gibt es auch alles einzeln. Zudem brauchst du Entfetter (oder Isopropanol), eine Schere und/oder ein Messer sowie eine Standpumpe (ggf. mit Tubeless-Booster, alternativ Kompressor). Reifenheber sind optional, eine Spritze mit Schlauchkanüle ist praktisch.

LAUFRAD VORBEREITEN

1. LAUFRAD AUSBAUEN
Als Erstes muss das umzurüstende Laufrad ausgebaut werden. Löse die Steckachse (meist 5- oder 6-mm-Inbus) und ziehe das Rad aus der Gabel oder dem Hinterbau.

2. LUFT ABLASSEN
Um Schlauch und Mantel abzuziehen, musst du die Luft ablassen. Entferne gegebenenfalls die Ventilkappe. Schraube bei den an einem MTB üblichen Sclaver-and-Ventilen den Ventilkern auf und drücke sachte auf den Ventilstift, bis die komplette Luft entwichen ist.

3. MANTEL LÖSEN
Der Wulstkern des Reifenmantels sitzt in der Regel fest im Felgenhorn. Drücke ihn kräftig mit beiden Händen Richtung Reifenmitte. Rundum vorarbeiten, bis beide Flanken komplett gelöst sind.

4. MANTEL ABHEBEN
Jetzt kannst du den Mantel über die Felge hebe(l)n. Das geht einfach mit Reifenhebern, dabei besteht aber die Gefahr, den Schlauch zu beschädigen. Ärgerlich, wenn du ihn etwa als Ersatzschlauch weiter nutzen willst. Mit etwas Fingerkraft sowie der richtigen Technik geht es auch (fast) immer ohne Heber: Dazu den Wulstkern auf beiden Seiten reihum penibel in die Felgenmitte drücken – dort ist der meiste Platz.

5. SCHLAUCH ENTNEHMEN
Entnehme jetzt den Schlauch aus dem Mantel. Am besten mit dem Ventil anfangen, da es sonst beschädigt werden kann.

1

2

3

4

5

6. MANTEL ABNEHMEN
Sobald eine Seite des Reifenmantels über das Felgenhorn geschoben ist, lässt sich der komplette Mantel einfach abnehmen und beiseitelegen.

7. FELGENBAND ENTFERNEN
Viele moderne MTB-Felgen sind inzwischen „Tubeless-ready“ und kommen ab Werk mit einem eingeklebten Dichtband. Bei älteren oder preiswerteren Rundlingen ist dies aber nicht der Fall. Dann musst du das eingelegte (nicht geklebte) Band entfernen. Eventuell sitzt es ziemlich fest, dann vorsichtig mit einem nicht scharfkantigen Gegenstand anheben.

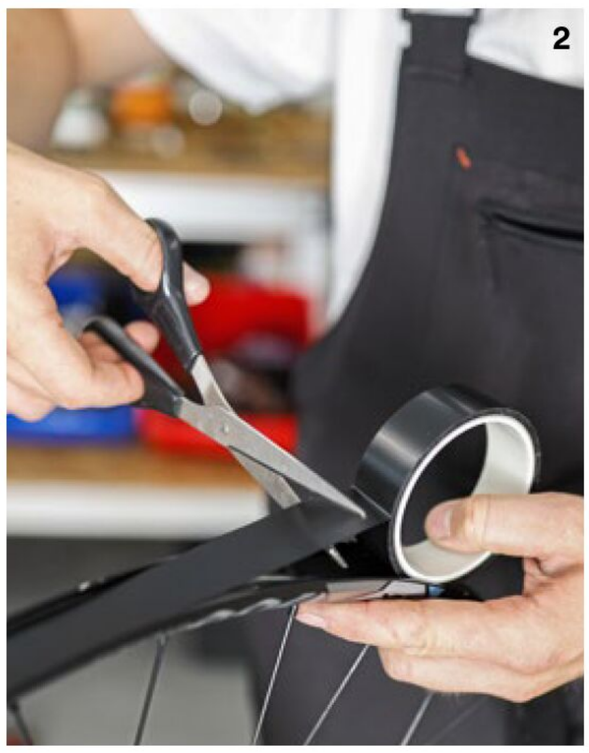
8. FELGE SÄUBERN
Damit das nun einzuklebende Tubeless-Band dauerhaft Halt findet, musst du das Innere der Felge gründlich(!) säubern. Das geht mit einem Bio-Entfetter (etwa von Silca, 25 Euro, 946 ml) oder mit Isopropanol aus der Apotheke. Mittel einwirken lassen, dann mit einem Tuch alles sauber und trocken reiben. Je nach Verschmutzung der Felge sind mehrere Durchgänge nötig. Felgenboden und -horn müssen wirklich „clean“ sein!

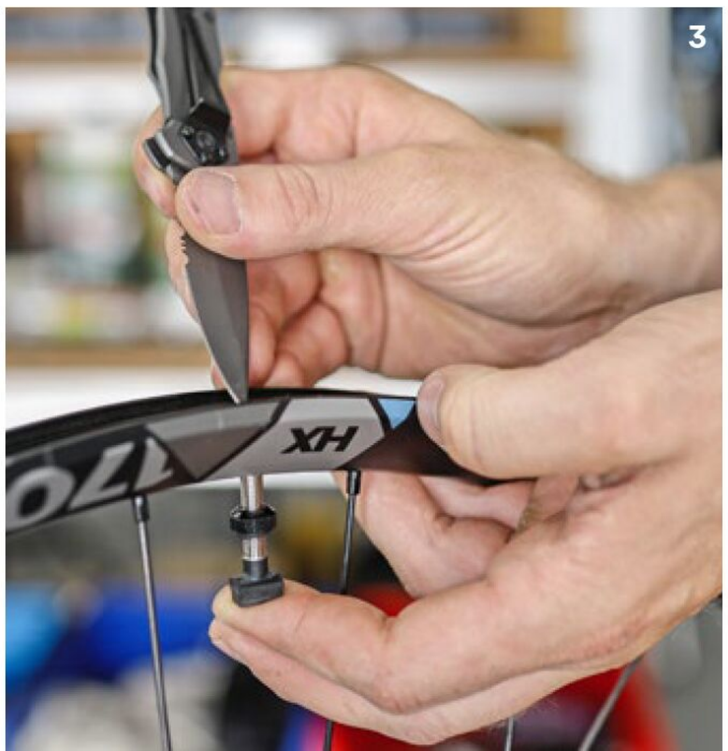
6

7

8

1


2



3

4

Agron Beqiri (12)

FELGE UMRÜSTEN

1. DICHTBAND EINKLEBEN
Selbstklebende Tubeless-Bänder gibt es von zig Herstellern sowie in diversen Breiten. Die Breite sollte der deiner Felgeninnenbreite (Maulweite) entsprechen. Im Zweifel das Band 1–2 mm breiter wählen. Nun circa 10–15 cm vor dem Ventilloch beginnen, das Band einzukleben. Dabei ordentlich Zug entwickeln, damit das Band blasen- und faltenfrei klebt. Mit dem Daumen und viel Druck immer wieder nacharbeiten.

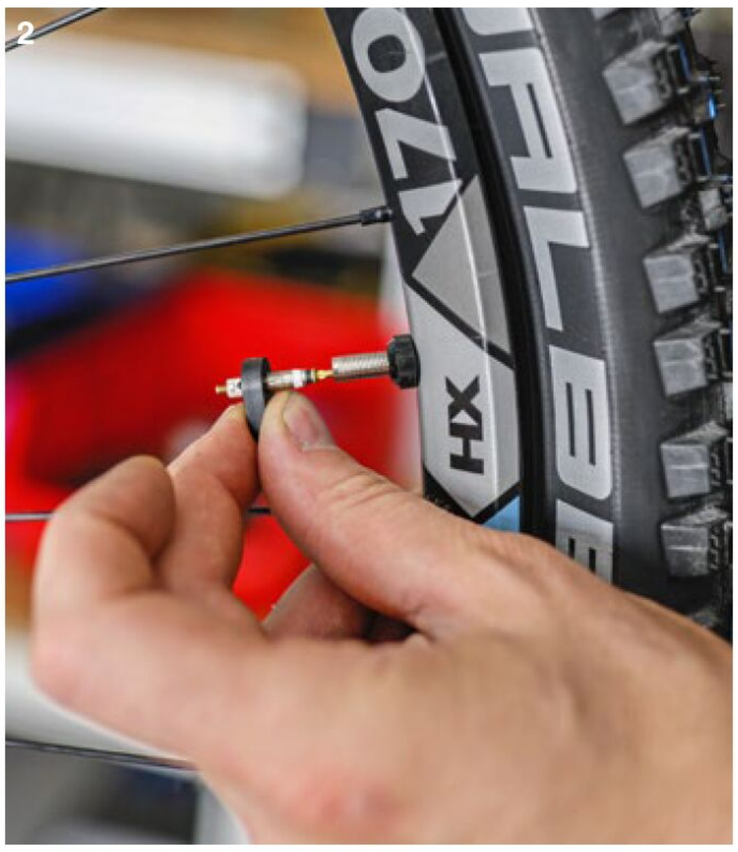
2. BAND ABSCHNEIDEN
Das Band so abschneiden, dass es 10–15 cm hinter dem Ventilloch endet. Es sollte in einer Breite von 20–30 cm überlappen. Tipp: Das Band im 45°-Winkel schneiden – dann klebt die Schnittstelle besser.

3. + 4. VENTILLOCH STECHEN UND VENTIL EINFÜHREN
Mit einem Spitzdorn oder einer Schere musst du nun ein kleines Loch für das Ventil in das Band stechen. Nun kannst du das Ventil durch das Felgenbett drücken, bis die Dichtung sauber aufliegt.

Milch entfernen oder erneuern

Ein Nachteil von Tubeless-Aufbauten ist, dass die Dichtflüssigkeiten nicht ewig halten. Ganz im Gegenteil, nach zwei bis drei Monaten fangen sie oft bereits an zu verhärten. Einige Mittel neigen wiederum dazu auszudampfen und wässrig zu werden. Je nach äußeren Bedingungen (Temperatur, Sonneneinstrahlung usw.) kann der Alterungsprozess kürzer oder länger dauern. In der Regel wird der Reifen dadurch nicht undicht, er verliert aber seine „Selbstheilungseigenschaften“, kann also einen Durchstich nicht mehr abdichten. Daher sollte die Flüssigkeit regelmäßig entfernt (etwa mit dem Silca Sealant Remover, 24 Euro, 473 ml) und erneuert werden. Eine Alternative ist der Ultimate Tubeless Sealant Replenisher (49 Euro, 946 ml), der verhärtete Milch „auffrischt“ (siehe Bild oben).

