

KAUFBERATUNGS-EXTRA: 69 BIKES • 87 PARTS

Mountain BIKE

**DIE BESTEN
AUF EINEN BLICK
FEDERGABELN**

LAUFRÄDER

RACE-SCHUHE

SCHEIBENBREMSEN

HARDTAILS

FULLYS

+ EXTRA-SERVICE

- Sofort effektiver treten
- Federungs-Tuning
- Touren-Fahrtechnik



**DIE BESTEN
BIKES+PARTS
FÜR IHREN SAISONSTART!**

**VON
BIS
GÜNSTIG
HIGH-END**

187 TIPPS FÜR ▶ RACE ▶ TOUR ▶ ALL-MOUNTAIN

Orientierung ist
wichtig - nicht nur
auf dem Trail.



Holde Schneider

ALLES FÜR IHREN SAISONSTART!

Bei Kaufentscheidungen läuft es ähnlich wie auf einer Bike-Tour - ohne Routenplanung und Wegweiser wird's schwierig, den richtigen Weg zu finden. Möglichkeiten gibt's schließlich genug. Orientierung im Dschungel der 2007er Produkte schaffen die 16 Seiten des Kaufberatungs-Specials, das Sie gerade in den Händen halten. Ob Sie nun das perfekte Bike für Ihren Einsatzbereich suchen oder Ihr Equipment verbessern wollen - Racer, Tourenfahrer und All-Mountain-Piloten finden hier garantiert das richtige Material und die passenden Tipps für den perfekten Saisonstart. Neben den vorgestellten Produkten zeigen wir auch eine auf den Einsatzbereich spezialisierte Liste mit den besten Parts jeder Kategorie. Hinweis: Die komplette Bestenliste mit hunderten von Produkten (alle Tests seit 1998) finden Sie unter www.mountainbike-magazin.de/bestenliste.

Viel Spaß beim Lesen und Biken!

Markus Stenglein
Chefredakteur

INHALT

RACE

AB SEITE **4**

Race-Räder von günstig bis High-End
Geometrie-Tipps für mehr Speed
Die zehn besten Parts für Racer
Die *MB*-Bestenliste für Racer
Die besten Tuning-Tipps

TOUR

AB SEITE **8**

Tourenfullys aller Preisklassen
Tipps für maximalen Komfort
Die zehn besten Parts für Tourenbiker
Die *MB*-Bestenliste für Tourer
Sorglos biken mit den Anti-Stress-Tipps

ALL-MOUNTAIN

AB SEITE **12**

Allleskänner-Fullys für jeden Geldbeutel
Das perfekte Federungs-Setup
Die zehn besten Parts für All-Mountain-Piloten
Die *MB*-Bestenliste für All-Mountain-Biker
Besser biken - Fahrtechnik-Tipps

IMPRESSUM

Chefredakteur: Markus Stenglein **Redaktion:** Chris Deger, Achim Isenmann
Art-Direction: Dagmar Behringer **Grafik:** Annette Frey
Redaktionsanschrift: 70162 Stuttgart, Tel. 0 71 52/94 15 60,
Fax 0 71 52/94 15 66. **e-Mail:** leserservice@mountainbike-magazin.de
Leitung des Geschäftsbereichs: Adi Kemmer **Anschrift von Verlag,
Anzeigenverwaltung und allen Verantwortlichen:** Sport + Freizeit-Verlag
GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, Tel. 07 11/1 82 01

Steh' ich jetzt aufm
Schlauch, oder was?

SPEED ÜBER ALLES

WER ALS ERSTER IM ZIEL SEIN WILL, BRAUCHT TOP-MATERIAL. FÜR RACER ZÄHLEN DESHALB VOR ALLEM LEICHTBAU UND UNGEBREMSTER VORTRIEB.

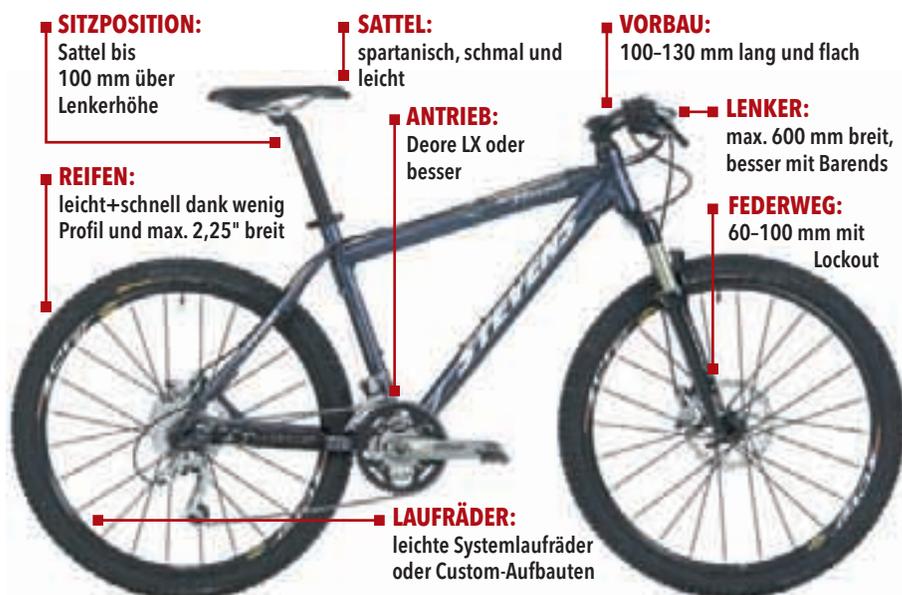
Genau so sieht die Basis für eine erfolgreiche Rennsaison 2007 aus: ein leichter, steifer Rahmen aus Aluminium, natürlich mit sportlich-gestreckter Sitzposition. Dazu ein hochwertiger Antrieb, hier eine komplette Deore-LX-Gruppe von Shimano – es darf auch

gerne etwas mehr sein, also die Deore XT oder von Sram X.9 oder gar X.0. Vorne federt eine leichte Luftgabel um maximal 100 mm ein und lässt sich für harte Sprints blockieren (am besten per Fernbedienung vom Lenker aus). Und der Rest der Komponenten bietet einen mög-

lichst guten Kompromiss aus Leichtbau und der nötigen Steifigkeit und Stabilität. Günstiger Einstieg: Das Stevens Stoke steht für 1299 Euro an der Startlinie, sogar schon mit Klickpedalen und Scheibenbremsen.

Generell beginnt der Einstieg ins Renn-geschehen bei etwa 1000 Euro, siehe Bestenliste auf Seite 7. Dann sind meist noch Felgenbremsen, also V-Brakes verbaut – absolut ausreichend im Cross Country und zudem leichter als jede Disc. Doch spätestens auf der Marathon-Langstrecke überwiegen die Vorzüge von Scheibenbremsen, die sich von Regen und Schlamm nicht beeinträchtigen lassen und niemals zu Reifenplatzern (wegen Überhitzung) führen.

So ein Race-Hardtail sollte spürbar unter zwölf Kilogramm wiegen. Dem Tuning-Potenzial in Richtung 10-Kilo-Marke steht dann nur der eigene Geldbeutel im Wege – angefangen bei Laufrädern und Reifen, dann bei den Anbauteilen (Sattelstütze, Lenker, Vorbau, Sattel) lässt sich die Rennmaschine Schritt für Schritt optimieren. Man könnte sich ja für jeden



MARATHON? FULLY!

Je länger und ruppiger die Strecke, desto mehr profitieren auch Speedjunkies vom Fully-Komfort.

Worldcup-Champion Christoph Sauser hat es vorgemacht: Im Rennen um Sieg und Punkte kann ein Fully trotz Mehrgewicht die Nase vorn haben. Allerdings müssen die Fahrwerksingenieure ihr Handwerk perfekt beherrschen, damit der Vorteil, den ein gefederter Hinterbau auf Abfahrten und holprigen Passagen bringt, nicht am Berg Tritt für Tritt verloren geht. Sausers Renner gibt es auch in einer „Volks-Version“ – das Specialized Epic ist mit seinem intelli-

genten Brain-Hinterbau ein Musterbeispiel an Effizienz. Das Zauberwort in Sachen Wipp-Unterdrückung heißt „Pedalplattform“: Die Druckstufendämpfung im Federbein reagiert erst auf Stöße von unten, bleibt dagegen vom Antrieb möglichst unbeeinflusst – zusammen mit einem Gabel-Lockout ein perfektes Race-Setup. Wenn dann noch der Komponentenmix stimmt, muss so ein 100-mm-Fully auch nicht mehr als zwölf Kilo wegen.



