



Gewinne Preise im Wert von 20.000 Euro bei der world of mtb Leserumfrage

# world of mtb



world of mtb  
D 5,80 Euro  
A 6,40 Euro  
LUX 6,40 Euro  
CH 10,50 CHF  
4 192144205802



## LICHTBLICKE IM MONTAFON

**9 TRAILBIKES  
SCHALTUNGSSYSTEME**

**TRAILCENTER KLINOVEC  
SEA OTTER NEWS**

**AUTO PACKEN  
SCHALTUNG EINSTELLEN**

Text Matthias Baumgartner Bild Andreas Meyer



# Trailsurfing süperb

---

## 9 High End Trailbikes im Test

Vor rund 20 Jahren war ein Mountainbike ein Mountainbike, einfach ein Rad fürs Gelände. Mittlerweile gibt es schon fast für jede Art von Untergrund bzw. jeden Einsatzbereich das passende Bike, das sich einer bestimmten Kategorie zuschreibt. Zwischen den auf Komfort und Langstrecken ausgelegten Tourenbikes und den für die Abfahrt getrimmten Enduro Bikes mit reichlich Federweg platzieren sich die Trail- und AllMountain Bikes. Die Federwege liegen meist zwischen 120 bis 150 Millimeter. Eine klare Differenzierung der Kategorien ist schwierig und die Übergänge verschwimmen. Während wir das AllMountain, wie der Name schon sagt, eher als Allrounder sehen, ist das Trailbike eher ein Spezialist – und seinem Namen entsprechend eben der Spezialist für den Trail. Trailriding oder Trailsurfing ist in aller Munde, und wer einmal vom Flow gepackt wurde, will ihn immer und immer wieder erfahren. Die Geometrien dieser Bikes sind so gewählt, dass eine hohe Geschwindigkeit nicht zum Problem wird, breite Lenker und Variostützen sorgen für einen hohen Sicherheitsfaktor und ein sportliches, direktes Fahrwerk unterstützt beim Surfen durch Anlieger und Wellen. Stabile und griffige Reifen werden pannenanfälligen Leichtgewichten vorgezogen, moderne 1-fach-Antriebe sind der Status quo bei diesen Bikes und verleihen ihnen auch gute Uphill-Eigenschaften. Die Frage nach der perfekten Laufradgröße bleibt jedoch auch hier unbeantwortet und das Testfeld teilt sich nahezu 50/50 in 27,5- und 29-Zöller auf. Trailsurfing süperb lautet die Überschrift zu diesem Test und genauso haben wir dieses Testfeld erfahren – diese Bikes sind für die Trails geschaffen.

# PROPAIN Tyee AM Carbon Race

„Project Free“ ist der Schlüssel zum individuellen Traumbike



**Links** Selten gesehen: Die Bikeyoke Revive Variostütze verfügt über einen stufenlosen Hubbereich von 160 Millimetern. Die Bedienung erfolgt über einen Lenker-Remote. **Mitte** Das auf vier Drehpunkten basierende Hinterbausystem Pro10 ist eine Eigenentwicklung. Die Dämpfung übernimmt ein Fox Float Factory Series. **Rechts** Durch die Kombination von DT Swiss XMC 1200 Carbon Laufrädern und Onza Canis Reifen weist das Propain die geringste rotierende Masse auf.

**DAS BIKE**

Die Leidenschaft zum Mountainbike-Sport bewegten Robert Krauss und David Assfalg dazu, eine eigene Bikemarke zu gründen. Den Grundstein dafür setzte Robert schon im Jahr 2008. Das Tyee ist bekannt als Enduro-Bike, mit der Zusatzbezeichnung AM für AllMountain wird es zum Trailbike. Auch beim Tyee AM kommt das eigens entwickelte Federungssystem am Hinterbau, genannt Pro10, zum Einsatz, und stellt 145 Millimeter Federweg zur Verfügung. Der hinter dem Sitzrohr stehende Dämpfer im metrischen Einbaumaß sorgt für einen zentralen und tiefen Schwerpunkt des Rades. Serienmäßig schützt ein Carbon Mud Fender das Federbein vor Schmutzangriffen des Hinterrades. Ob für den Carbon Fanatiker oder Aluminiumliebhaber, in beiden Materialien ist das Tyee AM erhältlich, in der Carbon Rahmenausführung spart man 800 Gramm Gewicht ein. Neben den verschiedenen Komplettbausführungen gibt es auf der Homepage einen Konfigurator „Project Free“, der dir einen völlig individuellen Radaufbau erlaubt – angefangen bei der Farbkombination

bis hin zur kompletten Ausstattung deines Wunschbikes. Mit 11,66 Kilogramm liegt das Propain Bike bis auf wenige Gramm auf einer Höhe mit dem Cannondale.

**AUF DEM TRAIL**

Das Propain zeigt sich extrem spritzig und flott in der Beschleunigung. Grund hierfür ist sicherlich die mit Abstand leichteste Laufradkombination und die dadurch geringe rotierende Masse. Das Hinterbausystem Pro10 zeigt sich im Uphill vortriebsorientiert, jedoch sackt der Hinterbau etwas in den Federweg. Bei längeren Auffahrten oder im Wiegetritt lohnt es sich, den Hebel des Fox Float Factory Series Dämpfers umzulegen, um den Hinterbau zu straffen. Wegen der Federbein-Position ist der Hebel während der Fahrt sehr schlecht zu erreichen. Das Fahrwerk, vor allem der Hinterbau, spricht sehr soft an, jegliche Unebenheiten und Hindernisse auf dem Trail schluckt er mühelos weg, zum Ende hin wird die Kennlinie progressiver und hält eine nötige Reserve in petto. Auch bei schnellen und härteren Schlägen glänzt das Tyee AM Carbon Race

mit einer Klasse Fahrwerksperformance. Auffällig war, dass wir nach dem Bike-transport im Auto oder bei längerem Stillstand in der Bikegarage die Bike Yoke Sattelstütze entlüften mussten. Kein großer Aufwand, einen 4-Millimeter-Inbus und wenige Sekunden später ist die Variostütze wieder zu 100 Prozent einsatzbereit. Solide und tadellos zeigt sich die Stütze im Fahrbetrieb.

**FAZIT**

Das Propain Tyee AM Carbon Race ist ein sehr leichtes, spritziges und komfortables Trailbike. Das potente und softere Fahrwerk zeigt im rauen Gelände bergab, was es kann, auch im Uphill liefert das Tyee eine gute Figur ab.

**Preis, Euro: 4.999****Laufradgröße, Zoll: 27,5****Gewicht, kg: 11,66****Federweg v/h, mm: 150/145****Entfaltung leichtester Gang, m\*\*: 1,51****Entfaltung schwerster Gang, m\*\*: 7,53****Geschwindigkeit leichtester Gang, km/h\*\*: 3,6****Geschwindigkeit schwerster Gang, km/h\*\*: 36,1**

# BÜHNE FREI ...

[www.bikehotels.it](http://www.bikehotels.it)

... für den **1-a-Bikeurlaub**  
auf der Sonnenseite der Alpen!



SÜDTIROL



**BikeHotels**  
Südtirol

Harald Wisthaler



„Geniale Trails entdecken, den Karnischen Kamm erobern oder die **Sextner Dolomiten** mit dem eMTB erfahren: Wir sind für jedes Abenteuer zu haben!“

**Markus Lanzinger**Dolomites.Life.Hotel.Alpenblick | [www.alpenblick.it](http://www.alpenblick.it)

„Für uns ist Mountainbiken Herzenssache und unsere Heimat, der **„wilden Osten“ Südtirols**, das lohnendste Bikerevier überhaupt. Wir freuen uns auf euch!“

**Agnes und Edith Innerhofer**Hotel Innerhofer | [www.hotel-innerhofer.com](http://www.hotel-innerhofer.com)

# ROCKY MOUNTAIN Thunderbolt 770 MSL

Einzelgänger – das Rocky kommt mit einer 2x11-Schaltgruppe



**Links** Das Ride-9 System ermöglicht neun unterschiedliche Positionen der vorderen Dämpferaufnahme. Dadurch lassen sich die Geometrie und das Fahrwerk individuell abstimmen. **Mitte** Rocky Mountain setzt in dieser Ausstattungsvariante auf einen klassischen 2x11-Antrieb von Shimano. **Rechts** Bequem vom Lenker aus lässt sich der Fox Float DPS Performance Elite Dämpfer in den drei verschiedenen Fahrmodi verstellen.