1



2

3

TUBELESS-AUFBAU

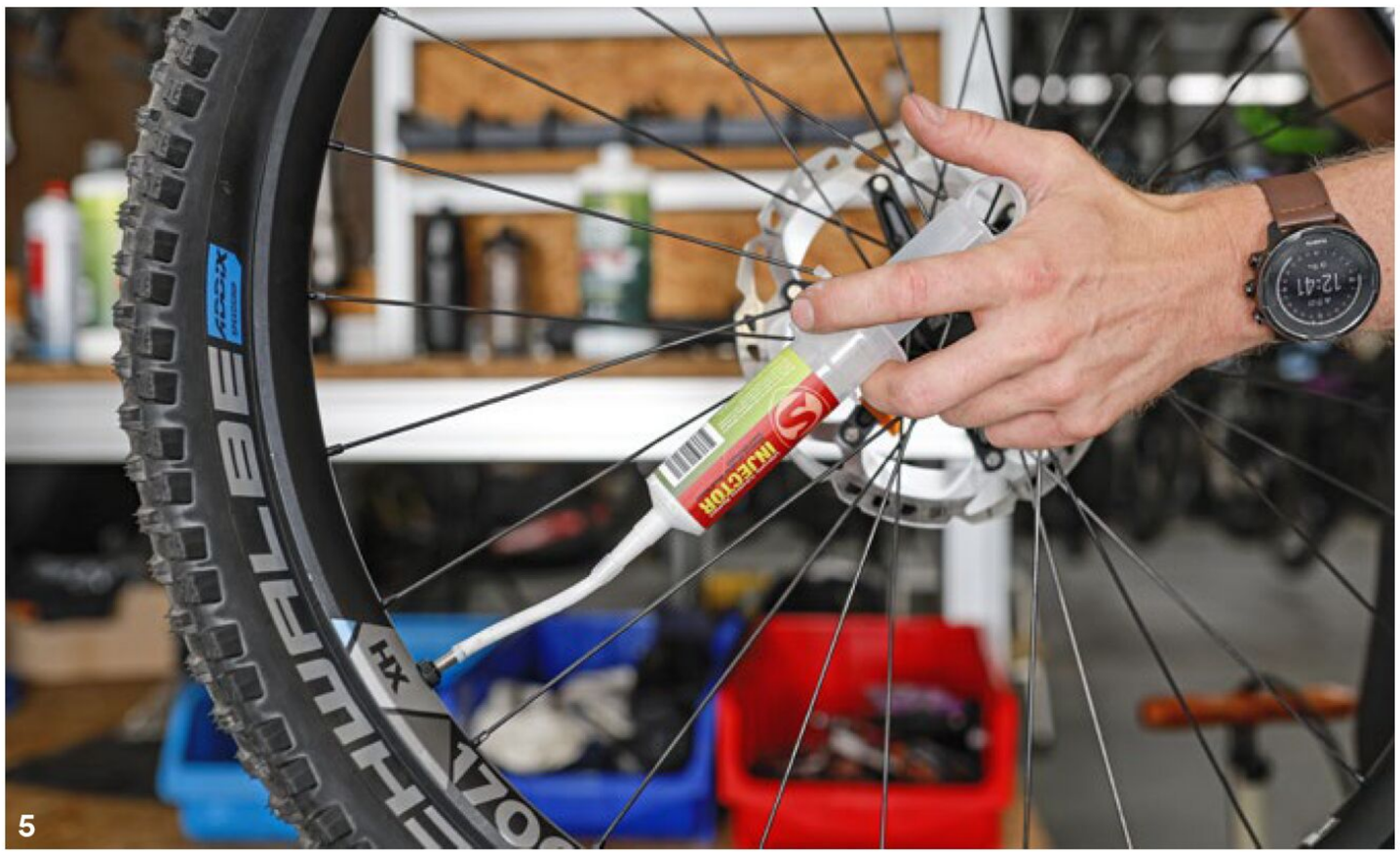
1. MANTEL AUFZIEHEN

Ziehe den Mantel wieder auf die Felge. Erst die eine, dann die andere Seite zu 80 Prozent. Wenn du die Dichtflüssigkeit nicht über das Ventil einspritzen willst, kannst du sie nun in den Reifen geben. Dann komplett aufziehen und den Wulstkern etwas in Richtung Felgenhorn drücken. Diesmal sind Reifenheber gefahrlos nutzbar, sollte eine Flanke nur schwer auf die Felge gehen.

2. VENTIL VERSCHRAUBEN UND KERN AUSSCHRAUBEN

Führe nun den O-Ring auf den Ventilkörper, danach die Rändelschraube aufdrehen. In der Regel reicht es, diese handfest anzuziehen. Ein zu hohes Anzugsmoment kann die Dichtung im Felgenbett zerstören. Damit du später die Milch durch das Ventil füllen kannst, muss der Ventilkern ausgeschraubt werden. Vielen Tubeless-Kits liegt ein kleines Tool bei, alternativ vorsichtig mit einer Zange arbeiten.

4



5

6

7

3. DICHTMITTEL AUFSCHÜTTELN
Bei den meisten Dichtflüssigkeiten (bei der von Silca laut Hersteller übrigens nicht, 46 Euro, 946 ml) lagern sich die abdichtenden Partikel mit der Zeit am Flaschenboden ab. Damit diese jedoch mit in den Reifen gelangen, die Dichtmilch kräftig für ein paar Sekunden aufschütteln.

4. MILCH AUFZIEHEN
Ziehe nun in eine handelsübliche, circa 250 ml fassende Spritze samt Schlauchkanüle Dichtflüssigkeit auf. Für die Füllung eines „normalen“, bis 2,4" breiten MTB-Reifens sind circa 125–150 ml ausreichend. Mehr Flüssigkeit zu nutzen, hat in der Regel keinen positiven Effekt.

5. MILCH EINSPRITZEN
Nun die Schlauchkanüle möglichst weit auf das Ventil schieben und das Dichtmittel per Spritze in den Reifen drücken. Danach Kanüle abziehen und den Ventilkern wieder einschrauben. Handfest anziehen.

6. REIFEN AUFPUMPEN
Schüttel und rotiere das Laufrad einige Male, damit sich die Flüssigkeit verteilt. Danach aufpumpen, bis der Reifen in die Felge „ploppt“. Nicht zu stark aufpumpen, über 3,0 Bar sind selten notwendig!

7. PRÜFUNG DER DICHTIGKEIT
Sitzt der Reifen, lasse Luft ab, bis dein Wunschdruck erreicht ist. Jetzt kannst du der Dichtmilch beim Abdichten quasi zusehen. Eventuell noch einmal nachpumpen.

Agron Beqiri (8), Hersteller

5 Fragen an Josh Poertner

CEO von Silca

MOUNTAINBIKE: Bietet ein Tubeless-Aufbau in der Praxis auch für „Otto-Normal"-Bikerinnen und -Biker wirklich mehr Vorteile im Gegensatz zum guten alten Schlauch?
Josh Poertner: Vor zehn Jahren hätte ich „Nein" gesagt, aber die Technologie an sich ist inzwischen so gut, dass es ein klares „Ja" ist. Die Qualität von Reifen und Dichtmitteln ist so weit fortgeschritten, dass heute die geschmeidigsten, am schnellsten rollenden und griffigsten Reifen für schlauchlos optimiert sind. Die Dichtmittel sind zudem in der Lage, mindestens 90 Prozent der üblichen Reifenpannen zu verhindern, was ein schnelleres, effizienteres Biken mit weniger Ablenkungen und Problemen am Wegesrand bedeutet.

Mittlerweile gibt es unzählige Reifendichtmittel auf dem Markt. Was zeichnet die Silca-Flüssigkeit aus?
Wir verwenden einen Naturlatex, der schneller versiegelt als ein synthetischer Latex, und wir verwenden ihn in einer höheren Konzentration als die meisten Marken, damit er größere Löcher besser abdichtet. Wir fügen zudem eine recycelte Kohlefaser zusammen mit einem Schaummittel hinzu, das es den Kohlefasern ermöglicht, im Schaum zu schweben, während sich der Reifen dreht. Wenn du eine Panne bekommst, fließen die Blasen im Schaum zur Punktion, wobei die enthaltenen Fasern zusammenbrechen und an der Lochstelle eine Ansammlung bilden. Dies hat zur Folge, dass aus einem großen Loch Hunderte von winzigen Löchern zwischen den Fasern werden, die das Dichtmittel dann besser verschließen kann. Sobald das Dichtmittel ausgehärtet ist, dienen die Faseransammlung und das ausgehärtete Dichtmittel dann dazu, die Reifenkarkasse im Bereich der Reifenpanne zu verstärken, sodass es viel unwahrscheinlicher ist, dass sie sich in Zukunft wieder öffnet.

„Dichtmittel sind in der Lage, mindestens 90 Prozent der üblichen Reifenpannen zu verhindern."

Viele scheuen das Umrüsten wegen des Arbeitsaufwandes und der – sorry – Sauerei, die dabei entstehen kann. Gibt es Tipps zum besseren Handling?
Am einfachsten ist es natürlich, das Bike in die Werkstatt zu einem geübten Mechaniker zu bringen, der im Umgang mit Tubeless in der Regel viel Erfahrung besitzt. Alternativ kann man etwas Zeit auf Youtube verbringen und sich etwa unsere Tutorials anschauen. Was die Reinigung betrifft, so ist Latex nicht das Monster, das viele denken. Wir empfehlen, den Großteil der ausgetretenen, überschüssigen Flüssigkeit zuerst abzuwischen und dann zu entsorgen. Reste auf dem Boden oder der Werkbank kannst du dann mit Wasser bestreichen. Das Wasser lässt die Dichtflüssigkeit zu einer Haut aushärten, die dann abgezogen werden kann. Für größere Verschüttungen oder bereits ausgehärteten Latex haben wir aber auch einen speziellen Dichtmilch-Entferner entwickelt, der eine Technologie enthält, welche die chemische Bindung zwischen dem Latex und den meisten Oberflächen aufbricht. Den Entferner sprüht man einfach auf das Missgeschick, wartet ein paar Minuten ab – und kann das Ganze dann abziehen. Für Kleidung lässt sich der Sealant Remover übrigens ebenfalls nutzen: aufsprühen, eine kleine Bürste verwenden, fertig.

Wie lange hält das Dichtmittel? Muss es dann komplett erneuert werden?
Unser Dichtstoff hält zwei bis drei Monate, bevor man ihn auffüllen beziehungsweise erneuern muss. Aber auch da haben wir eine alternative Lösung. Sobald die Flüssigkeit anfängt einzudicken, kann man den Sealant Replenisher hinzufügen. Dieses Auffrischungsmittel erweckt die Dichtflüssigkeit für weitere zwei bis drei Monate neu zum Leben. Bei kontinuierlichem Nachfüllen hält das Dichtmittel sogar die gesamte Lebensdauer des Reifens.

Auch verklebte Reifenmäntel und Ventile gelten als Nachteil von Tubeless. Hat Silca da ebenfalls etwas in petto?
Ja, der bereits angesprochene Dichtmittelentferner kann auch helfen, sowohl nasses als auch hartes Dichtmittel aus dem Reifen zu entfernen. Ist das Dichtmittel im Reifen ausgehärtet, lässt es sich in der Regel aber auch recht einfach von Hand herausziehen. Wenn es noch flüssig ist, kann man es mit Wasser ausspülen und dann die restlichen Stücke herausschälen, die ausgehärtet und zurückgeblieben sind.

privat

Biker wie wir sind neugierig auf mehr!

