

**HIMALAJA: DAS HOCHSTE ABENTEUER DER WELT**

02/12

deutschland  
4,50 €  
österreich: 5,10 €  
schweiz: 5,20 SFR

**Mountain  
BIKES**

# MOUNTAIN BIKES

**IM TEST:  
6 SPIKE-  
REIFEN**

## BREMSEN TUNING

- LEICHTER ■ BISSIGER
- PERFEKT JUSTIERT

**Training:** So wird Ihr Bike zum mobilen Fitness-Studio

**Dauertest:** Was die neue XTR wirklich aushält

**Immer warme Füße!**

WINTERSCHUHE UND SOCKEN IM HARTEN PRAXISTEST



**BIKEN WIE  
DIE PROFIS**

JETZT BEWERBEN  
FÜRS MB-LESERTEAM!

# TOUREN-FULLYS

WELCHES IST DAS BESTE ALLROUND-BIKE DES JAHRES?

**15  
BIKES  
IM TEST**

**Fahrtechnik**

Kommen Sie sicher durch den Winter

**Lanzarote**

Sonne tanken auf den Kanaren

**Etappenrennen**

Der große Traum von der ultimativen Härteprobe

4 199076 704502 02  
Belgien 6,00 € Deutschland 6,50 € Frankreich 6,90 € Italien 6,00 € Spanien 6,00 € Schweiz 7,20 € Slowakei 7,20 € Tschechien 6,00 €





## DIE BIKES IM TEST:

>> 15 EDLE TOURENFULLYS  
VON 2999 BIS 3299 EURO

BMC  
Speedfox SF01 XT  
CANYON  
Nerve XC 9.0 SL  
CONWAY  
Q-MF 1000  
FELT  
Virtue Pro  
GHOST  
AMR Lector 9000  
GIANT  
Trance X0  
LAPIERRE  
X-Flow 512  
RADON  
Skeen 9.0 SL  
ROCKY MOUNTAIN  
Element 60 Next  
ROSE  
Jabba Wood 9  
ROTWILD  
R C1 Pro  
SCOTT  
Spark 30  
STEVENS  
Fluent Carbon ES  
TREK  
Fuel EX 9  
VOTEC  
VMR Custom

120-mm-Fullys im Test

# ALZEITHOCH

Sie sorgen für Glücksgefühle ohne Setup-Overkill, agieren technisch auf dem absoluten Zenit: Touren- und Marathon-Fullys sind die Alleskönner für jeden Tag. *MB* verglich die 15 besten Tourenbikes der Saison.

TEXT | ANDRÉ SCHMIDT FOTOS | DANIEL GEIGER



➔➔➔ Wie viel Bike braucht der Mensch? Vermutlich ist die Frage so alt wie das Mountainbike selbst, schließlich lockt die Industrie mit immer neuen Versprechungen: Mächtige Enduro-Fullys sollen bergab die Gesetze der Physik aushebeln, ultraleichte Racebikes die Waden zu Kraftwerken mutieren lassen.

Alles nett, alles toll, aber das Hochgefühl erreichen doch die meisten Biker viel mehr so: aus eigener Kraft auf hohe Gipfel strampeln, bei Traumaussicht Kaiser-schmarrn & Co. genießen, mit Glücksgefühlen entspannt zu Tale wedeln. Und für diese „Biketour im klassischen Sinne“ darf es nicht mehr als das vermeintlich simpelste Fully aus dem Schaukasten der Hersteller: ein Marathon- respektive Tourenbike mit „fixen“ 120 mm Federweg.

15 dieser Langstreckenexperten lud MB zum Test nach Südtirol, wählte dabei die Preisklasse von 3000 bis 3300 Euro. Nein, Schnäppchenalarm besteht hier nicht, dafür bieten die Testbikes das, was das Gros der Biker zum Tourenglück braucht: einen ausgereiften Alu- oder gar Carbon-Rahmen mit besagtem 120-mm-Fahrwerk, Federelemente zumeist aus dem Portfolio der Edelmarke Fox, Antrieb und Schaltung auf Shimano-XT-Niveau, hochwertige Reifen und standfeste Bremsen.