MODELL: SPECIALIZED EPIC FSR COMP
PREIS: 2449 EURO **GEWICHT:** 12 KILOGRAMM

LEICHT UND EDEL? CARBON!

Wenn nur das Beste gut genug ist, kommt als Rahmenmaterial nur die sündteure Kohlefaser in Frage.

Vor ein paar Jahren war Scandium noch das Höchste der Gefühle und die einzige Möglichkeit, Rahmen aus Aluminium noch leichter zu machen. Doch heute führt kein Weg mehr an Carbon vorbei – kein Rahmenmaterial kann Super-Leichtbau und satte Steifigkeit so beeindruckend auf sich vereinen. Wer gnadenlos in die Pedale tritt, dem kommt also das Storck Rebel Carbon gerade recht, mit 160 N/mm weist es die höchsten aller Tretlagersteifigkeiten in der Ul-

traleicht-Klasse auf. Leichtere Fahrer können auch noch leichtere Rahmen wählen – Rekordhalter ist das Scott Scale mit 1130 g (Storck: 1350 g). Doch eines ist auch klar: Edel-Werkstoff und Mini-Gewicht treiben die Preise in unerreichte Höhen. Erst recht, wenn auch bei den Komponenten nur das Beste gut genug ist, ob XTR-Antrieb oder Fox-Gabel. Wer bis 3000 Euro anlegt, kauft beim Versender. Ansonsten gilt: Nach oben sind preislich keine Grenzen gesetzt.



MODELL: STORCK REBEL CARBON
PREIS: 4121 EURO **GEWICHT:** 10,3 KILOGRAMM

GEOMETRIE-TIPPS FÜR MEHR SPEED

Erfolgsfaktor Nummer eins ist ein optimales Trainingsprogramm. Dann die perfekte Rennmaschine – und hier steht, wie Sie diese auf maximale Tret-Effizienz abstimmen.

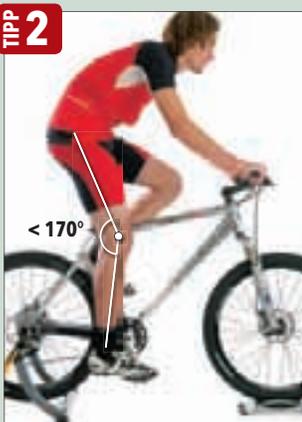
TIPP 1 CLEATS EINSTELLEN Mit dem Finger erspürt man das Großzehengrundgelenk und markiert seine Lage außen am Schuh. Bei Schuhgröße 42 ist dies die optimale Längsposition fürs Cleat. Wer längere Füße hat, versetzt die Pedalplatte um einige Millimeter nach hinten – das gilt auch für Biker, die eher dicke Gänge mit langsamer Trittfrequenz bevorzugen, und für den Fall, dass die Sohlen der Bike-Schuhe eher weich sind.

TIPP 2 SATTELHÖHE Die höchste Sattelstellung, in der weder Hüfte noch Füße beim Pedalieren eine Ausgleichbewegung machen, führt zu maximaler Antriebseffizienz. Man findet sie bei einer Probefahrt mit Hilfe eines Beobachters: Ausgehend von einer deutlich zu niedrigen Sitzposition

wird die Sattelstütze in 5-mm-Schritten ausgezogen – bis die Hüfte zu wackeln beginnt. Wichtig: Im unteren Totpunkt sollte das Bein um mindestens 10 Grad angewinkelt sein, sonst ist die Kniebelastung zu groß.



TIPP 3 SATTELPOSITION Um die horizontale Sattelstellung zu finden, ertastet man den Schienbeinkopf – die breiteste, erhabene Stelle seitlich unterhalb der Kniescheibe. Von dort lässt man (eingeklickt, Pedal



waagrecht) ein Lot nach unten fallen und verschiebt den Sattel so vor oder zurück, dass die Messschnur einen bis zwei Zentimeter hinter der Pedalachse liegt. Nun muss die Sitzhöhe erneut eingestellt werden.



Björn Hämsster

DIE ZEHN BESTEN PARTS FÜR RACER

Wer zwischen Start- und Ziellinie maximalen Speed und Fahrspaß erleben will, braucht eine Top-Ausrüstung von Kopf bis Fuß.

1 TRINKRUCKSACK Okay, für ein kurzes CC-Rennen mag eine Trinkflasche am Bike genügen. Aber für stundenlange Trainingsritte und erst recht für die Marathon-Langstrecke gehört so ein Wassertank auf den Rücken. Am besten einer mit Platz für das nötigste Renn-Gepäck: Weste, Ersatzschläuche, Minitool und -pumpe und die gewohnten Energieriegel. Vor allem sein überragender Tragekomfort brachte dem Vaude Aquarius Air 7+3 den Testsieg bei MountainBIKE ein, die geforderten 64,95 Euro sind absolut fair.

2 BIKE-COMPUTER Wer schon in der Saisonvorbereitung Kilo- und Höhenmeter sammelt und sein Trainingstagebuch damit füttert, ist auf einen zuverlässigen Begleiter angewiesen,

der die entscheidenden Daten verwaltet. Der neue Sigma BC 2006 MHR arbeitet drahtlos und digital – und gibt gleichzeitig Auskunft über Geschwindigkeit, Höhe und Pulswerte. Montage, Setup und Bedienung sind extra einfach, für 99,95 Euro fehlt nur noch der Zusatz-Sensor fürs Zweitbike.

3 UNTERHEMDE In der Hitze des (Renn-)Gefechts ist vor allem eines Gold wert: ein Funktions-Shirt, das die Haut auch am schweißtreibendsten Anstieg trocken hält, damit der Körper auf der anschließenden Speed-Abfahrt nicht unangenehm auskühlt. Kaum eines erledigt diesen Job so zuverlässig wie das Brynje T-Shirt (32,95 Euro) aus Polypropylen-Netzgewebe, das selber nahezu keine Feuchtigkeit aufnimmt – und das über viele Jahre und Waschmaschinendurchgänge hinweg.

4 REISETASCHE Am besten packt man sie gleich wieder, wenn die Klammotten vom letzten Rennen frisch aus der Waschmaschine kommen – dann wird der Start ins Rennwochenende oder die Trainingswoche auf Mallorca nur halb so hektisch. Mit ihren drei Innenfächern, vier Außentaschen und zusammen 89 Litern Packvolumen ist die Specialized Team Bag Pro (119,90 Euro) enorm schluckfreudig. Nach dem Rennen schaffen Zusatzbeutel für Schmutzwäsche und Schuhe ein wenig Ordnung. Und dank leichtgängiger Rollen und dem Ausziehgriff packen auch die erschöpftesten Racer den Transfer zurück zum Auto oder Flughafen.

5 MINI-TOOL Eine Panne im Rennen ist schon ärgerlich genug. Wenn dann noch das Werkzeug versagt, ist das Wochenende gelaufen – also ist das Testsieger-Minitool gerade gut genug: Topeak Mini 18 heißt es, kostet 25,95 Euro, bringt alle entscheidenden Funktionen in Top-Qualität mit, die auf dem Weg ins Ziel nötig werden könnten. Und nach der Ziellinie kommt dann der Flaschenöffner zum wohlverdienten Einsatz ...

6 REGENSCHUTZ Schon mal stundenlang mit pitschnassem Hinterteil im Sattel gesessen? Wir Hobby-Racer bekommen ja kein Schmerzensgeld, also gehört bei zweifelhaftem Wetter das SKS X-Tra Dry (11,90 Euro) an die Sattelstütze des Marathon-Bikes. Wer dazu noch die Rain-Half-Race-Überschuhe von Shimano (23,95 Euro) im Notgepäck hat, kann auch bei fiesem Dauerregen noch lachen.

7 VARIO-BRILLE So mancher Marathon startet bereits im Morgengrauen. Ein anderes Mal führt die Strecke durch dunkle Wälder. Und statt gleißendem Sonnenschein können auch graue Regenwolken für schlechte Laune sorgen. Aber nicht für schlechte Sicht, wenn statt der dunklen Sonnenbrille die Specialized Arc Terra zum Einsatz kommt: Ihre fototropen Gläser passen sich – notfalls auch in Sekundenschnelle – jeglichen Lichtverhältnissen perfekt an. Dafür sind 179,90 Euro wirklich gut angelegt.