30 JAHRE MOUNTAIN BIKE since 1994

Sonderheft
Mountainbike E-MTB
Kioskpreis 7,90 €
Ohne Zuzahlung
1887

oder

€ 10 Amazon.de-Gutschein
1350

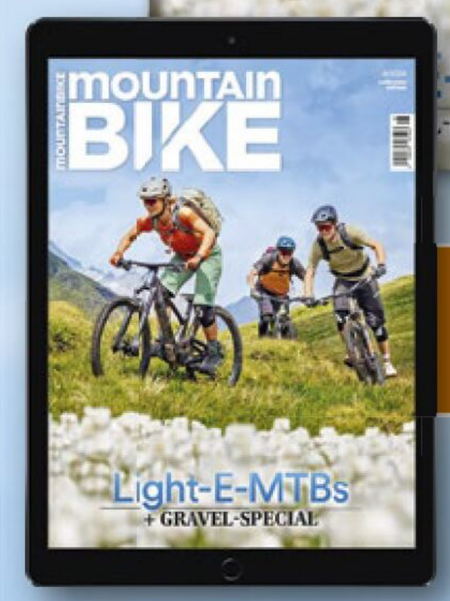
3 Hefte
MOUNTAINBIKE LESEN

Nur
15,90 EURO* ZAHLEN

Extra
ABO-PRÄMIE ZUR WAHL

Ideal
GRÖSSERE AUSWAHL ONLINE

Exklusiv
COLLECTOR'S COVER
NUR FÜR ABONNENTEN



MOUNTAINBIKE E-PAPER UPGRADE
Jetzt zum Heftabo die E-Paper-Ausgabe schon für nur 1,05 € (inkl. MwSt.) vergünstigt mitbestellen.

Weitere tolle **Prämien** auch in unserem **Online-Shop!**

Foto: Mattias Fredriksson

Jetzt MOUNTAINBIKE abonnieren:

MOUNTAINBIKE-MAGAZIN.DE/TESTEN

oder telefonisch: 07816396654

Bestell-Nr. **MB1PRM** – 3 Ausgaben MOUNTAINBIKE für zzt. nur 15,90 €*. Auslandspreise auf Anfrage.

Angebot der BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

MYC
Heidelberg
HD-AS214
BIONIC
MAXXIS
BUTCHER

Das Länd im Ländle

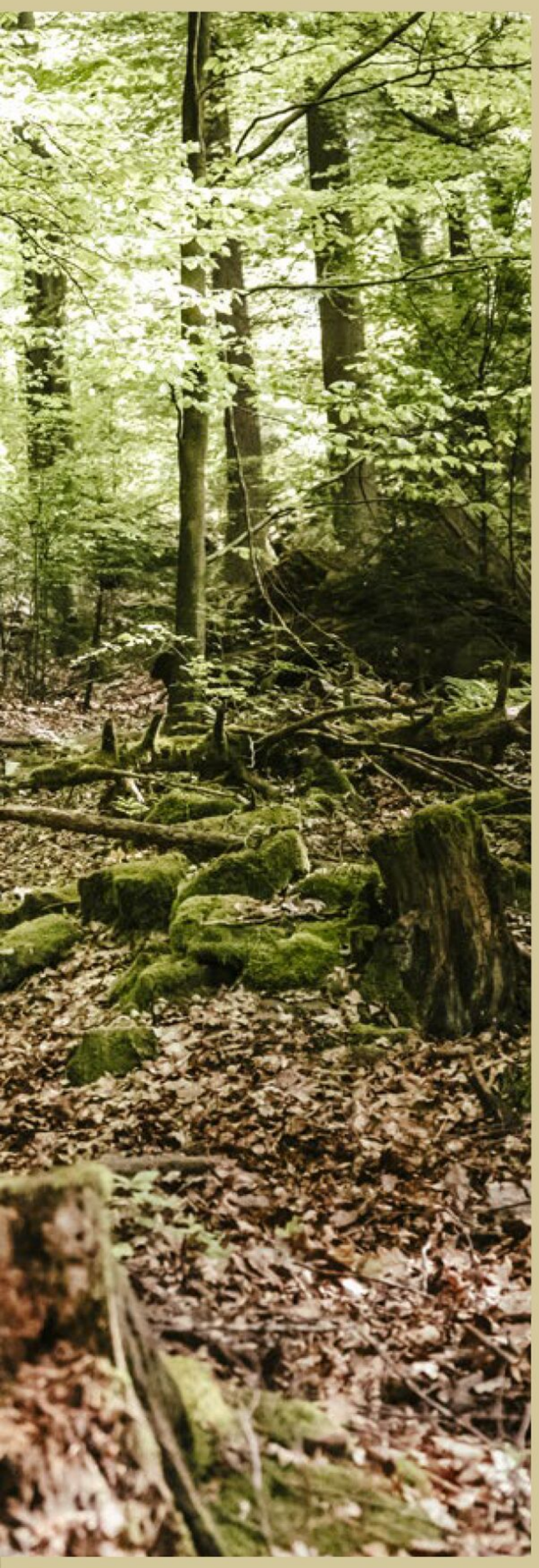
Eberbach | Unweit von Heidelberg hat die lokale MTB-Community etwas geschaffen, wovon man sonst im Land der 2-Meter-Regel nur träumen kann: ein „Bikeländ“ mit genialen und legalen Singletrails.

Von zart bis hart: Die zwölf Singletrails rund um Eberbach bieten für alle Könnensstufen Fahrspaß pur.

Die meisten Trails enden wieder in Eberbach mit seiner bis ins Hochmittelalter reichenden Geschichte.

Dank der perfekten Ausschilderung ist Verfahren in den Wäldern des Bikeländ quasi unmöglich.

Geschichte erfahren: Vom Fuße der Burgruine Eberbach aus surfen wir zum nächsten Traileinstieg.



Trail!
Anfang

„Das Bikeländ Eberbach ist der perfekte Beweis, dass man mit viel Enthusiasmus enorm viel bewegen kann."
PATRICK WIEDEMANN, *AUTOR*

TEXT | **PATRICK WIEDEMANN**
FOTOS | **ADRIAN GREITER**

Staunend stehe ich am Aussichtspunkt. Und genieße. Der Wald hat sich geöffnet und gibt auf einem kleinen Wiesenvorplatz überraschende Tiefblicke frei. Durch das Tal plätschert der Neckar in Schlangenlinien, rechts und links flankiert von pittoresken Häusern, eingerahmt durch im saftigen Grün stehende Berglein. Postkarten-Idylle in Eberbach. Moment: Eber was?

Selbst viele Südwestdeutsche dürften das 15 000-Seelen-Städtchen nicht sofort verorten können. Etwa 30 Kilometer östlich von Heidelberg liegt es im Neckartal, soll das neue MTB-Eldorado der Region sein. Und das in Baden-Württemberg mit seiner unsäglichen Zwei-Meter-Regel? Ja, denn gemeinsam mit dem Naturpark Neckartal-Odenwald, der Stadt Eberbach und der lokalen MTB-Community wurde über einen Zeitraum von drei Jahren das „Bikeländ" ausgerufen. Schon der Begriff verdient Applaus, und dahinter verbergen sich zwölf weitestgehend ehrenamtlich entstandene Singletrails aller Schwierigkeitsgrade! Dabei stehen die Trails unter der Patenschaft und Pflege des Kanu Club Eberbach.

Dieses „Länd im Ländle" wollen wir in den nächsten Tagen testen, und so stehen wir am Neckarufer und erwarten unseren Guide. Die Trails sind zwar bestens ausgeschildert, wir wollen sie aber zu schönen Touren verbunden wissen. Zu unserer Überraschung stehen gleich drei Bikeladys vor uns, aus denen voller Vorfreude die Informationen zu den Trails und des heutigen Tages heraussprudeln. Die drei haben sich gleich eine große Runde für uns ausgesucht, und so geht es los zum ersten „MTB-Berg", dem Itterberg.

In der gemütlichen Altstadt von Eberbach laden diverse Cafés, Bars und Restaurants zur gemütlichen Einkehr am Mittag – oder zum Après-Biken.

Ideal dem Gelände angepasst

Gemütlich treten wir gemeinsam eine Forststraße hoch. Dann öffnet sich der Wald, wir kommen zum eingangs erwähnten Aussichtspunkt und blicken auf Eberbach hinab. Die Stadt liegt im Norden „BaWü's" und gehört zur europäischen Metropolregion Rhein-Neckar. In der historischen Altstadt befinden sich vier sehr gut erhaltene Türme der mittelalterlichen Stadtbefestigung, die Stadtmauer ist gar noch gänzlich „gut in Schuss".

Nach ausgiebiger Fotorast fahren wir zu unserer ersten Abfahrt, deren Start liebevoll mit einem geschnitzten Schild gestaltet ist. Dem Trail Captain Hiob merkt man die DNA der hiesigen Schmalspurwege sofort an. Der meist naturbelassene Trail schmiegt sich dem Gelände an, viele weite Kurven reihen sich an kleinere Felsabsätze, die oft bespickt mit sanftem Mooswuchs aufragen. Zwischendurch gibt es kurze Tretpassagen, welche den Flow nicht bremsen, die Fahrt eher noch abwechslungsreicher gestalten. Kaum unten, ziehen wir schon den bekannten Anstieg wieder hoch, doch diesmal stürzen wir uns in anderer Richtung in einen rot markierten Trail namens Lumberjack. Apropos: Wie im Skigebiet sind die Trails in den Farben Blau, Rot und Schwarz markiert – und ab der mittleren Schwierig-

Gruppendynamik: Zusammen mit vielen Locals pedalieren wir eine der meist gemächlichen Forststraßen empor.

keitsstufe geht es durchaus zünftig zur Sache. Steiler und verblockter als der erste Trail zieht sich der Lumberjack nach unten. Wurzeln, kleine Absätze, aber auch Felsplatten säumen unseren Weg.

Ein radelndes Klassenzimmer

Nach einer Mittagspause samt kurzweiliger Fahrt durch die Altstadt von Eberbach pedalieren wir nun zum nahegelegenen Hebert. Die dortigen Trails will uns eine ganze Crew von Bikern zeigen. Im Laufe der Auffahrt werden wir immer mehr. Ich komme mir vor wie im Film „Das fliegende Klassenzimmer". Immer wieder halten wir in den schmalen Gassen und Straßen, und ein Biker nach dem anderen stößt dazu. Entsprechend gesellig geht es nun aufwärts, jede(r) hat so seine ganz eigene Trailstory parat, der ich gespannt lausche. Die Geschichten enden erst, als wir vor dem längsten Trail des Bikeländ stehen – dem Hebert, benannt nach „seinem" Hügel.

Flott geht es durch viele Senken und offene Kurven, immer wieder unterbrochen durch Tretpassagen. Im obigen Teil eher felsiger, werden die Kehren im unteren Teil anspruchsvoller. Die kurze Unterbrechung durch eine Forststraße kann ich zwischenzeitlich gut gebrauchen. Hier sehe ich auch, wie viele mittlerweile im Bikeländ unterwegs sind. Direkt kommen wir wieder ins Gespräch. Über die gefahrenen Wege – und die, welche uns noch erwar- ►

Auf den Spuren der Staufer

Die Geschichte von Eberbach geht weit ins Hochmittelalter zurück.
Wie bei vielen Städten der Region geht die Gründung auf die Hohenstaufen zurück.