## DAS BIKE

Mit der Modelleinführung des Thunderbolt vor drei Jahren schloss Rocky Mountain die interne Lücke zwischen ihrem XC Race Bike, dem Element, und dem Trailbike Instinct. Der Rahmen verfügt über das Ride-9 System von Rocky. Das heißt, dass sich die vordere Dämpferaufnahme in neun verschiedenen Positionen positionieren lässt, die Geometrie und das Fahrwerk kann so auf die persönlichen Bedürfnisse eingestellt bzw. abgestimmt werden. Dem Fahrer stehen 130 Millimeter Federweg an der Gabel und 120 Millimeter am Heck zur Verfügung, das Fox Float DPS Performance Elite Federbein lässt sich über einen Lenker-Remote blocken. Anders als alle anderen Hersteller aus unserem Testfeld schickt Rocky Mountain das Thunderbolt mit einer Zweifach-Schaltgruppe in den Test. Mit einer Übersetzungsbandbreite von 494 Prozent kratzt der Shimano XTR/XT Schaltungsmix mit Race Face Turbine Kurbel ganz knapp unter der 500-prozentigen Bandbreite einer Sram Eagle vorbei. Erhältlich ist das Thunderbolt in verschiedenen Ausstattungsvarianten, auch mit 1x11-Antrieb. Den preisgünstigen Einstieg ab 2.000 Euro bilden die mit Aluminiumrahmen bestückten Komplettbikes, ab einem Preislevel von 3.500 Euro kommt als Rahmenmaterial Carbon zum Einsatz.

## AUF DEM TRAIL

Beim Ride-9 System wählten wir die Forward Position für aggressives Trail Riding, so, wie es Rocky Mountain selbst beschreibt. Dabei senkt sich das Tretlager, und der Sitz- und Lenkwinkel wird flacher. Im Downhill leistet das Fahrwerk im Zusammenspiel mit den Fox Komponenten an Heck und Front ganze Arbeit, das komfortable Fahrwerk dämpft die auftretenden Schläge gut weg und vermittelt dem Fahrer Sicherheit und Kontrolle. Das Thunderbolt schlängelt sich spielerisch durch engere Kurvenabschnitte, die extrem kurzen Kettenstreben von 422 Millimeter tragen im hohem Maße zur Agilität und Wendigkeit bei. Die Sitzposition auf dem Rocky ist angenehm und ausgewogen, und so lassen sich viele Stunden im Sattel verbringen. Bekannt und bewährt lassen sich die insgesamt 22 Gänge der XTR/XT Schaltung durchschalten. In recht ruppigen Bergabpassagen ist trotz Shadow Plus Funktion am XTR Schaltwerk, die das Kettenschlagen minimiert, eine deutliche Geräuschentwicklung zu vernehmen. Neben dem Shifter links und rechts vom Lenker befindet sich der Remote-Hebel der RockShox Reverb Sattelstütze auf der linken Seite, auf der rechten liegt der Remote-Hebel, um den Fox Float Dämpfer zu blocken. In der Ebene und im Uphill zeigt sich der Hinterbau effizient und vortriebsorientiert.

## FAZIT

Das Rocky Mountain Thunderbolt 770 MSL ist ein Trailbike mit einem breiten Einsatzspektrum. Das Ride-9 System ermöglicht eine individuelle Geometrie- und Fahrwerksabstimmung. Das eher komfortable Fahrwerk sorgt für eine tolle Performance bergab, die Sitzposition ist angenehm und bequem.

**Preis, Euro:** 5.700

**Lauftradgröße, Zoll:** 27,5

**Gewicht, kg:** 12,4

**Federweg v/h, mm:** 130/120

**Entfaltung leichtester Gang, m\*\*:** 1,55

**Entfaltung schwerster Gang, m\*\*:** 7,65

**Geschwindigkeit leichtester Gang, km/h\*\*:** 3,7

**Geschwindigkeit schwerster Gang, km/h\*\*:** 36,7

# Ride on!

MADE IN GERMANY



# ALLES

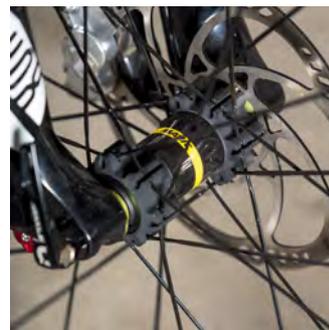
WAS DU BRAUCHST!



SKS-GERMANY.COM

# CENTURION No Pogo Carbon 3000.27

Abgespeckt – der Rahmen ist dank Carbon 700 Gramm leichter geworden



**Links** Magura liefert mit der MT Trail Scheibenbremse den richtigen Stopper: Mit vier Kolben vorne und zwei hinten packt die Bremse kräftig zu. **Mitte** Die RockShox Pike kommt im breiteren Boost-Standard, 150 Millimeter Federweg und der dreistufigen Charger Dämpfungskartusche. **Rechts** Der passende Trail Laufradsatz stammt aus dem Hause Mavic: Der XA Elite ist mit jeweils 24 Messerspeichen ausgestattet, Tubeless Ready und hat eine Maulweite von 25 Millimetern.

**DAS BIKE**

Für das Modelljahr 2017 ist das AllMountain Bike No Pogo aus dem Hause Centurion zusätzlich neben der Aluminiumrahmen-Ausführung als Carbonrahmen erhältlich. Bei 2.299 Euro beginnt der Einstieg in die Alu-Version, ab 3.699 ist das preisgünstigste Carbonmodell erhältlich, bis hin zum Top-Modell, wie es unserem Testbike entspricht, das für 5.799 Euro beim Händler über die Ladentheke rollt. Die Gewichtersparnis des Carbonrahmens gegenüber dem Alurahmen beträgt rund 700 Gramm laut Hersteller. Die Fahrwerksausstattung übernimmt RockShox mit der Pike RCT3 und 150 Millimeter Federweg an der Front sowie einem Monarch RT3 Federbein, das zusammen mit dem Hinterbau 145 Millimeter Federweg generiert. Bestückt ist das Bike mit Mavic XA Elite Laufrädern im 27,5-Zoll-Format, einer Sram Eagle Schaltgruppe mit einer Übersetzungsbandbreite von 500 Prozent und einer RockShox Reverb Stealth Variostütze mit einem vergleichsweise geringen Hub von 100 Millimetern, die über einen Lenker-Remote-Hebel bedient werden. Wie beispielsweise auch Rocky

Mountain oder Cannondale setzt Centurion auf eine Vorbau-Länge von 60 Millimetern und einer Lenkerbreite von 760 Millimetern. In vier verschiedenen Rahmengrößen liefert Centurion das AllMountain Bike aus.

**AUF DEM TRAIL**

Trotz des 60 Millimeter langen Vorbaus ist die Sitzposition ziemlich aufrecht und dadurch sehr komfortabel. Das No Pogo wirkt extrem kurz und kompakt. Verstärkt wird dieses Gefühl in der Abfahrt durch die nach vorne verlagerte Stehposition. Dadurch kann im steilen Gelände ein leichtes Überschlagsgefühl auftreten. Die Länge des Gabelschaftes bietet die Möglichkeit, den Vorbau höher zu montieren, dadurch kann man diesem Empfinden entgegenwirken. Sehr wendig und handlich lässt es sich über die Trails fahren. Das RockShox Fahrwerk zeigt sich von seiner komfortablen Seite, der Hinterbau spricht anfangs soft an, im ruppigen Trail steht das Fahrwerk gut im mittleren Federwegsbereich, der komfortverwöhnte Biker wird großes Gefallen an der Abstimmung finden. Für maximalen Vortrieb im Wiegetritt sollte der gut zu erreichende

Hebel am RockShox Monarch RT3 Federbein umgelegt werden. Vier Kolben vorne und zwei Kolben hinten, in dieser Konstellation beißt die Magura MT Trail auf die jeweils 180 Millimeter Bremsscheiben zu. Die Sram Eagle Schaltgruppe mit ihren zwölf Gängen und dem 32er Kettenblatt lässt uns problemlos die steilen Uphills bezwingen. Die nur 100 Millimeter Hub der versenkbaren Sattelstütze im Centurion schränken uns in der Praxis in keiner Weise ein.

