



WOMB
SUPER BIKES

DANNY HART UND SEIN GIANT GLORY

**Glory –
Ruhm und Ehre**

Die Maschine, mit der Danny Hart zu seinem sensationellen WM-Sieg fuhr

Weltmeister Danny Hart hat nicht mehr auf seinem Glory gegessen, seit er bei der WM in der Schweiz damit über die Ziellinie schoss. Stattdessen hat er seitdem auf Expos und Presseterminen in aller Welt die Giant-Flagge hochgehalten. Doch das Bike, das Danny sich für die britische Meisterschaft bauen ließ, ist fast identisch – ihr seht es hier im Bild. Was hat es, das andere nicht haben? Danny startete auf einem Standardrahmen in „Large“ in die Saison, wechselte aber wenig später auf einen „Medium“. „Der große passte gut, aber die größeren Jungs

im Team brauchten einen noch etwas größeren Rahmen, deswegen wurde die Größe verändert. Mein Rahmen hat eine spezielle Geometrie, aber ich kann euch die genauen Daten nicht sagen“, erklärte Danny. Giant-DH-Teammanager Joe Staub war etwas auskunftsfreudiger, wollte uns aber auch keine genauen Zahlen nennen: „Danny fährt einen Prototyp-Rahmen. Was die Geometrie angeht, so ist das Tretlager etwas tiefer, der Lenkwinkel flacher und der Vorderbau länger. Die Rohre selbst sind Standard.“ Während einige Fahrer ständig am Aufbau

und an den Komponenten ihres Bikes herumtüteln, konzentriert sich Danny mehr darauf, wie er fährt, als was er fährt. Wie Jon Cancelier, der Kopf des RockShox-BlackBox-Race-Programms, erklärt: „Danny hat es am liebsten, wenn sein Rad einmal aufgebaut wird und dann so bleibt. Er ist das ganze Jahr mit derselben Grundeinstellung und derselben Federhärte gefahren – außer beim Sea Otter und dem Weltcup in Südafrika [ein schneller, relativ flüssiger Kurs], wo er mit dem Vivid-Air-Dämpfer unterwegs war.“ Ansonsten ist das Maestro

Was macht dieses Bike zu einem **SUPERBIKE?**

- Custom-Geometrie
- Custom-Setup von RockShox, Sram und Avid
- „Danny Hart Signature“-Reifen mit spezieller Gummimischung für die Weltmeisterschaft



WER IST DANNY HART?

Danny stammt aus Reckwä in Nordosten Englands. Er fährt seit 2010 für das Giant-Factory-Off-Road-Team. Er gewann 2009 den Gesamtweltcup der Junioren und wurde 2011 Downhill-Weltmeister.

1 BRAKEDANCE

Stamm-BlackBox-Räder können jegliche Brems-Kombination wählen, die sie wollen. So fährt Danny mit Avid-Elite-Helbern, die mit Code-Bremsattel kombiniert sind. Die Hebel haben einen Druckpunkt nahe am Lenker, was wiederum für einen maximalen Halt der Hände sorgt. Außerdem fährt er mit 200-mm-Scheiben vorne und hinten.

2 LANG UND NIEDRIG

Der Prototyp des Glory-Rahmens in der Größe „Medium“ ist länger, niedriger und flacher als der Standard, aber die Rohre selbst (auch das neue extragroße Overdrive-2-Steuerrohr) sind unverändert. Nach dem zu urteilen, was uns nicht gesagt wurde, wird sich an der Geometrie der serienfertigen Bikes vor 2013 nichts ändern.

7 RADIERGUMMI

Dannys DirtyDan-Reifen tragen nicht nur seinen Namen. Schwalbe hat ein eigenes Team für die Entwicklung von Race-Produkten, das dafür sorgt, dass das Gummi zu seinem Fahrstil passt. Jeder, der gesehen hat, wie flüssig Danny an den Stellen fuhr, wo alle anderen Probleme hatten, würde zustimmen, dass sie etwas von ihrem Job verstehen.

6 DER ANTRIEB

Der komplette Sram-XE-DH-Antrieb mit Kurbelarmen aus Carbon und Schaltwerk mit kurzen Käfigen ist im Handel schon verfügbar. Danny fährt mit einem 3er-Kettenblatt und mit kurzen 165-mm-Kurbeln, die mehr Bodenfreiheit ermöglichen. Die Kettenführung ist eine MRP-G2 SL in den Giant-Teamfarben.