Wenn man nördlich von Heilbronn die Autobahn verlässt und ins Neckartal in Richtung Eberbach einbiegt, fühlt man sich ins Mittelalter zurückversetzt: Wie an der Perlenschnur reihen sich auf beiden Seiten des Flusses Burgen, Ruinen und Schlösser aneinander. Keine andere Landschaft in Deutschland weist eine vergleichbare Dichte solcher Bauwerke auf.

Verantwortlich für den Bau vieler dieser Burgen waren die Staufer, auch bekannt als Hohenstaufen, eine der Dynastien des Hochmittelalters zwischen dem 11. und 13. Jahrhundert. Die bedeutendsten Herrscher des Adelsgeschlechts waren Friedrich I. Barbarossa, Heinrich VI. und Friedrich II.

Das Neckartal, eingebettet zwischen dem Odenwald und der Schwäbischen Alb, war für die Staufer von großer strategischer Bedeutung. Die Region diente als Verbindung zwischen ihren Stammlanden in Schwaben und den Reichszentren im Norden und Westen. Der Neckar war ein wichtiger Verkehrsweg, auf dem Waren und Menschen transportiert wurden.

So errichteten die Staufer entlang des Neckar zahlreiche Burgen, die nicht nur militärische Stützpunkte, sondern auch Verwaltungszentren waren, von denen aus staufische Beamte die umliegenden Gebiete regierten. Ein Beispiel ist die Burg Zwingenberg, die auf einem Felssporn über dem Neckar thront. Sie wurde vermutlich im 12. Jahrhundert errichtet und diente als Zollposten der Kontrolle des Flusstals und der Überwachung des Handels. Auch die Anlage der Königspfalz in Bad Wimpfen geht auf die Manifestierung des Machtanspruchs der Staufer zurück. Schlussendlich gilt das berühmte Heidelberger Schloss als Nachfolgebau der Ende des 12. Jahrhunderts erbauten Burg Konrad des Staufers.

Auch die Gründung der Stadt Eberbach ist mit den Staufern verwoben. Am 29. April 1227 erhielt der staufische König Heinrich VII. die Stadt Wimpfen sowie die Burg Eberbach als Lehen durch den Bischof von Worms. Es wird angenommen, dass zu diesem Zeitpunkt am Fuß des Burgbergs nur ein kleiner Weiler mit einigen wenigen Häusern im Bereich der heutigen katholischen Kirche existierte, aber trotzdem gilt die 1227 ausgestellte Urkunde als Gründungsdatum der Stadt Eberbach. Nach der Übernahme begann Heinrich, der stellvertretend für seinen Vater Friedrich II. die Regierungsgeschäfte in Deutschland führte, die kleine Siedlung am Neckarknie nach bewährtem staufischem Muster zur Stadt auszubauen, um den Machtanspruch seiner Familie in der Region zu manifestieren. Der charakteristische Grundriss der Altstadt, umgeben von dem relativ regelmäßigen Viereck der historischen Stadtmauer, ist bis heute grob erhalten geblieben, und auch die Fundamente des Rosen- und des Pulverturms stammen wohl noch aus der Zeit der Stadtgründung.

Heute zeugt unter anderem der Pulverturm von der bewegten Geschichte Eberbachs.

Up in the air! Auf den anspruchsvolleren Trails im Bikeländ darf man auch schon mal in die Luft gehen.

ten. Unsere Begleitschar verspricht uns dann auch einen sehr anspruchsvollen, schwarzen Trail am nächsten Berg: der einarmige Bandit!

Dieser ikonische Trail führt uns von der Marienhöhenhütte südlich des Neckars sofort einmal steil, felsig und technisch anspruchsvoll über einen Bombenkrater-Abschnitt. Wir surfen im Konvoi nach unten, der ein oder andere Jubelschrei bleibt da nicht aus. Als letztes Highlight des Tages wartet noch ein schwarzer Trail. Denn wo ein einarmiger, da ist auch ein zweiarmiger Bandit ... Am Scheuerberg rocken wir den Trailbruder, der im Enduro-Style mit den meisten Tiefenmetern auf wenigen Trailmetern aufwartet, eh wir zurück nach Eberbach zockeln. Ausgelaugt, aber glücklich genehmigen wir uns ein Abschlusseis in der Altstadt.

Am nächsten Tag treffen wir Timo Bracht. Der ehemalige Profitriathlet war mit federführend für das Bikeländ und berichtet nicht ohne Stolz von den Anfängen, die nicht immer einfach waren. Timo erklärt mir, dass er schon 2012 Ideengeber des Neckarsteigs war. Der inzwischen beliebte Wanderweg führt über 128 Kilometer von Heidelberg bis Bad Wimpfen und gilt als einer der schönsten seiner Art in Deutschland. Der Gedanke, auch seiner Heimatgemeinde etwas Gutes zu tun, kam ihm während der Pandemie: Das Bikeländ war geboren. „Bei dem Wanderweg ist es so, dass Eberbach nur eine Zwischenstation ►

Erdbohrung einmal anders. Die am Bocksberg versteckten sogenannten Erdkühler sind im Boden versteckte Getränke„quellen“.

> **„Im Bikeländ ist oft der Trail der Chef, und nicht das Material ist entscheidend, sondern Fahrtechnik und auch der Spaß am Biken.“**
>
> **TIMO BRACHT, Ex-Triathlet**

ist“, so Timo. „Ich wollte aber, dass Eberbach der Mittelpunkt einer MTB-Destination ist.“ Allerdings bedurfte es beim Bikeländ deutlich mehr Arbeit vor und hinter den Kulissen als beim Neckarsteig, um Stadtrat, Behörden und Grundeigentümer vom Projekt zu überzeugen. Und auch jetzt steht das Projekt noch unter Beobachtung, weshalb es den Verantwortlichen besonders wichtig ist, dass sich die immer größer werdende Fangemeinde den Einwohnern und der Natur gegenüber respektvoll verhält.

Zusammen mit Timo steuern wir den Bocksberg an. Der Ex-Profi will uns dabei nicht nur die dortigen Trails, sondern auch andere Highlights zeigen. Nach einer aussichtsreichen Auffahrt stoppt er plötzlich und zeigt auf einen kleinen Metalldeckel im Boden: „Erdkühler“ – so steht es auf einem Schild, und ein Reim erläutert, was man hier im Boden vorfindet. Zieht man nämlich an einer Schlaufe, erhebt sich ein Getränkehalter mit reichlich Durstlöschern aus dem Erdreich! Bezahlt wird per Spende. Bar oder via Paypal. Das lassen wir uns natürlich nicht entgehen und genehmigen uns eine kalte Limo, bevor es weitergeht.

Etwas Großartiges geschaffen

Auch die Burgruine Eberbach besuchen wir noch über einen erstaunlich steilen Uphill, der uns immer wieder aus dem Sattel zwingt. Diese besteht eigentlich aus drei Burgen, die zwischen dem 11. und 13. Jahrhundert erschaffen wurden. Im Gegensatz zu vielen Burgen wurde sie übrigens nicht zerstört, sondern ist im Laufe der Jahrhunderte verfallen. Von hoch oben genießen wir die Aussicht über den Odenwald, bevor es dann wieder flowig und schnell in die Abfahrt geht. Gemeinsam feiern wir auch diesen Trail dieser einzigartigen Region.

Denn was hier im ansonsten meist „Trail-unfreundlichen“ Baden-Württemberg entstanden ist, kommt einem kleinen Paradies nahe. Trails aller Facetten, eine idyllische Altstadt, viele nette Menschen und Biker – ganz klar, ich komme wieder! ■

Informationen zur Region

Lage&Charakter: Die Stauferstadt Eberbach liegt im Norden Baden-Württembergs rund 30 km östlich von Heidelberg. Durch die Stadt fließt der Neckar. Dank des einst stark mäandernden Flusslaufs ist die Gemeinde reich an sogenannten Umlaufbergen, an deren Hängen das Bikeländ entstanden ist. Der geologische Hintergrund bedingt auch die Charakteristik der Trails: Diese führen teils recht steil und anspruchsvoll durch die bewaldeten Bergflanken rund um die Stadt.

Anreise: Dank der zentralen Lage zwischen Frankfurt und Stuttgart ist Eberbach aus ganz Deutschland leicht erreichbar. Von den Ausfahrten der A5 im Westen oder der A6 im Süden sind es mit dem Auto 45 Minuten in die Neckarstadt. Auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommt man prima nach Eberbach: Vom Bahnhof Mannheim verkehrt alle halbe Stunde ein Regionalzug.

Beste Reisezeit: Eigentlich kann man das ganze Jahr hindurch in Eberbach biken. Allerdings können die Winter durchaus feucht und kalt werden. Im Sommer bleibt es in den Wäldern hingegen meistens angenehm kühl.

Übernachtung: In Eberbach gibt es nur eine Handvoll Hotels und Gasthöfe, wobei das zentral gelegene Hotel Karpfen über eine geräumige Radgarage verfügt. Dafür ist Eberbach ein Paradies für Camper: Neben dem schönen Campingpark direkt am Neckarufer gegenüber der Altstadt gibt es noch zwei offizielle Stellplätze im Stadtbereich.

Guiding: Shuttleanbieter gibt es in den Regionen keine und auch keine Seilbahnen (außer dem Schlepplift im Bikepark Beerfelden). Aber alle Trails und Auffahrten im Bikeländ sind perfekt ausgeschildert und die Tracks über die Webseite abrufbar. Dort findest du auch eine Kontoverbindung, falls du die ehrenamtliche Arbeit unterstützen willst, die unter dem Dach des Kanu Clubs läuft.

Allgemeine Infos: *bikeländ.de; romantische-vier.de; eberbach.de*

Abseits der Trails

Baumlang: Einer der höchsten Bäume Deutschlands steht im Eberbacher Stadtwald. 1997 war die Douglasie mit 59,9 Metern noch der höchste Baum Deutschlands. In ständigem Wettstreit mit einer Artgenossin in Freiburg wechselte dieser Titel über die Jahre. Bei der letzten offiziellen Vermessung ragte sie in Eberbach 64,77 Meter in den Himmel, die in Freiburg jedoch 66,88 Meter.

