

bikesport e-mtb

1/2019
D 5,20 €

SAISON IMMER UND ÜBERALL

Möglichmacher!

Grenzen verschieben mit dem E-MTB, ob Schnee oder Sand

DESERT CHALLENGE MAROKKO

Wüstenrallye

Taktik, Technik & Orientierung entscheiden in den Dünen

VON GÜNSTIG BIS EDEL

E-Tourenfullys im Härtetest

UNVERZICHTBAR IM TRAIL

Die besten Variostützen



1/2019 • Deutschland € 5,20 • Österreich € 5,90 • Schweiz sfr 9,80 • Benelux € 6,20 • Italien € 6,90 • Spanien € 6,90 • ISSN 2193-410X



FOTO: MORITZ PETER



Nicht zuletzt dank Motorisierung gibt es neue Rennformate und Strecken. Die Desert Challenge ist ein Beispiel.

Unmögliches wird möglich

Ganz ehrlich – wer hätte vor einigen Jahren mit dem durchschlagenden Erfolg des E-Mountainbikes gerechnet? Ich offen gestanden nicht. Elektrische Unterstützung an Trekking- und Stadträdern ja, aber am sportlichen Mountainbike? Naja. Zumal erste Modelle durchaus mit anfänglichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, vor allem, da viele Komponenten den Belastungen nicht zu 100 Prozent gewachsen waren. So kann man sich täuschen!

Heute zeigen Statistiken einen beständig wachsenden Anteil an E-MTBs am Mountainbike-Markt. Die Verkaufszahlen steigen immer weiter, immer mehr Marken nehmen E-MTBs ins Programm oder erweitern ihr bestehendes Angebot beständig. Teamfahrer werden mit E-Mountainbikes ausgestattet, viele bekannte Recken wechseln ganz auf das elektrifizierte Bike – als Botschafter oder aktiv im Rennen.

Und um gleich beim Thema zu bleiben: Im letzten Jahr gab es die erste Deutsche Meisterschaft und eine E-MTB WM für Jedermann, 2019 folgt die erste offizielle Weltmeisterschaft des Weltverbands UCI.

Zusätzlich tun sich mit dem E-MTB ganz neue Möglichkeiten auf, mit denen man anfangs nicht gerechnet hatte. In der letzten Ausgabe hat Verlagschef Hartmut Ulrich das E-MTB als Vehikel zum Einstieg einer Kletterroute genutzt. Im vorliegenden Heft kombiniert Andy Rieger das E-MTB mit Tourenskiern und Snowboard. Günter Kast hat ein Etappenrennen im tiefen Sand der marokkanischen Wüste bestritten – auch das wäre ohne Motorunterstützung nicht möglich. Man darf also weiterhin gespannt bleiben, was sich noch alles tut in Sachen E-MTB. Viel Spaß beim Lesen und Entdecken!



Martin Munker
Redaktionsleiter

A handwritten signature in black ink, which appears to be 'M. Munker'.

FOTO: ADRIAN GREITER



AUS DER REDAKTION FRAU HOLLE UND DIE GRIPPE

Planung ist alles – möchte man zumindest meinen. Aber oft verkomplizieren unvorhergesehene Dinge alles. Aktuelle Beispiele? Der Biketest terminiert und geplant, so dass mehrere Testerinnen und Tester sich gemeinsam auf die Trails stürzen. Und dann? Ein Kollege ist stark erkältet,

fährt netterweise den Redaktionsbus mit Bikes und Equipment zum Testgelände. Ein Autotausch, damit der Kerl nach Hause fahren kann und ein Rücktausch am nächsten Tag. Drei Tage später liegt der Besitzer des Autos flach – böse Viren! Oder die klasse Idee eine Bike- und Skitour zu

kombinieren. Da hat Frau Holle ein Wörtchen mitzureden: erst kein oder zu wenig Schnee, dann plötzlich zu viel davon. Irgendwann passt es dann schließlich doch und eine schöne Geschichte entsteht. Mit etwas Hektik halt, aber so etwas kann man ja mit guter Planung vermeiden – ha ha ha!



bikesport
e-mtb

Einblick

INHALT 1/2019

Wegweiser

ALTA BADIA – OBERES GADERTAL

Die Region Alta Badia bietet jede Menge Trails vor einer Bilderbuch-Kulisse.