**FAZIT**

Wieselflink schlängelt sich das Centurion No Pogo Carbon 3000.27 die Trails bergab, dabei zeigt sich das Fahrwerk bequem und komfortabel. Die Wahl der Übersetzung lässt uns jeglichen Uphill bezwingen, dabei ist auch das Handling vollkommen zufriedenstellend.

**Preis, Euro: 5.799**

**Laufradgröße, Zoll: 27,5**

**Gewicht, kg: 12,12**

**Federweg v/h, mm: 150/145**

**Entfaltung leichtester Gang, m\*\*: 1,42**

**Entfaltung schwerster Gang, m\*\*: 7,09**

**Geschwindigkeit leichtester Gang, km/h\*\*: 3,4**

**Geschwindigkeit schwerster Gang, km/h\*\*: 34**

# MADE



**Löffler**

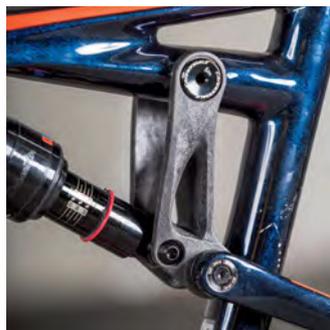
# FOR

# BETTER.

Besser werden, mit jedem Tag: Das ist das Ziel, das alle Sportlerinnen und Sportler mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von LÖFFLER verbindet. Dafür entwickeln wir nachhaltige Innovationen. **AUS ÖSTERREICH.**

# CANNONDALE Habit Carbon 1

Einarmiger Bandit



**Links** Mit einer Lefty 2.0 Carbon und satten 120 Millimeter Federweg ist das Habit ausgestattet, das das HollowGram Carbon Laufrad im Zaum hält. **Mitte** Ob Aluminium- oder Carbonrahmen, der Umlenkhebel am Federbein wird immer aus dem hochwertigen und belastbaren Material Carbon gefertigt. **Rechts** Über den RockShox XLoc Full Sprint Remote-Hebel am Lenker lässt sich zeitgleich das gesamte Fahrwerk straffen.

**DAS BIKE**

Cannondale liefert mit dem 27,5-Zöller, dem Habit Carbon 1, genau den richtigen Kandidaten für unseren Trailbike-Test. Angefangen beim Einfach-Antrieb, ausgestattet mit der Sram Eagle Schaltgruppe mit zwölf Gängen und der daraus resultierenden massiven Übersetzungsbandbreite von 500 Prozent, die den herkömmlichen Zweifach-Gruppen Paroli bietet. So selbstverständlich, wie der Helm auf dem Kopf beim Mountainbiken ist, ist eine Lefty Federgabel in einem Cannondale Bike. So ist natürlich auch das Habit Carbon 1 mit einer Lefty 2.0 Carbon ausgestattet und stellt dem Fahrer 120 Millimeter Federweg zur Verfügung. Der Hinterbau leistet zusammen mit dem RockShox Monarch DebonAir XX ebenfalls 120 Millimeter Federweg, der Dämpferankelhebel ist, wie der gesamte Rahmen, aus Carbon gefertigt. Die Federgabel und das Federbein lassen sich gekoppelt über den RockShox XLoc Full Sprint Remote-Hebel am Lenker blockieren. Wie viele andere Hersteller stattet auch Cannondale ihr Trailbike mit einem breiten Lenker von 760 Millimeter und einem kürzeren Vorbau von 60 Millimeter aus, um das Handling im Gelände zu steigern. Erhältlich ist das Habit in acht verschiedenen Unisex-Ausführungen, davon kommen fünf mit Carbonrahmen und drei in der Aluminium-Ausführung. In der Geometrieauslegung gibt es keine Unterschiede zwischen den beiden verwendeten

Werkstoffen. Das Habit 3 Carbon bildet mit 3.499 Euro den Einstieg in die Carbonvariante. Für 7.500 Euro rollt unser Testbike über die Ladentheke, darüber liegt nur noch das Topmodell Habit Black INC für sage und schreibe 10.999 Euro. Die Waage pendelt sich bei 11,65 Kilogramm ein, somit ist das Cannondale das leichteste Bike in unserem Testfeld.

**AUF DEM TRAIL**

Die Sitzposition auf dem Habit ist sportlich angenehm und lässt eine sehr gute Kraftübertragung auf die Kurbel zu. Die Sram Eagle Schaltung stellt uns in Verbindung mit dem 30er Kettenblatt leichte Berggänge im steilen Uphill zur Verfügung. Das Vorderrad bleibt dabei stets auf dem Boden und lässt eine hohe Kontrolle über das Bike zu. Neben dem Remote-Hebel am Lenker für die versenkbare Sattelstütze lässt sich auch das Fahrwerk – und zwar die Lefty Gabel und der RockShox Monarch Debon Air Dämpfer – über einen Lenker-Remote blockieren. Für eine aufgeräumte Cockpit-Optik sorgt die jeweilige Montage durch das Matchmaker X System von Sram. Bergab liegt das Habit sehr satt und ruhig auf dem Trail. Selbst in hohen Geschwindigkeiten verspürten wir keinerlei Nervosität. 120 Millimeter vorne und hinten – auf dem Trail fühlt es sich nach mehr an. Spielerisch und leichthändig lässt es sich durch die Anlieger und Kurven unserer Teststrecke manövrie-

ren, was definitiv eine Menge Spaß brachte. Insgesamt wirkt das gesamte Rad sehr direkt, vor allem die Carbon Laufräder im Zusammenspiel mit der Carbon Lefty Gabel an der Front wirken extrem steif. Dadurch lässt sich das Rad entsprechend direkt über die Trails bewegen, was uns gut gefällt. Die angepeilte Linienwahl auf dem Trail lässt sich mühelos mit dem Cannondale umsetzen. Die Sram Guide RSC Bremse sorgt für ordentlich Bremspower und lässt uns knackig vor den Kurven abbremesen, neben der werkzeuglosen Druckpunktverstellung lässt sich auch die Hebelweite kurzerhand per Drehrad verstellen.

**FAZIT**

Das Habit Carbon 1 von Cannondale beweist sich bergauf wie bergab. Neben den guten Klettereigenschaften und der angenehmen Sitzposition lässt das Bike auch im Downhill nichts anbrennen. Ein Klasse Allroundbike, das zudem noch das niedrigste Gewicht im Test aufweist und sich bei den 27,5-Zoll-Bikes an die Spitze absetzt und den Testsieg einfährt.