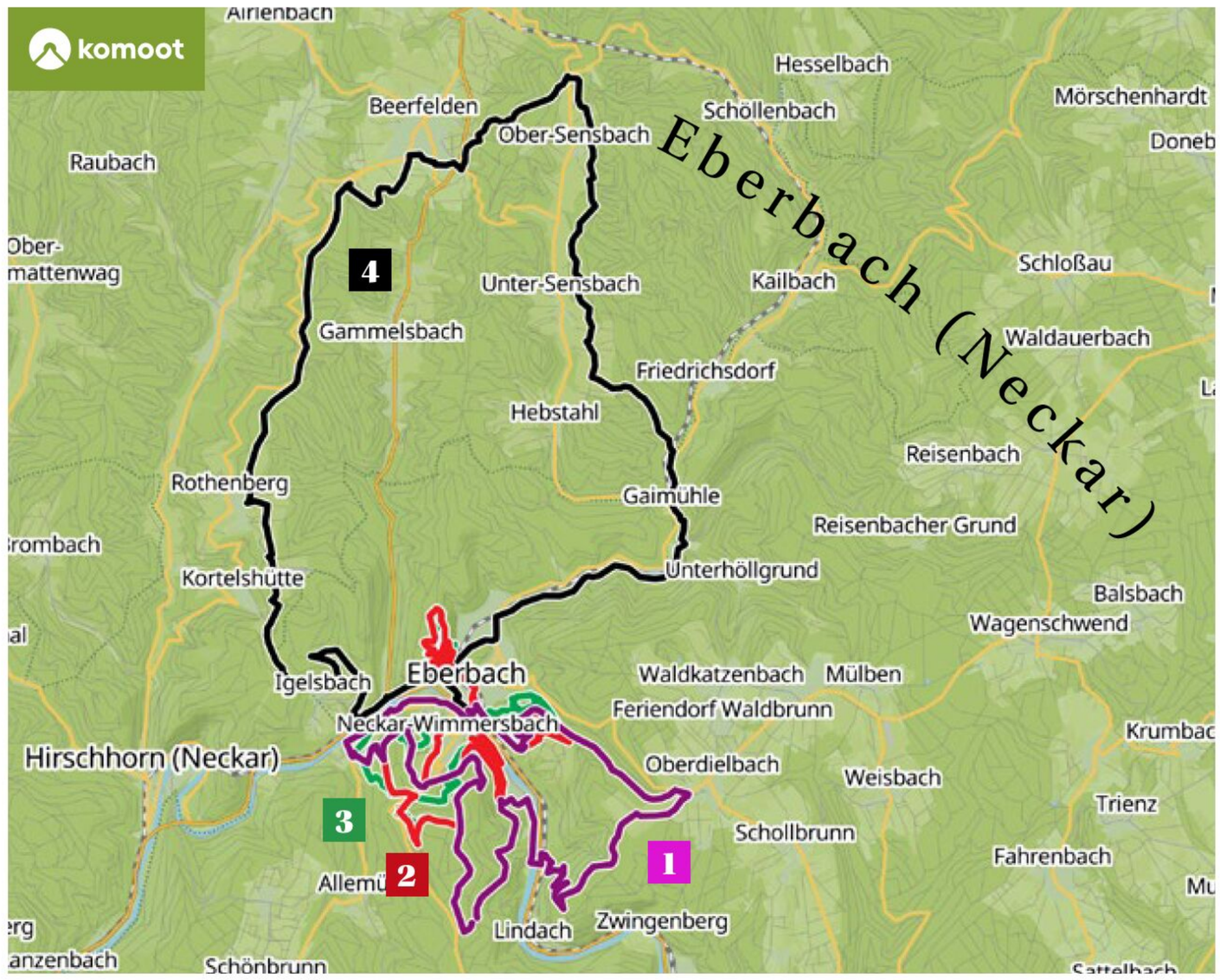
Plitsch, platsch: Das Freibad Eberbach bietet vier beheizte Becken, Sprungbretter, Wasserrutsche und diverse Sportmöglichkeiten wie Tischtennis, Schachfeld, Volley- und Basketball. Mit seinem wunderschönen Blick auf die Stauferstadt Eberbach gilt es als eines der schönsten Bäder im gesamten Neckartal.
stadtwerke-eberbach.de

Naturgeschichte Das schönste und älteste Steingebäude der Stadt, das Thalheim'sche Haus, beherbergt das Naturpark-Zentrum Eberbach. 280 m² Ausstellungsfläche führen in zehn Räumen über Stock und Stein, Höhen und Tiefen, Streuobstwiesen und Buchenwälder der Umgebung. Hier kann man die Tier-, Mineral- und Pflanzenwelt mit allen Sinnen und mit viel Spiel, Spaß und Wissenswertem erfahren. Der Eintritt ist frei.
naturpark-neckartal-odenwald.de

In den Flusslanden: Der sich rund um Eberbach windende, prachtvolle Neckar prägt die ganze Region.

Vier Touren im Bikeländ Eberbach

Direkt zur **komoot-Collection**? Einfach den QR-Code scannen!



1 Eb1 – „Touren“

34 km | 870 Hm | 870 Tm | ca. 2,5 h

Kondition: mittel
Fahrtechnik: leicht (S0)
Charakter: technisch leichte Umrundung südlich von Eberbach mit tollen Ausblicken und Naturerlebnissen. Auch für Gravelbikes geeignet.
Beschreibung: Aus der Stadt heraus fahren wir über eine Brücke ans südliche Neckarufer. Weiter auf dem Neckartalradweg Richtung Heidelberg bis Pleutersbach. Nun steil bergauf, bis der Bocksbergkopf umrundet ist. Nach einer kleinen Abfahrt wieder hoch Richtung Marienhöhe, wo wir den höchsten Punkt der Tour erreichen. Vorbei am sehenswerten Heiligkreuz-Kirchlein folgt eine rasante, lange Abfahrt zum Ortsteil Rockenau. Über die dortige Schleuse über den Neckar, dann zum hoch über Lindach gelegenen Matzenberg und nach Unterdielbach. Von hier geht es über die Alte Dielbacher Straße wieder bergab, um ab dem Wanderparkplatz Holdergrund in einem kurzen Anstieg den Scheuerbergkopf zu umrunden. Danach über den Wanderparkplatz Breitenstein wieder hinab in die Stadt.

2 Eb2 – „Freizeit“

34 km | 960 Hm | 960 Tm | ca. 3 h

Kondition: mittel
Fahrtechnik: leicht (S1*)
Charakter: Die Eb2-Runde entspricht von der Routenführung der Eb3, aber ohne die schweren Trails. Diese lassen sich natürlich einbauen.
Beschreibung: Von Eberbach fahren wir hinauf zum Itterberg mit Ausblick tief ins Neckartal. Dort folgt auch bei der Eb2 ein leichter Trail bis zur Waldquelle. Dann zurück in die Stadt. Weiter hoch zum Scheuerberg und über den Breitenstein. Wieder zurück ins Tal, über die Neckarbrücke wird der Bocksberg umrundet – mit einem schönen Abstecher zum Erdkühler an der Karl-Sohns-Hütte. Dann folgt der lange, einsame Anstieg entlang des Hebert Trail bis zum gleichnamigen Berghang. Zurück in langen Schleifen, dann auf einem leichten Trail bis ins Tal vor Rockenau. Dort wartet mit dem Sichelsbrunnen ein Trinkwasserspender, bevor wir auf dem Radweg die letzten Meter zurück nach Eberbach rollen.

3 Eb3 – „Enduro“

45 km | 1610 Hm | 1610 Tm | ca. 5 h

Kondition: schwer
Fahrtechnik: mittel bis schwer (S2 bis S3*)
Charakter: alle zwölf Trails des Bikeländs verbunden in einer riesigen Runde. Ein Testpiece für Fahrtechnik und Kondition!
Beschreibung: Vom Marktplatz zum Itterberg mit dem blauen Trail Captain Hiob und dem roten Lumberjack. Dann durchqueren wir die Innenstadt und fahren nach Breitenstein. Dort warten die roten Trails Wally und Woody, bevor der schwarze Zweiarmige Bandit kommt. Dann noch den Trail Alle Farben gen Innenstadt. Nun über die Neckarbrücke in den Ortsteil Neckarwimmersbach. Als nächste Erhebung ist der Bocksberg mit dem roten Bock 'n Soul und dem schwarzen Bock 'n Roll dran. Über Pleutersbach hinauf Richtung Banholz und Alte Saatschule. Der blaue Coffee and Cream schlängelt sich nach Pleutersbach. Nun die bereits gefahrene Strecke wieder nach oben. Die L 590 kreuzen und hinauf in den Fronwald, wo der blaue Trail Hebert startet. Über den roten Neckarcoaster zum schwierigen Trail Einarmiger Bandit. Abschließend über eine ruhige Abfahrt in die Stadt.

4 Beerfelden

46 km | 680 Hm | 680 Tm | ca. 3,5 h

Kondition: mittel
Fahrtechnik: sehr leicht (S0*)
Charakter: fahrtechnisch kaum fordernde Runde durch den Odenwald, die um einen Besuch im Bikepark Beerfelden erweitert werden kann.
Beschreibung: Start in Eberbach gen Norden. Die Route führt 18,5 km entlang des Radwanderwegs Würzberg-Gaimühle-Eberbach. Ab Gaimühle 1,5 km auf der L 2311 Richtung Friedrichsdorf, ehe an den Fischteichen der Radweg nach Salmshütte führt. Den Schildern folgend auf den Krähberg. Die K 39 queren, dann auf Teer durch den Wald hinab nach Oberzent-Beerfelden. Kurz vor Beerfelden passieren wir den Bikepark, der einen Besuch wert ist! Anschließend durch den Ort und auf einen Feldweg. Dem Radweg R4 folgen bis zum Bolzplatz und zur Klaus-Olber-Hütte. 100 m nach dieser führt der sogenannte Grenzweg nach links. Dann nach links in einen schmalen Weg Richtung Igelsbach. Der Markierung Neckarsteig folgen bis zur Gretengrundhütte. Dort dem breit ausgebauten Weg bergab, über die Landstraße und das Wohngebiet Böser Berg nach Eberbach.

Maplibre | © komoot | Map data © OpenStreetMap-Mitwirkende

Noch mehr MOUNTAINBIKE-Trailguides: *bike-x.de/mtb/touren*

* siehe www.bike-x.de/singletrailskala

Schlupfwinkel: Ideal angelegte Felsrutschen zeugen von der angewandten Trailkunst rund um Eberbach.

Sie sind auf jedem Kontinent ein MTB-Etappenrennen gefahren – na ja, fast, denn in der Antarktis gibt's keins. Zwischen 2015 und 2024 haben Ulrike und Holger Laas eine Dekade Abenteuer gewagt. Wir haben uns mit dem seit 25 Jahren verheirateten Paar unterhalten.

Sechs Richtige

Wie kam es eigentlich zu eurer Bike-Leidenschaft?

Holger Laas: *Ich war schon immer radaffin, habe sogar letztens den Überweisungsbeleg meines ersten MTBs gefunden. 1989 war das, ein Kalkhoff mit 3 x 7-Schaltung. Ich war der Erste bei uns im Dorf! Die Leidenschaft verlor ich dann aber über die Jahre. Als wir zusammenzogen, hatte ich ein stinknormales Herrenrad. Das war auf dem Trail nicht zu gebrauchen, also habe ich mir wieder ein MTB zugelegt und ein paar Jungs getroffen, mit denen ich gefahren bin. Ulrike war zu der Zeit eher auf dem Pferd unterwegs. Das war etwa 1999.* ***Ulrike Laas:*** *Das Jahr, in dem wir geheiratet haben. 1997 hatten wir uns kennengelernt. Aufgrund der Pferdehaarallergie von Holger habe ich dann das Reiten aufgegeben und bin auch auf das Mountainbike umgestiegen.* ***Holger:*** *Wir sind dann oft gemeinsam und in einer Gruppe gefahren, auch bei dem ein oder anderen Cross-Country- oder 24-Stunden-Rennen. Erst im 8er-Team, da waren wir schon total fertig. Und 2010 einmal im 2er-Team, was echt hart war. Irgendwann bin ich auf Etappenrennen gekommen und habe mich für die Trans Schwarzwald angemeldet, von Pforzheim bis zum Feldberg.*

Seid ihr da auch schon zusammen gestartet?