96

REISENEWS

Reiseziele, Routen, Events und mehr für unternehmungslustige E-Biker.

104

BIKE REBUPUBLIC SÖLDEN

Sölden gibt mächtig Gas in Sachen MTB – mit einem Streckennetz vom Feinsten.

106

Prüfstand & Radladen

BIKETEST: DIE GLORREICHEN SIEBEN

Sieben Tourenfullys in drei Preisklassen im Praxischeck.

46

PARTS & ACCESSOIRES:

Eine bunte Vielzahl von Produkten und Zubehör vorgestellt und ausprobiert.

70

DROP & ROLL: VARIOSTÜTZEN

Dreizehn Variostützen mit ordentlich Hub im Trailtest.

80



Praktische Produkte und Accessoires für mehr Spaß beim Biken. **Seite 70**



Titelbild: Robbie Werner war sofort angetan von der Idee E-MTB und Tourengehen für eine Reportage zu verbinden. Foto: Adrian Greiter



Reportage & mehr

ENTDECKE DIE MÖGLICHKEITEN

Mit E-MTBs und Tourenskiern unterwegs in den winterlichen Dolomiten.

22

IM INTERVIEW

Bart Brentjens über sein E-MTB-Team und Rainer Aichinger zum Bike-Tourismus.

32

DESERT CHALLENGE FÜR E-MTBs

Die gelungene Premiere eines besonderen Rennens in der Wüste Marokkos.

38

WOMEN'S BIKE CAMP

Ein Bike Camp in Saalbach nur für Frauen. Auftakt unserer neuen Rubrik „Girls Bike“.

88

Und sonst ...

EINGEFANGEN

Bilder, die Lust auf mehr machen ...

6

NEWS

Leute, Szene, neue Bikes & Parts.

12

VORSCHAU & IMPRESSUM

114

FOTOS:
GIDEON HEEDE
GÜNTER KAST
ADRIAN GREITER
TIM HAUG
BAFANG

Dropperposts oder Variostützen machen das Bikerleben leichter. **Seite 80**





Sram AXS

Es funkt bei SRAM

Mit AXS führt Sram eine Funktechnologie für Schaltungen und Dropperpost ein. Im Mountainbikebereich gibt es zunächst eine XX1 Eagle AXS sowie eine XO1 Eagle AXS, zudem lässt sich mit dem kabellosen Controller am Lenker auch die Reverb AXS Variostütze bedienen. Das komplett neue Schaltwippenkonzept des Controllers leitet schon durch einen leichten Finger-Klick den Schaltvorgang ein. Zusätzlich zu den normalen Schaltwippen gibt es einen „Secret Sprint“-Schalter an der Vorderseite, mit dessen Hilfe man blitzschnell mit dem Zeigefinger schalten kann, ohne den Griff am Lenker zu lockern oder zu ändern. Mit der zugehörigen AXS-App kann man den Controller individualisieren.

Der Schaltkäfig ist kürzer und sitzt weiter vorne und innen. Im Fall eines Schlages entkoppelt sich die eingebaute „Overload Clutch“, um den Motor zu schützen und kehrt danach in die Ausgangsposition zurück. Die Akkus halten etwa 20 Stunden Fahrzeit.

www.sram.com



„Die ‚Overload Clutch‘ entkoppelt den Motor bei einem Schlag. Motor und Schaltwerk werden so geschützt.“

Blauer Himmel, schneebedeckte Hänge und frisch gewachste Tourenski. Das perfekte Wintermärchen. Doch es geht noch schöner. Wir haben das E-Mountainbike als alternative Zustiegshilfe genutzt – maximaler Spaßfaktor inklusive!

