



Entscheidung am Tremalzo:

Jürgen Beneke, Jason McRoy,

Franck Roman – die Welt-

ELITE der Downhill-
Piloten

TEST ete am
Gardasee

exklusiv für bike sieben

Full-Suspensions. Hier
die ungeschminkten

Ergebnisse.

DVON MICHAEL BADICHLER
 ie Integralhelme sitzen. Drei Augenpaare hinter Schutzbrillen suchen die Ideallinie durch die erste Kurve. Ein paar kräftige Antritte, die Pedale wirbeln. Der Dreikampf der Downhill-Ritter beginnt. Eine Staubfahne signalisiert auf der legendären Tremalzo-Paßstraße den Showdown der Abfahrts-Asse Jürgen Beneke, Jason McRoy und Franck Roman. Was aussieht wie die dramatische Fehde zorniger Downhill-Götter, ist ein spannender Testritt für bike.

Mit welchen Waffen fighten die Konkurrenten um Sekunden? Das Star-Trio und

cialized FSR und Francks Cannondale Super V3000 auf Biegen und Brechen. Nicht weniger genau nahmen die Elite-Tester auf der steilen Schotterpiste vier weitere Full-Suspensions unter die Lupe:

Großer Herausforderer war das KTM Full-Suspension aus der Federungsschmiede von Horst Leitner. Es ähnelt beinahe bis ins letzte Detail dem Mongoose Amplifier, dem momentan wohl beliebtesten Vollgefederten. An ihm messen mußte sich das Crosstrac Sonoma mit hydraulischer Federung, hohem Schwingendrehpunkt und satten zehn Zentimeter Federweg. Die gleichen Werte erreicht der Testkandidat Votec Hardcore mit einer Elastomerfederung. Testpremiere hatte das brandneue Alpinestars Full-Suspension. Seine besonderen Kennzeichen: massiver Alurahmen, AMP-Gabel vorne und Fox-Federbein hinten.

Was die Dämpfung betrifft, scheiden sich selbst bei den Profis die Geister. Beni schwört auf Elastomer-Federung vorne und hinten. Mittlerweile testet er einen 95er Prototyp der Manitou IV mit Elastomeren und hydraulischer Dämpfer-Patrone. Er soll bei hohem Tempo den Aufschwingeffekt der Elastomere unterbinden. Für große Augen bei seinen Abfahrer-Kollegen sorgte Jason McRoy bei der Ankunft in Riva. Sie hätten ihm sein Specialized FSR mit der