8 RACE-PEDAL Der Nachfolger der Ur-Clickies für Biker trägt erstmals das legen-

däre XTR-Logo: Shimanos PD-M970 für 129,95 Euro wiegt zwar mit 325 Gramm etwas mehr als seine leichtesten Konkurrenten. Diesen hat es aber neben der erstklassigen Funktionalität eine überlegene Lagerqualität voraus – wer pro Saison tausende von Kilometern schrubbt, weiß dies sehr zu schätzen.

9 MINIPUMPE Hier gilt, was schon beim Werkzeug zählt: Zuverlässige Funktion ist absolutes Muss. Wem der Testsieger namens Mammoth zu groß und zu schwer ist, der greift eben zur kleinen Schwester, der Blackburn Shorty Comp (21,95 Euro). Noch schneller und kraftsparender sind nur CO₂-Patronen wie etwa von SKS.

10 HANDSCHUHE Die Ergonomie-Spezialisten von Ergon haben mit dem HM1 (39,95 Euro) einen Handschuh im Programm, der durch Passform, Komfort und tolle Belüftung besticht. Warum auch Racer lange Handschuhe überstreifen sollten? Weil so Stürze weniger schmerzhaft sind und die Finger bei hektischen Notreparaturen sauber bleiben.



DIE MB-BESTENLISTE FÜR RACER

Damit Sie stets das schnellste Bike, lauter Top-Parts und die optimale Ausrüstung für eine erfolgreiche Rennsaison am Start haben, testet MB diese Produkte auf Herz und Nieren. Hier die besten Bikes und Parts im Überblick.



RACEFULLYS

HERSTELLER	MODELL	PREIS	TESTURTEIL	HEFT
Canyon	Nerve RC 8	2499 Euro	sehr gut	07/2005
Centurion	Backfire LRS Carbon	4746 Euro	sehr gut	02/2007
Cube	Sting	3749 Euro	sehr gut	12/2006
Fusion	Floyd Promo Line II	2599 Euro	sehr gut	07/2005
Ghost	RT Miss 7500	2299 Euro	gut	08/2006
Giant	Anthem Advanced	5999 Euro	sehr gut	02/2007
Rocky Mountain	Element	4800 Euro	sehr gut	02/2007
Scott	Spark 10	5500 Euro	überragend	02/2007
Specialized	Epic	2350 Euro	sehr gut	04/2006
Steppenwolf	Tundra FS	3440 Euro	sehr gut	01/2006

RACEHARDTAILS

HERSTELLER	MODELL	PREIS	TESTURTEIL	HEFT
Canyon	Ultimate CF 6.0 FBI	2899 Euro	überragend	01/2007
Canyon	Yellowstone Race	999 Euro	überragend	04/2006
Centurion	Backfire HFS	1849 Euro	sehr gut	05/2006
Corratec	Superbow Team	1899 Euro	gut	05/2006
Cube	LTD Pro	899 Euro	sehr gut	06/2006
Focus	Raven Expert	1899 Euro	sehr gut	05/2006
Scott	Scale 10	4600 Euro	überragend	01/2007
Simplon	Gravity	3879 Euro	sehr gut	03/2006
Stevens	M8 Race	1699 Euro	sehr gut	05/2006
Storck	Rebel Carbon	4598 Euro	sehr gut	03/2006

RACEBREMSEN

HERSTELLER	MODELL	PREIS	TESTURTEIL	HEFT
Avid	Ultimate (160/160)	289 Euro	überragend	01/2007
Formula	Oro Puro (160/160)	299 Euro	sehr gut	01/2007
Magura	Marta SL (160/160)	339 Euro	sehr gut	01/2007
Magura	Louise '06 (160/160)	220 Euro	sehr gut	01/2006
Quad	QHD-1 (160/160)	127 Euro	sehr gut	05/2006

RACESCHUHE

HERSTELLER	MODELL	PREIS	TESTURTEIL	HEFT
Gaerne	Miro	149 Euro	sehr gut	05/2006
Lake	MX 225	149 Euro	sehr gut	05/2006
Shimano	SH-M181	149 Euro	sehr gut	05/2006
Shimano	SH-M225	185 Euro	überragend	04/2005
Specialized	Comp Carbon MTB	145 Euro	sehr gut	05/2006

RACEGABELN

HERSTELLER	MODELL	PREIS	TESTURTEIL	HEFT
Fox	32 F 100 X (100 mm)	999 Euro	überragend	03/2007
Fox	32 F 100 RLC (100 mm)	849 Euro	überragend	03/2007
Fox	F 80 X (80 mm)	999 Euro	sehr gut	04/2006
Manitou	R7 Platinum (85 mm)	669 Euro	sehr gut	04/2006
Marzocchi	Corsa SL WC (100 mm)	769 Euro	sehr gut	03/2007
Marzocchi	MX Pro Race (85 mm)	399 Euro	sehr gut	04/2006
Rock Shox	Reba WC (85 mm)	959 Euro	sehr gut	03/2007

DIE BESTEN TUNING-TIPPS

Jedes eingesparte Gramm Gewicht bringt Racebiker der Ziellinie näher. Doch in Sachen Leichtbau können Fehler auch fatal enden. Die besten Tricks gibt's hier.

TIPP 1



TIPP 1 CARBON-PARTS vereinen minimales Gewicht mit maximaler Performance – allerdings erfordern sie eine perfekte Montage: Ein Drehmomentschlüssel ist Pflicht zur Einhaltung der erlaubten Anzugsmomente. Diese können durch eine Montagepaste nochmals gesenkt werden. Und zur Barend-Montage gehören passende Lenkerstopfen.



TIPP 2

TIPP 2 SCHLAUCHLOS heißt das Zauberwort, mit dem nicht nur Worldcup-Profis Gewicht einsparen, gleichzeitig das Pannenrisiko und den Rollwiderstand vermindern. Die sogenannten No-Tubes-Systeme (z. B. von DT Swiss oder Tune) erreichen dies mit speziellem Felgenband und Dichtflüssigkeit (statt Schlauch).

TIPP 2



TIPP 3

TIPP 3 LEICHTE LAUFRÄDER

ermöglichen maximale Beschleunigung, weil sie die rotierende Masse verringern. Systemlaufräder wie etwa Mavic Crossmax SLR (Foto) sind ein heißer Tipp für leichte Rennfahrer. Doch ab 75 kg Kampfgewicht empfiehlt sich der Gang zu Spezialisten wie Whizz-Wheels, deren Know-how für Top-Performance und -Stabilität sorgt.

TIPP 3



Die Krönung in Sachen Bike-Vergnügen ist und bleibt ein Alpen-cross mit guten Freunden.

TOUREN-GLÜCK

Holdo Schneider

TOURENBIKER LIEBEN DIE LANGEN RUNDEN AUF DEN HEIMISCHEN MITTELGEBIRGS-TRAILS EBENSO WIE EINEN ALPENCROSS IM SOMMER.

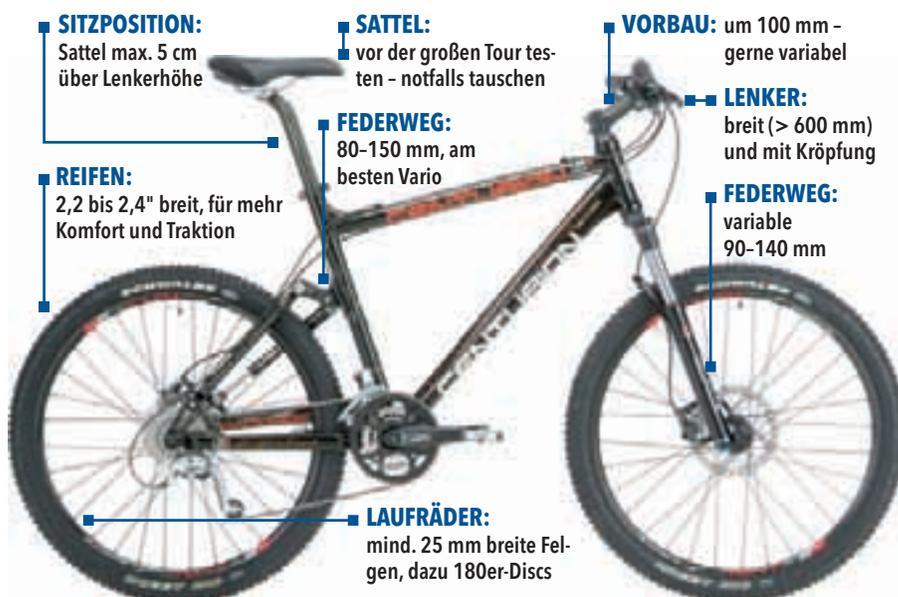
Die wahren Allrounder unter den Mountainbikes hören auf den Namen „Tourenbike“ – und sie machen alles mit, woran Biker Spaß haben: lange Tagestouren am Wochenende, nach Feierabend mal eine schnelle Trail-Hatz und als Krönung der Bike-Saison dann

eine Woche in den ganz hohen Bergen beim Alpencross.