TEXT: ANDY RIEGER | FOTOS: ADRIAN GREITER



E-MTB-SKI-TOURENGEHEN IN DEN DOLOMITEN

FIRST LINES



NEU ERLEBEN



Ein idealer Ausgangspunkt für Ski-, aber auch E-MTB Touren ist die Pederü Hütte, Nähe Sankt Vigil.

Wir schwelgen in der Vergangenheit und erzählen uns von alpinen Mountainbike-Touren in den Dolomiten, die wir bei sommerlichem Wetter schon erleben durften. Doch dieses mal bläst uns auf der Sonnenterrasse des Berggasthofes Pederü ein eisig kalter Wind um die Nase und das bei bestem Winterwetter. Uns ist klar – dieses mal werden wir die Tour keinesfalls in „kurz-kurz“ starten.

Nach einer holprigen Anfahrt mit Schneechaos auf der Brennerautobahn, kommen wir glücklicherweise nur zwei Stunden verspätet, unweit des Ortes Sankt Vigil in Enneberg am Parkplatz Pederü an. Im Gepäck haben wir saisonbedingt das Skitouren-Equipment, aber auch

unsere E-Mountainbikes. Die Idee: Wir möchten beide Sportarten sinnvoll verbinden, und das in einer traumhaften Umgebung – dem Naturpark Fanes-Sennes-Prags im UNESCO-Weltnaturerbe Dolomiten.

„Buongiorno“, so begrüßt uns eine ältere Dame hinter der Theke. Der Duft von frisch gemahlene Kaffeebohnen liegt in der Luft. Goldbraun läuft das italienische Kulturgut in eine Tasse, welches wir gleich darauf mit aufgeschäumter Milch genießen! Ein gutes Gefühl wieder im Land der Dolce Vita zu sein. Unser Blick schweift wie gewohnt hinauf zu den majestätischen Felsformationen aus Dolomitgestein.

Bergauf mit Sack und Pack

Bepackt mit einem ungewohnt umfangreichen Tourenmaterial, schauen wir uns etwas fragend, aber



1. E-BIKE DESERT CHALLENGE – MAROKKO

WÜSTEN



Die 2018 erstmals veranstaltete „E-Bike Desert Challenge“ hat das Potenzial, zu einem Kult-Event für die noch junge Stromer-Renn-Szene zu werden. Großer Spaß ist dabei garantiert – auch ohne Ambitionen auf das Siebertreppchen.

TEXT: GÜNTER KAST | FOTOS: MORITZ PETER UND TIM HAUG

E-RALLYE



Schier endlos ist das Dünenmeer im Südosten Marokkos, nahe der Grenze zu Algerien.

Es hatte sich harmlos und ziemlich verführerisch angehört: Zwischen Weihnachten 2018 und Neujahr 2019 wird in der Wüste Marokkos die erste „E-Bike Desert Challenge“ ausgetragen.

Das klang nach einem „Walk in the Park“: Mit dem Stromer ein bisschen durch Oasen kurbeln, Land und Leute bestaunen, das Ganze bei angenehm milden Temperaturen, während sich die Daheimgebliebenen über wachsende Hüfttringe, nervige Verwandte und fieses Winterwetter ärgern.

Soweit die Theorie. Irgendetwas in der Ausschreibung mussten wir überlesen haben. Vielleicht das nicht ganz unwichtige Wörtchen „Challenge“? – Aber der Reihe nach: Wir kamen gegen halb zwei Uhr morgens in Errachidia im Südosten Marokkos an. Es war kühl, nein: kalt. Nur zwei, drei Grad zeigte das Thermometer an. Im Hotelzimmer war es kaum wärmer, denn Heizungen finden Marokkaner verzichtbar. Die Männer, die uns begleiteten, trugen schwere Lederkleidung, auf dem Pickup lagen Integralhelme. Dann fielen wir in einen traumlosen Schlaf, der aber schon um 7:30 Uhr jäh beendet wurde: Renn-Briefing! Parallel dazu: frühstücken, Protektoren auspacken, GPS-

Gerät mit Daten füttern, den Umgang mit dem Notfall-Sender üben, marokkanische SIM-Karte ins Handy fummeln, Wasserflasche auffüllen, zuvor nie gesehene Menschen begrüßen ...