## „ERSTAUNLICH, WIE VIEL RESERVEN DIE 120-MM-FULLYS DANK AUSGEREIFTER GEOMETRIEN UND TOLLER FAHRWERKE BIETEN. WER BRAUCHT DA WIRKLICH EIN SCHWERES ALL-MOUNTAIN?“



Christian Zmek, MB-Paradeleur und Tourerfan

Dabei garantieren die Testbikes – vom Touren-Klassiker Canyon Nerve XC über das neu aufgelegte Marathonfully Scott Spark bis zum US-Trailbike Trek Fuel EX – mit drei Hauptattributen Rauschgefühle on Tour: effizient bergauf, komfortabel bergab, sorglos im Alltag.

### Effizient bergauf: Credo der Tourer

Um den Gipfelsturm effizient, aber dennoch relaxt zu meistern, sind nahezu alle Tourenfullys einen Tick(!) mehr auf Uphill denn Downhill geeicht. Mit langen Oberrohren (etwa 590 mm bei Größe M), aber kurzen Vorbauten pendeln die Sitzpositionen zwischen kompakt und dezent-sportlich – ohne das Streckbankgefühl oder die rückenmordende Sattelüberhöhung eines Racebikes. Relativ steiler Sitzwinkel von mindestens 73,5° rücken den Biker leicht nach vorne, der Tritt ins

Pedal erfolgt ergonomisch sinnvoll von oben statt von hinten. Zudem bringt der vorgelagerte Körperschwerpunkt mehr Druck aufs Vorderrad: Zusammen mit der im Vergleich zu einem All-Mountain-Fully etwa drei Zentimeter tieferen Frontsind höhenverstellbare, schwere und teure Vario-Gabeln à la Fox Talas überflüssig. Selbst hochprozentige Anstiege jenseits der 20-Prozent-Marke gelingen ohne steigendes Vorderrad! Und einen praktischen Nebeneffekt kennt jeder, der einmal mit versehentlich abgesenkter Vario-Forker bergab hoppelte: Was nicht darf, kann man nicht falsch bedienen! „Keep it simple“ war schon immer das Geheimnis erfolgreicher Produkte.

Und? Die Anforderungen an die Geometrie erfüllen – bergauf – fast alle Testbikes. Lediglich beim Conway bemängelte die vierköpfige MB-Crew eine heck->

## DAS PERFEKTE TOURENFULLY

KEEP IT SIMPLE: NICHT VERSTELLBARE 120-MM-FAHRWERKE UND AUSGEWOGENE GEOMETRIEN ZEICHNEN DIE ALLESKÖNNER AUS.

- 1 Lenkwinkel** von etwa 69° bringen den besten Kompromiss aus Agilität und Laufruhe. Lenkwinkel um/über 70° machen ein Tourenfully indes spürbar nervöser.
- 2 Sitzwinkel** 73°–73,5° sind anatomisch sinnvoll, der Trend geht zu steilen Sitzwinkeln bis 74,5°. Diese rücken den Fahrer weiter nach vorne über das Tretlager, bewirken so bergauf viel Druck auf Front und Pedal. Wird's noch steiler, empfinden viele Biker die Sitzposition aber als zu eng.
- 3 Fahrwerk** Weniger ist mehr! Marathon- und Tourenbikern reichen harmonische 120 mm an Heck und Front. Und: Dank ausbalancierter Geometrien sind absenkbare, schwere Vario-Gabeln über-

- flüssig. Auch die Wippunterdrückung am Dämpfer („Plattform“) ist oft unnötig – die Hinterbauten generieren Komfort und Traktion ohne Wippen.
- 4 Bremsen** Standfeste Stopper à la Shimano XT mit 180er-Rotoren vorne sind Pflicht. Tourer verbauen auch am Heck

- 180 mm, Marathonisti kommen hinten mit 160-mm-Disc klar.
- 5 Laufräder** Ein top Laufradsatz wiegt keine 1600 g, bietet mit 19 mm Felgenmaulweite 2,25“-Reifen sicheren Platz. Systemlaufräder sind cool, Ersatzteile auf der Tour aber oft

- schwer zu bekommen. Alpen-crosser schwören daher auf klassisch eingespeichte Räder.
- 6 Cockpit** Schmale Lenker sind out, 680 mm breite „Prügel“ sollten es schon sein: für optimale Kontrolle bergab und hohen Komfort bergauf.