Das ideale Einsteiger-Gerät für 365 Bike-Tage im Jahr sieht dann so aus wie das Centurion Backfire LRS 1, das sich im Test allerhöchstes Lob einhandelte: sensible 80 mm Federweg hinten, vorne eine

100-mm-Gabel, die sich bei Bedarf blockieren lässt. Und eine Ausstattung, die an entscheidenden Stellen auf viele Tourenkilometer unter allen erdenklichen Bedingungen ausgelegt ist. Hochwertige Naben und breite Felgen, auf die mindestens 2,2 Zoll dicke Reifen passen. Scheibenbremsen mit 180 mm Durchmesser, die auch auf ewig langen Passabfahrten nicht in die Knie gehen. Schön, dass es Allrounder wie das gezeigte Centurion schon für 1349 Euro gibt – und dass knapp 13 Kilogramm selbst in Tragepassagen akzeptabel sind.

Noch wichtiger für dauerhaften Fahrspaß ist allerdings, dass das Bike perfekt zum Biker passt. Wer jahrelange Erfahrung aufzuweisen hat, weiß sicher, was gut für ihn ist. Alle anderen sollten sich in die Obhut eines kompetenten Bike-Shops (Freunde fragen!) begeben, der ihnen Profibefahrten ermöglicht und nötigenfalls auch Komponenten wie Sattel, Lenker und Vorbau austauscht – bis die ideale Fahrposition gefunden ist, die (auch mit dem schweren Rucksack) tagelang im Sattel eingenommen werden kann.



SORGLOS? MIT SPEEDHUB!

Für Biker mit Pannallergie gibt es eine Therapie: das Tourenbike mit Anti-Stress-Ausstattung.

Das Herzstück des KTM Alp Challenge steckt im Hinterrad und kostet solo schon mindestens 800 Euro – die Nabenschaltung Rohloff Speedhub. Ihre 14 Gänge erreichen nahezu die Übersetzungsspanne einer aktuellen Ketten-schaltung und sind dabei absolut linear abgestuft. Für Tourer entscheidend sind aber minimaler Serviceaufwand und Pannenananfälligkeit selbst unter widrigsten Bedingungen – sogar bei spektakulären Stürzen. Am schneeweißen

Alpenbike sind auch sonst nur Sorglos-Parts verbaut: Maguras bewährte HS33-Felgenstopper, Schwalbe Nobby-Nic-Reifen, Shimanos PD-M324 Kombipe-dale und ein verstellbares Syntace-VRO-Cockpit. KTM ist aber beileibe nicht der einzige Hersteller, der die Marathon-Schaltung „made in Germany“ verbaut. Auf www.rohloff.de findet man eine lange Liste mit so renommierten Namen wie Cheetah, Endorfin, Grossman, IdWorx, Maxx, Nicolai, Rose, Voitl ...



MODELL: KTM ALP CHALLENGE 14 R
PREIS: 2499 EURO **GEWICHT:** 12,4 KILOGRAMM

FAHRSPASS? TOP-FAHRWERK!



MODELL: SIMPLON ELVOX TRA
PREIS: 3599 EURO **GEWICHT:** 12,6 KILOGRAMM

Volle Traktion bergauf und volle Kontrolle bergab – den Spagat schaffen nur aufwendige Hinterbauten.

Wenn eine sensible und schluckfreundige Federung auch noch weitgehend antriebsneutral sein soll, dann muss es schon ein Viergelenk-Hinterbau sein – oder einer mit virtuellem Drehpunkt wie am Simplon Elvox. Nur so wirken sich auch 150 mm Federweg nicht als Spaßbremse aus, wenn es gerade mal nicht bergab geht. Viele aktuelle Federbeine halten unerwünschtes Wippen noch durch Pedalplattform-Systeme im Zaum. Gute Erfahrungen hat die

MountainBIKE-Testcrew auch mit den Fahrwerken etwa von Fusion, Liteville und Specialized gemacht – am besten in Kombination mit einer hochwertigen Vario-Federgabel (100–140 mm). Mit adäquater Ausstattung überschreitet so ein All-Mountain-Tourer zwar locker die 3000-Euro-Schwelle, er kann aber ebenso spürbar unter 13 Kilogramm Kampfgewicht bleiben, ohne dass empfindliche Leichtbauteile den Fahrspaß auf alpinen Traumtrails hemmen.

GEOMETRIE-TIPPS FÜR TOUREN

Wer stunden- und tagelang im Sattel sitzt, erfährt die Nachteile einer ungünstigen Sitzposition am eigenen Leib – und zwar häufig sehr unangenehm.



TIPP 1 SITZPOSITION Die Grundvoraussetzung für eine Sitzhaltung, die auch beim Alpencross mit Rucksack keine Schmerzen verursacht, ist die korrekte Lenkerposition – man erkennt sie daran, dass der Rücken natürlich gekrümmt und die Schultern locker sind. Andernfalls sorgt ein anderer Vorbau (länger/kürzer, steiler/

flacher) für Abhilfe. Ein ideales Werkzeug zur Positionsfindung ist der variable Syntace VRO (siehe rechts).

TIPP 2 LENKER Die Lenkerbreite soll einen guten Kompromiss

aus Komfort, Effizienz und Kontrolle auf flowigen Trails bilden. Hier gibt es keine allgemeingültige Empfehlung – nur diesen Tipp: Sägen Sie den Lenker erst dann ab, wenn Sie Ihren Liebestrail auch mal in voller Breite genossen haben. Die richtige Lenkerkröpfung ist gefunden, wenn die Handgelenke in Fahrhaltung mit leicht angewinkelten

Ellenbogen keinen Knick nach innen aufweisen. Je breiter der Lenker, desto stärker muss dieser gekröpft sein – um bis zu 16 Grad (gibt's von Syntace und SQ-lab). Ist keine Montage zur Probe möglich, halten Sie den Lenker Ihrer Wahl im Shop wenigstens in einer realistischen Position (wie beim Fahren) statt direkt vor den Bauch.

TIPP 3 COCKPIT EINSTELLEN Zum Schluss heißt es, die Brems- und Schaltgriffe so wie in den Fotos (2 + 3) zu justieren – dann finden die Hände auch auf dem ruppigsten Trail die Schalthebel auf Antrieb, die Bedienkräfte zum Bremsen werden bei identischer Wirkung nahezu halbiert, und die Finger schlafen nicht mehr ein.



DIE 10 BESTEN PARTS FÜR TOURER

Erst das richtige Equipment macht aus dem Weg von A nach B – ob Haustrailrunde oder Alpencross – ein gelungenes Bike-Abenteuer.

1 GPS-GERÄT Immer mehr Biker lassen sich statt per Karte von einem elektronischen Pfadfinder durch die Berge leiten. Die besten Geräte stammen vom Marktführer Garmin: Das Topmodell GPSMAP 60 CSx kostet zwar satte 609 Euro, doch dafür gibt's einen ultrapräzisen Empfänger, der auch in dichtesten Wäldern und engsten Schluchten die nötigen Satellitensignale punktgenau verarbeitet. Das Garmin eTrex Vista Cx für 429 Euro punktet durch kompakte Bauform und den robusten Lenkerhalter. Top: Beide haben ein kartentaugliches Farbdisplay und taugen auch zur Auto-Navigation.