**Preis, Euro: 7.500****Laufradgröße, Zoll: 27,5****Gewicht, kg: 11,65****Federweg v/h, mm: 120/120****Entfaltung leichtester Gang, m<sup>\*\*</sup>: 1,33****Entfaltung schwerster Gang, m<sup>\*\*</sup>: 6,65****Geschwindigkeit leichtester Gang, km/h<sup>\*\*</sup>: 3,2****Geschwindigkeit schwerster Gang, km/h<sup>\*\*</sup>: 31,9**

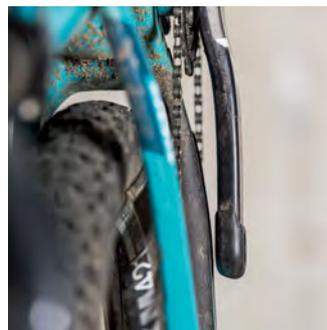
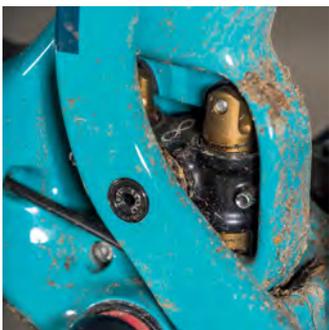
DOWNHILL

**ZANIER**  
 GLOVES

zanierloves.com

# YETI SB5 T-Series

Das SB5 kommt im klassischen Yeti Farbstyle



**Links** Switch-Infinity nennt sich der linear bewegende Schwingendrehpunkt über dem Tretlager, der für ein effizientes Pedalieren trotz sensiblen Ansprechverhalten des Hinterbaus sorgt. **Mitte** Fox liefert neben dem Fahrwerk und dem Switch-Infinity-Link die passende Variostütze mit stufenlosen 125 Millimeter Hub, die vom Lenker aus gesteuert werden. **Rechts** Knapp bemessen: Wenig Luft bleibt zwischen Kurbel und Kettenstrebe auf der Antriebsseite, immer wieder touchierten sich die beiden in der Praxis.

**DAS BIKE**

Seit 2014 ist das SB5 am Markt erhältlich, für 2017 wurde der Rahmen komplett überarbeitet. Zum einen wurde die Geometrie in Angriff genommen, länger und flacher ist das Bike geworden. Für mehr Steifigkeit wurde der Hinterbau auf den breiteren Achsstandard von 148 Millimeter modernisiert. Des Weiteren verlaufen sämtliche Bowdenzüge und Leitungen im Rahmeninneren. Wie der große Enduro Bruder, das SB6, ist auch das SB5 mit dem Herzstück namens „Switch Infinity“ ausgestattet, das direkt über dem Tretlager zu finden ist und mit den zwei goldenen Kolben ins Auge sticht. Im Wesentlichen ist es ein sich linear beweglicher Schwingendrehpunkt. Dadurch soll ein straffes Federungsverhalten im Anfangsbereich geschaffen werden, um effektiv pedalieren zu können, ohne dabei die Sensibilität für kleine Hindernisse zu beeinträchtigen. Gemeinsam mit Fox hat man den „Switch Infinity“ entwickelt, wobei Fox die nötigen Bauteile für das System liefert. Der Rahmen ist in zwei unterschiedlichen Kohlefaser-Ausführungen erhältlich. Die preisgünstigere Carbon Serie bringt circa 250 Gramm an Mehrgewicht mit, unser Te-

strad kommt in der hochwertigeren Turq Carbonvariante. In der Kompletttradausführung entsprechend unserem Testbike sind 8.939 Euro fällig, der Rahmen in der Turq Serie schlägt mit 4.290 Euro zu Buche.

**AUF DEM TRAIL**

Verspielt und spritzig surfen wir über die heimischen Trails. Der Hinterbau reagiert selbst auf feinste Schläge. Im ruppigen felsdurchsetzten Trail schluckt das Fahrwerk grobe Hindernisse problemlos weg. 127 Millimeter Federweg stellt der Hinterbau dem Biker zur Verfügung, in der Praxis fühlt sich der Hinterbau wesentlich potenter und nach mehr Federweg an. Insgesamt empfinden wir das Fahrverhalten als eine gute Mischung aus Agilität und Laufruhe, grundsätzlich widersprüchlich, doch hier wurde eine tolle Balance der beiden Pole getroffen. Die Sitzposition ist angenehm, weder zu gestreckt noch zu aufrecht nimmt man im Sattel des SB5 Platz. Im Uphill zeigt sich das Yeti antriebsneutral und vortriebsorientiert. An der Sram Eagle Kurbel ist ein 30er Kettenblatt montiert, zusammen mit der Eagle Kassette und dem kleinen Laufradumfang der 27,5-Zöller ergeben sich leichte Berg-

gänge, die uns selbst steilste Rampen bezwingen lassen. Eng geht es zwischen Kurbelarm und Kettenstrebe zur Sache. Bei einem schwereren Fahrer oder einem kräftigen Antritt, beispielsweise im Wiegetritt, touchierte immer wieder das Kurbelende auf der Antriebsseite die Kettenstrebe.

**FAZIT**

Das Yeti SB5 ist ein Trailbike, mit dem wir ordentlich Spaß auf dem Trail hatten. Das Fahrwerk leistet einen hervorragenden Job – das Yeti meistert jegliche Gegebenheiten und wirkt absolut ausgeglichen in der Fahrperformance. Doch auch im Uphill konnte uns das SB5 überzeugen. Das Touchieren der Kurbel an die Kettenstrebe störte uns aber und bremste das Bike aus dem Testsieger-Favoritenkreis der 27,5-Zöller.

**Preis, Euro: 8.939**

**Laufradgröße, Zoll: 27,5**

**Gewicht, kg: 11,9**

**Federweg v/h, mm: 150/127**

**Entfaltung leichtester Gang, m\*\*: 1,33**

**Entfaltung schwerster Gang, m\*\*: 6,65**

**Geschwindigkeit leichtester Gang, km/h\* \*: 3,2**

**Geschwindigkeit schwerster Gang, km/h\* \*: 31,9**



**Scott Bannister**  
Silverfish UK/  
Yeti Distributeur

Wir haben in dieser Saison schon Dutzende SB5 Modelle ausgeliefert, dies ist das erste Mal, dass wir von einem solchen Problem gehört haben. Bevor wir das Rad bei uns im Hause analysiert haben, ist es schwer zu sagen, was die Ursache hierfür sein könnte. Mein Bauchgefühl sagt mir, dass es sich höchstwahrscheinlich nur um ein einfaches Installationsproblem mit der Kurbel handelt. Vielleicht hat einer unserer Mechaniker eine Distanzscheibe vergessen, was dazu geführt hat, dass der Kurbelarm auf der Antriebsseite etwas näher an der Kettenstrebe lag, als es sein sollte. Auf jeden Fall werden wir uns das genau anschauen, sobald wir das Rad wieder bei uns in Empfang genommen haben.

Ich möchte mich noch einmal dafür entschuldigen, dass dieses Problem aufgetreten ist, und mich bedanken, dass ihr uns darauf aufmerksam gemacht habt. Wir von Silverfish und Yeti Cycles sind stolz auf die Qualität und Leistung unserer Fahrräder, seid also versichert, dass wir solche Probleme sehr ernst nehmen. Wir werden die notwendigen Schritte unternehmen, um sicherzustellen, dass dieser Vorfall sich nicht wiederholt.

Vielleicht ist es aber noch erwähnenswert, dass unsere Factory Teamfahrer in 2017 bei der Enduro World Series auf SB5 Modellen unterwegs sind. In Tasmanien ist Richie Rude damit auf Platz 4 gefahren.

# YT INDUSTRIES Jeffsy CF Pro Race 29

„Good Times“

---



**Links** Nicht zwingend notwendig, aber im Fall der Fälle sorgt die kleine E\*thirteen TRS+ Kettenführung für den exakten Kettenlauf auf dem Kettenblatt. **Mitte** Der Fox Float X Factory Dämpfer lässt sich an der hinteren Aufnahme im High oder Low Modus verschrauben. Dabei ergeben sich unterschiedliche Lenk- und Sitzwinkel sowie ein verändertes Tretlagerniveau. **Rechts** Der unübersehbare Trend zum Rizer.

