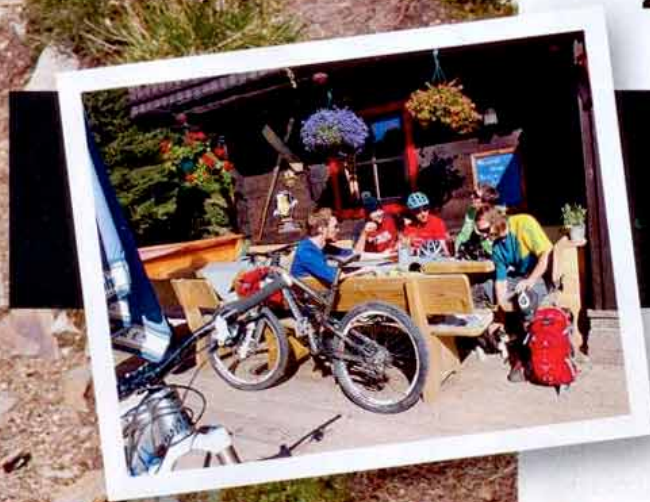




Braucht es in den Alpen wirklich 170 Millimeter Federweg und mehr? *MB* ging der Frage nach und schickte fünf langhubige Enduros zum großen Check.



**TEXT | RAINER SEBAL
FOTOS | DENNIS STRATMANN**

Hinter mir: ein steiler, von Wasserrinnen zerfurchter Trail mit Abschlussdrop. Vor mir: zwei fiese Spitzkehren mit Nasswurzel-Verzierung und ein kurzes Stufenmeer ohne Notausgang. Ich bleibe stehen und suche die Ideallinie. Fehler! Ein Geräusch aus von Gummistollen aufgeschauertem Schotter, untermalt mit dumpfen, mechanischen Schlägen, dringt in mein Ohr. Der Blick nach hinten verheißt nichts Gutes. Ein kompaktes Knäuel aus Fahrer und Bike nähert sich rasch. Nein, es fliegt in Seitenlage auf mich zu – detoniert und kommt keine 30 Zentimeter vor mir zum Stillstand. *MB*-Tester Thomas Schmitt liegt vor mir am Boden und blickt mich verdutzt an. Keiner sagt es, aber jeder denkt sich's: „Schwein gehabt.“

Schauplatz ist das Trail-Eldorado Saalbach Hinterglemm. Fünf Fahrer, fünf Bikes, eine Mission: Es gilt zu klären, ob die neue Enduro-Generation der ideale Partner für >



Auch auf gebauten Trails herrscht Spaßgarantie. Die Enduros lieben es flowig und schnell, aber auch steil und verblockt.



Der offizielle Trail verläuft anderswo, die Verlockung dieser Felsformation war aber einfach zu groß.



GONDEL-SERVICE SPART ZEIT UND KRAFT, WIE VIELE BIKER WISSEN. DIE TRAILS LIEBER FÜR SICH ALLEIN HAT, MUSS WOANDERS BIKEN.

anspruchsvolles Trailvergnügen in den Alpen ist. Früher galten 160 Millimeter Federweg als Standard, mittlerweile machen Fahrwerke mit 170 Millimeter und mehr bereits Freeridern Konkurrenz, ohne dabei die Uphill-Performance zu beschneiden.

Die Testflotte besteht aus Bergamont Big Air MGN, Cannondale Claymore 1, Mondraker Zenith XR, MTB Cycletech Opium 7 1.0 sowie dem Scott Genius LT 10. Das Mondraker bietet an Gabel und Hinterbau 170 Millimeter Federweg, die Fahrwerke der restlichen Enduros verwöhnen den Fahrer mit 180 bis 185 Millimeter Hub.

Diese Bike-Gattung fühlt sich im Mittelgebirge völlig unterfordert, sucht die harte Gangart, wie es etwa die Alpen bieten – lange materialfordernde Abfahrten genauso wie zähe, technische Anstiege. Und auch der Abstecher in den Bikepark zählt im Schluchtenland zur Pflicht, nicht zur Kür. Die fünf Testfahrer und ihre zugelosten Bikes absolvieren deshalb sowohl eine anspruchsvolle Enduro-Tour als auch ein lift-unterstütztes Trail-Abenteuer. Vorab mussten die Räder allerdings noch das übliche MB-Testprozedere mit Praxis- und Labor-Check über sich ergehen lassen. Sämtliche

Daten und Informationen zu den Bikes finden Sie in den Testbriefen ab Seite 30.