Die Bikes „reisten“ per Schiffsfracht

Selten hatte uns die Welt in einem solchen Zustand des „Information Overflow“ gesehen. Und etwas ganz Wichtiges fehlte auch noch. Genau! Es sollte ja eine BIKE-Challenge sein. Aber wo sind sie nur, die Räder? Ghost Bikes hatte sie Wochen vor dem Event an Rainer Autenrieth, den Veranstalter des Rennens, geschickt. Und der wollte sie per Schiffsfracht nach Marokko überführen, samt Akku und Ersatz-Akku. Konnte das gut gehen? Die Augen fingen zu strahlen an, als uns Rainer die glänzenden Boliden präsentierte. Die beiden HybRide SL AMR X mit satten 160 Millimeter Federweg machten die hektische Anreise sofort vergessen. Das Beste aber: Rainers Team hatte die Bikes bereits auf Tubeless und Milch umgerüstet, denn Probefahrten hatten zu Endlos-Plattfüßen in der dornengespickten Landschaft geführt. Wir fühlten uns jetzt schon viel besser, schraubten schnell die Pedale an und banden uns die Startnummern um. Marokko, wir kommen!





SIEBEN E-TOURENFULLYS
VON 3299 BIS 4799 EURO IM TEST

DIE GLORREICHEN SIEBEN?



bikesport e-mtb hat sieben E-Touren-
fullys kräftig die Sporen gegeben, sie
auf unterschiedlichen Trails auf ihre
Qualitäten hin geprüft. Welcher Charak-
ter überzeugt, wer kann was am besten?

TEXT: FLORIAN STORCH | FOTOS: GIDEON HEEDE, JÜRGEN AMANN

ROLLKOMMANDO:

Die 29"-Riesenräder sind, einmal auf Tempo gebracht, kaum mehr zu stoppen – hier am Cube.

Fürs Abenteuer gemacht sind sie: E-Tourenfullys. Und weil ein Mountainbike-Abenteurer, das liegt in der Natur der Sache, nicht immer exakt so verläuft, wie geplant oder dort endet, wo erwartet, müssen E-Tourenfullys unbedingt eines sein: verlässliche, treue Partner. Ihre Geometrie sollte derart gestaltet sein – Stichwort steiler Sitzwinkel –, dass der Biker im Zusammenspiel mit dem E-Motor sattem Druck aufs Pedal bringt. Auf diese Weise sind auch lange Bergauf-Eskapaden möglichst kraftsparend und spielerisch zu meistern. Damit nicht genug, muss sich der E-Tourer auch im Downhill beweisen, sollte dabei leicht zu kontrollieren sein. Ein ausreichend flacher Lenkwinkel um die 67° kann für Bergabfreuden sorgen. Freilich im Idealfall mit einer traumhaft feinfühlig, sattem Federung verknüpft.

Und weil eine Tour bisweilen fast tagfüllend sein kann, ist ein leichtes, dynamisch zu bewegendes Rad erstrebenswert. Immerhin muss es trotz des Motorschubs noch pedaliert sowie manövriert werden – nach einigen Stunden Fahrzeit spürt man ein schweres Rad durchaus.