**DAS BIKE**

Das war und ist für Markus Flossmann, den Gründer und Geschäftsführer von Young Talent, das Essenzielle am Mountainbiken: der Spaß zusammen mit Freunden. Mit der Modellvorstellung des Jeffsy Anfang 2016 eroberten die Forchheimer den Trailbike-Bereich. 140 Millimeter an Front und Heck, Laufräder im großen Twenty-Niner-Format, Variostütze und eine Trail-getrimmte Geometrie umschreiben das Gesamtkonzept. Durch drehbare Flip Chips am Ende der Sitzstreben, die die Dämpferaufnahme bilden, lässt sich die Geometrie zwischen dem High oder Low Modus variieren. Dabei verändert sich neben dem Sitz- und Lenkwinkel auch das Tretlagerniveau zur Radachse, der sogenannte BB Drop. Der Hinterbau kommt im Boost-Achsstandard. Wie es die Modellbeschreibung wiedergibt, richtet sich das CF Pro Race 29 an die Rennfahrer. Bewusst stattete man das Bike mit einer Sram XO1 1x11-Schaltgruppe aus. Die Kombination von 32er Kettenblatt und E\*thirteen Kassette mit 9-44 Zähnen ergibt eine Übersetzungsbandbreite von 489 Prozent, mit dem Fokus auf schnellen Gängen. Mit Carbon-

rahmen stehen neben der Race-Ausführung noch drei weitere Ausstattungsvarianten zur Wahl, erhältlich mit 1x11 bzw. 1x12 und als Zweifach-Antrieb.

**AUF DEM TRAIL**

Den Vorbau haben wir so tief wie möglich montiert, das Cockpit kommt trotzdem recht hoch heraus. Verantwortlich dafür ist der Renthal Fatbar Carbonlenker mit 30 Millimeter Rise. Das Federbein ist an der Verschraubungsaufnahme im High Modus montiert, dadurch wird der Lenk- und Sitzwinkel steiler. Verbesserte Klettereigenschaften und ein agileres Handling sind die Vorzüge bei dieser Einstellung. Bergan blieb das Vorderrad trotz der hohen Front gut auf dem Boden, der steile Sitzwinkel lässt uns gut klettern. Das hohe Cockpit vermittelt uns in steilen Downhill-Abschnitten enorme Sicherheit. Dabei geht aber auch der Druck aufs Vorderrad verloren. In den schnellen Trail-Sektionen bergab schöpft das Jeffsy aus dem Vollen. Die wuchtigen E\*thirteen Reifen haben ordentlich Grip, das Fox Fahrwerk dämpft die auftretenden Schläge mühelos weg. Das Rad vermittelt

viel Sicherheit. Die Übersetzung richtet sich klar an den Race-Piloten. Wer viele steile Anstiege in seinem Lieblings-Trailgebiet bewältigen muss, sollte ein kleineres Kettenblatt an der leichten Race Face Next SL Kurbel montieren. Mit einem Gewicht von 12,64 Kilogramm ist es das schwerste Rad im Testfeld.

**FAZIT**

Das Fahrgefühl auf dem Jeffsy CF Pro Race 29 gleicht fast dem eines Enduro Bikes. Zwar lässt uns das Jeffsy jegliche Uphills zwingen, doch wünschten wir uns im steilen Uphill oftmals eine leichtere Übersetzung. Das volle Potenzial kommt in der Abfahrt zum Tragen, schnelle und raue Abfahrten liegen dem Bike zweifellos.

- Preis, Euro:** 4.499
- Laufradgröße, Zoll:** 29
- Gewicht, kg:** 12,64
- Federweg v/h, mm:** 140/140
- Entfaltung leichtester Gang, m\*\*:** 1,70
- Entfaltung schwerster Gang, m\*\*:** 8,31
- Geschwindigkeit leichtester Gang, km/h\*\*:** 4,1
- Geschwindigkeit schwerster Gang, km/h\*\*:** 39,9

# VALAMAR BIKE



## VALAMAR TERRA MAGICA

Where the hills meet the sea

16. - 17. September 2017 - Rabac, Kroatien  
Zweitätiges MTB-Rennen

16. September

17. September

Bike trail  
Radrennen für Familien

XCP/XCM  
UCI C3/CRO CUP  
30km, 50km, 70km



„Ein besonderer Leckerbissen für einen Mountainbiker wie mich war die Route von Rabac nach Labin, wo der MTB-Marathon Iстриa Valamar Terra Magica stattfindet. Sie ist eine echte Herausforderung, denn die Strecke ist sehr vielseitig, anspruchsvoll und teilweise sehr steil und felsig, aber sie bietet auch ein großes Naturerlebnis, da man Wälder, Berge und Wiesen durchquert und gleichzeitig einen atemberaubenden Blick auf das Meer geboten bekommt.“

Hannes Genze (MTB Profifahrer des Teams Centurion Vaude, europäischer und deutscher MTB-Marathon-Weltmeister)

Registrierung: [www.vtm.bike](http://www.vtm.bike)  
Übernachtungen: [www.valamar.com](http://www.valamar.com)



# INTENSE Primer Pro Build

Intense setzt auf 29 Zoll beim neuen Trailbike



**Links** Die RockShox Reverb Stealth Variostütze mit 125 Millimeter Hub wird über einen Lenker-Remote-Hebel gesteuert. **Mitte** Je nach Dämpfer-Verschraubung am Umlenkhebel leistet der Hinterbau 115 bzw. 130 Millimeter Federweg. **Rechts** Der Schwalbe Nobby Nic kommt vorne in der Breite von 2,35 Zoll und in der weicheren Trail Star Gummimischung – für optimale Gripverhältnisse bei dennoch vernünftigen Rollwiderstand.

**DAS BIKE**

Mit dem Modell Primer erweitert Intense ihr Portfolio für 2017 um ein weiteres Trailbike. Der komplette Rahmen wird aus Carbon gefertigt. Der Unterschied zum bekannten 27,5-Zoll-Trailbike, dem Spider, ist die Laufradgröße: Das Primer rollt auf der größeren 29-Zoll-Bereifung. Dabei leistet der Hinterbau je nach Dämpferverschraubung entweder 115 oder 130 Millimeter Federweg. Die montierte Fox 34 Float Performance Elite verfügt über 130 Millimeter Federweg, der dreistufige Hebel erlaubt es, zwischen den drei Fahrmodi Open, Medium und Firm zu wechseln. Serienmäßig kommt das in vier verschiedenen Ausstattungsvarianten erhältliche Trailbike immer mit einem Einfach-Antrieb in 1x11 bzw. 1x12. Die Umwerfer-Aufnahme am Sitzrohr ermöglicht jedoch die Montage eines Umwerfers. Das Pro Build, wie es unserem Testbike entspricht, schlägt mit 7.898 Euro zu Buche, für die Top-Ausstattung, dem Factory Build, greift man deutlich tiefer in die Tasche, 11.898 Euro sind dafür fällig. Alle Bowdenzüge inklusive der verstellbaren Sattelstütze verlaufen im Rahmeninneren. Federgabel

wie Hinterbau kommen im neuen und breiteren Boost-Achsstandard von 110 bzw. 148 Millimetern.

**AUF DEM TRAIL**

Mit etwa 25 Prozent SAG und den Dämpfer im langen Federweg von 130 Millimetern eingehängt, starten wir los. Durch den mit 70 Millimeter langen Vorbau nimmt man sportlich, aber nicht zu gestreckt auf dem Sattel des Primer Platz. In der Ebene fällt uns schon die Antriebsneutralität des Hinterbaus auf. Geht es bergan, bestätigt es sich zusätzlich, und die Pedalkraft wird in Vortrieb umgesetzt. Der Fox Float Performance Elite Dämpfer kann zwar gestrafft werden, in der Praxis war das für uns aber nicht zwingend notwendig. Durch den mit 75 Grad steilen Sitzwinkel sind steile Anstiege mühelos bezwingbar. Mit der daraus resultierenden Sitzposition bekommen wir ordentlich Druck aufs Vorderrad, um den Bodenkontakt nicht zu verlieren. Das große 34er Kettenblatt und der größere Radumfang als Twenty-Niner lässt uns im steilen Uphill kraftvoll in die Pedale treten. Das angenehme straffe Fahrwerk steckt die Schläge

des mit Steinen und Wurzeln durchsähten Singletrails mühelos weg. Sehr zur Freude des Fahrers lässt sich das Primer flink und ohne viel Kraft durch die Anlieger und Kurven der Strecke drücken, dabei bleibt das Fahrwerk relativ weit oben im Federweg stehen, und ein Wegsacken ist nicht zu verspüren. Der vielseitige Schwalbe Nobby Nic Reifen in 2,35 Zoll Breite vorne sorgte allzeit für genügend Grip.