2 EINLEGESOHLN Leidvolle Erfahrung von zahllosen Biker-Füßen: Das Fußbett der allermeisten Bikeschuhe spottet dieser Beschreibung und gehört gleich vom Kauf weg ausgetauscht. Mit den Sohlen von Specialized hat MB gute Erfahrungen gemacht – es gibt sie in drei Versionen

mit unterschiedlich starker Unterstützung des Fußgewölbes. Specialized-Händler haben ein Testgerät, das für jeden Fußtyp die passende Variante ermittelt – damit Fußbrennen und eingeschlafene Zehen passé sind. Gesünder lassen sich 39,90 Euro kaum anlegen.

3 BIKE-BERGSCHUHE „Die Mülltonnen von Riva müssten eigentlich voller Bike-Schuhe stecken“ – so hart urteilt Alpencross-Guru Achim Zahn. Statt permanent gebrochene oder gerissene Sohlen zu produzieren, vertraut „Serac Joe“ auf seinen 15 bis 20 Alpenüberquerungen (pro Jahr!) dem Trango S Evo von Rada. Die fälligen 310 Euro lohnen sich für Mehrfach-Alpencrosser. Wer dagegen nicht jedes Jahr auf große Tour geht, kommt auch mit Shimanos SH-MT90 für 174,95 Euro über viele Pässe – dank robuster Vibramsohle und Gore-Tex-Membran.

4 BELEUCHTUNG Die unermüdetesten Biker tun es sogar nachts – und erfahren ihre Haustrails auf völlig neue Art. Ohne starke Lichtanlage geht hier aber nichts voran. Doch dieses Angebot ist einfach unschlagbar: Das Sigma Endurance-Kit Evo + Evo X Pro enthält für 165 Euro nicht nur Haupt- und (10 Watt starken) Zusatz-Scheinwerfer, sondern dazu zwei Li-Ion-Akkus samt Ladegerät, Helmhalter und ein erstklassiges Dioden-Rücklicht.

5 TOUREN-COMPUTER Auf der Tour informiert der Ciclomaster CM 436 Alti M (159,90 Euro) den Fahrer über sämtliche Bike- und Höhendaten. Und anschließend lassen sich diese auf den PC in ein Touren-Tagebuch übertragen – was will man mehr?

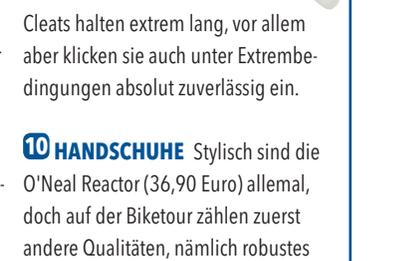
6 RUCKSACK 20 Liter Packvolumen sind gerade recht für Tagestouren – doch solche Rucksäcke gibt's viele. Einmalig ist aber der Ergon BD2 (149,95 Euro) dank des Kugelge-

lenks, das die Schultergurte vom überaus stabilen Rahmen samt Hüftgurt entkoppelt. So ruht die Last auf der Hüfte und bleibt dort auch bei extremen Fahrmanövern.

7 NOTFALL-SET Das Laufrad passt nicht mehr durch Rahmen oder Gabe die Kette ist gerissen – es gibt Pannen, die jeder Tour ein abruptes Ende bereiten. Für kleines Geld ist man auf solche Notfällen vorbereitet: Mit einem Paar Erste-Hilfe-Speichen (9,95 Euro, z. B. bei Rose) und einer Handvoll Kettenverschlussglieder (Sram Powerlink für ca. 1,50 Euro pro Stück).

8 TOUREN-GUIDES Ohne sorgfältige Planung kann keine Biketour gelingen. Wie gut, dass manche Trail-Experten ihr Wissen bereitwillig – etwa im Internet – mit uns Bikern teilen. Die umfassendste Übersicht über die Alpen bieten die Bücher von Achim Zahn (z. B. „Mountain Trails“ für 29,90 Euro). Und am PC bieten die zahlreichen CDs und Landkarten von Bike-Explorer (z.B. „Top of Graubünden“ für 66 Euro) eine imposante Info-Fülle und jede Menge Vorfreude auf nächste Offroad-Abenteuer.

9 KLICKPEDALE Sie müssen sich auf Ihr Klickpedal blind verlassen können? Dann führt kein Weg am Time Atac XS (99,90 Euro) vorbei. Seine



1

2

3

9

8

10

5

4

6



DIE BESTENLISTE FÜR TOURER

Komplettbikes von 899 bis 5100 Euro, dazu die besten Scheibenbremsen, Laufräder und Federgabeln, mit denen Sie auf große Tour gehen können. Noch mehr Kauf Tipps gibt's nur im Internet auf www.mountainbike-magazin.de.



FULLYS				
HERSTELLER	MODELL	PREIS	TESTURTEIL	HEFT
Cannondale	Rush 400	1799 Euro	sehr gut	09/2006
Centurion	Numinis Hydro	2829 Euro	überragend	08/2006
Fusion	Floyd SL	2999 Euro	sehr gut	08/2006
Lapierre	X-Control 130 SL	2799 Euro	sehr gut	08/2006
Liteville	301	2900 Euro	sehr gut	08/2006
Radon	QLT Litening Worldcup	1299 Euro	sehr gut	11/2006
Scott	Genius MC 10	5100 Euro	sehr gut	12/2006
Simplon	Elvox Tra	3864 Euro	sehr gut	12/2006
Specialized	Stumpjumper Pro Carb.	4699 Euro	sehr gut	12/2006
Storck	Adrenalin	2398 Euro	sehr gut	09/2006

HARDTAILS				
HERSTELLER	MODELL	PREIS	TESTURTEIL	HEFT
Bergamont	Allride Pro	1499 Euro	sehr gut	07/2006
Cheetah	For Pleasure	1954 Euro	sehr gut	11/2006
Corratec	X-Vert Extreme	999 Euro	sehr gut	04/2006
Felt	Q 920	1099 Euro	sehr gut	04/2006
Ghost	HTX 7500	1749 Euro	sehr gut	05/2006
Gudereit	M 75	899 Euro	sehr gut	07/2006
Simplon	Laser X9	1899 Euro	sehr gut	05/2006
Specialized	Rockhopper Disc	899 Euro	sehr gut	06/2006
Specialized	Stumpjumper Comp	1850 Euro	sehr gut	05/2006
Trek	8500	1999 Euro	gut	05/2006

BREMSEN				
HERSTELLER	MODELL	PREIS	TESTURTEIL	HEFT
Avid	Ultimate (185/185)	297 Euro	sehr gut	01/2007
Formula	Bianco (200/200)	259 Euro	überragend	01/2007
Formula	Oro Puro (180/180)	309 Euro	sehr gut	01/2007
Magura	Julie (v. 180/h. 160 mm)	12 3,50 Euro	sehr gut	05/2006
Magura	Louise Carb. (180/180)	268 Euro	sehr gut	01/2007

LAUFRÄDER				
HERSTELLER	MODELL	PREIS	TESTURTEIL	HEFT
Actionsports	DT 240S/DTXR 4.1 V-Br.	319 Euro	sehr gut	09/2004
Mavic	Crossmax ST	650 Euro	sehr gut	10/2006
Mavic	Crossride Disc	185 Euro	gut	10/2006
Rose	DT 240S/Mavic XC 717	425 Euro	sehr gut	09/2004
Whizz-Wheels	DT 240S/DTXR 4.1 V-Br.	319 Euro	überragend	09/2004

TOURENGABELN				
HERSTELLER	MODELL	PREIS	TESTURTEIL	HEFT
Fox	32 Talas X	1099 Euro	überragend	03/2007
Magura	Odur (100 mm)	349 Euro	sehr gut	07/2006
Manitou	Relic Super RTWD	499 Euro	gut	03/2007
Marzocchi	Marathon XC (120 mm)	649 Euro	sehr gut	03/2006
Marzocchi	MX Pro ETA (100 mm)	369 Euro	gut	03/2007
Rock Shox	Reba Team Air U-Turn	599 Euro	sehr gut	03/2006
Rock Shox	Recon 351 Solo Air	399 Euro	sehr gut	03/2006

TUNING-TIPPS FÜR TOURENFAHRER

Reifen leckt, Schaltung hakelt, Kumpels meckern – so schnell kann der Tourenspaß verdorben sein. Wer vorbeugt, kann die meisten Pannensachen jedoch ausschalten.