Variantenreiches Testfeld

Das siebenköpfige Testensemble im Preisbereich von 3300 bis 4800 Euro hat die Redaktion in drei Gruppen unterteilt: Den Einstieg in den Tourenspaß bilden die beiden Twentyniner E-Ninetrailray von Newcomer R Raymon und das in Italien erdachte Thok – beide mit 3300 Euro Kaufpreis finanziell attraktiv. Die mittlere Gruppe formiert das Trio aus dem neuen KTM-29"-Tourer Macina Chacana 293 sowie den beiden mit voluminösen 27.5"-Plus-Reifen besohlenen Modellen von Giant und Moustache. Das teuerste Test-

**SO HABEN WIR GETESTET**

PFLICHTÜBUNG: Vor der Trailjagd heißt's, jedes Testrad den eigenen Präferenzen nach genau zu justieren. Erste Gelegenheit für die Tester, sich mit Details der Bikes vertraut zu machen.

Für den vorliegenden E-Tourenfully-Test griff die Testcrew gleich auf zwei Testspots zurück. Den ersten bildeten die gut gepflegten, gern steinigen Naturtrails rund um Rabac auf der Halbinsel Istrien (Kroatien). Mit anspruchsvollem Gelände bekamen es hier Tester und Testbikes zu tun. Die regelmäßigen steinigen Trailpassagen brachten immer wieder Reifenpannen mit sich – deren Behebung rasch zum Test-Tagwerk gehörte. Zu den Trail-Highlights im Bike-/Trail Park Rabac (www.valamar.com) zählt der flowig-flotte „Babewatch“-Trail – der tolle Meeresblicke auf die Adria garantiert.

Für den zweiten Testteil bezogen die Tester Quartier in Regensburg (Bayern), nutzten eine abwechslungsreiche, sowohl mit fiesem Anstiegen, als auch steileren Abfahrten durchsetzte Testrunde, um die Qualitäten und Schwachpunkte der sieben Testbikes effektiv zu filtern. Den Schwierigkeitsgrad der Testläufe steigerten dabei dezente die kühle Dezember-Luft sowie die überwiegend nass-feuchten Bodenverhältnisse.

13 VARIOSTÜTZEN VON 219 BIS 514 EURO

Drop & Roll!

Variostützen verbessern Flow und Sicherheit. Doch welche kann bei Montage, Ergonomie und in der Praxis überzeugen? Wir haben 13 aktuelle Modelle auf dem Trail ausgefahren und versenkt.

TEXT: SEBASTIAN BÖHM | FOTOS: GIDEON HEEDE, SEBASTIAN BÖHM, HERSTELLER

Rauf und nieder immer wieder! Das ist die Glücksformel für eine perfekte Ausfahrt. Um den Fahrfluss maximal zu halten, haben sich Variostützen mit ihrem verstellbaren Hub deshalb über die letzten Jahre einen festen Platz im Bikerherz erobert.

Die Unterschiede: teils extrem!

Und so gleich das Funktionsprinzip bei allen Stützen ist, unterscheiden sich die Testmuster im Detail doch sehr stark. Bei der Ansteuerung löst Magura via Funk aus, alle anderen Hersteller setzen auf Kabel. Rein mechanisch funktioniert im Test nur die E13, auf eine Kartusche setzen Bontrager, Contec, CrankBrothers, Fox, Pro, RaceFace und SDG. Ein Mix aus Luftkammer und Hydraulik ist indessen bei BikeYoke, KindShock, Magura, One, und RockShox zu finden.

Maße beachten!

Vor dem Kauf sollten wichtige Punkte beachtet werden. Je nach Rahmen- und Körpergröße variiert die Möglichkeit einen bestimmten Hub einzusetzen. Grundsätzlich gilt: Je größer die Person, umso mehr Hub kann wahrscheinlich genutzt werden. Bei den Stützen sollte deshalb die **Aufbauhöhe** betrachtet werden. Sie wird vom Aufstandspunkt der Stütze vom Rahmen bis Mitte Sattelgestell gemessen. Ein Beispiel: Obwohl BikeYoke 17mm mehr Hub als SDG bietet, baut letztere 3mm höher. Ein Vergleich lohnt also.