**FAZIT**

Intense legt mit dem Primer einen ordentlichen 29-Zöller auf. Die Geometrie ist absolut ausgewogen, das Fahrwerk straff in der Abstimmung, neben den guten Klettereigenschaften spielt es bergab sein volles Können aus.

**Preis, Euro: 7.898**

**Laufradgröße, Zoll: 29**

**Gewicht, kg: 12,22**

**Federweg v/h, mm: 130 / 115 oder 130**

**Entfaltung leichtester Gang, m\*\*: 1,59**

**Entfaltung schwerster Gang, m\*\*: 7,95**

**Geschwindigkeit leichtester Gang, km/h\*\*: 3,8**

**Geschwindigkeit schwerster Gang, km/h\*\*: 38,1**

**FRÜHBUCHERBONUS  
JETZT SICHERN  
www.ironbike.com**

**ISCKGL®.com**

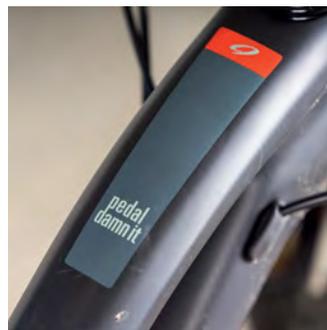
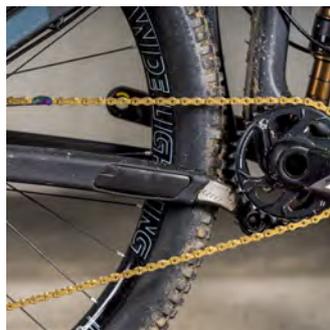
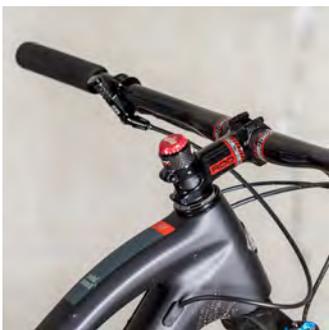
**ironbike  
Festival**

**3. - 6. AUGUST 2017**



# NINER Jet 9 RDO

„pedal damn it“



**Links** Das Cockpit übernimmt der hauseigene Niner Carbon Flat Top Lenker in 780 Millimeter Breite und der Niner Vorbau in 80 Millimeter Länge. **Mitte** Eine dicke Gummi-Ummantelung und Titanium-Einsätze schützen die Carbon Kettenstrebe vor Kettenschlägen. **Rechts** Der Schriftzug auf dem Oberrohr verrät eindeutig, was das Jet 9 RDO von dir erwartet!

**DAS BIKE**

Niner hat ihrem Carbon Trailbike, dem Jet 9 RDO, 20 Millimeter mehr Federweg im Heck spendiert, somit stehen dem Fahrer 120 Millimeter zur Verfügung. Der Boost-Achsstandard vorne wie hinten ermöglicht den Einbau von 27,5+ Laufrädern bis zu einer Reifenbreite von 3,0 Zoll und bei 29-Zöllern bis zu einer Breite von 2,4 Zoll. Mit den größeren Twenty-Niner-Laufrädern kommt das Bike mit einer Federgabel von 130 Millimetern, bei der Verwendung von B+ Laufrädern sollte man laut Niner dem Jet 9 RDO eine Federgabel mit 140 Millimeter spendieren, um die optimale Geometrie-Auslegung zu erreichen. Der Rahmen verfügt über eine ISCG05 Aufnahme, um beispielsweise eine Kettenführung und/oder einen Taco zu montieren. Vorkonfiguriert stehen zwei verschiedene Komplettbike-Variationen zur Auswahl. Wer klare Vorstellungen seines Wunschbikes hat, der kann sich über den Bike-Konfigurator auf der Homepage sein individuelles Trailbike zusammenstellen. Der Rahmen ist einzeln mit einem Fox Float Factory Dämpfer, Steuersatz und Sattelklemme für 3.499 Euro zu beziehen, zudem

als Rahmen-, Gabel- und Laufradkit nach Wahl. Unser Testbike entspricht der Race Elite Ausstattung, dafür sind 7.900 Euro fällig.

**AUF DEM TRAIL**

Das Niner kommt mit dem längsten Vorbau, der 80 Millimeter misst. Neben der recht sportlichen Sitzposition spielt es dem Rad im steilen Uphill hervorragend in die Karten, dadurch bringen wir ordentlich Druck aufs Vorderrad. Mühelos und mit vollster Kontrolle treten wir die Anstiege nach oben, für einen runden Tritt sorgt die Sram Eagle Schaltung mit dem großen 50er Ritzel an der Kassette und dem 32er Blatt an der Kurbel. Ähnlich wie beim Centurion zeigt sich das Fahrwerk im Niner plüschig soft und komfortabel. Im Antritt zeigt sich der Hinterbau recht neutral, im kraftvollen Wiegetritt sollte aber der gut zu erreichende Hebel am Fox Float Federbein in den Medium- oder Firm-Modus verstellt werden. Etwas ins Rutschen auf gewöhnlichem Waldboden kamen wir immer wieder mal mit dem WTB Trail Boss Reifen, hier wünschten wir uns vor allem am Vorderrad etwas mehr Grip.

Die Sram Level Ultimate Bremse verzögert gut und brachte uns jederzeit zum Stehen, lediglich die Einstellmöglichkeiten sind bei der sehr leichten Bremse minimal. Die kurzen Kettenstreben des Jet 9 RDO verleihen dem Bike eine gute Wendigkeit. Die großen Twenty-Nine-Laufräder sorgen für enorme Laufruhe.

**FAZIT**

Das Niner Jet 9 RDO klettert wie eine Bergziege nach oben. Das komfortable Fahrwerk verrichtet auf dem Trail einen guten Job. Die großen Laufräder, der breite Lenker und die Geometrie vermitteln dem Fahrer ein agiles Fahrgefühl, doch auch viel Sicherheit bei hohen Geschwindigkeiten. Ein Reifen am Vorderrad mit mehr Grip würde dem Niner gut stehen, um maximalen Fahrspaß erzielen.

- Preis, Euro: 7.900**
- Laufradgröße, Zoll: 29**
- Gewicht, kg: 11,86**
- Federweg v/h, mm: 130/120**
- Entfaltung leichtester Gang, m\*\*: 1,50**
- Entfaltung schwerster Gang, m\*\*: 7,48**
- Geschwindigkeit leichtester Gang, km/h\*\*: 3,6**
- Geschwindigkeit schwerster Gang, km/h\*\*: 35,9**

**TRAIL ROCK**  
Touren · Fahrtechnik · Trailcamps

**100% TRAILS**  
www.trailrock.de

**TRAILCAMPS**

- Trailcamps im Pfälzerwald
- Trailcamps in Nauders & Sölden

Juli/August 2017

**FAHRTECHNIK**

- Basic bis Spitzkehren

**TRAIL ROCK lodge**

... das Ferienhaus im Pfälzerwald für Mountainbiker – [www.trailrock-lodge.de](http://www.trailrock-lodge.de)

# STOLL T1

Limitiert: die Nr. 031 von 100 Stück in 2017



**Links** Der Schwalbe Hans Dampf in 2,35 Zoll kommt auf der exotischen Duke Crazy Jack Carbon Felge mit 25 Millimeter Maulweite recht breit raus. **Mitte** Das können nicht viele behaupten: Der Rahmen wird in Deutschland bei Bike Ahead gefertigt. Unser Rahmen weist die Produktionsnummer 031 auf. **Rechts** Hochwertig und edel gelöst: Die Bowdenzüge verlaufen direkt hinter dem Steuerrohr ins Rahmeninnere.

