

# HARDTAIL

# SPECIALIZED EPIC S-WORKS VS. STOLL BIKE R1

Hardtails sind tot! Per Lenkerhebel blockierbare Fahrwerke und immer leichter werdende Fully-Rahmen haben das Hardtail zu einer vom Aussterben bedrohten Art gemacht. Am nahenden Ende des Produktlebenszyklus' werden sie in den Katalogen der Hersteller oft nur noch als Einsteiger-Bikes betitelt. Günstig, wartungsarm und einfach abzustimmen. Ein Lowtech-Mountainbike, für Leute, die keine Ahnung von, oder kein Geld für den sonstigen Hightech der Branche haben – so hatte es zumindest manch vermeintlicher Prophet vorhergesagt. Aber so leicht geben sich die Dinosaurier unter den Mountainbikes nicht geschlagen. Denn auch jenseits des Worldcups gibt es noch immer eine große Fan-Gemeinde für das puristischste aller Mountainbikes. Was sind wir froh, dass nicht nur wir, sondern auch die Entwickler von Specialized und Thomas Stoll (Inhaber von Stoll Bikes) immer noch an das Hardtail glauben. Anstatt das Hardtail zu Grabe zu tragen, leiten die beiden Firmen eine neue Ära für Mountainbikes ohne gefedertes Heck ein. Denn das Duell von Stoll Bike R1 und Epic S-Works ist vielleicht puristisch, aber alles andere als Lowtech.

Mit 7,74 Kilo (ohne Pedale) wiegt das Stoll so wenig, dass man beim ersten Antritt meinen könnte, ein Rennrad unter seinem Hintern zu haben. Das Epic ist nur 480 Gramm schwerer. Ein Rahmengewicht von nur 829 Gramm (Stoll) macht's möglich und stößt in Bereiche vor, welche bislang tatsächlich nur Rennrädern vorbehalten waren. Um die letzten Gramm an der Feinwaage zu schinden, verzichtet Stoll sogar auf eine Lackierung und klebt lediglich ein paar Aufkleber auf das blanke Carbon. Das S-Works ist mit 881 Gramm nur unwesentlich schwerer, hat dafür Lack, einen (etwas klobig wirkenden) Lenkanschlagsbegrenzer am Unterrohr und bietet sogar die Möglichkeit, einen Umwerfer zu montieren. Beide Test-Bikes fliegen jeden Anstieg so leichtfüßig hoch, dass man in den Verdacht geraten könnte, ein Elektromotörchen im Rahmenrohr zu verstecken. Selbst an steilsten Rampen lassen sich die Kurbeln der 1x12-Schaltung mühelos bewegen. Auch wenn man auf dem Stoll dank längerem Oberrohr noch eine Nuance sportlicher sitzt und die Laufräder noch leichter beschleunigen, kann das R1 das Epic bergauf kaum abschütteln, zumal das Specialized deutlich steifer ist (63 zu 42 N/mm). Leichte Fahrer bekommen beim Stoll zwar keine Probleme, doch der Rahmen liefert spürbar mehr Flex. Für Fahrer über 85 Kilo empfiehlt



## SPECIALIZED EPIC S-WORKS

7799 Euro / 209,25 Punkte / super\*

HANDLING	verspielt	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	laufruhig
SITZPOSITION	sportlich	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	komfortabel
AUSRICHTUNG	uphill	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	downhill

CC-Race	Marathon	Trail / Tour
---------	----------	--------------

Gerade Rohre, keine Farben, noch nicht mal ein Lock-out-Hebel für die Gabel. Puristischer kann man ein Mountainbike kaum designen. Das steife Epic wirkt zeitlos elegant und lässt im Uphill die Mundwinkel nach oben wandern. Leider kostet die Brain-Gabel das sonst so gelungene Bike in der Abfahrt ein paar Pünktchen. Ein Rahmengewicht von 881 Gramm inklusive Lenkanschlagsbegrenzer und Lack sind phänomenal, auch wenn das Stoll noch mal leichter ist.



## STOLL BIKE R1

8180 Euro / 215 Punkte / super\*

HANDLING	verspielt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	laufruhig
SITZPOSITION	sportlich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	komfortabel
AUSRICHTUNG	uphill	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	downhill

CC-Race	Marathon	Trail / Tour
---------	----------	--------------

Markante Rohrformen, minimalistisches Farbkonzept und blankes Carbon – einfach sexy! Der Rahmen wiegt nur 829 Gramm und verdrängt damit das 2010er-Scott Scale (26 Zoll) vom Thron der leichtesten Rahmen. Die Verarbeitung wirkt hochwertig. Austauschbare Gewinde an Bremsaufnahme und Steckachse zeigen, dass das Konzept durchdacht ist. Stoll setzt mit diesem Bike eine neue Benchmark, auch beim Komfort.