Benjamin Hahn



## TOP ODER FLOP? DIE TOURER IM DETAIL

VERFÜSCHTE MONTAGE, UNPRAKTISCHE ACHSEN, WEICHE FELGEN – ABER AUCH CLEVERE DETAILLÖSUNGEN. WAS IM TEST BESONDERS AUFFIEL.



**Votec**

Pfusch am (Steuersatz-) Bau: Im edlen Acros-Steuersatz steckte aus unerklärlichen Gründen statt des Acros-Plastikkonus ein Alukonus von Cane Creek. Die Folge war ein Spalt unterhalb der Steuersatzabdeckung. Nur ein Beispiel für die rätselhafte Erst-Montage des V.M.R. ...



**Radon** Stabile 12-mm-Steckachsen im Heck sind in der Tour-Kategorie angekommen – wie am Skeen. Radon ver-

baut jedoch eine X12-Achse mit Inbus-schraube statt Schnellspanner, bei einem Platten muss ein Inbus/Tool zur Hand sein. Vor allem für Racer höchst unpraktisch.



**Canyon Edel** und clever:

Die Canyon-Carbon-Stütze nimmt die Monolink-Streben von Selle Italia auf – der Sattel lässt

sich extrem weit vor/zurück schieben. Weniger praktisch: Durch den oben schmaleren Stützendurchmesser muss der Schnellspanner bei abgesenkter Stütze nachjustiert werden.



**Scott Via** drehbarem Inlay an der Aufhängung des Federbeins lässt sich die Spark-Geometrie variieren.

MB wählte meist die Einstellung „High“, im „Low“-Modus wandert das Tretlager um rund zehn Millimeter tiefer, Lenk- und Sitzwinkel stehen etwa 0,7 Grad flacher.



**Trek** Kleines Teil, große Wirkung! Am (hochwertigen) Kettenstreben-schutz des Fuel EX befindet sich eine Art Gummipuffer, der das Schlagen der Ketten von unten gegen die Strebe abdämpft. Tatsächlich: Das Trek-Fully schwebt deutlich geräuschärmer ins Tal als das Gros der Konkurrenz.



**Rotwild** Eigentlich beiläufig sitzt das R.C1 neben einem hochsoliden Aluminium-Rahmen auch durchgehend ro-

buste Parts. Eigentlich, denn die DT-Swiss-Felge quittierte einen kräftigen Schlag auf der ersten Abfahrt mit einer ordentlichen Delle – ohne dass dabei der Schlauch platzte.



**Rocky Mountain** ...

macht dicht! Keine Angst, es droht nicht die Insolvenz der Kult-Kanadier – gemeint ist der priffige Gummiberzug am Sattelstützenschnellspanner des Element. Das schwarze Verhüterli verhindert wirksam, dass Schmutz oder Feuchtigkeit ins Rahmeninnere gelangen.



**Rose Krude**

Lösung: Im eigentlichen Pressstift 30-Tretlagergehäuse steckt ein Plastik-Adapter von Sram, um

die außenliegenden Shimano-Lager aufzunehmen. Im Praxistest traten keine Probleme auf, zum Ausbau mussten die Lager aber mitsamt den Adaptern ausgeschlagen werden.

Biken mit Traumbikes vor Traumkulisse – schlicht das Höchste der Gefühle!



lastige Sitzposition. Extra sportlich nimmt der Biker auf den tiefen, Marathon-affinen Flitzern von Radon, Scott und Stevens Platz. Das andere, kompakt-aufrechte Extrem bieten BMC und Trek sowie das via Ausstattung als Racefully definierte, aber vorne hoch bauende Rose.

Zweite Schubkraft neben der ausbalancierten Geometrie ist das erfreulich niedrige Gewicht der Testbikes, nur 11,6 Kilogramm die 15 Tourer im Schnitt auf die Waagschale – Chapeau! Zum Vergleich: Die in MB 12/11 getesteten Carbon(!)-All-Mountains wogen gemittelt 12,1 Kilo. Ein halbes Kilo mehr erscheint nicht viel, allerdings kosten besagte Edel-AMs auch im Schnitt 1500 Euro mehr! Im Klartext: Tourenfullys sind bei vergleichbarem Gewicht erheblich günstiger.

