

Bike Test

STOLL R1

Wir haben das Stoll R1 von September 2018 bis April 2019 getestet. Acht Monate lang wurde es auf Herz und Nieren geprüft und das Ergebnis ist sehr überzeugend.

TEXT > AMAËL DONNET & FOTOS > GUILLAUME COLLIGNON

EXPLOSIV UND ALLTAGSTAUGLICH

Nachdem wir im vergangenen Jahr das vollgefederte Stoll T1 getestet hatten, waren wir von dessen Qualitäten beim Vortrieb und der Leichtigkeit, mit der es technische Passagen nimmt, sehr beeindruckt. Abschliessend stellten wir uns in der Ausgabe 314 folgende Frage: „Was kann ein Hardtail bei einem XCO-Rennen oder Marathon gegen so ein Fully ausrichten?“ Wir wollen diese Frage nicht unbeantwortet lassen. Nach acht Monaten Probefahrt im Sattel eines Stoll R1 können wir Euch nun die Antwort präsentieren.

UND LOS GEHT'S!

Thomas Stoll, von Beruf Ingenieur und früher ein hochkarätiger Marathonfahrer, ist ein Fan ultraleichter Bikes. Doch bei seinem in Deutschland bei Bike Ahead hergestellten Cross-Country-Hardtail ist das Gewicht bei Weitem nicht das einzige Element, das beim Design berücksichtigt wurde. Die Geometrie ist modern, aber alltagstauglich. Es wurde sehr viel Aufwand darauf verwendet, einen Rahmen zu erhalten, der seitlich und axial steif und vertikal flexibel ist. Um diese Herausforderung, die Kombination gegensätzlicher Eigenschaften, zu meistern, setzte Thomas auf die Anisotropie des Carbons und komplexe Rohrformen. Die Formgebung der Rohre ist beeindruckend: Die besten Beispiele sind die Abflachung der Basis, die ultrafeinen und geschwungenen Streben und die atypische Verbindung am Oberrohr. Das theoretische Konzept funktioniert in der Praxis. Wenn man den Sattel kräftig belastet, ist die vertikale Verformung des Rahmens gut zu erkennen. Das Bike ist praktisch genauso flexibel wie das BMC TeamElite... Nur leichter! In Grösse M bringt der Rahmen des R1 mit Verschraubungen, Sattelklemmung und Hinterachse gerade einmal 837 Gramm auf die Waage. Und der ultimative Luxus: Die Carbonschichten werden auf das Körpergewicht und den Fahrstil des Bikers abgestimmt. Das R1 ist in drei Grössen erhältlich (S, M und L). Sein Look erinnert bei hochwertiger Verarbeitung an „Rohguss“: keine Deckschicht, keine Farbe, kein Lack. Alle Stoll-Bikes sind eindeutig leistungsorientiert, ohne Schnickschnack. Es sind keine MTBs zum Angebot.



EINE MASSGESCHNEIDERTE AUSSTATTUNG

Im Katalog sind mehrere Spezifikationsbeispiele angegeben, aber so funktioniert der Entscheidungsprozess nicht: Nachdem Ihr einen Rahmen ausprobiert und Euch für ein Layout entschieden habt, gilt es mit Stoll Bikes die Ausstattung zusammenzustellen, die Euren Wünschen und Eurem Geldbeutel entspricht. Für unseren Dauertest entschieden wir uns für eine Sram XX1 Eagle Schaltung, Sram Level Ultimate Bremsen mit 180/160 mm Brems-scheiben, eine RockShox SID Gabel, Duke-Felgen, eine verstellbare KS Carbon-Sattelstütze und Newmen-Komponenten. Mit den Schwalbe-Reifen bringt unser R1 8 700 Gramm auf die Waage.

WESENTLICH VIELSEITIGER ALS MAN DENKT

Das R1 ist ohne Zweifel eine wahre Wettkampfmaschine. Aber bei seinen Eigenschaften und seinem Verhalten im Gelände würde man diesem Stoll nicht gerecht werden, wenn man es auf eine einzige Kategorie festlegen wollte. Dieses ultraleichte Stoll mit sehr starrem Tretlager und Rädern, die sich durch eine geringe Trägheit auszeichnen, erweist sich besonders bei der Beschleunigung und beim Sprint als explosiv. Es ist eine Sensation! Schnelle Anstiege gehen gut, doch erst wenn man öfters den Rhythmus wechselt, fühlt man sich so richtig wohl. Aber nicht übermütig werden, man kann sich leicht die Finger verbrennen. Es ist genauso schwierig, im Sattel besonnen zu bleiben, wie am Steuer eines 911 GT3 RS die Geschwindigkeitsbegrenzung zu beachten. Doch im Gegensatz zum Porsche lässt die Begeisterung bei niedrigerer Geschwindigkeit nicht nach.