Ein anderes wichtiges Maß ist die **Einstecktiefe**. Bei neueren Rahmen mit starkem Knick im Sitzrohr (siehe Trek, Specialized, Ghost) kann bei einer Stütze zwar die Aufbauhöhe passen, die Stütze steht aber im Rahmen an und kann so nicht auf

die richtige Höhe eingestellt und damit am Ende auch nicht genutzt werden.

Die Testkriterien im Überblick

Alle Betätigungshebel können direkt am Lenker montiert werden. An **Multifunktionsstellen** von Bremsen- und Zubehörherstellern passen aber nur BikeYoke, Bontrager, E13, One, Pro und RaceFace. Eine perfekte **ergonomische Ausrichtung** ist indessen einzig bei CrankBrothers durch das integrierte Kugelgelenk möglich. Hierfür gibt's einen satten Extrapunkt. Eine Feinjustage der Züge bieten alle Hersteller, damit ein Zug, der sich gelängt hat, nachgestellt werden kann.

Bei der **Zugmontage** gilt: je mehr Radien im Zug, umso höher die Betätigungskraft. Einzig RockShox umgeht die Problematik durch eine hydraulische An-

TIPPS & TRICKS FÜR DIE PRAXIS

1. MONTAGE: Stützendurchmesser zu klein? Kein Problem: Reduziershims (z.B. Airwings, CaneCreek, USE) helfen bei der Anpassung an den Rahmen. Gegen Zugscheuern an Rahmen und Gabel helfen Kabelführungen, etwa von Jagwire.

2. MONTAGEPASTE: Gegen Korrosion zwischen Stütze und Rahmen hilft Montagepaste (z.B. Shimano). Vorsicht aber bei Carbonrahmen: hier unbedingt auf spezielle Pasten mit Mikrogranulat zur Erhöhung der Reibung setzen. Gibt's von Hanseline oder Motorex.

3. PFLEGE: Wie bei Federgabel und Dämpfer sollte auch eine Variostütze regelmäßig gepflegt werden. Zur täglichen Schnellpflege passt Atlantic Federgabelspray. Für die halbjährliche Rundumpflege gutes Fett von R.S.P. oder RockShox verwenden.



INTERVIEW



STEFAN SACK

Gründer BikeYoke, Diplom-Ingenieur

Wie lange werden die Hübe von Variostützen noch anwachsen?

Schwierige Frage. Es gibt bauraumtechnische Grenzen. Diese hängen von der Fahrergröße und dem Rahmendesign ab. Stichwort: Einstecktiefe und gerades Sitzrohr. Und viel ist auch nicht unbedingt besser. Obwohl Jared Graves unsere 185mm Version fahren kann, setzt er auf ein 150er Modell, weil er damit einfach besser zurecht kommt. Bei Stützen mit 30,9 und 31,6mm Durchmesser sind wir bei 200mm Absenkung bereits in einem Bereich, wo Stabilität, Steifigkeit und Haltbarkeit extreme Ansprüche an die Konstruktion darstellen. Mehr Hub ist in meinen Augen nur mit einem größeren Durchmesser sinnvoll umsetzbar.

Benötigt jeder gleich viel Hub?

Nein, natürlich nicht! Je nach Vorlieben, Körpergröße und Einsatzgebiet variiert das stark. Am Ende muss man ehrlich zu sich sein, denn viel Hub taugt nicht zwangsläufig am besten und für jeden.

Wo liegen die Tücken bei der Konstruktion einer Variostütze?

Da gibt es zu viele, um jetzt alle aufzuzählen! Eine Teleskopstütze ist ein extrem komplexes Bauteil. Nicht etwa wegen des Konzepts, sondern weil der Platz extrem beschränkt ist, in dem die ganze Technik untergebracht werden muss. Verformungen,

die beim Bedienen auftreten, müssen bereits bei der Auslegung der Einzelteile berücksichtigt werden, sonst läuft die Stütze schlecht oder verschleißt schneller.