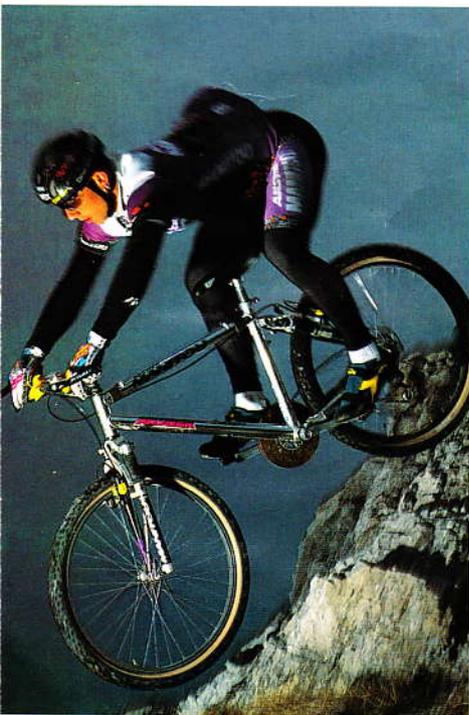
„DER DOWNHILL ENTWICKELT

SICH LEIDER ZU EINER MATERIALSCHLACHT. FAHRER MIT GERINGERER UNTERSTÜTZUNG HABEN KEINE CHANCE MEHR.“

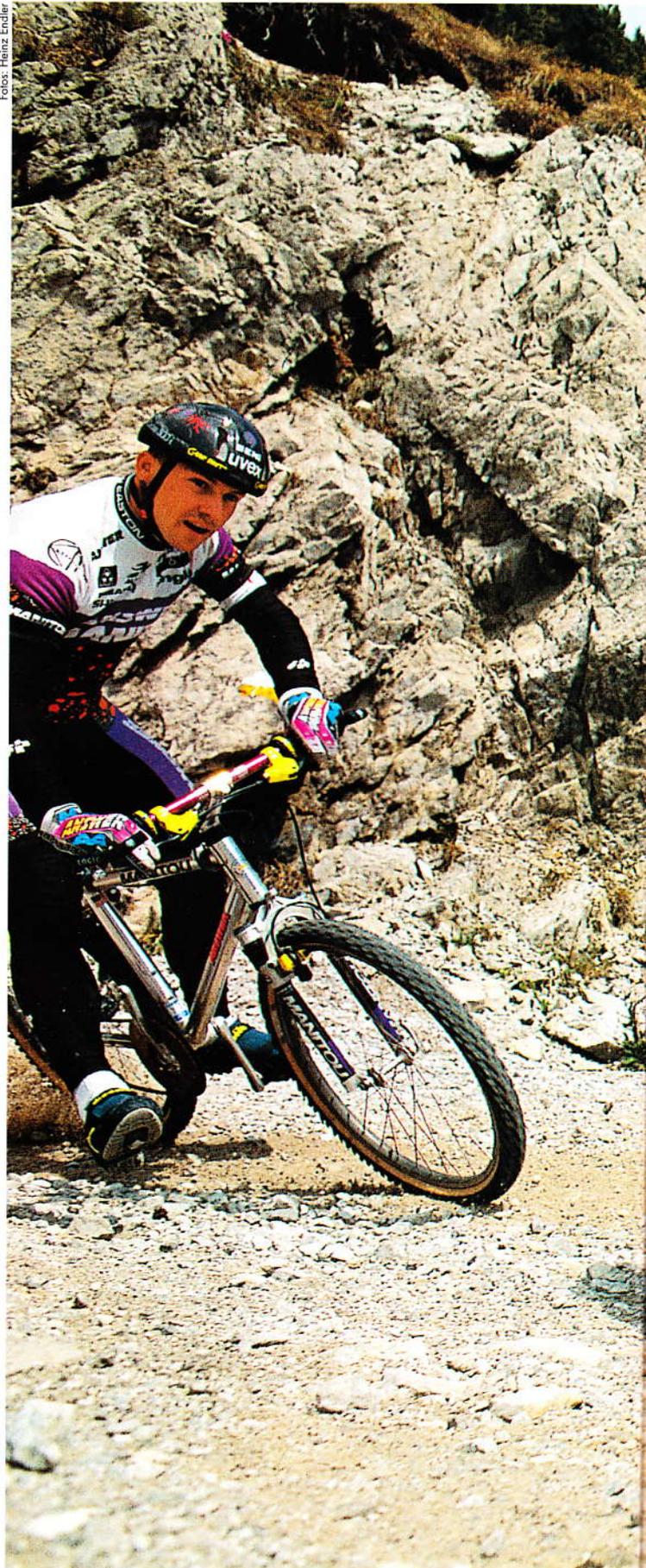
Jürgen Beneke

bike wollten es genau wissen. So setzte das Testteam die Worldcupper jeweils auf die Bikes ihrer schärfsten Gegner. Zwei Tage lang prüften die Profis „Benis“ Answer/Manitou-Fullsuspension, Jasons Spe-

filigranen und wunderschön verarbeiteten Carbon-Gabel und dem hydraulischen Fox-Dämpfer vor Neugier am liebsten aus den Händen gerissen. Mit dem spektakulärsten Rahmen reiste jedoch Franck

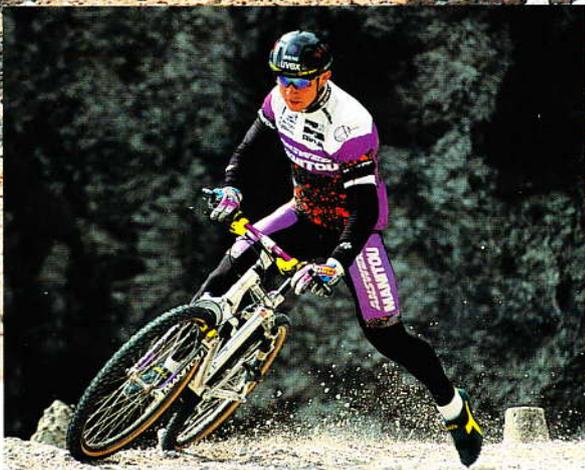


Fotos: Heinz Endler





Am Monte Brione blieb den Elite-Testern kein technisches Geheimnis der Full-Suspensions verborgen.