Als Basis dient bei elf Kandidaten ein solider Aluminium- und bei drei Fullys (Ghost, Scott, Stevens) ein Voll-Carbon-Frame. Felt setzt auf einen Zwitter mit Alu-Hauptrahmen und Carbon-Heck. Logo, dass die drei edlen Kohlefaser-Chas-





antriebsneutral, aber fast frei von Komfort und Traktion agiert. Als *die* Säntfen schmeichelten Rotwild, Trek und Votec den Trailjunkies unter den Testern – leichtes Wipeln bergauf sei da verziehen, zumal sich die drei Schluckspechte mittels Griff zur Wippunterdrückung („Pro-Pedal“) am jeweiligen Fox-Federbein im Zaum halten lassen. Den galantesten Spagat aus Up- und Downhill-Potenz vollführen BMC, Canyon, Ghost und Radon.

Elf der 15 Hersteller vertrauen einer Feder gabel aus dem Hause Fox die Führungsarbeit an. Buchstäblich erste Wahl, denn die zumeist verbaute „32 F120“ des US-Spezialisten saugt sich feinfühlig und komfortabel an den Trail – ohne im Großen durchzuschlagen. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Fox-Forken – von der FIT-RL-Variante über das Topmodell FIT RLC mit reibungsarmer Kashima-Beschichtung bis hin zur Spezialgabel mit doppelter Luftkammer am Trek – sind ▶

sis mit Traummaßen von 2220 bis 2320 Gramm das Ranking (S. 27) weit anführen. Weniger asketisch: Lapierre, Rotwild und Votec, deren stabile Alu-Konstruktionen teils deutlich über der magischen Drei-Kilo-Marke liegen.

### Carbon gewinnt und verliert im Labor

Auch in puncto Steifigkeit tanzten die Carbonis im MB-Labor aus der Reihe: Das Stevens markiert mit steifen 92,8 Nm/° am für die Lenkpräzision wichtigen Steuerkopf den Topwert, das Scott enttäuscht als Schlusslicht: 61,1 Nm/° liegen nur knapp im grünen Bereich, sind für Tourenfahrer mit mehr als 85 Kilo auf den Rippen grenzwertig. Alle anderen Bikes erreichen solide, völlig unbedenkliche Werte zwischen 70 und 90 Nm/°.

Doch auch das leichteste Bike und eine ausgefeilte Geometrie werden zum Rohrkrepierer, wenn sich das Fahrwerk bergauf wie eine Schiffsschaukel benimmt. Effizienz lautet erneut das Zauberwort, die Heckfederung muss Traktion generieren,

darf gleichzeitig aber unter Kettenzug nicht wippen sowie im steilen Uphill nicht durch das nach hinten wandernde Körpergewicht wegsacken. Und: Bergab steht bereits angesprochener Komfort im Lastenheft der Kinematik, feinfühlig soll der Hinterbau ansprechen, dabei Reserven für Highspeed-Geballer wie für kleinere Drops bereithalten. Eine hochkomplexe Aufgabe – und wieder glänzt die 120-mm-Kategorie: Der Federweg protzt noch nicht so mächtig wie an einem 150-mm-All-Mountain, bleibt dermaßen beherrschbar, dass die Schluckfreude nicht zu Lasten der Effizienz geht. Apropos: Felt, Giant und Rose setzen inzwischen auf 125 respektive 130 mm Federweg – für MB teils zu viel des Guten. Mehr Hub birgt die Gefahr einer hohen Geometrie, die dann nicht ohne Vario-Gabel auskommt.

Prima: Die 15 Test-Kinematiken werkeln auf zumeist überzeugendem Niveau. Schärfere Kritik traf erneut das Conway, dessen VPP-Hinterbau zwar zur Gänze

## MB-LABOR: DIE GEWICHTE

WO VERSTECKEN DIE TESTBIKES IHRE PFUNDE? MB ZEIGT'S.