Unser Tourentag startet bei strahlendem Sonnenschein auf einer sanft ansteigenden Forststraße – keine Herausforderung für die Bikes, kein Problem für die Testfahrer. Der Gipfel – das heutige Ziel – befindet sich auf 1998 Meter Seehöhe, exakt 790 Meter über uns. Die Straße zeigt sich allerdings nicht lange familienfreundlich, Steigung sowie Puls der Testfahrer nehmen langsam, aber stetig zu. MB-Trainee Chris Pauls betätigt bei seinem Cannondale bereits die Gabelabsenkung, da er durch die hohe Front und den relativ flachen Sitzwinkel bereits etwas hecklastig am Bike sitzt. Am Claymore lässt sich zudem via Lenkerhebel der Hinterbau deutlich straffer stellen, ohne dabei etwa auf Schotter spürbar an Traktion zu verlieren.

Eine sehr praktische Funktion, die Scooter ähnlich arbeitenden „Twin-Lock“-Nik bereits seit längerer Zeit bietet.

Kurz vor dem Grat hält der Weg keine Sonderprüfung für uns bereit, erri dabei mehr an die hochgeklappte T-Bridge als an eine Alpenstraße. Alle Fahrer senken ihre Gabeln ab, mit Ausnahme von Mondraker-Pilot Thomas Schmitt. Das Zenith besitzt mit dem steilsten Sitzwinkel zwar die beste Uphill-Geometrie, die verbaute Fox-Float-Gabel bietet allerdings keine Travel-Funktion. Pech





Eine flowige Gratwanderung bei diesem sensationellen Alpenpanorama lässt nicht nur das Herz von Enduristen höher schlagen.

gehabt! Wir kämpfen uns besser als erwartet bis zum Grat, wo schon die nächste Herausforderung auf uns wartet. Ein extrem ausgewaschener und verblockter Trail führt im ständigen Auf und Ab Richtung Gipfel und zapft unsere Kraftreserven an. Zum ersten Mal machen sich die schluckfreudigen Fahrwerke richtig bezahlt. Die letzten 50 Höhenmeter zum Gipfel lassen sich nur noch mit getragenen Bike bewältigen. Während sich MB-Tester und -Fotograf Dennis Stratmann das superleichte Scott problemlos auf die Schulter legt, verbrennt Fabian Scholz mit dem zwei Kilo schwereren Bergamont deutlich mehr Kalorien.

Der sensationelle Weitblick rund um das Gipfelkreuz entschädigt für die Mühen und Strapazen, Entspannung macht sich breit. Doch wie Reinhold Messner bereits richtig erkannte: „Der Gipfel ist nur ein Wendepunkt.“ Wenige Höhenmeter unter uns schlängelt sich ein Bilderbuchtrail durch die Almwiesen gen Tal – unsere Abstiegsroute. Und tatsächlich erweist sich der Weg nicht nur als optischer Leckerbissen, die schnellen, flowigen Kurven fluten die Tester mit Glückshormonen und stim-



SIMONE VOM NACHBARTISCH LÄSST SICH AUCH MIT GIPSBEIN IHRE BIKE-EUPHORIE NICHT NEHMEN. TRAGEPASSAGEN GEHÖREN BEI ENDURO-TOUREN DAZU (OBEN).

men zum kollektiven Freudengejaule. Mondraker und Scott spielen ihre enorme Wendigkeit aus, das etwas träge Bergamont verlangt mehr Einsatz vom Fahrer.