Beim Drift zeigt sich, wie stabil das Bike ist, und ob es sich für den Wettkampf eignet.

Roman an. Sein Cannondale Super V3000 ähnelt einem Motorrad, bei dem der Motor fehlt. Er ist regelrecht verliebt in das edle Stück und gab es

rohr integriert ist. Hinten sorgt ein Marzocchi-Element für softes Feeling auf rauen Pisten.

Als am nächsten Tag die Morgensonne die Gipfel in

„ÖL/LUFT-FEDERUNGSSYSTEME

WERDEN SICH DEFINITIV

DURCHSETZEN.

DIE FEDERWEGE

SIND IMMER

NOCH ZU KURZ.“

Jason McRoy über die künftigen technischen Entwicklungen.

sanftes Licht taucht, warten die Speedjünger bereits ungeduldig auf die erste Vergleichsfahrt. Und dann geht's los. Wie im Worldcup-Rennen fliegen die Profis über das lose Gestein – nur keine Schwächen preisgeben beim Kampf um die Führung.

In einem Punkt waren sich bei der Testbesprechung alle einig. Ohne Full-Suspension macht Downhill in Zukunft keinen Sinn. „Die Geschwindigkeiten werden immer höher, so daß man das Bike ohne Vollfederung nicht mehr unter Kontrolle hat“, schildert Jason McRoy die Situation. Seine Zukunftsvision vom Downhill-Rennsport: „Der Downhill wird zu einem Formel-Eins-Sport, bei dem ohne High-End-Material gar nichts mehr geht. Das Specialized-Team arbeitet sogar schon mit einem Computer, mit dem vor jedem Rennen das Bike optimal auf den

nur ungern aus der Hand. Vorne ist es mit einer Cannondale RDC-Gabel bestückt, bei der die Federung geschickt im wichtigen Steuerrohr integriert ist. Die Federung ist über den Luftdruck einstellbar. Die Öldämpfung kann man mit einem Hebel am Lenker stufenweise verstellen. Aufwendige Nadellager übernehmen die Führung der Gabel und garantieren ein sensibles Ansprechverhalten. Das Marzocchi Federbein arbeitet nach dem Öl-Luft-Prinzip. Auch hier läßt sich die Dämpfung regulieren, die im Steuer-

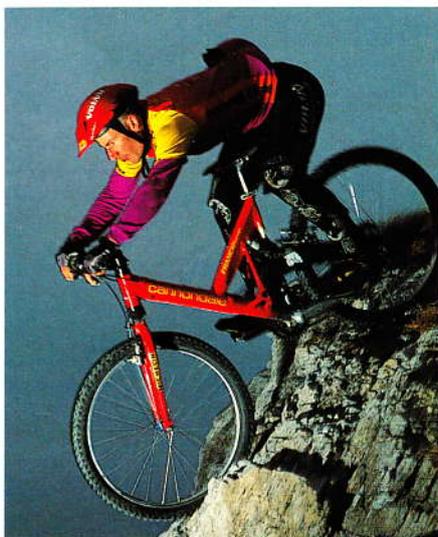
„ELASTOMER-SYSTEME SIND SCHLECHT UND FÜR DEN DOWNHILL

ÜBERHAUPT

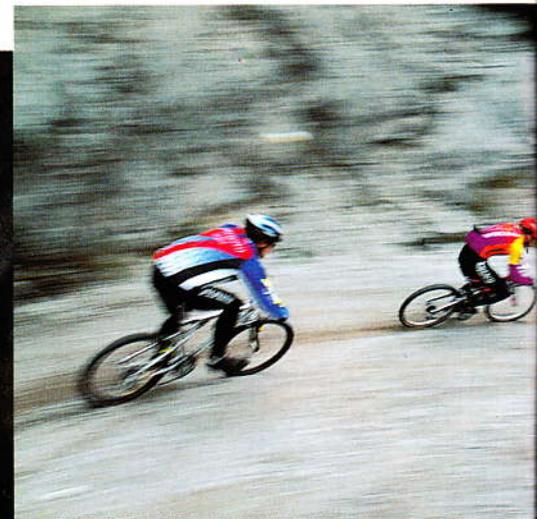
NICHT

GEEIGNET.“

Franck Roman auf die Frage welches Dämpfungs-System sich in der Zukunft durchsetzen wird.



In engen Serpentinendemonstrationen die Profis ihre perfekte Fahrtechnik: Fuß raus und dann mit irrem Speed kontrolliert um die Kurve driften.