**DAS BIKE**

Sieben Jahre Profi-Marathonrennfahrer, zweijähriges Management des Stöckli-Pro-Teams: All sein Können und seine Erfahrung brachte Thomas Stoll in die eigene Rahmen-Entwicklung ein. Angefangen beim Grundgerüst, dem Carbonrahmen, der in Deutschland im namhaften Unternehmen Bike Ahead gefertigt wird. Je Rahmengröße sind zwei verschiedene Steifigkeits-Layups erhältlich, einfach ausgedrückt, in einer softeren und einer steiferen Variante, die individuell den verschiedenen Rahmengrößen angepasst sind. Die Hinterbau-Kinematik basiert auf dem VPP-Prinzip. Der Rahmen verfügt über die neue metrische Dämpferaufnahme, der Federweg beträgt zwischen 130 und 140 Millimeter. Die Umlenkpunkte sind mit hochwertigen Lagern versehen. Die Komponentenwahl basiert auf den kundenspezifischen Anforderungen und Wünschen. Cooles Design, cleane Optik, die Bowdenzüge verschwinden kurz hinter dem Steuerrohr im Rahmeninneren.

Carbonfelgen und -lenker, 1x12 Sram Eagle Schaltgruppe und RockShox Fahrwerk, die Ausstattung ist hochwertig gewählt. Klasse

statt Masse – hundert Rahmen werden in 2017 produziert.

**AUF DEM TRAIL**

Ehrlich zugegeben, wir waren gespannt, wie sich das Stoll Bike in Natura fahren lässt, unser Rahmen ist in dem softeren Trail-Layup gefertigt worden. Mit 11,81 Kilogramm spielt es in den vorderen Plätzen der Leichtgewichte mit. Mit etwas über 20 Prozent Negativ-Federweg stimmten wir das RockShox Fahrwerk ab. Das Fahrwerk wirkt straff, im Trail vermittelt es uns zu jeder Zeit ein sehr gutes Feedback der Strecke. Das passte absolut zu unserem aktiven Fahrstil. Die Hinterbau-Kinematik hält im hinteren Federwegsbereich eine nötige Progressivität bereit, um auch einen unsanften Schlag zu verkraften. Die extrem hohe Antriebsneutralität des Hinterbaus und die recht leichte Laufradkombination mit der somit geringen rotierenden Masse lässt uns in Sprints zackig auf Geschwindigkeit kommen. Die Schwalbe-Reifen, die in der Breite von 2,35 Zoll montiert sind, kommen auf der Duke Crazy Jack Carbon Felge mit einer Innenbreite von 25 Millimetern recht wuch-

tig raus. Der gewählte 45-Millimeter-Vorbau steht dem T1 hervorragend. Das Cockpit ist kurz und kompakt, die Lenkbewegungen sind präzise und punktgenau. Der steile Lenkwinkel von 68 Grad lässt uns zum einen leicht klettern und zum anderen verstärkt es die Agilität auf dem Trail bergab, trotzdem fährt sich das Rad in schnellen Passagen ruhig und zeigt keinerlei Tendenz zur Nervosität.

**FAZIT**

Das Stoll T1 sorgt für mächtig viel Spaß. Die großen Laufräder, das straffe und gut ansprechende Fahrwerk, die Geometrie und das großartige Handling sind absolut stimmig und passen perfekt zum Einsatzzweck. Durch diese großartige Performance schnappte es sich den Testsieg bei den Twenty-Niner Bikes.

**Preis, Euro: 8.890**

**Laufradgröße, Zoll: 29**

**Gewicht, kg: 11,81**

**Federweg v/h, mm: 140/130**

**Entfaltung leichtester Gang, m\*\*: 1,50**

**Entfaltung schwerster Gang, m\*\*: 7,48**

**Geschwindigkeit leichtester Gang, km/h\*\*: 3,6**

**Geschwindigkeit schwerster Gang, km/h\*\*: 35,9**



**BUSHWHACKER II**  
CARBON MIPS

*Optimal protection redefined*



27,5

**PROPAIN**

Tyeer AM Carbon Race

27,5

**ROCKY MOUNTAIN CENTURION**

Thunderbolt 770 MSL

27,5

No Pogo Carbon 3000.27

27,5

**CANNONDALE**

Habit Carbon 1

<b>Preis, Euro</b>	4.999,00	5.700,00	5.799,00	7.500,00
<b>Gewicht, kg</b>	11,66	12,4	12,12	11,65
<b>Gewicht Vorderrad, kg*</b>	1,64	1,9	1,97	1,75
<b>Gewicht Hinterrad, kg*</b>	2,07	2,39	2,37	2,3
<b>Rahmenmaterial</b>	Carbon	Carbon	Carbon	Carbon
<b>Garantie (Rahmen)</b>	5	5	10	Lebenslang
<b>Website</b>	www.propain-bikes.com	www.bikes.com	www.centurion.de	www.cannondale.com
<b>Federbein</b>	Fox Float Factory Series	Fox Float DPS Performance Elite	RockShox Monarch RT3	RockShox Monarch DebonAir XX
<b>Gabel</b>	Fox 34 Float Factory Series	Fox 34 Float Performance Elite	RockShox Pike RCT3	Lefty 2.0 Carbon OPI
<b>Steuersatz</b>	Cane Creek 40	FSA Orbit C-40	FSA No.55E-SL	Cannondale HeadShok Si
<b>Vorbau, Länge in mm</b>	Sixpack Leader, 70	Rocky Mountain, 60	Procraft AL Pro, 60	Cannondale C1, 60
<b>Lenker, Breite in mm</b>	Sixpack Leader, 750	Race Face Turbine, 760	Procraft Riser, 760	Cannondale C1 Riser Carbon, 760
<b>Stütze, Durchmesser in mm</b>	Bikeyoke Revive, 31,6	RockShox Reverb Stealth, 30,9	RockShox Reverb Stealth, 31,6	RockShox Reverb Stealth, 31,6
<b>Sattel</b>	Selle italia SLR Lite	WTB Silverado Race SL	Procraft Race II	Fabric Scoop Shallow Race
<b>Kurbel</b>	Truvativ Descendant Carbon	Race Face Turbine	Truvativ Descendant Carbon	Sram XX1 Eagle
<b>Schalthebel</b>	Sram XO1 Eagle	Shimano XT	Sram XO1 Eagle	Sram XO1 Eagle
<b>Schaltwerk</b>	Sram XO1 Eagle	Shimano XTR	Sram XO1 Eagle	Sram XX1 Eagle
<b>Kassette</b>	Sram XG 1295 Eagle	Shimano XT	Sram XG 1295 Eagle	Sram XG 1295 Eagle
<b>Umwerfer</b>	keiner vorhanden	Shimano XT	keiner vorhanden	keiner vorhanden
<b>Bremsen, Scheibengröße in mm</b>	Magura MT Trail, 203/180	Shimano XT, 180/180	Magura MT Trail, 180/180	Sram Guide RSC, 180/160
<b>Lauftragsatz</b>	DT Swiss XMC 1200	Naben: Shimano XT, Felgen: Stan's ZTR Crest	Mavic XA Elite	Cannondale HollowGram 30
<b>Reifen, Dimension</b>	Onza Canis, 27,5 x 2,25	Maxxis Minion DHR II/Crossmark II, 27,5 x 2,30/2,25	Maxxis Ardent, 27,5 x 2,25	Schwalbe Nobby Nic, 27,5 x 2,35/2,25
<b>Gänge, Übersetzung</b>	1x12, 34, 10-50	2x11, 28/38, 11-40	1x12, 32, 10-50	1x12, 30, 10-50
<b>Übersetzungsbandbreite, %</b>	500	494	500	500
<b>Entfaltung leichtester Gang, m**</b>	1,51	1,55	1,42	1,33
<b>Entfaltung schwerster Gang, m**</b>	7,53	7,65	7,09	6,65
<b>Geschwindigkeit leichtester Gang, km/h**</b>	3,6	3,7	3,4	3,2
<b>Geschwindigkeit schwerster Gang, km/h**</b>	36,1	36,7	34,0	31,9
<b>Verfügbare Rahmengrößen</b>	S / M / L / XL	XS / S / M / L / XL	38 / 43 / 48 / 53	S / M / L / XL
<b>Geometrie bei Rahmengröße</b>	M	M	43	M
<b>Reach</b>	428	413 - 430	419	427
<b>Stack</b>	589	572 - 581	594	582
<b>Sitzrohrlänge, mm</b>	450	457	430	440
<b>Oberrohrlänge, mm</b>	585	590	589	594
<b>Steuerröhrlänge, mm</b>	120	120	100	110
<b>Lenkwinkel, Grad</b>	66	66,5 - 68,2	67	68
<b>Sitzwinkel, Grad</b>	75,7	73 - 74,7	74	74
<b>Radstand, mm</b>	1182	1131	1140	1134
<b>Hinterbaulänge, mm</b>	445	422	428	429
<b>Tretlagerniveau zur Radachse, mm</b>	-6	-20,2 - 0,5	-15	-19
<b>Federweg v/h, mm</b>	150 / 145	130 / 120	150 / 145	120 / 120

\* Gewichtsangabe inkl. Anbauteile wie Reifen, Schlauch, Felgenband, Bremsscheiben, Kassette

\*\* Die Berechnung der Entfaltung erfolgt mit einem Standardreifen in 2,25".