TIPP 1 PANNEN-VORSORGE Plate Reifen sind die reinsten Spaßkiller. Doch es gibt wirksame Gegenmittel: Dichtflüssigkeiten wie das TT Seal von Tip Top Stahlgruber (ca. 7,50 Euro) nehmen sogar Nägel bis zu 4 mm Dicke die fiese Wirkung. Nur gegen Durchschläge („Snakebite“) ist der Pannensaft im Schlauch hilflos – hier bringt's nur eine Kombination aus möglichst breiten



TIPP 1

Felgen (ab 25 mm) und Reifen (mindestens 2,25“) mit dem Fahrergewicht und Fahrstil angepassten Luftdruck.

TIPP 2 WARTUNGSBEDARF REDUZIEREN Wer lieber auf dem Bike sitzt, als seine Freizeit im Schrauberkeller zu verbringen, der sollte sein Bike vom Start weg auf lange Wartungsintervalle trimmen. Weil mangelnde Schaltungsfunktion besonders ärgerlich ist, kann dieser Tipp besonders hilfreich sein: Verlegen Sie die Schaltzüge mit durchgehender Außenhülle vom Schalthebel bis zum Schaltwerk – das beugt der Mehrzahl von Schaltungsproblemen über viele Tourenkilometer wirkungsvoll vor. Im besten Fall hat der Rahmenbauer bereits mit entsprechenden Leitungsführungen vorgesorgt (siehe Foto). Wenn

nicht, gibt es spezielle Leitungs-Clips oder eben schöne Kabelbinder.

TIPP 3 SCHALTUNGS-K.O. VERBEUGEN Mal ist eine platzende Kette die Ursache, mal ein Ast und dann wieder ein Felsbrocken – im



besten Fall ist nicht das Schaltwerk der Leidtragende, sondern nur ein verbogenes Schaltauge. Weil dieses aber fast ausnahmslos aus Aluminium gefertigt ist, führt Zurückbiegen sehr oft zum Exitus. Also gehört ein Ersatz-Schaltauge in jede Satteltasche oder den Tourenrucksack – kostet nur ein paar Euro, wiegt nur ein paar Gramm, rettet aber oft genug die ganze Tour.



Ob Provence oder Pfälzerwald:
Der Weg ist das Ziel.



Robi Bösch

ALLES-KÖNNER

ALL-MOUNTAIN IST DIE KÖNIGSDISZIPLIN – ÜBERALL RAUF, VOR ALLEM ABER ÜBERALL RUNTERKOMMEN. SO FINDEN SIE DAS BESTE BIKE DAFÜR.

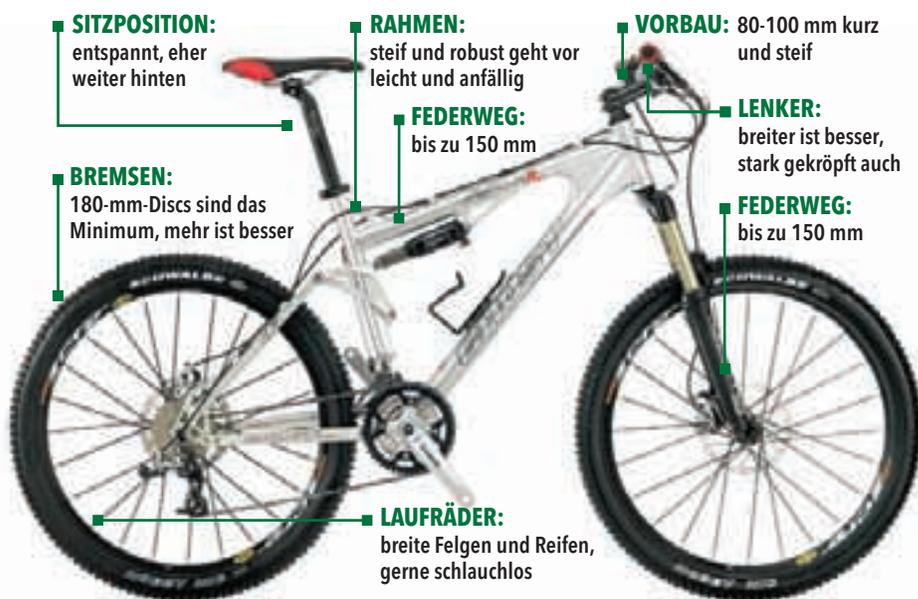
Der Einstieg in die All-Mountain-Klasse kann schon unter 2000 Euro beginnen – wenn Rahmen und Komponenten so durchgängig auf die harten Anforderungen ausgelegt sind wie beim Ghost AMR 5700. Für gerade mal 1899 Euro bringt es einen Viergelenk-

Hinterbau an den Start, der mit 130 mm Federweg genügend schluckfreudig für die ruppigsten Trails ist, die die Alpen so zu bieten haben, der aber auch auf Schotteranstiegen kein wippender Spaßverderber ist. Auch die von 85 bis 130 mm variable Federgabel macht sowohl

Kletterpassagen als auch knackige Abfahrten locker mit.

Robuste Crossride-Laufräder von Mavic und die griffigen, großvolumigen 2,25er-Schwalbe-Nobby-Nic-Reifen halten das Biker sicher in der Spur, die der Fahrer vom Cockpit mit dem 670 mm breiten Riser-Lenker vorgibt. Dann sind da noch die Juicy-Scheibenbremsen, die sich jederzeit fest in ihre 185er-Discs verbeißen. Und wer jetzt glaubt, dass so ein Spaßgerät für Einsteiger wenigstens eine Portion Übergewicht auf die Waage bringt, hat sich gründlich getäuscht: nur 13,2 Kilogramm sind angesagt – Leichtmetall macht's eben möglich.

Wer die Fahrfreude mit so einer Maschine weiter steigern möchte, sollte zuerst noch dickere Pneus aufziehen: Schwalbe Fat Albert für Alpentouren, echte Downhill-Schlappen (z. B. Maxxis Minion) für den gelegentlichen Ausflug in einen Bikepark. Stabilere Laufräder wären dann Ausbaustufe 2. Aber das gesparte Geld kann auch in sinnvolle Ausrüstung (siehe Seite 14) oder eine tolle Woche in den Bergen investiert werden. Viel Spaß!



SITZPOSITION:
entspannt, eher weiter hinten

RAHMEN:
steif und robust geht vor leicht und anfällig

VORBAU: 80-100 mm kurz und steif

FEDERWEG:
bis zu 150 mm

LENKER:
breiter ist besser, stark gekröpft auch

BREMSEN:
180-mm-Discs sind das Minimum, mehr ist besser

FEDERWEG:
bis zu 150 mm

LAUFRÄDER:
breite Felgen und Reifen, gerne schlauchlos

MEHR FUN? 4000 EURO!

Wer vier große Scheine in die Hand nimmt, bekommt dafür großes Kino. Hier mal in Stereo.

Wenn Geld mal nicht mehr die ganz große Rolle spielt, versammeln sich lauter Top-Parts am hochgelobten Fahrwerk und bereiten ein spielerisches Fahrvergnügen der feinsten Art. So wird aus dem in Deutschland konstruierten Hinterbau im Team mit dem US-Federbein von Fox ein enorm schluckfreudiges Heck – dem vorne eine speziell getunte Manitou-Gabel Paroli bietet. Derweil freut sich der Fahrer an feinsten XTR-Komponenten von Kopf bis Fuß

und lässt die grobstolligen Fat Alberts munter in die heimischen Trails beißen. Wie andere Anbieter auch, bietet Cube in dieser Preisklasse etliche Ausstattungsoptionen – von günstigeren Feder-elementen rät *MB* dringend ab, aber eine Deore-XT-Antriebsgruppe etwa hilft sparen, ohne dabei schmerzhaft Einbußen hinnehmen zu müssen. Ähnlich glücklich waren die *MB*-Tester nur noch mit dem Liteville 301. Aber bald kommt ja das Specialized Enduro SL...



MODELL: CUBE STEREO
PREIS: 3999 EURO **GEWICHT:** 12,3 KILOGRAMM

MEHR KULT? FRAGT CEDRIC!

In der All-Mountain-Klasse haben auch Exoten Platz. Voilà – ein Vélo Tout Terrain aus Andorra.