Stoll ohnehin ein 70 Gramm schwereres Layup. Abgesehen davon sind die Unterschiede gering und die Fahrt gen Himmel mit beiden Bikes zu berauschend, um einen klaren Sieger zu küren.

Wer niedrige Gewichte automatisch mit mäßiger Geländegängigkeit in Verbindung bringt, irrt. Zumindest in der neuen Hardtail-Ära. Breite Lenker und solide Reifen auf breiten Felgen sorgen auch auf knackigen Trails für ein top Handling. Durch Feinheiten in Geometrie und spürbar mehr Komfort kann sich das Stoll bergab absetzen. Ein etwas tieferes Tretlager und der längere Hauptrahmen in Kombination mit dem kürzeren Vorbau sorgen für mehr Sicherheit bei höherem Tempo und in steilem Gelände. Hinzu kommt, dass die im Specialized verbaute Rockshox-Sid-Gabel mit dem hauseigenen Brain-Lockout im Gelände Federn lässt. Der Gedanke per se ist genial: eine Gabel, die automatisch blockiert, wenn kein Schlag von unten kommt und selbstständig wieder öffnet, sobald das Vorderrad über ein Hindernis rollt. In der Praxis ist das Öffnen des Brains mit einem erhöhten Losbrechmoment beim ersten Schlag allerdings deutlich spürbar und etwas hakelig. Die Fox Float im Stoll verrichtet dagegen ihren Dienst souverän, und der flexende Hinterbau sorgt in Verbindung mit der Sattelstütze für viel Komfort, statt die Schläge ungefiltert an den Fahrer durchzureichen.

Somit gewinnt das Stoll R1 das Kopf-an-Kopf-Rennen gegen das Epic. Die wichtigere Botschaft aus diesem Duell aber ist: Hardtails sind noch lange nicht tot!



Ludwig Döhl,  
BIKE-Redakteur

**Leichtfüßig, puristisch und verdammt schnell. Beide Hardtails demonstrieren eindrucksvoll, wozu moderne Carbon-Technologie fähig ist. Noch nie haben derart leichte Bikes so viel Spaß im Gelände gemacht. Das Stoll gewinnt den Punktevergleich knapp, das Specialized hängt ihm aber dicht am Hinterrad. Mit beiden Bikes wird der Uphill zum berausenden Erlebnis.**

Der Lenkschlag am Unterrohr wirkt klobig aufgesetzt, erfüllt aber seinen Zweck. Die Gabelkrone würde mit dem Rohr kollidieren.



In der Rockshox-Gabel sitzt die Spezialized-eigene Brain-Technik. Komplettausstellen lässt sich diese nicht.



Um Gewicht zu sparen, verläuft der Zug fürs Schaltwerk offen unter der Kettenstrebe. Das macht es allerdings wartungsintensiver.



Der Newmen-Vorbau bringt wenig auf die Waage und kommt nur mit einer Zweischaublen-Klemmung, was sehr aufgeräumt wirkt.



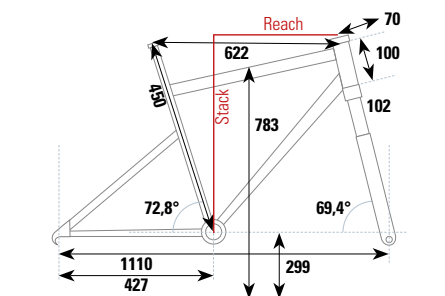
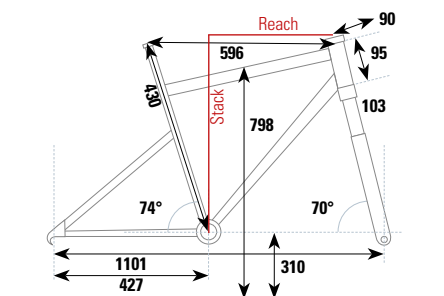
Die Fox-Gabel lässt sich durch einen Remote-Hebel blockieren. Die Haptik des Plastikhebels könnte aber definierter und wertiger sein.



Der Rahmen wird in einem Stück laminiert und besitzt einen durchgängigen Faserverlauf. Die Vorbiegung der Sitzstrebe sorgt für mehr Komfort.