Wie oft sollte die Stütze gewartet werden?

Öfter, als es der Durchschnitt tut. Natürlich hängt es auch davon ab, wie oft und unter welchen Bedingungen (Staub, Schlamm, Salz) man sein Rad nutzt. Wie bei Gabel und Dämpfer sollte ein kleiner Service alle 2-3 Monate erfolgen. Offiziell geben wir 100 Betriebsstunden vor. Das gehört einfach zur regelmäßigen Pflege. Nur so funktioniert eine Stütze auch auf Dauer perfekt.

Ist der Service selbst durchführbar?

Für uns ein wichtiger Punkt: Der kleine Service benötigt bei uns kein Spezialwerkzeug und dauert circa 10 Minuten! Das ist bei der Konkurrenz leider nicht überall so ...

Von 8Pins und KindShock gibt es integrierte Varianten. Wo liegen Vor- und Nachteile?

So wie die Produkte momentan ausgeführt sind, gibt es keinen wirklichen Fortschritt oder funktionellen Vorteil. In erster Linie geht es dem Kunden um viel Hub, Zuverlässigkeit und Gewicht. Aktuelle Standardmodelle bieten all das und können überall verbaut werden. Integrierte Modelle haben die Problematik der Schnittstellen. Stütze und Rahmen müssen perfekt aufeinander abgestimmt und verarbeitet sein, sonst sind Probleme vorprogrammiert!

Was werden die Trends bezüglich Hub, Durchmesser und Technologie sein?

Zwei Trends sind klar ersichtlich: Möglichst viel Hub ist schon auf dem Markt, das zeigt ja euer Test. In Zukunft werden wir aber viel mehr Rahmen mit 34,9mm Stützendurchmesser sehen. Passt man die Technik wie bei unserer Revive Max perfekt an, dann ist der Unterschied in der Praxis deutlich spürbar! Interessant wird es auch, wenn neue Funktionen wie etwa eine Anpassung der Sattelneigung dazukommen. Man darf gespannt sein, was alles kommt!

BikeYoke Revive



Preis: 419 Euro

*Gewicht: 681/586/36

Durchmesser: 30,9/31,6/34,9 mm

Hublängen: 125, 160, 185 mm

Aufbauhöhe: 225 mm

Einstecktiefe: 293 mm

Vertrieb: BikeYoke

www.bikeyoke.de

| | | | | | |
|--------------|------|---|---|---|---|
| Montage: | ★ | ★ | ★ | ★ | ★ |
| Stützenkopf: | ★ | ★ | ★ | ★ | ★ |
| Hebel: | ★ | ★ | ★ | ★ | ★ |
| Praxis: | ★ | ★ | ★ | ★ | ★ |
| Bauraum: | ★ | ★ | ★ | ★ | ★ |
| Gewicht: | ★ | ★ | ★ | ★ | ★ |
| Note: | 1,78 | | | | |

Die Revive bietet mit 185mm den längsten Hub, lässt sich gut servicen, überzeugt im Detail und in der Praxis auf ganzer Linie. Trotz höherem Preis verdienter Testsieger!

Bontrager Line Dropper



Preis: 249,99 Euro

*Gewicht: 705/582/49

Durchmesser: 31,6 mm

Hublängen: 100, 125, 150, 170 mm

Aufbauhöhe: 233 mm

Einstecktiefe: 274 mm

Vertrieb: Trek Bicycles

www.bontrager.com

| | | | | | |
|--------------|------|---|---|---|---|
| Montage: | ★ | ★ | ★ | ★ | ★ |
| Stützenkopf: | ★ | ★ | ★ | ★ | ★ |
| Hebel: | ★ | ★ | ★ | ★ | ★ |
| Praxis: | ★ | ★ | ★ | ★ | ★ |
| Bauraum: | ★ | ★ | ★ | ★ | ★ |
| Gewicht: | ★ | ★ | ★ | ★ | ★ |
| Note: | 2,75 | | | | |


Bontrager bietet günstigen Preis, einfache Montage, guten Hebel und top Funktion. Leider kosten Kopf, Gewicht und Bauraum wichtige Punkte. Attraktive Nachrüststütze.