Die Berechnung der Geschwindigkeit im leichtesten Gang erfolgt mit einer angenommenen Trittfrequenz von 40 U/min.

Die Berechnung der Geschwindigkeit im schwersten Gang erfolgt mit einer angenommenen Trittfrequenz von 80 U/min.



	<b>YETI</b> SB5 T-Series	<b>YT INDUSTRIES</b> Jeffsy CF Pro Race 29	<b>INTENSE</b> Primer Pro Build	<b>NINER</b> Jet 9 RDO	<b>STOLL</b> T1
<b>Preis, Euro</b>	8.939,00	4.499,00	7.898,00	7.900,00	8.890,00
<b>Gewicht, kg</b>	11,9	12,64	12,22	11,86	11,81
<b>Gewicht Vorderrad, kg*</b>	1,81	2	2,03	1,99	1,83
<b>Gewicht Hinterrad, kg*</b>	2,21	2,53	2,25	2,39	2,14
<b>Rahmenmaterial</b>	Carbon	Carbon	Carbon	Carbon	Carbon
<b>Garantie (Rahmen)</b>	5	3	5	5	5
<b>Website</b>	www.yeticycles.com	www.yt-industries.com	www.intensecycles.com	www.ninerbikes.eu.com	www.stoll-bikes.ch
<b>Federbein</b>	Fox Float Factory Series	Fox Float X Factory Series	Fox Float Performance Elite	Fox Float Factory Series	RockShox Deluxe RT3
<b>Gabel</b>	Fox 34 Float Factory Series	Fox 34 Float Factory Series	Fox 34 Float Performance Elite	Fox 34 Float Factory Series	RockShox Pike RCT3
<b>Steuersatz</b>	Cane Creek 40	Acros AIX-326	Cane Creek 40	Niner Integrated	Ritchey WCS Carbon Logic Zero Drop
<b>Vorbau, Länge in mm</b>	Easton Haven, 55	Renthal Apex, 50	Thomson Elite X4, 70	Niner RDO Red, 80	Ritchey WCS Trail, 45
<b>Lenker, Breite in mm</b>	Yeti Carbon, 740	Renthal Fatbar Carbon, 780	Renthal FatBar, 760	Niner Flat Top RDO Red, 780	Bike Ahead Riser undirektional, 770
<b>Stütze, Durchmesser in mm</b>	Fox Transfer Performance, 30,9	RockShox Reverb Stealth, 31,6	RockShox Reverb Stealth, 31,6	RockShox Reverb Stealth, 30,9	RockShox Reverb Stealth, 31,6
<b>Sattel</b>	Yeti / WTB Custom	SDG Fly MTN	Fabric Scoop Radius Elite	Ergon SME Pro	Selle italia SLR Kit Carbonio Flow
<b>Kurbel</b>	Sram XO1 Eagle	Race Face Next SL	Sram XO1 Eagle	Sram XO1 Eagle	Sram XX1 Eagle
<b>Schalthebel</b>	Sram XO1 Eagle	Sram XO1	Sram XO1 Eagle	Sram XO1 Eagle	Sram XX1 Eagle
<b>Schaltwerk</b>	Sram XO1 Eagle	Sram XO1	Sram XO1 Eagle	Sram XO1 Eagle	Sram XX1 Eagle
<b>Kassette</b>	Sram XG 1295 Eagle	E*thirteen TRS+	Sram XG 1295 Eagle	Sram XG 1295 Eagle	Sram XG 1295 Eagle
<b>Umwerfer</b>	keiner vorhanden	keiner vorhanden	keiner vorhanden	keiner vorhanden	keiner vorhanden
<b>Bremsen, Scheibengröße in mm</b>	Sram Guide RS, 180/160	Sram Guide Ultimate, 200/180	Sram Level TLM, 180/160	Sram Level Ultimate, 180/160	Sram Guide Ultimate, 180/180
<b>Laufratsatz</b>	DT Swiss XM 421	E*thirteen TRSR SL 29	DT Swiss M1700 Spline Two	American Classic Wide Lightning	Naben: DT Swiss 240s, Felgen: Duke Crazy Jack
<b>Reifen, Dimension</b>	Maxxis Ardent, 27,5 x 2,40/2,25	E*thirteen TRSR/TRS+, 29 x 2,35	Schwalbe Nobby Nic, 29 x 2,35/2,25	WTB Trail Boss, 29 x 2,25	Schwalbe Hans Dampf/Rock Razor, 29 x 2,35
<b>Gänge, Übersetzung</b>	1x12, 30, 10-50	1x11, 32, 9-44	1x12, 34, 10-50	1x12, 32, 10-50	1x12, 32, 10-50
<b>Übersetzungsbandbreite, %</b>	500	489	500	500	500
<b>Entfaltung leichtester Gang, m**</b>	1,33	1,70	1,59	1,50	1,50
<b>Entfaltung schwerster Gang, m**</b>	6,65	8,31	7,95	7,48	7,48
<b>Geschwindigkeit leichtester Gang, km/h**</b>	3,2	4,1	3,8	3,6	3,6
<b>Geschwindigkeit schwerster Gang, km/h**</b>	31,9	39,9	38,1	35,9	35,9
<b>Verfügbare Rahmengrößen</b>	XS / S / M / L / XL	S / M / L / XL	S / M / L / XL	XS / S / M / L / XL	S / M / L
<b>Geometrie bei Rahmengröße</b>	M	M	M	M	M
<b>Reach</b>	424	425	431	426	428
<b>Stack</b>	610	610	616	615	610
<b>Sitzrohrlänge, mm</b>	445	440	457	432	440
<b>Oberrohrlänge, mm</b>	603	592	597	597	600
<b>Steuerröhrlänge, mm</b>	127	95	102	120	100
<b>Lenkwinkel, Grad</b>	66,5	66,9 / 67,6	67,5	67,5	68
<b>Sitzwinkel, Grad</b>	73,6	74,7 / 75,3	75	74,5	74,5
<b>Radstand, mm</b>	1168	1154	1156	1156	1152
<b>Hinterbaulänge, mm</b>	437	435	438	434	438
<b>Tretlagerniveau zur Radachse, mm</b>	-20	-32 / -24	-43	-32	-35
<b>Federweg v/h, mm</b>	150 / 127	140 / 140	130 / 115 oder 130	130 / 120	140 / 130

\* Gewichtsangabe inkl. Anbauteile wie Reifen, Schlauch, Felgenband, Bremscheiben, Kassette.

\*\* Die Berechnung der Entfaltung erfolgt mit einem Standardreifen in 2,25 Zoll.

Die Berechnung der Geschwindigkeit im leichtesten Gang erfolgt mit einer angenommenen Trittfrequenz von 40 U/min.

Die Berechnung der Geschwindigkeit im schwersten Gang erfolgt mit einer angenommenen Trittfrequenz von 80 U/min.