Holger: *Nein, ich bin allein gefahren. Und ich musste nach der zweiten Etappe aufgeben, weil ich so kaputt war. Anschließend habe ich mir geschworen, dass ich es beim nächsten Mal schaffen werde. 2013 habe ich das Rennen gefinisht. Ich habe dann ein paar Typen kennengelernt, die meinten, dass sie versuchen, das weltweit zu machen. Zurück zu Hause habe ich mit Ulrike gesprochen, und sie sagte: „Das probieren wir auch!" 2015 war unser erster Start – wieder die Trans Schwarzwald. Am 12. August war die erste Etappe von Tuttlingen nach Murg – an unserem 16. Hochzeitstag. Über 110 Kilometer und 2200 Höhenmeter! Das werde ich nie vergessen.* ***Ulrike:*** *Bis zu 36 Grad am Berg, pralle Sonne, es war knallheiß! Irgendwann bin ich so verreckt, dass ich vom Rad absteigen musste und mich einfach auf den Boden gelegt habe [lacht].* ***Holger:*** *Nach zwei Riegeln und einem Gel war ihre Power dann wieder zurück. Nach diesem elendig heißen Tag sind wir durchs Ziel und hatten die erste Etappe geschafft. Rennorganisator Rick Sauser hatte für uns extra zum Hochzeitstag einen Kuchen besorgt.* ***Ulrike:*** *Und dann ging die große Recherche los: Auf welchem Kontinent gibt es Stage Races? Welche kommen infrage? Das war schwierig, die zu finden.*

Worauf habt ihr geachtet? Was war euch wichtig?

Holger: *Wir haben Etappenrennen gesucht, die vier, fünf Etappen haben. Bei vielen dieser Rennen sind der Großteil der Starter Locals. Man lebt in einem Mikrokosmos. Es ist egal, welche Sprache du sprichst und wo du herkommst – Mountainbiken verbindet. Da entsteht eine Gemeinschaft, die auf sich achtgibt. Es geht nicht um Platzierungen, sondern auch um die anderen, die versuchen, sich ins Ziel zu kämpfen.*

Was war euer erstes Rennen im Ausland?

Holger: *2016 in Kanada beim BC Bike Race mit sieben Etappen, unter anderem in Whistler, Squamish, Vancouver, Cumberland und auf den Northshore Trails. Das war gigantisch und das muss man erlebt haben. Man wird mit Bike und Zelt mitten in den Wald transportiert, ist auf Fähren oder in Schulbussen unterwegs. Geniale Trails sind mit einzigartiger Stimmung kombiniert, mit Liebe gemacht. Mein Highlight war der Bacon Trail, an dessen Ende es für jeden ein krosses Stück Speck gibt. Und Brett Tippie, der uns im Ziel die Medaille umhing – und uns Weißbrot mit Erdnussbutter und Marmelade anbot … pfui!*

Fahrt ihr die Rennen mit euren eigenen Bikes?

Holger: *Nur bei der Trans Schwarzwald haben wir unsere eigenen Bikes genommen. Ansonsten haben wir sie immer* ►

Privat (5), Michael Jaeger (2), Rodolfo Soto, Getty Images

1	2	3	4	5	6
TRANS SCHWARZ-WALD 2015	**BC BIKE RACE 2016**	**WINES2WHALES 2017**	**REEF TO REEF 2019**	**SAMARATHON DESERT MTB RACE 2022**	**TERRA AUSTRALIS MOUNTAINBIKE RACE 2024**
EUROPA	NORDAMERIKA	AFRIKA	AUSTRALIEN	ASIEN	SÜDAMERIKA
Feldberg, Deutschland	**Vancouver Island, Kanada**	**Stellenbosch, Südafrika**	**Port Douglas, Australien**	**Eilat, Israel**	**Punta Arenas, Chile**
5 Etappen	7 Etappen	3 Etappen	4 Etappen	3 Etappen	4 Etappen
424 km · 10 680 Hm	300 km · 9220 Hm	210 km · 4200 Hm	186 km · 3350 Hm	196 km · 3050 Hm	202 km · 5730 Hm

Standesgemäß war Holger in Kanada beim BC Bike Race auf einem Rad von Rocky Mountain unterwegs. Bei der **Trans Schwarzwald** gab es zum 16. Hochzeitstag eine fette Torte – perfekt nach einer langen Etappe.

geliehen. Klar, das ist nicht ideal, aber da wir Rennen und Urlaub immer verbunden haben, war das Radkofferschleppen keine Option. Am schwierigsten war es in Patagonien. Aber sogar in Israel war es hingegen easy, passende Bikes zu bekommen. Und Südafrika war tipptopp, das waren die besten Räder.

Dort war nach dem Kanada-Trip euer nächstes Rennen?

Holger: *Genau! Und das Wines2Whales war top. Wir waren sehr überrascht über die überragende Organisation des Rennens. Wir sind in Stellenbosch auf einem wunderschönen Weingut gestartet. An jeder Verpflegungsstation gab es eiskalte Cola und riesige Eiswürfel.* ***Ulrike:*** *Das ist genial, an den Verpflegungsstellen nehmen sie dein Rad und machen es frisch, während du Cola bekommst. Sie füllen die Trinkblase im Rucksack und es gibt Snacks … Und geendet hat das Rennen dann in Hermanus am Meer mit Whale Watching. Perfekt!* ***Holger:*** *Dieses Rennen hatte für mich echt etliche Highlights. So gab es einen Trail, der beschallt wurde. Uns kam der coole Sound entgegen beim Bergabfliegen, da hatte ich Tränen in den Augen. Oder in einer Schule in einem kleinen Township haben Kinder für uns gesungen – wahnsinnig schön! Aber mein absoluter Höhepunkt war das Ende der letzten Etappe, für die letzten zwei Kilometer wurde mit Paletten ein Weg über den Strand gebaut.* ***Ulrike:*** *Und das Tolle an Südafrika ist, dass du eben keine Zeitverschiebung hast. Du kommst an, bist ausgeschlafen und kannst loslegen.*

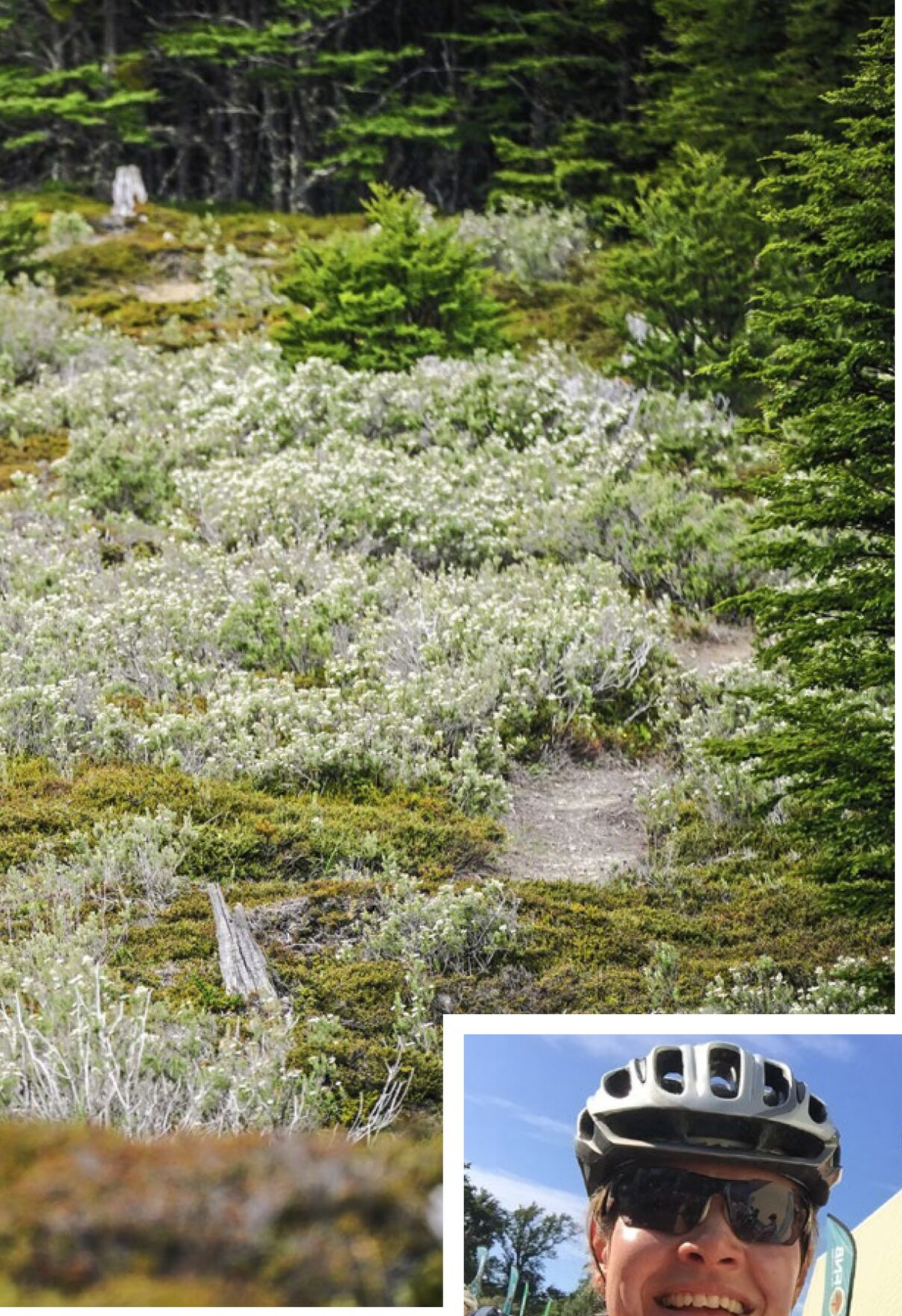
Anders auf den meisten anderen Kontinenten, auf denen ihr Rennen gefahren seid – welcher stand danach an?

Holger: *2019 ging es für uns nach Australien. Dort sind wir im Nordosten das Reef To Reef gefahren, ein großartiges Rennen der Epic Series über vier Etappen, zu der Serie gehört auch das legendäre Cape Epic. Die Auftaktetappe war in den Table Lands, quasi im Urwald, und die letzte Etappe führte dann recht leicht runter nach Port Douglas. Dort mussten wir auch über den Strand, den Four Mile Beach. Der Untergrund dort ist aber so hart, dass man es da richtig laufen lassen kann. Nach dem Reef To Reef hat es dann leider etwas länger gedauert bis zu unserem nächsten Etappenrennen.*

Die Pandemie kam, noch zwei Kontinente. Wo ging es hin?