Einst gewann Max Commencals legendäres Sunn-Team eine Goldmedaille nach der anderen, vor allem im Cross Country. Doch seit er eine Marke unter eigenem Namen führt, hat er sich der Bergab- und Spaßfraktion verschrieben. Da passt Kult-Freerider Cedric Gracia perfekt ins Team. Und das Meta 5.5.1 macht auf dem Trail mit seinem verspielten Handling unglaublich viel Spaß. Einziger – wenn auch schwerwiegender – Kritikpunkt sind die mickrigen

160-mm-Bremscheiben. Sie gehören sofort gegen 203er ausgetauscht, mit-samt passender Adapter für die Bremszangen. Klasse sind dagegen die superrobusten Mavic-Felgen. Abgesehen von diesem Fauxpas macht das Bike aus den Pyrenäen schon beim reinen Ansehen Freude: X.0-Schaltwerk, edle Race-Face und Thomson-Parts, dazu Rahmen und Gabel Ton in Ton ... das gibt's sonst nur im Custom-Aufbau für deutlich mehr Geld.



MODELL: COMMENCAL META 5.5.1
PREIS: 2999 EURO **GEWICHT:** 12,5 KILOGRAMM

FEHLERSUCHE FAHRWERK

Je mehr Federweg, desto wichtiger ist eine korrekte Fahrwerkabstimmung. Viele unangenehme Eigenarten auf dem Trail lassen sich dadurch wirkungsvoll abstellen.

Das Bike lenkt sich nervös wie ein Racebike.

Die Federung ist vorn zu tief oder hinten zu hoch justiert: Zu wenig Negativfederweg (Sag) hinten hebt das Bike weiter als vom Hersteller vorgesehen an, die Tretlagerhöhe steigt, der Lenkwinkel wird steiler und somit der Nachlauf kürzer. Ist die Gabel zu weich abgestimmt (zu viel Sag, Feder zu weich), taucht das Bike vorn ab: gleicher Effekt, und schon fährt's kippelig und nervös. Abhilfe: Vorne und hinten Sag auf 25–30 Prozent vom Gesamtfederweg abstimmen.

Das Bike lenkt sich träge und wirkt hinten zu weich.

Das Federbein ist zu weich abgestimmt oder die Gabel zu hart/zu lang.

Dadurch wird der Lenkwinkel zu flach, der Nachlauf zu lang. Abhilfe: Sag korrekt einstellen.

Gabel oder Hinterbau schlägt häufig durch.

Die Federung ist zu weich justiert! Härtere Federn einbauen, den Luftdruck erhöhen oder bei Gabeln mit offenem Ölbad das Luftpolster verkleinern, also etwas mehr Öl einfüllen (etwa 5 cm³). Immer auf korrekten Sag achten. Einstellbare Druckstufen können etwas härter eingestellt werden, um die Federn zu unterstützen.

Das Laufrad springt bei schnell aufeinander folgenden Wellen.

Federung oder Druckstufe sind zu hart eingestellt. Eventuell herrscht zu viel

Reibung zwischen Stand- und Tauchrohren der Gabel durch ein verspannt eingebautes Laufrad oder Schmutz – dann ist ein Service fällig.

Gabel/Hinterbau verhärten bei aufeinander folgenden Wellen.

Die Zugstufe ist zu hart abgestimmt! Die Federung wird zu stark am Ausfedern gehindert und trampelt sich immer tiefer in den harten, weil komprimierten Federbereich. Abhilfe: Zugstufe weicher einstellen.

Federung schlägt durch, obwohl der Sag stimmt.

Die Feder ist zu weich, die Druckstufe zu schwach eingestellt, oder bei offenem Ölbad befindet sich zu wenig Öl im Dämpfungsholm.

Federung klackt beim Ausfedern hart an den Endanschlag.

Der Sag stimmt? Dann bremsst zu wenig Zugstufe das Ausfedern von Gabel oder Hinterbau, oder die Negativfeder ist nicht hart genug.

Gabel oder Hinterbau springen unkontrolliert, z. B. über Wurzeln.

Federrate oder Druckstufe sind zu hart justiert! Die Masse von Fahrer und Bike reicht nicht aus, um die Feder zu komprimieren. Permanent droht Sturzgefahr, weil die Reifen einerseits überstrapaziert werden, andererseits keine Bodenhaftung haben. Stimmt der Sag, muss Ansprechverhalten her: weniger Druckstufe, Kolbenstange fetten! Reifendruck reduzieren, bis gerade keine Durchschläge provoziert werden.

DIE 10 BESTEN PARTS FÜR ALL-MT.

Auf technischen Trails und harten Speed-Abfahrten zählen neben dem Style vor allem Funktion und absolute Zuverlässigkeit.

1 PROTEKTOR-HANDSCHUHE

Ein Tipp von MountainBIKE-Fotofahrer Mike Schmitt, der oft genug im Grenzbereich und darüber hinaus unterwegs ist: Hinter dem schnöden Namen Roeckl 3103-579 verbergen sich die einzigen Bike-Handschuhe, die auch an der Innenhand Carbon-Protektoren aufweisen – genau dort, wo man sich im Falle eines Falles abstützt. Für 59,90 Euro in Sommer- und Winter-Version (mit Gore-Windstopper).

2 PLATTFORM-CLICKIES

Es gibt sie von fast jedem Klickpedal-Hersteller: Pedale, deren Zusatzkäfig auch dann prima Halt verspricht, wenn man gerade nicht eingeklickt ist. Doch in Wirklichkeit stört stets der überstehende Klick-Mechanismus. Außer beim Atomlab Quickstep – denn hier können beide Bügel nach unten wegfedern. Gute Idee für 139 Euro.

3 FREERIDE-RUCKSACK

Wer es bergab so richtig krachen lassen will, sollte die nötige

Schutzrüstung – von Protektoren bis zum Full-Face-Helm – auch auf den Berg mitnehmen können. Dafür hat Camelbak den Mayhem (99,95 Euro) konzipiert: Aus starkem Cordura, mit drei Litern Trink- und zehn Litern Packvolumen, den nötigen Riemen und Fächern für Helm und Schützer – und sogar mit einem gepolsterten Fach für die Videokamera. Wer noch härtere Trails in Angriff nimmt, dem bietet der Deuter Razor 23 für 119,95 Euro neben viel Stauraum einen TÜV- und CE-geprüften Rückenprotektor, integriert ins aufwendige Tragesystem.

4 VARIO-SATTELSTÜTZE

Okay, vor einer 1000-Höhenmeter-Abfahrt ist allemal Zeit, um die Sattelstütze von Hand abzusenken. Aber auf abwechslungsreichen, technischen Trails geht's auch einfacher – per Knopfdruck vom Lenker aus: Die SQ-lab Gravity Dropper lässt sich um 7 Zentimeter absenken, das genügt allemal, um den Hintern weit über den Sattel hinaus zu schieben und extra viel Fahrsicherheit zu gewinnen. Preis? 279,90 Euro.

5 OUTDOOR-CAMCORDER

Krasse Bike-Videos gibt es mittlerweile zuhauf – da könnte man doch mal selber ... und genau dafür hat Sanyo die Xacti CA6 Active im Programm: eine kleine, spritzwassergeschützte Kamera, die wahlweise MPEG4-Videos oder 6-Megapixel-Fotos auf SD-Card speichert. Ein Bildstabilisator schützt vor ungewollten Wacklern. Der Preis fürs Videoglück: 380 Euro.

6 KETTENFÜHRUNG

Wer hauptsächlich auf anspruchsvollen Trails bergab surft, könnte ja aufs große Kettenblatt verzichten – und stattdessen eine Kettenführung von

G-Junkies montieren. Das Modell ZweiG (ab 90 Euro) hält die Kette sicher auf dem kleinen und mittleren Blatt. Und wenn das 44er-Kettenrad doch für vollen Speed gebraucht wird, gibt es die Dreist-Variante für drei Kettenblätter.

7 FREERIDE-HELM

Mit seinem weit hinuntergezogenen Hinterteil verspricht der Giro Xen (149,95 Euro) zwar noch lange keinen Full-Face-Schutz. Dafür ist er angenehm leicht (300 g) und sitzt dank des Roc-Loc-4-Verschlusses bombenfest auf vielen Köpfen. Es gibt ihn in Mattschwarz, angesagtem Acid-Green oder eben mit Special Pink-Dekor.