Auf High-Speed-Passagen wurde das Ansprechverhalten der Bikes noch einmal genau verglichen.



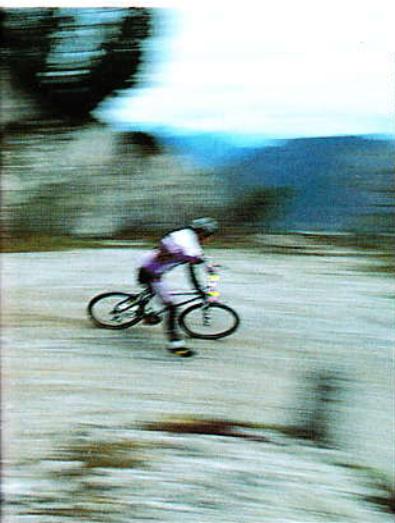
Auf der Tremalzo-Schotterstraße schenken sich die Profis nichts. Um jeden Millimeter wurde gekämpft.



Race-Kurs abgestimmt wird. Das Data Recording System gibt mir Auskunft, wieviel Federweg ich effektiv ausnütze, ob die Gangabstufung für die einzelnen Streckenabschnitte okay ist und wie schnell ich in den einzelnen Passagen bin. Nur so kann man das Fahr-

werk optimal auf die Strecke abstimmen.“

Den Trend zu individuell für die Rennstrecke ausgewählten und getunten Bikes hat auch Jürgen Beneke erkannt. Er will die Rennen dieser Saison mit unterschiedlichen Downhillgeräten bestreiten. „Bei



Fotos: Heinz Endler

schnellen Downhills fahre ich mit einem Bike, das einen längeren Radstand hat, um die Laufruhe zu erhöhen. Und bei wendigen Kursen, wie Cap d'Ail, wähle ich einen kurzen Radstand."

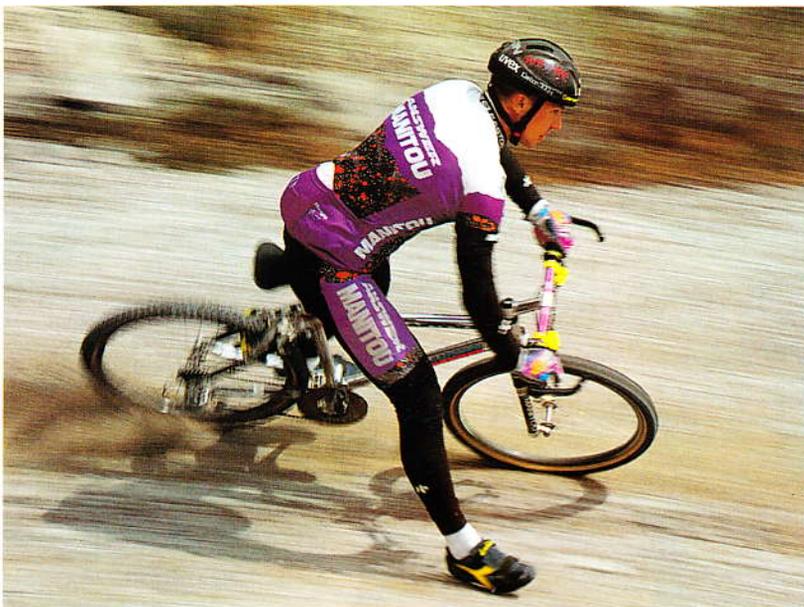
„In Zukunft werden die meisten Downhiller mindestens

drei verschiedene Bikes fahren“, beschreibt Franck Roman die bevorstehende Materialschlacht im Rennsport. „Außerdem wird sich bei den Reifen und Felgen noch eine Menge tun.“

Ebenfalls voll im Trend liegen bei den Downhillprofis

große Federwege. Die sind jedoch nur dann sinnvoll, wenn die Rahmengeometrie auf die „Langhuber“ abgestimmt ist und die Federkennlinie optimal mit dem Fahrergewicht und dem Fahrstil harmonisiert. Sprechen die Mega-Gabeln zu leicht an oder sind sie

nicht steif genug, entsteht schnell ein schwammiges Fahrgefühl. Wie die einzelnen Bikes von den Profi-Testern beurteilt wurden, und ob sie auch zukunftsweisende technische Lösungen bieten, lesen Sie auf den folgenden Seiten.