### GEWICHTE IM VERGLEICH

	komplett	Rahmen	Gabel	Räder
BMC	11 530	2680	1556	3763
CANYON	11 250	2910	1608	3670
CONWAY	11 730	3230	1478	3734
FELT	11 980	3000	1731	3942
GHOST	11 330	2260	1666	4100
GIANT	12 190	2650	1863	3889
LAPIERRE	12 570	3530	1525	3994
RADON	10 870	2870	1631	3189
ROCKY MTN	11 790	2890	1443	3845
ROSE	10 660	2810	1398	3277
ROTWILD	12 050	3070	1540	3845
SCOTT	11 220	2260	1476	3773
STEVENS	11 160	2320	1567	3757
TREK	12 120	2780	1741	4010
VOTEC	12 090	3100	1522	3812

rot = schlechtester Wert, grün = bester Wert  
Alle Angaben in Gramm

**Gewichte:** Sofern Steckachsen bei Gabel und/oder Rahmen vorhanden sind, wiegt MB diese mit. Das Laufradgewicht bildet die Summe aus dem eigentlichen Laufradsatz sowie Felgenband, Schlauch, Mantel, Bremsscheiben, allen Schrauben und gegebenenfalls Schnellspanner. Remote-Sets sind nicht enthalten.



spürbar, wirken sich im Showroom aber eindrücklicher aus als im Gelände. Auch die recht straff federnde Rock Shox Reba (Rocky, Scott) sowie die leicht überdämpfte Magura Durin (Rose) werkeln auf gutem bis sehr gutem Niveau – ohne die Brillanz der Füchse zu erreichen.

### Tolle Ausstattung der Testbikes

Auch abseits der Federelemente gibt die Ausstaffierung der 3000-Euro-Klasse kaum Anlass zur Kritik. Im Gegenteil, das Gros der Testbikes setzt bei Antrieb und Schaltung auf Shimanos neue, formidabile XT-Gruppe. Funktional auf dem Level der Nobelgruppe XTR, robust, schick – mehr braucht kein Mensch!

Sie doch? Dann bieten Ihnen Conway sowie die Direktvertriebe von Canyon, Radon, Rose und Votec Luxus pur – vom leichten Mavic- oder DT-Swiss-Laufrad über erztstabile Syntace-Parts bis hin zum edlen Shimano-XTR- oder Stram-X0-Antrieb. Apropos: Achten Sie auf eine Ihrem Einsatzzweck angepasste Übersetzung!

Die am Rose eingesetzte Zweifach-Kurbel mit 42/30 Zähnen ist in Kombination mit der 11-34-Kassette selbst für Racer-Waden ein „echtes Brett“. Conway, Ghost, Rocky und Stevens verbauen zwar 3 x 10-Antriebe, jubeln ihren Piloten aber 32er- oder 34er-Kassetten unter – für Alpentouren wäre ein 36er-Ritzel besser. Auch bei der Bremsanlage sollten Sie abwägen: Eine 160er-Disc am Heck spart ein paar Jota Gewicht und mag für viele Marathons ausreichen, Tourer biken mit 180-mm-Rotoren aber deutlich stressfreier. Ähnliches gilt für die Reifenwahl. Leichte Race-Schlappen wie Continental X-King oder Schwalbe Rocket Ron verführen zwar zu Sprintorgien, bieten im Groben aber weniger Fahrtsicherheit und sind zudem pannenanfälliger. Besser: Continental Mountain King, Schwalbe Nobby Nic oder gleich ein Tubeless-System wie am Lapierre.

Let's fetz: Die aktuelle Generation der 120-mm-Fullys sorgte auf dem anspruchsvollen Rundkurs im Trail-Paradies Latsch

für unverhoffte Endorphin-Fluten. „Toll, welch hohe Reserven die meisten Tourer bieten. Da frage ich mich fast, warum ich das ganze Jahr mit einem All-Mountain gefahren bin“, lobte MB-Redakteur Christian Zimek die hohe Fahrtsicherheit der Leichtgewichte. „Schuld“ daran tragen einmal mehr die ausgewogenen Geometrien und das damit verknüpfte berechenbare Handling – speziell mit einem ergonomisch sinnvollen, breiten Cockpit. 680 mm breite Lenker haben sich erfreulicherweise selbst an Marathon-Bikes durchgesetzt. Nur Lapierre, Rose und Rotwild kommen mit 660er zu kurz daher.