8 KETTENBLATT-SCHÜTZER

Wem eine echte Kettenführung zu martialisch erscheint, der kann seine Kettenblätter auch mit den Rock-Ringen von NC-17 vor Zahnausfall schützen. Es gibt sie in allen erdenklichen Größen und Lochkreisen, aus Aluminium oder Lexan und auch fürs kleine Blatt – zu haben ab 29,95 Euro.

9 LUFTVENTIL-ADAPTER

Mit diesem kleinen Schmuckstück machen Sie sich garantiert Freunde auf dem Trail – wenn wieder einmal einer an der Abstimmung seiner (Luft-)Federung verzweifelt. Denn der Reset Air Port Evo passt auf praktisch jedes Ventil und verhindert den Luftverlust beim Auf- und Abschrauben wirkungsvoll. Aus Aluminium, auch im Rasta-Design, für 39,90 Euro.

10 BEIN-PROTEKTOREN

Na gut, den entscheidenden Nachteil der TSG-Timo-Knee-Shin-Guards (64,95 Euro) beachten wir besser gleich:

Mit ihren Lycra-„Strümpfen“ oberhalb des Kniebereichs lassen sie sich nur umständlich über die Schuhe ziehen – oder auch gar nicht. Aber wenn man sie einmal angelegt hat, bestechen sie durch erstklassigen Sitz, ohne Lücke zwischen Baggy und Schützer, die böartige Dornensträucher zur Kratzattacke nutzen könnten. „Timo“ bedeutet übrigens, dass Freeride-Ikone Timo Pritzel bei der Entwicklung ein paar Wörtchen mitreden durfte. Und weil es bei seinen Shows ziemlich heiß zugeht, haben die Schützer einen angenehm kühlenden Innenbezug.



DIE ALL-MOUNTAIN-BESTENLISTE



Je technischer die Trails, desto mehr muss sich der Biker auf sein Material verlassen können. Wie gut, dass die MountainBIKE-Tester jede Menge guter, sehr guter und sogar überragender Bikes und Parts kennen.



FULLYS				
HERSTELLER	MODELL	PREIS	TESTURTEIL	HEFT
Bergamont	Evolve 5.6	1399 Euro	überragend	05/2006
Canyon	Nerve ESX 7	1999 Euro	sehr gut	06/2006
Cheetah	4Stoker	2854 Euro	überragend	12/2006
Cheetah	J.O.A.T.	2991 Euro	sehr gut	12/2005
Commencal	Meta 5 3.0	1999 Euro	sehr gut	06/2006
Cube	Stereo	3999 Euro	überragend	12/2006
Cube	Stereo	2649 Euro	sehr gut	08/2006
Fusion	Raid SL	3499 Euro	sehr gut	12/2006
Ghost	AMR 9000	2999 Euro	sehr gut	12/2005
Ghost	ERT 5700	1899 Euro	sehr gut	06/2006
Kona	Dawg Deluxe	1899 Euro	gut	06/2006
Liteville	301	4000 Euro	überragend	12/2006
MTB Cycletech	Opium Flash	3599 Euro	sehr gut	11/2006
Norco	Fluid 2	2200 Euro	gut	07/2006
Red Bull	Werks ES 600	1799 Euro	sehr gut	06/2006
Rotwild	RFC 0.3 Kit Edition	4990 Euro	sehr gut	12/2005
Scott	Ransom 10	4900 Euro	überragend	09/2006
Scott	Ransom 40	3000 Euro	sehr gut	09/2006
Simplon	Elvox Pro	2999 Euro	sehr gut	07/2006
Specialized	Stumpjumper Expert	2500 Euro	sehr gut	09/2006
Specialized	SJ FSR Expert Woman	2500 Euro	sehr gut	08/2006
Storck	Adrenalin LT	3280 Euro	sehr gut	08/2006
Wheeler	Hornet 20	1899 Euro	gut	06/2006

BREMSEN				
HERSTELLER	MODELL	PREIS	TESTURTEIL	HEFT
Avid	Code (203/203)	245 Euro	überragend	01/2007
Formula	Oro Puro (200/200)	319 Euro	überragend	01/2007
Hope	Moto FR (203/203)	299 Euro	sehr gut	01/2007
Magura	Louise Carb. (203/203)	268 Euro	sehr gut	01/2007
Imperial	DHX 05 (203/203)	140 Euro	sehr gut	05/2006

LAUFRÄDER				
HERSTELLER	MODELL	PREIS	TESTURTEIL	HEFT
DT Swiss	EX 1750 N'Duro	894 Euro	überragend	10/2006
Easton	Havoc Disc	649 Euro	sehr gut	10/2006
Mavic	Crossmax SX	675 Euro	sehr gut	10/2006
Specialized	Evolve Enduro Nixon	2700 Euro	befriedigend	12/2007
Whizz-Wheels	Enduro	503 Euro	sehr gut	09/2007

GABELN				
HERSTELLER	MODELL	PREIS	TESTURTEIL	HEFT
Fox	32 Talas 2 RLC	899 Euro	überragend	03/2007
Fox	Talas RLC '06	899 Euro	sehr gut	03/2006
Fox	36 RC2	1199 Euro	sehr gut	03/2005
Manitou	Minute Plat. SPV	749 Euro	sehr gut	03/2007
Marzocchi	All Mountain 1	729 Euro	sehr gut	03/2005
Rock Shox	Pike Team U-Turn	579 Euro	sehr gut	03/2005
Rock Shox	Revelation 426	579 Euro	sehr gut	03/2007

DIE BESTEN FAHRTECHNIK-TIPPS

Runter wollen sie alle, die All-Mountain-Piloten. Doch zuvor heißt es hochkurbeln. Deshalb gibt Fahrtechnik-Lehrer Manfred Stromberg hier Tipps zum Bergauf-Biken.

BASICS: Auch knifflige Stellen bergauf können zum Erfolgsergebnis führen. Der entscheidende Unterschied: Bergauf wird zwangsläufig das Vorderrad entlastet, so dass es den Bodenkontakt verlieren kann. Also muss der Pilot sein Körpergewicht frühzeitig verlagern. Beugen Sie dazu den Oberkörper der Steigung entsprechend vor – immer etwas weiter, als es zunächst nötig erscheint, damit das Vorderrad auch bei Bodenwellen und in Kurven genug belastet bleibt. Zu weit nach vorne geht nicht, solange Sie im Sattel sitzen. Wird es sehr steil, rutschen Sie auf dem Sattel nach vorne. Ziehen Sie an den Griffen nach hinten/unten, das bringt Traktion.

EXPERTEN-TIPP: Fahren Sie auch auf ruppigen Strecken möglichst lang im Sitzen – das ergibt optimale Traktion.

Nur wenn Sie grobe Unebenheiten überfahren, wird der Hinterrad angehoben. Manchmal zwingt Sie die Steigung jedoch, trotz losem Untergrund in den Wiegetritt zu wechseln. Dann halten Sie Ihren Schwerpunkt mittig im Rad. Das Vorderrad darf nicht steigen, das Hinterrad nicht durchdrehen. Beugen Sie am besten den Oberkörper flach über das Rad und halten Sie die Hüfte in Höhe des Sattels oder setzen sich ganz leicht auf dessen Spitze.

ANFAHREN AM BERG: Wer diese Übung beherrscht, kommt (fast) überall hoch. Richten Sie sich so ein, dass nach dem Anfahren kaum noch Veränderungen in Ihrer Haltung nötig sind. Legen Sie den richtigen Gang ein – nicht den allerleichtesten, sonst steigt das Vorderrad beim Antreten. Halten Sie die



Klettermaxe: Druck aufs Vorderrad und zentrale Sitzposition.

Bremse gezogen, stellen Sie ein Pedal auf 14 Uhr und klicken Sie ein. Setzen Sie sich auf die Sattelspitze, auch wenn Sie dann kaum mit dem Fuß auf den Boden kommen. Das Bike muss absolut aufrecht stehen! Nun mit dem Oberkörper Schwung holen, die Bremsen lösen

und mit Gefühl antreten. Stellen Sie den freien Fuß schnell aufs Pedal, klicken Sie aber noch nicht ein. Halten Sie den Oberkörper extrem weit nach vorne gebeugt. Sobald Sie eine stabile Fahrposition erreicht haben, klicken Sie auch mit dem freien Fuß ein.