**„ZUM GLÜCK ENTSCHIEDET
IMMER NOCH EINE
PERFEKTE FAHRTECHNIK
ÜBER SIEG UND
NIEDERLAGE UND NICHT
DAS BESTE BIKE.“**

Wer hätte vor zwei Jahren gedacht, daß Jürgen Beneke bald zum Shooting-Star der Downhillszene aufsteigen würde. Angefangen hat alles ganz klassisch. „Ich bin früher Querfeldeinrennen gefahren, auf der Straße fuhr ich in der Radbundesliga und zum Biken kam ich eher zufällig“, blickt „Beni“ zurück. Ein Freund hatte ihn überredet, in Norwegen ein Downhill-Rennen mitzufahren. Prompt hatte er Erfolg. Kein Wunder, daß er schnell Spaß an der neuen Disziplin fand und ihr treu blieb. Bei seiner ersten Weltmeisterschaft raste er auf Antrieb auf Platz sechs, und das bei seinem fünften Rennen.

Ein Jahr später lehrte der Nobody allen anderen Konkurrenten das Fürchten. 1993 dominierte er die Worldcup-Downhill-Saison fast nach Belieben und gewann überlegen. Nur bei den big events Europa- und Weltmeisterschaft hatte er Pech. Defekte warfen ihn weit zurück.

Doch in diesem Jahr will er auch bei der EM in Metabief

und bei der WM in Vail unbedingt auf dem Treppchen stehen.

Fahrtechnisch hat der 22jährige die Meßlatte gegenüber der vergangenen Saison noch ein Stück nach oben gesetzt. „Na ja, die Konkurrenz schläft nicht. Man muß ständig dazulernen.“ Genügend Zeit dazu gibt ihm sein Dienstherr bei der Sportförderkompanie, in der er gerade seinen Wehrdienst leistet: Bike-Check statt Spind-Kontrolle, trainieren statt täuschen und tarnen.

Auch wenn seine Karriere-Kurve ebenso steil und weit nach oben geht wie seine verwegenen Jumps mit dem Bike, bleibt er mitten im Star- und Medienrummel auf dem Boden: „Warum soll ich wegen dieser Erfolge gleich ausflippen? Es gibt doch noch andere Dinge auf dieser Welt.“ Genau das macht Beni so sympathisch. Keine Spur von Überheblichkeit beim kurzen Talk mit ein paar Hobby-Bikern – „Beni“ ist der Star zum Anfassen.



1. RAHMEN:

Ich bin ein Fan von klassischen Rahmen. Ihre Steifigkeit ist nach wie vor unübertroffen. Darum fahre ich auch eine Diamantgeometrie. Der Manitou-Alu-Rahmen ist durch seine großen Rohrdurchmesser sehr steif.

2. FEDERGABEL:

Momentan fahre ich die Manitou III-Elastomergabel. Sie spricht sehr gut an und steckt problemlos kleine Schläge weg. In Zukunft werde ich auf die Manitou IV umsteigen. Optisch gibt es keinen Unter-

schied, doch – jetzt kommt's – sie hat zusätzlich einen Öldämpfer. Der sorgt für mehr Laufruhe.

3. BREMSEN:

Ich fahre die Magura Raceline. Für mich gibt es in puncto Bremskraft nichts Besseres. Bei meinem radikalen Fahrstil muß ich auf Nummer Sicher gehen.

4. HINTERES FEDERUNGSSYSTEM:

Hinten versieht ebenfalls eine Manitou-Elastomerfederung ihren Dienst. Sie sieht



„ICH BIN KEIN FAN VON ELASTOMER-FEDERUNGSSYSTEMEN, ABER DAS BIKE VON BENI FÜHLT SICH ECHT GUT AN. DIE FEDEREIGENSCHAFTEN DER MANITOU SIND BEEINDRUCKEND. IM HANDLING IST DIESES BIKE MEINEM FULL-SUSPENSION ÄHNLICH. NACH ETWAS GEWÖHNUNGSZEIT KÖNNTE ICH ES SOGAR IM RENNEN FAHREN.“

JASON MCROY ÜBER „BENI“ BIKE

„DAS FEDERUNGSSYSTEM IST GAR NICHT SO SCHLECHT. DIE FEDERGABEL SPRICHT SEHR SIBEL AN. ICH FAHRE ABER LIEBER ÖL/LUFT. MEINER MEINUNG NACH LÄUFT DAS BIKE NUR AUF SCHNELLEN DOWNHILL-STRECKEN GUT, ANSONSTEN IST ES BESSER FÜR DEN CROSS-COUNTRY GEEIGNET. GAR NICHT AUSZUDENKEN, WAS WÄRE, WENN BENI AUF EINEM SUPER-BIKE FAHREN WÜRD.“

FRÄNCK ROMAN ÜBER DAS ANSWER/MANITOU

wie die Gabel aus und funktioniert auch genauso gut. Mehr Federweg täte ihr zwar ganz gut, aber dafür ist sie sehr steif. Auch hinten rüste ich mit einem hydraulischen Öldämpfer nach.