### Spezialisten für Race und Tour

Trotz vermeintlich ähnlicher Geometriedaten und zumeist identischer Federwege: Das Feld der Generalisten hält einige Spezialisten parat (s. Kasten unten). Als unerschütterliche Freudenspender donnern etwa die äußerst spurtreuen Fullys von BMC, Giant, Trek und Votec bergab. Dank langem Radstand, flachem Lenkwinkel und/oder gefräsißiger Fahrwerke lassen sie den Abstand zu einem All-Mountain-Fully gehörig schmelzen. Ungleich sportiver preschen Conway, Radon, Stevens und Scott gen Gipfel – Marathon-Fans können mit einer dieser 11-Kilo-Waffen den Siegessekt schon mal kalt stellen!

Quirlig, agil, verspielt: Lapierre, Felt und Rocky Mountain wedeln der Konkurrenz auf flowigen Trails davon, bieten die XXL-Portion Fahrspaß – auch wenn dem X-Flow und dem Element eine Prise mehr Laufruhe gut stehen würde. Als Alleskönner erfreuen Canyon, Ghost und Rotwild in erster Linie die Tourer-Klientel. Nerve XC und AMR Lector geben dabei aber auch auf der Waage eine gertenschlanke Figur ab, sausen mit erfrischender Spritzigkeit berg hoch, mit spielerisch sicherem Handling berg ab, garantieren Glücksgefühle – eben all time high! 

## DIE SPEZIALISTEN IM TESTFELD

NICHT JEDES SEHR GUTE FULLY IST FÜR JEDEN BIKER DER ERSEHNT PARTNER FÜRS TOURENLEBEN. WELCHE BIKES ZEICHNEN SICH BESONDERS AUS?

### TOP 3 UPHILL

- 1. PLATZ: RADON**  
Skeon 9.0 SL
- 2. Stevens**  
Fluent Carbon ES
- 3. Scott**  
Spark 30

Vortrieb und Kletter-Performance geht Ihnen über Downhill-Potenz? Dann liegen Sie mit Radon, Stevens und Scott richtig. Alle drei Leichtgewichte eignen sich zudem hervorragend für ambitionierte Marathon-Biker.

### TOP 3 WENDIGKEIT

- 1. PLATZ: ROCKY MOUNTAIN**  
Element 50 Next
- 2. Lapierre**  
X-Flow 512
- 3. Stevens**  
Fluent Carbon ES

Kompakter Radstand, steiler Lenkwinkel, kurze Kettenstreben: Rocky und Lapierre wuseln deutlich agiler über den Trail als die Konkurrenz. Einige Tester vermissten bei beiden Bikes allerdings auch einen Schuss Laufruhe.

### TOP 3 DOWNHILL

- 1. PLATZ: TREK**  
Fuel EX 9
- 2. BMC**  
Speedfox SF01 XT
- 3. Canyon**  
Nerve XC 9.0 SL

Flacher Lenkwinkel, langer Radstand, schluckfreudiges Fahrwerk, griffige Reifen – mit diesen Zutaten donnern Trek und BMC fast auf All-Mountain-Niveau berg ab. Aber auch die Alleskönner Canyon, Ghost und Rotwild glänzen.

## KURZ & KNAPP

Weniger ist mehr! Marathon- und Tourenfullys bieten mit „nur“ 120 mm Federweg das, was die meisten Biker zum „Höhepunkt“ treibt: Effizienz bergan, Komfort berg ab und Zuverlässigkeit im Trail-Alltag. Garant dafür sind ausgereifte Geometrien und Fahrwerke sowie die tollen Anbauteile der 3000-Euro-Klasse. Aus einem hochklassigen Testfeld stechen die Allrounder von Canyon und Ghost heraus, den Kaufftip für Marathonisti erhält das Radon.



# Lapierre X-Flow 51Z

Vor über einem Jahr debütierte die innovative Pendbox-Kinematik am Lapiere-Downhiller, nun „pendelt“ auch das neue Tourenfuller der Franzosen. Kurz erklärt: Das Tretlager ist vom Hinterbau entkoppelt und nur durch einen Steg mit dem Rahmen verbunden. Beim Einfedern wandert das Tretlager leicht nach hinten, unter Kettenzug nach vorne, wodurch es mit den drei weiteren Gelenken in einer Linie liegt – für maximale Effizienz beim Pedalieren. In der Praxis funktioniert dies prima, der Hinterbau wippt kaum, bietet dennoch genug Traktion. Den Preis zahlt das X-Flow auf der Waage: Ein Rahmengewicht von 3,53 kg ist nicht zeitgemäß – Pendbox hin, Pendbox her. Knallerzeiten sind so im Marathon nicht drin, lange Alpen-Anstiege erklimmt das Dijon-Bike auch dank kompakt-relaxter Sitzposition dennoch problemlos. Speziell im flebrigen Gelände brilliert das agile, verspielt-wendige Handling sowie der komfortable, sehr lineare federnde Hinterbau. Nur der Lenker (660 mm) dürfte breiter sein.