8,2 kg / 103 mm / 29"		FACHHANDEL
Preis (Rahmen)	7799 Euro (2699 Euro)	
Federweg	103 mm	
Material / Größen	Carbon / S / M / L / XL (43 cm)	
Gewicht o. P. / Rahmen	8,22 kg / 881 g	
Gabel	Rockshox SID Worldcup Brain	
Kurbeln / Schaltung	Sram XX1 Eagle / Sram XX1 E. 1x12	
Übersetzung / Lenker	34; 10–50 / 720 mm	
Bremsanlage / Disc	Sram Level Ultim. / 160 / 160 mm	
Sattelstütze / Komfort	Special. Fact, 27,2 mm / 6,64 mm	
Laufräder	Roval Control SL 29 Carbon-Systemlaufäder; Specialized Fast Trak Gripton 29x2,3-Reifen	
Reach / Stack / BB-Offset	418 mm / 611 mm / -61 mm	

7,7 kg / 102 mm / 29"		FACHHANDEL
Preis (Rahmen)	8180 Euro (3460 Euro)	
Federweg	102 mm	
Material / Größen	Carbon / S / M / L (45 cm)	
Gewicht o. P. / Rahmen	7,74 kg / 829 g	
Gabel	Fox 32 Stepcast Factory	
Kurbeln / Schaltung	Sram XX1 Eagle / Sram XX1 E. 1x12	
Übersetzung / Lenker	34; 10–50 / 740 mm	
Bremsanlage / Disc	Sram Level Ultim. / 160 / 160 mm	
Sattelstütze / Komfort	Bike Ahead, 27,2 mm / 9,88 mm	
Laufäder	Newmen-Naben, Duke Lucky Jack SLS-Felgen; Schwalbe Racing Ralph 29x2,25-Reifen	
Reach / Stack / BB-Offset	427 mm / 619 mm / -68 mm	



\*Das BIKE-Urteil gibt die Labormesswerte (BIKE-Labormessung) und den subjektiven Eindruck der Testfahrer wieder. Das BIKE-Urteil ist preisunabhängig. BIKE-Urteile: super (250–205 P.), sehr gut (204,75–170 P.), gut (169,75–140 P.), befriedigend (139,75–100 P.), mit Schwächen, ungenügend.



Durch flexende Sattelstützen sowie Material und Formgebung des Hinterbaus kann der Komfort eines Hardtails maßgeblich beeinflusst werden. Bereits bei 80 Kilo Belastung bieten komfortable Hardtails rund zehn Millimeter Federweg, wie die Messung auf dem Zedler-Prüfstand belegt.

## KOMFORT SORGT FÜR REVIVAL DES HARDTAILS



**THOMAS STOLL,  
EX-MARATHON-PROFI UND GESCHÄFTS-  
FÜHRER VON STOLL BIKES**

**Euer Erstlingswerk in Sachen Hardtail beeindruckt gleich in mehrerer Hinsicht: leichtester Serienrahmen, sehr hoher Komfort. Was war das Entwicklungsziel beim Stoll Bike R1?**

Wir wollten nicht nur steif und leicht bauen und irgendwelche Bestmarken überbieten, sondern ein Hardtail realisieren, das maximale Performance im Gelände bietet. Wie bei unserem Fully gibt es zwei verschiedene Carbon-Layups, um dem Gewicht und den persönlichen Präferenzen des Fahrers gerecht zu werden.

**Die absolute Rahmensteifigkeit fällt beim R1 eher gering aus. Werden Steifigkeit und STW-Wert bei Hardtails Eurer Ansicht nach überschätzt?**

Der STW-Wert sagt lediglich aus, wie gut das vorhandene Rahmenmaterial genutzt wurde. Du siehst jedoch nicht, wie sich das Bike im Gelände fährt. Viele Hardtails schießen bereits über das Ziel hinaus und fahren sich zu unkomfortabel. Da wir in Deutschland individuell auf Kundenwunsch fertigen, können wir das Potenzial des Materials besser ausschöpfen. Wir müssen keinen Rahmen produzieren, der für Fahrer von 50 bis 100 Kilo funktioniert. **Können komfortable Hardtails Fullys ernsthaft Konkurrenz machen?**

Bei Marathon-Kursen auf jeden Fall. Die Beschleunigung schlägt jedes Fully, und der Komfort reicht aus.



**ZUKUNFT ENDURO  
Ludwig Döhl, BIKE-Testredakteur**

Generalist oder Spezialist, lautet die Frage im Enduro-Sektor. Mit extremen Geometrien und Stahlfederdämpfern pimpen einige Hersteller ihre Bikes auf maximale Abfahrts-Performance, während bei anderen Gewicht und Touren-Tauglichkeit im Fokus stehen.



**ZUKUNFT TRAILBIKES  
Peter Nilges, BIKE-Testleiter**

Nicht nur in dieser Kategorie wird die Systemintegration wie z. B. beim BMC Speedfox zunehmen. Über nur einen Hebel werden Tele-Stütze und Dämpferplattform zeitgleich bedient. Über diese smarten Features wollen sich die Hersteller von der Konkurrenz absetzen.



**ZUKUNFT ALL MTN  
Stefan Loibl, BIKE-Testredakteur**

Lenkwinkel werden flacher, Reifen und Felgen immer breiter, und das Abfahrtpotenzial nimmt zu. Viele moderne All Mountains stellen bereits Enduros in Frage. Allerdings sollte das Gesamtgewicht der Bikes nicht darunter leiden.