* Gewicht: Gesamt/Stütze/Hebel in g



BIKE REPUBLIC SÖLDEN

LAUT &



Sölden im Ötztal und die Bike Republic Sölden locken mit abwechslungsreichem Mix aus Naturtrails und gebauten Strecken in diversen Schwierigkeitsgraden, stets eingerahmt von alpinen Bergwelten.

TEXT: FLORIAN STORCH | FOTOS: GIDEON HEEDE

KLEISE



Biken rund um Sölden: Die traumhafteste Landschaft wie hier beim Bartigs Bödele Trail gibt's zum Fahrspaß dazu.

Sölden? Da war doch was! Klar, mit seinen vielen Pisten, mehreren modernen Liftanlagen und zig Après-Ski-Partys stellt der – gemessen an seiner Fläche – größte Ort Österreichs bei nur 3200 Einwohnern ein über die Grenzen Europas prominentes Ski- und Wintersport-Mekka dar. Da der Schnee bekanntlich nicht ganzjährig liegt und Berge sowie Infrastruktur ohnehin vorhanden sind, will das auf 1377 m hoch gelegene Sölden im Ötztal, dem längsten Seitental des Inntals, sich auch als top Mountainbike-Reiseziel etablieren. Und, zu diesem Resümee kommt man nach einigen Tagen Trails fahren in der Bike Republic Sölden: Das könnte gut klappen!

Bunte Vielzahl gebauter Trails

Magnethafte Wirkung für Mountainbiker

aller Couleur soll deshalb die in den letzten Jahren geschaffene Bike Republic Sölden entfalten. Und dazu hat man sich mächtig ins Zeug gelegt. Den wahrscheinlich prominentesten und längst über die Tiroler Landesgrenzen hinaus bekannten Trail bildet die „Teäre Line“. Mit erheblichem, auch finanziellem, Aufwand, hat das Ötztal diese gut fünf Kilometer lange Abfahrt unter Leitung des ehemaligen Mountainbike-Slopestyle- und Streckenbau-Profis, Joscha Forstreuter, in hingebungsvoller Arbeit schaufelnd und baggernd in den Berg gebettet. Eine Hingabe, die der Mountainbiker mit oder ohne Motorisierung unmittelbar spürt.

Flink in die Gaislachkoglbahn gehüpft, die man an der Mittelstation auf 2174 m verlässt und – ab aufs Bike! Von der Mittelstation an schlängelt sich unterhalb der Gaislachkoglbahn ein Band aus über 130

(!) Kehren und unterschiedlich hohen Anliegerkurven die 575 hm mit durchschnittlich elf Prozent Gefälle hinunter nach Sölden. Und dabei entlockt einem die beeindruckend flowige Abfahrt so viele verzückte „Ahhhs“ und „Ohhhs“, auf die man sonst nicht in einer gut gelaunten Woche kommt. Ja, die wunderbar geschapten, oft dicht aufeinanderfolgenden Anlieger verführen zum Kurvenrausch, beim Versuch aus jeder Kurve soviel Tempo mitzunehmen als möglich! Das Meisterliche der Teäre Line (die übrigens alles andere als eigensinnig ist, gemäß der Übersetzung des Wortes teäre aus dem Ötztaler Dialekt) besteht darin, Abfahrts- und Flowzustand zu demokratisieren: Anlieger, Bremspunkte und Gefälle sind stets so gewählt, dass dies bereits bei geringerem Tempo möglich ist. So wachsen Kurvengeschwindigkeit und Fahrkönnen Schritt für Schritt, ohne dass