**FAZIT:** Willkommen im Flow-Zirkus! Der Name ist Programm, im leichten Gelände bietet das quirlige X-Flow Komfort und Fahrspaß satt.

**Mountain BIKE**  
TESTERGEBNIS

**SEHR GUT**

- + Äußerst agiles Handling
- + Komfortables Fahrwerk
- + Robuste Ausstattung
- Sehr schwerer Rahmen

# Radon Skeen 9.0 SL



**KAUF-TIPP**  
DIESE BIKE  
Vorteilhaft für  
Marathon-Fans

**FAZIT:** Leicht und schnell, agil und spritzig – das sensationell gut ausgestattete Skeen ist die Waffe für Marathon-Fans. Kauf Tipp!

**Mountain BIKE**  
TESTERGEBNIS

**SEHR GUT**

- + Traumausstattung
- + Leicht, flink, wendig
- + Gelungenes Fahrwerk
- Tretlager etwas zu tief

Sündhaft teuer Mavic-Laufradsatz, edle Syntace-Parts, leichte Formula-Stopper, top Fox-Fahrwerk und eine von der Kette bis zur Kassette komplette XTR-Gruppe: Der sorgfältig verarbeitete Skeen-Alu-Rahmen ist mit edleren Klunkern behangen als eine Milliardärs-Gattin beim Opernball. In Summe stehen unter 11 kg Gesamtgewicht – Chapeau! Entsprechend legt das Radon in der Ebene los wie von der Tarantel gestochen, beschleunigt dank superleichter Laufräder gierig, klettert geschickt. Die sportliche Sitzposition sorgt dabei für viel Druck auf Pedal und Lenker – obwohl die Front für ein Marathon-Bike hoch baut. Auch das leichte Wippen des Hinterbaus irritiert hartgesottene Racer, lässt sich mit einem Griff zum Plattform-Hebel aber „wegklicken“.

Überraschend potent rauscht das Skeen gen Tal, das aufmerksame Fox-Fahrwerk sowie das agile, aber unaufgeregte Handling vermitteln Sicherheit und Reserven. Das tiefe Tretlager und die nicht ganz so kräftige Race-Bremse verlangen indes eine etwas erhöhte Aufmerksamkeit.

INFOCENTER	
Preis	3199 Euro
Gewicht*	12,6 kg/3530 g/1525 g
Vertriebsweg	Fachhandel
Rahmenhöhe	S/M/L
Rahmenmaterial	Aluminium
MountainBIKE-MESSWERTE	
Lenk-/Sitzwinkel	69°/73°
Sitz-/Ober-/Steuerrohr	462 mm/586 mm/120 mm
Radstand/Tretlagerhöhe	1089 mm/338 mm
AUSSTATTUNG	
Federgabel/Federweg	Fox 32 F120 FIT RLC/120 mm
Federbein/Federweg	Fox Float RP2/120 mm
Schaltwerk/-hebel	Shimano XTR/XT (3 x 10)
Kurbel/Umwerfer	Shimano XT/XT
Bremsen	Formula RX 180/160 mm
Laufräder	Easton EA70 XCT (System)
Reifen	Conti. Mtn.-King/X-King UST 2,2"
EINSATZBEREICH	
Cross Country/Race	<input type="checkbox"/>
Marathon	<input type="checkbox"/>
Tour/Allround	<input type="checkbox"/>
technischer Trail	<input type="checkbox"/>
WERTUNG	
Fahreigenschaften	<input type="checkbox"/>
Ausstattung	<input type="checkbox"/>