Holger: *Asien war unser nächstes Ziel. Zuerst wollten wir in der Mongolei ein Rennen fahren, das Dschingis Khan Moun-*

Privat (3), Rodolfo Soto



„Russland, Israel, Südamerika … Viele Reisen sind heute gar nicht mehr so möglich. Da spürt man, wie zerbrechlich unsere Welt eigentlich ist."

tainbike Race. Mit dem Veranstalter standen wir im Austausch, die haben dann aber keine Genehmigung bekommen. Stattdessen wurde es das Eurasia Stage Race in Jekaterinburg. Das gehört zu Russland und ganz knapp zum asiatischen Teil des Landes. ***Ulrike:*** *Wir buchten alles, bezahlten das Startgeld – und dann kam Corona. Mit dem startenden Krieg zwischen Russland und der Ukraine war das Rennen auch im Jahr darauf keine Option, sodass wir nach langer Recherche auf den dreitägigen Samarathon in Israel kamen, das kontinental ja zu Asien gehört.* ***Holger:*** *Also sind wir 2022 nach Israel und waren mit die ersten, die nach der Pandemie eingereist sind. Die Bikes haben wir uns in Jerusalem ausgeliehen und sind dann in den Süden nach Eilat, in der Negev-Wüste direkt am Roten Meer gelegen. Unfassbare Schönheit, total geil! Jeden Tag sind wir um sieben Uhr gestartet, weil es so heiß wurde.* ***Ulrike:*** *Das Rennen war genial und toll organisiert. Nach dem Event haben wir die Bikes zurückgebracht und noch Urlaub gemacht, unter anderem in Tel Aviv – so schön! Israel ist ein traumhaftes Land mit unfassbarer Kultur.*

Rückblickend war das eine Reise, die heute so gar nicht mehr möglich wäre?

Holger: *Dass es dort gefährlich sein kann, war schon bei unserer Reise präsent. So wurde uns von einer Route entlang des Gazastreifens abgeraten, stattdessen sind wir durchs Westjordanland gefahren. Zwei Wochen nach unserer Rückkehr ist in Tel Aviv wenige Meter von einem Platz, wo wir zuvor saßen, eine Autobombe detoniert. Andererseits war es aber schön, dass wir trotz des historischen Kontexts als Deutsche mit offenen Armen empfangen wurden.*

Es bleiben bei allen Rennen die positiven Erinnerungen?

Holger: *Absolut. Wir haben mit vielen der Menschen, die wir auf unseren Touren weltweit kennengelernt haben, heute noch Kontakt. Diese Freundschaften sind das, was man mitnimmt. Einige davon haben uns sogar daheim in Düsseldorf besucht. Das ist über den Sport hinaus eine große Bereicherung. Der Samarathon bleibt für mich sogar das schönste Event. Zusätzlich auch das Terra Australis in Chile, weil es das letzte der sechs Rennen war und sich damit ein Kreis schloss. Ich muss ehrlich zugeben, da habe ich geweint wie ein Schlosshund, fast jeden Tag. Emotional war es daher mein Highlight. Da war am Ende klar: Wir haben es geschafft!*

Aber auch das Rennen musstet ihr euch in gewisser Weise erst noch verdienen.

Holger: *Stimmt! Das Rennen war schon immer eine kleine Veranstaltung mit circa 250 Startern. Aber wegen der Wirtschaftskrise, Corona und Co. waren es jetzt nur noch ungefähr 60, 70 Starter. Und die, die da ankamen, hatten die fettes-* ►

HOLGER LAAS
DÜSSELDORF
52, Manager Vertrieb; fährt seit 1989 MTB; eigene Mountainbikes: Specialized Epic und Santa Cruz Highball

ULRIKE LAAS
DÜSSELDORF
52, Bankkauffrau; fährt seit 2009 MTB; eigenes Bike: Specialized Era

ten Autos, die geilsten Bikes, nagelneues Equipment, Rapha-Klamotten. Und uns haben sie angeguckt, als wären wir Millionäre: „Ihr kommt von Deutschland nach Chile für ein Rennen?" Da ist uns erst bewusst geworden, was Corona in Südamerika angerichtet hat. Und natürlich noch mal, wie privilegiert wir selbst sind. ***Ulrike:*** *Das Schwierigste war die Kommunikation. Weil da kaum jemand Englisch spricht, hatten wir zuvor sogar einen Spanischkurs absolviert. Und dann waren wir halt da, um unsere vier Etappen zu absolvieren, die traumhaft schön, aber auch superhart waren. Wir hatten uns sehr intensiv vorbereitet. Dennoch war es schon surreal, als wir auf einmal in Patagonien standen. Selbstgebaute Brücken, Geröllberge, Wurzelpassagen, aber auch Sturm und Regen. Das Wetter war krass.* ***Holger:*** *Die letzte Etappe sind wir in der Sonne gestartet. Es fing aber an zu regnen, es hat gestürmt. Klatschnass ging es hoch in ein Skigebiet, wo es dann schneite. Und wir hatten „kurz-kurz" an ... Der Weg runter war echt abenteuerlich. Im Ziel angekommen, saßen wir um einen Ofen, ein kleines Fünf-Liter-Fass, herum, um uns aufzuwärmen. Wir waren durchgefroren, dreckig, aber auch überglücklich. Als wir im Ziel waren und in unserer Kategorie sogar Zweite wurden, sind wir zurück in den Laden, um die Bikes zurückzugeben. Die Fahrräder im Vorfeld klarzumachen, war ein Krampf. Irgendwann haben wir einen gefunden, der uns zwei Räder gegeben hat. Mit 2 x 8-Schaltung! Der Typ aus dem Shop hat uns von oben bis unten abgeknutscht, weil er es nicht glauben konnte, dass wir mit seinen Rädern überhaupt ins Ziel gekommen waren.* ***Ulrike:*** *Was man in Südamerika auch lernt, ist Gelassenheit, das habe ich für mich mitgenommen. Hierzulande kann es an der Supermarktkasse nie schnell genug gehen. In Chile ist es das genaue Gegenteil: Alle nehmen sich Zeit, sind absolut entspannt und quatschen miteinander.*

So schloss sich dann der Kreis eurer Abenteuer-Dekade. Was bleibt davon?

Holger: *Wir denken oft an die Rennen und Erlebnisse zurück, an die Leute, mit denen wir unterwegs waren, an viele kleine Details, die immer wieder wie ein Blitzlicht in den Kopf kommen. Und das Schöne ist, dass wir das zusammen erlebt haben und diese Erfahrungen teilen.*

Gab es sonst noch eine Erkenntnis aus den Reisen?

Ulrike: *Wie ein roter Faden zieht sich das Gefühl durch, wie zerbrechlich unsere Welt ist. In Südafrika haben uns die Farmer erzählt, dass sie sich unsicher fühlen, weil die Kriminalitätsrate so hoch ist. Jetzt der Russland-Ukraine-Krieg. Israel, Südamerika ... Diese Konflikte sind totaler Schwachsinn, und viele unserer Reisen sind so heute gar nicht mehr möglich.* ***Holger:*** *Aber wir sind umso glücklicher, dass wir das gemacht haben, und reden häufig darüber. Das gibt mir ein sehr ausgeglichenes Gefühl und macht mich auch stolz.*

Habt ihr schon das nächste Abenteuer geplant?

Holger: *Dieses Jahr stand noch etwas Großes an. Wir sind 25 Jahre verheiratet und nach Las Vegas geflogen, allein schon unserem Nachnamen Laas geschuldet. Wir haben eine Community aufgetan, die Las Vegas Covid Riderz, mit denen wir in den Blue Mountains gefahren sind. Das war unglaublich, die Jungs sind echte Enthusiasten. Mountainbiken verbindet über alle Grenzen! Kel, der Initiator der Gruppe, hatte den Ride für uns organisiert. Weil es in der Wüste deutlich über 40 Grad warm wird, sind wir frühmorgens los – einfach herrlich, mit beeindruckender Landschaft und erstklassigen Trails.* ***Ulrike:*** *Ein toller Abschluss für uns, neun Jahre nach der Trans Schwarzwald an unserem damaligen 16. Hochzeitstag.* ■

privat

#darumlaufenwir

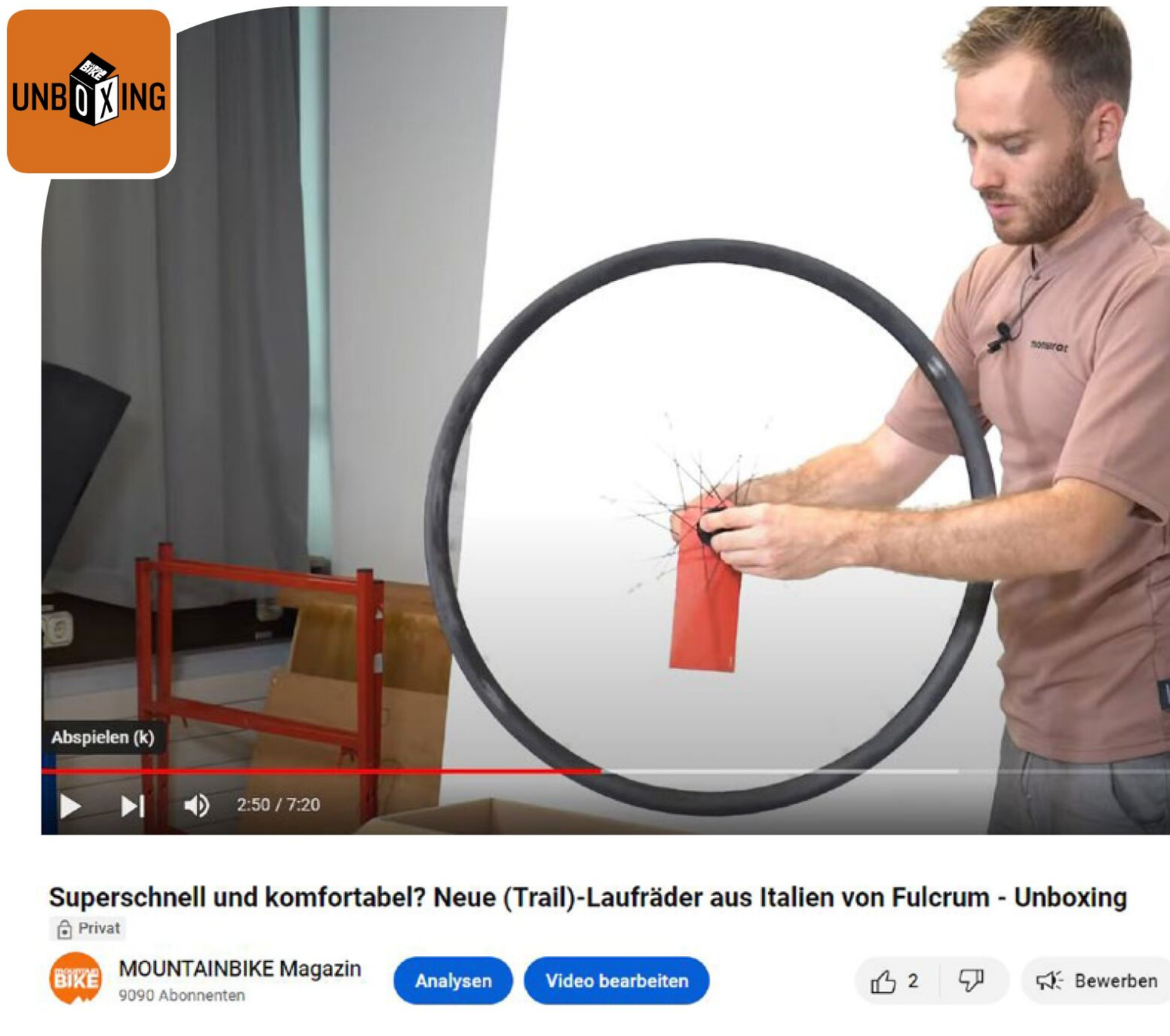
LAUFEN IST

Freiheit

Jetzt kostenloses Probeheft anfordern:
www.runnersworld.de/probelesen

Du hast Fragen oder Kritik zu dieser Ausgabe oder zu MOUNTAINBIKE allgemein? Dann schreibe uns unter ***info@mountainbike-magazin.de***

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.