3 SAUBER UND SICHER

Dannys ODI-Ruffian-Griffe sind keine Lock-on-Griffe, sondern bombensicher mit Draht befestigt. Außerdem hat er einen RRP-Spritzschutz für die Gabel, spezielle Carbon-Kevlar-Abdeckungen für die Bremsattel und einen Helm mit verlängertem Frontschild als Schutz gegen Regen und Schlamm.

4 ABGESPECKT

Die „BoXXer World Cup“-Gabel arbeitet mit einer Luftfederung, und das Vivid-Federbein hat eine Titan-Feder, um Gewicht zu sparen. Alle Schrauben – außer den Vorbau-Schrauben – bestehen aus Titan, sodass das Gewicht des Bikes auf knapp über 16 Kilogramm reduziert wird. Die Pedale sind Crank Brothers Mallet, und die Felgen liefert DT Swiss.

5 AALGLATT

Die schwarze Beschichtung der Standrohre, die man an Dannys BoXXer-Gabel sieht, gibt es nur bei der BlackBox. Die glatte Oberfläche der Reverb-Vario-Stütze scheint aber ähnlich zu sein.

Das
WESENTLICHE

Preis: 4.799 €
Giant Glory 0 (Serienbike)

Kontakt:
www.giant-bicycles.com

Federungssystem mit Twin Linkage und 203 Millimeter Federweg unverändert, aber der Dämpfer und die Gabel selbst sind getunt. Wie Jon sagt: „Danny fährt mit einem normalen Vivid-Dämpfer mit einer 350er-Titan-Feder und unserem M/M-Tuning (mittlere Zugstufe und mittlere Druckstufe). Ich mache auch intern noch ein paar kleine Veränderungen, damit der Dämpfer besser zu Dannys Fahrstil und dem Giant-Glory-Rahmen passt. Vorne haben wir eine BoXXer World Cup mit schwarzem, DLC-beschichtetem Standrohr (das nur die BlackBox hat) und ein bisschen internem Tuning. Was genau innen drin ist, wird ein Geheimnis der BlackBox bleiben...“

CUSTOM-SETUP

Auch wenn Danny gerne das ganze Jahr über mit demselben Bike fährt, musste das Team wegen des extrem anspruchsvollen Kurses in Champéry in der Rennwoche noch ein bisschen schrauben, um das eine oder andere noch zu optimieren. „Bei der Weltmeisterschaft haben wir viel weichere Federn ausprobiert und hinten einen breiteren Reifen aufgezogen als vorne, um auf diesem steilen Kurs mehr Grip beim Bremsen zu haben“, erläutert Joe. „Aber als der Regen einsetzte, haben wir wieder auf ein Standard-Setup für Matsch-Rennen umgestellt.“ Ein sehr wichtiger und sichtbarer Teil des Setups für das Rennen waren die DirtyDan-Matschreifen von Schwalbe, von denen eine Danny-Hart-Spezialversion aufgezogen wurde. Daran war nicht nur der Name besonders, wie Danny sagt. „Der Reifen hat normalerweise eine Triple-Compound-Gummimischung, aber der von Champéry hatte nur eine Dual-Compound-Mischung. Auf der Lauffläche war ein extrem weiches „Champéry“-Compound und darunter ein leicht rollendes Basis-Compound.“ Das andere Matsch-Special an Dannys Bike waren die Bremsen. Diese hatten Carbon-Abdeckungen, um die Bremsbeläge vor Spritzwasser zu schützen. „Sein Mechaniker Paul Miles hat die Abdeckungen für die Bremsattel gemacht“, sagt Jon. „Der Junge schaut immer, wo er noch etwas rausholen kann, und hat viel zu Dannys Erfolg in dieser Saison beigetragen.“

Dem genauen Betrachter wird nicht entgangen sein, dass die DT-Swiss-Felgen eine andere Farbe haben als die an Dannys Weltmeisterschafts-Bike. „Danny fährt die leichteren 500-g-Felgen bei Rennen und die 600-g-Felgen im Training. Wir haben die weißen Felgen genommen, damit das ganze Bike farblich zu Dannys UK-Output passt. Das waren Standard-Felgen“, sagt Joe. Leider mussten die britischen Meisterschaften wegen schlechten Wetters abgesagt werden, und eine anschließende Schulterverletzung bedeutete, dass Danny das Bike vorher so noch nie gefahren war, als wir es fotografierten. Aber wir freuen uns schon darauf, dass Danny im März 2012 beim Saisonauftakt in Südafrika zur Verteidigung seines Regenbogentrikots damit antritt.