\*Gewicht: Komplettbike ohne Pedale/Rahmen/Federgabel

INFOCENTER	
Preis	2999 Euro
Gewicht*	10,9 kg/2870 g/1631 g
Vertriebsweg	Direktvertrieb
Rahmenhöhe	16"/18"/20"/22"
Rahmenmaterial	Aluminium
MountainBIKE-MESSWERTE	
Lenk-/Sitzwinkel	69,5°/73°
Sitz-/Ober-/Steuerrohr	459 mm/588 mm/123 mm
Radstand/Tretlagerhöhe	1093 mm/319 mm
AUSSTATTUNG	
Federgabel/Federweg	Fox 32 F120 FIT RLC/120 mm
Federbein/Federweg	Fox Float RP23/120 mm
Schaltwerk/-hebel	Shimano XTR/XTR (3 x 10)
Kurbel/Umwerfer	Shimano XTR/XT
Bremsen	Formula RT 160/160 mm
Laufräder	Mavic Crossmax SLR (System)
Reifen	Schwalbe Rocket Ron Evo 2,25"
EINSATZBEREICH	
Cross Country/Race	<input type="checkbox"/>
Marathon	<input type="checkbox"/>
Tour/Allround	<input type="checkbox"/>
technischer Trail	<input type="checkbox"/>
WERTUNG	
Fahreigenschaften	<input type="checkbox"/>
Ausstattung	<input type="checkbox"/>

\*Gewicht: Komplettbike ohne Pedale/Rahmen/Federgabel

# Rocky Mountain Element 50 Next



Abb. zeigt Bike mit XT-Kurbel

**FAZIT:** Sport und Spaß in einem – das neue Element verpackt leichtfüßigen Vortrieb mit Trail-Akrobatik, kehrt zurück in die erste Fully-Liga!

**Mountain BIKE**  
TESTERGEBNIS

**SEHR GUT**

- + Hochagiles Handling
- + Flink, top Vortrieb
- Weniger Reserven

Nur wenige Fullys besitzen diese Tradition: Bereits 1996 sorgte das Element für feuchte Augen im Bikeshop und Siegertränen im Rennen. Nachdem die Kanadier im Vorjahr die neue Carbon-Version präsentierten, folgt nun das Alu-Element – mit auf trail-affine 120 mm Federweg aufgebohrtem Fahrwerk. Auch die Sitzposition fällt weniger sportlich, eher kompakt und fein ins Bike integriert aus, dennoch beschleunigt und klettert das Element leichtfüßig. Dazu passt das ungemein quirlig-verspielte Handling – auf dem Trail wedelt das Rocky der Konkurrenz einen Knoten in die Laufräder! Trotzdem polarisierte es die *MB*-Tester: Während die einen von diesem Derwisch gar nicht mehr runter wollten, vermissen andere eine gehörige Portion Lafruhe. Schuld trägt die „kurze“ Geometrie, aber auch die nicht ganz auf dem Niveau der (Fox-)Konkurrenz wirkende, straffe Reba-Gabel. Übrigens: Wer auf die edle Next-Carbon-Kurbel verzichten kann, bekommt das Element 50 für deutlich günstigere 2699 Euro.

INFOCENTER	
Preis	3179 Euro (2699 € mit XT-Kurbel)
Gewicht*	11,8 kg/2890 g/1443 g
Vertriebsweg	Fachhandel
Rahmenhöhe	15"/16,5"/18"/19"/20,5"
Rahmenmaterial	Aluminium
MountainBIKE-MESSWERTE	
Lenk-/Sitzwinkel	69,5°/73,5°
Sitz-/Ober-/Steuerrohr	459 mm/587 mm/133 mm
Radstand/Tretlagerhöhe	1089 mm/322 mm
AUSSTATTUNG	
Federgabel/Federweg	Rock Shox Reba RL/120 mm
Federbein/Federweg	Fox Float RP2/120 mm
Schaltwerk/-hebel	Shimano XT/SLX
Kurbel/Umwerfer	Raceface Next SL/Shimano SLX
Bremsen	Formula RX 180/160 mm
Laufräder	DT Swiss X 1900
Reifen	Continental X-King 2,2"
EINSATZBEREICH	
Cross Country/Race	<input type="checkbox"/>
Marathon	<input type="checkbox"/>
Tour/Allround	<input type="checkbox"/>
technischer Trail	<input type="checkbox"/>
WERTUNG	
Fahreigenschaften	<input type="checkbox"/>
Ausstattung	<input type="checkbox"/>

\*Gewicht: Komplettbike ohne Pedale/Rahmen/Federgabel