Unter der Waldgrenze zeigt sich der Trail von seiner rauen Seite. Enge, mit nassen Wurzeln übersäte Serpentinchen wechseln sich mit Steilstufen und anspruchsvollen Bachdurchquerungen ab. Die Sonne hat hier noch einiges an Arbeit vor sich, um den Trail nach den vergangenen Regentagen wieder trockenzulegen. Die langhubigen Fahrwerke laufen alle auf Hochtouren, sorgen für viel Sicherheit und Komfort und führen uns schließlich – nicht völlig sturzfrei, aber

immerhin unverletzt – zurück ins Tal. Im nahe gelegenen Spielberghaus verdünnen wir unser Restadrenalin mit verdientem Après-Bier. Fünf glückliche Gesichter blicken auf eine technisch und konditionell fordernde, landschaftlich fantastische Tour zurück – und genau das definiert Enduro.

Tag zwei führt uns dank Seilbahn-Service deutlich schneller und komfortabler an den gewünschten Wendepunkt. Das umfangreiche Angebot an gebauten Strecken, Sprüngen und Holzkonstruktionen soll klären, ob die Enduros auch im Bikepark punkten. Bei Anliegern, >



In Speed-Passagen kommen die schluckfreudigen Fahrwerke richtig in Schwung.



Spielerische Freiheit auf dem Almentrail: Die kompakte Geometrie von Scott und Mondraker sorgt für ein ausgezeichnetes Handling.

Sprünge und Holzrampen fahren die Bikes volle Punktzahl ein – der Funfaktor ist kaum zu toppen! An jeder noch so kleinen Welle zieht Fahrer Scholz nach alter BMX-Manier ab und freut sich über die stabile Fluglage des Big Air. Und auch in knüppelharten Downhill-Passagen hält das Bergamont dank guter Spurstabilität und sattem Fahrwerk alle Trümpfe in der Hand, kommt dabei waschechten Freeride-Bikes gefährlich nahe. In supersteilen Teilstücken vermittelt das Cannondale dank hoher Front die meiste Sicherheit, in schnellen Kurven fehlt allerdings etwas Druck am Vorderrad. Hier trumpft das wendige Mondraker mit seiner verspielten Geometrie. Auf richtig ruppigen Pisten lässt das straffe Fahrwerk aber etwas Komfort vermissen. Ganz und gar nicht straff präsentiert sich das MTB Cycletech, schluckt auch große Brocken quasi „spürlos“. Bei hohen Geschwindigkeiten oder in sehr steilen Passagen taucht das weiche Fahrwerk jedoch schnell weg und generiert so etwas Unruhe. Beim Scott hält der satte Hinterbau ordentlich Reserven bereit, lediglich die etwas unsensible Gabel setzt dem Geschwindigkeitsrausch Grenzen.



Bis zur letzten Gondelfahrt heizt die Testcrew durch das Parkgelände und lässt dem Spieltrieb freien Lauf – bevor der Tag erneut mit müden, aber glücklichen Gesichtern beim gut gekühlten Hopfentee endet.

Auch wenn sich die fünf Testbikes zum Teil in ihren Eigenschaften unterscheiden, lässt sich dennoch ein gemeinsamer Tenor finden: Die langhubigen Fahrwerke bieten gegenüber Bikes mit weniger Hub klare Vorteile, sorgen etwa für bessere Traktion, verzeihen mehr Fahrfehler und verringern spürbar die Lastspitzen. Zudem wiegen die Bikes in der Top-Klasse meist



GIPFELSIEG AUF 2000 METERN (LINKS) UND HÖHENFLUG ÜBER DAS RESPEKTEINFLÖSSENDE ROADGAP (OBEN).

immer noch unter 15 Kilo. Gemeinsam der speziellen Geometrie und den neutralen Hinterbauten lassen sich die Anstiege von 1500 Höhenmeter problemlos bewältigen. Abstecher in den Bikes kein Problem! Aber: Die Enduros erfordern nicht ein deutlich stabileres Freeride. Wer nach technisch anspruchsvollen Trails lechzt, dabei den Gipfel in Rekordzeit erklimmen muss, trifft nicht auf „Long travel“-Enduros den Nagel auf den Kopf. MB ist sich sicher: Die überlegene Abfahrtsperformance, kombiniert mit guten Vortriebs-Performance, sorgt momentan beispielloses Spaßpotenzial.