MOUNTAINBIKE Leserbikes

Die Treue halten

Die schönsten Bikes der Community

Hallo MOUNTAINBIKE-Team, ich lese jeden Monat euer Magazin und freue mich jedes mal aufs Neue. Ich wollte euch mal mein Canyon Nerve vorstellen, dem ich seit 2016 die Treue halte und das ich wahrscheinlich nie verkaufen werde. Hoffe, es in die Rubrik Dreambikes zu schaffen. Die Serienausstattung bestand aus Shimano-XT-Bremse und -Schaltung, Fox-Fahrwerk und DT-Swiss-Laufrädern. Es gab aber ein paar Umbauten, etwa auf Trickstuff-Bremsen, Bike-Yoke-Sattelstütze, breiteren Lenker und Reifen, Spank-Pedale sowie SQ-Lab-Sattel und -Griffe. Das Ganze wiegt nun knappe 13 Kilo. **M. Hehn,** per Mail

Hallo, natürlich schafft dieses elegante Bike es in unsere Rubrik. Auch die Umbauten gefallen und sind absolut dem Einsatzzweck angemessen.

Elegantes Unterstatement zeigt diese schwarze Schönheit von Canyon. Du hast auch so ein Dreambike? Dann schicke uns Bilder und einen kurzen Text an: *info@mountainbike-magazin.de*

MOUNTAINBIKE 10/2024

Das Grinsen nicht verkneifen

Wir haben unseren 30. Geburtstag gefeiert

Hallo, am Wochenende war eure Jubiläumsausgabe 10/2024 im Briefkasten. Schon beim ersten Durchblättern konnte ich mir das eine oder andere Grinsen nicht verkneifen. Egal, ob es an den alten Klamotten lag oder an dem einen oder anderen Bike-Teil, das ich noch gut in Erinnerung habe. Was war ich stolz, an meinem ersten Mountainbike, einem Mongoose mit XT-Ausstattung, die Federgabel Pace RC 35 mit Carbon-Standrohren montieren zu können. Das zweite Bike war dann ein Klein Pulse, selbst zusammengestellt mit Judy-XC-Gabel und Avid-01-Bremsen in Blau, noch mit Cantilever-Armen (war damals eine tolle Bremse, von der Optik ganz zu schweigen). Dazu eine Syncros-Sattelstütze mit dem legendären Flite-Sattel. Naben von Bulls Eye, Schnellspanner in Blau, XT-Schaltung. Damit ging es dann 1998 auf die erste Alpenüberquerung nach Riva. Jetzt im Alter von 66 Jahren bin ich bei einem Giant-E-Bike gelandet. Damit habe ich heuer schon die erste Alpenüberquerung gemacht – mit deutlich mehr Kilometern und Höhenmetern. Ich wünsche euch noch mal 30 so tolle Jahre mit neuen und grandiosen Bike-Erlebnissen !!!

Friedrich, per Mail

MOUNTAINBIKE 10/2024

Richtig genial

Glückwünsche von Centurion

Die Zeitschrift MOUNTAINBIKE feiert 30-jähriges Jubiläum, und da darf Centurion – feiert auch bald einen runden Geburtstag – natürlich nicht fehlen. Das Heft ist richtig genial (Meinung des Verfassers). Ihr müsst es euch anschauen. Da stecken so viele Erinnerungen drin. Bilder von alten Heften, Events und Messen. Vergleiche von alten und neuen Bikes.

David Stolz, Cube/Lars Scharl, Hersteller, privat

MOUNTAINBIKE Unboxing

Bella Ballermann

Für die Unboxing-Serie auf unserem Youtube-Kanal durften wir die brandneuen Metal-Carbon-Laufräder von **FULCRUM** auspacken und genauer unter die Lupe nehmen. Dank neuer Fertigungstechnik, asymmetrischer Bauform und neu konzipierter Naben wollen die Italo-Wheels leichter und schneller denn je sein, dennoch den Komfort nicht zu kurz kommen lassen. Im Paar wiegen die Laufräder mit 32 mm Innenmaulweite 1536 g.

Mehr Details findest du im Video:
bike-x.de/fulcrum-ub

Man sieht Personen, die man in der Branche schon eine gefühlte Ewigkeit kennt … Selten war ein Heft hier im Büro so begehrt – holt es euch! Und das nicht nur, weil wir mit dem No Pogo einen „überragenden“ Test einfahren konnten.

Centurion, per Linkedin

Lieber Friedrich, liebe Nachbarn von Centurion. Ganz viel Dank für euer Lob. Es freut uns wirklich ungemein, dass euch die Ausgabe beim Lesen genauso viel Spaß gemacht hat wie uns beim Konzipieren, Layouten und Texten!

MOUNTAINBIKE 04/2024

Alu oder Carbon?

Alu hat in Sachen Recycling aufgeholt

Den Beitrag in MOUNTAINBIKE zu Carbon vs. Alu habe ich sehr interessiert gelesen, da mich vor allem die Abwägung von Carbon in Bezug auf die Recyclingfähigkeit bei einem Neukauf beschäftigt. Die wiedergegebene Studie mit einem Alter von 20 Jahren wird diesem Thema aber nicht gerecht. Insbesondere moderne Sortier- und Trenntechnologien wie sensorgestützte Erkennungssysteme haben sich weiterentwickelt und verbessern die Trennung von Aluminiumlegierungen. Die Prozesse zur Schmelzaufbereitung wurden optimiert, um Verunreinigungen zu reduzieren und die Qualität des Sekundäraluminiums zu steigern. Zudem haben sich die Eigenschaften von recyceltem Aluminium dank verbesserter Recyclingverfahren deutlich verbessert und kann in vielen Anwendungen Sekundäraluminium Primäraluminium ersetzen. Auch die Gesetzgebungen und Vorschriften bezüglich Recycling und Nachhaltigkeit sind nun strenger, was die Industrie zu höheren Recyclingquoten anhält. Dass sich Carbon bei den Recyclingmöglichkeiten nicht von Aluminium unterscheidet, gilt so also sicher nicht mehr.

Daniel, per Mail

MOUNTAIN BIKE 12/24
erscheint am **5. November**
und als Digital-Ausgabe am **4. November**

In der kommenden Ausgabe liest du:

Test: die neuen Bosch-Bikes

Kaum vorgestellt, haben wir die ersten E-MTBs mit dem brandneuen CX-Motor schon getestet.

Und außerdem:

„Bio lebt! Neue motorlose Traum-MTBs von Santa Cruz, Specialized, Rocky Mountain, Pivot, Rockrider im ausgiebigen Einzeltest.

Kuschelröcke: Welche Softshell-Jacke für kühlere Tage die beste ist, beweist unser Labor- und Praxistest.

Lofoten: Ein Traum in allen Farben! Unser großer Trailguide entführt diesmal in den fast unwirklich schönen Herbst in Norwegen.

An die Wand? Wir haben 15 Aufbewahrungsmöglichkeiten für deinen zweirädrigen Liebling gecheckt. Und geben Tipps zum Selberbau.

Noch mehr Service: So mottest du dein Bike über den Winter ein. Wie der Wheelie-Drop klappt. Und wie du mental stärker wirst.

Zur Herbstflucht in den Süden?

Meine Sommer verbringe ich „antizyklisch“: Wenn in den Ferienmonaten die Sonne lacht und alle Trails entvölkert sowie in endlich trockenen Bedingungen glänzen, bleibe ich daheim. Wegfahren in der angeblich schönsten Zeit des Jahres? Für mich nicht nötig, zumal meine Kollegen mit Kids dann Vorrang in Sachen Ferien haben. Meine angesparten Urlaubstage nutze ich hingegen gerne zur Saisonverlängerung, um meinen Vitamin-D-Speicher für die dunkle Jahreszeit vorzugsweise in Italien aufzutanken. Umso besser, dass unser MOUNTAINBIKE TESTIVAL das Saisonende perfekt einläutet. Nach vier turbulenten und ereignisreichen Tagen mit Gleichgesinnten auf feinsten Trails bin ich meist noch nicht satt, sodass ich oft noch ein paar Tage im malerischen Südtirol dranhänge: Stabiler Sonnenschein ist dann nahezu garantiert, die Hotelpreise sind in der Nebensaison sehr attraktiv, die Bergwege nicht mehr übervölkert, alles ist in goldenes Licht getaucht – herrlich! Und von der Südtiroler Küche brauche ich gar nicht erst anzufangen. Weiterer positiver Nebeneffekt der Saisonverlängerung? Es fällt mir leichter, Form und Skills über den Winter zu retten.

Wenn die Tage kürzer werden, entschwindet **Redakteur Lukas Hoffmann** in wärmere Gefilde.

Keine Frage, der Klimawandel ist grundsätzlich eine üble Geschichte – auch wenn er für uns Bikefans durchaus etwas Positives mitbringt. War der Herbst in den meisten deutschen Regionen früher stets die Jahreszeit des Regens, der Kälte, des Nebels, des Matsches und des Modders, so kann man jetzt in den hiesigen Mittelgebirgen selbst im Oktober oft noch in kurzen Klamotten über staubtrockene Trails surfen. Klar, in den Morgen- und Abendstunden kann es schon häufig empfindlich kühl und überraschend dunkel sein – aber das ist südseitig der Alpen auch nicht anders. Dazu kommt die Flora: Stehen in den meisten südlichen Bergwäldern immergrüne Kiefern an Kiefern oder Fichten an Fichten, so sorgt die hohe Dichte an Laubbäumen in vielen Mittelgebirgen jetzt nicht nur für herrlich raschelndes Blattwerk auf den Wegen, sondern auch für eine unvergleichliche Farbenpracht. Für den perfekten Indian Summer heißt es daher immer öfter: Rhön statt Rockies. Natürlich, auch die Toskana, Ligurien oder der gute alte Gardasee sind im Herbst fantastisch, aber am schönsten ist es halt zu Hause – und mein CO_2-„Stollenabdruck“ bleibt dort auch kleinstmöglich.

Für **Testchef Chris Pauls** ist der Herbst zu Hause die schönste MTB-Zeit des Jahres.

Adrian Greiter

MOUNTAINBIKE unter Strom!

Jetzt bestellen unter: bike-x.de/mountainbike-sonderheft

HOHEACHT

EKSTRA AMUZA

[ESPERANTO: EXTRA-SPASS]

SCHNELL BERGAB:
Trail-Hardtail mit 150 mm Federgabel

WEIT:
optionaler Range Extender für insgesamt 720 Wh Akku

LEICHT BERGAUF:
Light-E-MTB mit UHD Carbonrahmen (Rahmen 1.820 g)

FLEXIBEL:
29“ Trailbike Geometrie + Dropper Post

STARK:
Shimano Steps EP801 / EP6 Motor mit optimierter Konfiguration

VAGANT:
fünf aufregende Farbdesigns

www.hoheacht-bikes.de

HoheAcht ist eine Marke der TechniBike GmbH. TechniBike ist mehrheitlich ein Unternehmen der LEPPER Stiftung e.S..