Das R1 genießt man auch bei geringem Tempo. Es ist also sowohl für den Wettkampf als auch für den sportlichen Tourenfahrer geeignet. Der Komfort dieses Hardtails ist einfach verblüffend. Die kleinen Vibrationen werden abgefangen und die grösseren Stösse weitgehend gedämpft. Dieser zusätzliche Komfort ermöglicht es, schneller zu fahren, zumal die Lenkpräzision nahezu perfekt ist. Doch befindet man sich nach wie vor auf einem XC, daher Vorsicht und nicht zu brutal mit dem Bike umgehen damit die Laufräder nicht beschädigt werden. Um das Material zu schonen und das MTB noch zuverlässiger zu machen, haben wir gegen Ende des Tests Vittoria Air Liner Schaum verwendet. Diese Massnahme verbesserte die Manövrierfähigkeit, die Bodenhaftung und das Geländegefühl deutlich. Wer sich dafür interessiert, kann den Test in der Ausgabe 320 nachlesen. Die neutrale Geometrie erleichtert die Handhabung des Hardtails ausserordentlich. Als Liebhaber radikaler MTBs hätten wir gerne gesehen, was bei einer sehr aggressiven Geometrie herausgekommen wäre, wie etwa bei den Bikes Aora oder Horn der katalanischen Marke Unno.



DAS DUELL: HARDTAIL GEGEN FULLY

Wir wollen keine offenen Türen einrennen. Das Duell zwischen dem Stoll R1 und dem M1 (das sich nun in der World Cup Version präsentiert) gibt es nicht. Das R1 ist sicher alltagstauglich, spritziger und sorgt für Nervenkitzel, aber auf holprigen und sehr technischen Passagen hält es dem Vergleich nicht stand. Das T1 vernichtet es! Und zwar auch bei schwierigen Anstiegen; sein etwas höheres Gewicht wird durch eine niemals versagende Manövrierfähigkeit ausgeglichen. Seine Vielseitigkeit erstaunt sogar: Es war auf einem XCO-Trail genauso fit, wie es beim Anstieg zur Haute Cime (dem höchsten Gipfel des Massivs der Dents du Midi) und bei der Abfahrt brillant war.

Die Entscheidung zwischen diesen beiden MTB-Typen hängt daher von zwei Faktoren ab:

1. Für den rationalen Fahrtyp von seinem Lieblingsgelände und dessen Bedingungen.
2. Wenn der Spass im Vordergrund steht, von den persönlichen Präferenzen in Bezug auf das Verhalten des Bikes und auf das Fahrvergnügen.

FAZIT

Konzipiert für den Wettkampf, ist dieses Stoll R1 beim Beschleunigen explosiv, sein Komfort und seine Geometrie sind bei technischen Passagen wertvolle Pluspunkte. Trotz der grossen Betonung der Sportlichkeit kommt dieses Stoll auch mit einem weniger hohen Tempo zurecht. Dadurch ist es für die Mehrheit der Biker geeignet... sofern man über das erforderliche Budget verfügt, um es zu erwerben.



- + RAHMEN GLEICHZEITIG STARR UND KOMFORTABEL
- + LEISTUNGSSTARK UND ALLTAGSTAUGLICH
- + IN EUROPA GEFERTIGT



- KEINES AUSSER DEM PREIS

TECHNISCHE DATEN

RAHMEN: Carbon, Layup XC verstärkt, **GABEL:** RockShox SID WC, 100 mm, **SCHALTUNG:** Sram XX1 Eagle, **KURBEL:** Sram XX1 Eagle, 175 mm, 34 Zähne, **Kassette:** Newmen SL 318.2, 70 mm, **LENKER:** Bike Ahead The Flat 10, Carbon, 750 mm, **BREMSEN:** Sram Level Ultimate, Bremsscheiben 180-160 mm, **LAUFRÄDER:** Felgen Duke Luky Jake SLS, Naben Carbon Ti, Reifen Schwalbe Rocket Ron Liteskin, 29X2.35, **SATTEL:** Sattelstütze KS Carbon Sattel Selle Italia SLR Kit Carbonio, **VERFÜGBARE GRÖSSEN:** S, M, L

BILDLEGENDE

1 > ESI-Griffe, verstellbare Bedienung der Sattelstütze und Federgabelsperre, so sieht das Cockpit eines modernen XCO-Bikes aus. 2 & 3 > Das Finish und die Konstruktionsdetails erreichen ein aussergewöhnlich hohes Niveau! 4 > Die Streben fügen sich ans Oberrohr, ohne das Sattelrohr zu beeinträchtigen. 5 > Die ausgetüftelte Formgebung der Basis und der Streben ermöglicht eine gewisse vertikale Flexibilität. 6 > Dank der alltagstauglichen und doch modernen neutralen Geometrie kann man es ohne Zögern mit jedem Gelände aufnehmen. Hier geht der Trail in ein 45°-Gefälle über, das in einer Rechtskurve endet. Das würden wir nicht mit jedem MTB wagen!