5. KETTENBLÄTTER:

Ich fahre nur zwei Kettenblätter. Ein kleines 24er zum Hochkurbeln. Für das Rennen habe ich ein 48er Kettenblatt. Damit mir die Kette nicht runterfällt, montiere ich eine spezielle Aluscheibe, in der die Kette läuft. Schaut gut aus und funktioniert super.

6. REIFEN:

Im Rennen fahre ich den Downhillreifen von Vredestein. Der ist zwar schwer, hat aber einen guten Grip und rutscht beim Plattfuß nicht von der Felge.

7. NABEN:

Hinten sitzt eine Kingsbery-Nabe, vorne erhöht die neue Manitou-Federgabelnabe die Verwindungssteifigkeit.

8. KURBELN:

Nach dem ersten Rennen wechselte ich von Shimano auf die AC-Kurbel.

ANSWER/MANITOU FULLSUSPENSION

Rahmen/Material: Answer Manitou aus Easton Alu-Rohren • Gewicht: 11,4 Kilogramm • Sitzwinkel: 73 Grad • Lenkwinkel: 71 Grad • Schaltwerk: Shimano Deore XT • Umwerfer: ohne Umwerfer • Übersetzung: vorne: 24/48, hinten: 11-30 • Schalthebel: Grip Shift SRT 500R achtfach • Bremsen: Magura Raceline Hydraulikbremsen • Bremshebel: Magura • Kurbeln: AC Rock Cranks • Innenlager: Kingsbery Titan • Steuersatz: Kingsbery Aheadset • Sattelstütze: Shannon Lite • Sattel: Flite Titanium • Pedale: Shimano SPD 727 • Vorbau: Answer ATAC • Lenker: Answer Hyperlite • Naben: hinten: Kingsbery, vorne: Manitou • Felgen: Ritchey Pro WCS • Reifen: Vredestein Downhillreifen Slizzer • Federgabel: Manitou IV, eine Elastomergabel mit einem Cartridge-Dämpfer • Hinteres Federungssystem: Manitou IV Elastomer System mit Cartridge-Dämpfer.



**„DER DOWNHILL
ENTWICKELT SICH ZUM
FORMEL-EINS-SPORT.
OHNE HIGH-TECH
UND COMPUTER LÄUFT
NICHTS MEHR.“**

Jason McRoy genießt in der Downhillszene den Ruf eines verwegenen Fahrers. Nur allzu gerne zeigt er halsbrecherische Kapriolen auf zwei Rädern. Am Gardasee war sein liebstes Spiel, zusammen mit Jürgen Beneke, die Abfahrten nur auf dem Hinterrad hinabzuheizen. Die Kulisse am Lago forderte die Cracks dazu gerade heraus. Unterfordert fühlen sie sich dennoch keineswegs. „Wer die Trails am Gardasee beherrscht, ist auch für den Worldcup gerüstet“, schwärmt Jason von den phantastischen Trainingsbedingungen. Seine Spezialität sind schnelle Schotterabfahrten, wie der Kamikaze-Downhill in Mammoth.

Wer den 22jährigen Engländer reden hört, erkennt sofort, daß der Kerl von der Insel stammen muß. Mit geschliffenem nordenglischem Akzent imitiert er die Comic-Figuren „Beevis und Butthead“ täuschend echt, beinahe wie auf MTV. Seinen zehnten Rang im Worldcup 1993 kommentiert der Brite so: „Letztes Jahr hatte ich nur Probleme mit meinem

Bike, sonst wäre ich bestimmt noch weiter vorne gelandet.“

Wer Jason die Abfahrten runterbügeln sieht, erkennt schnell, daß der BMX-Parcours seine Kinderstube war. Bereits mit sieben Jahren fiel der Startschuß zu seiner BMX-Karriere. Hier holte er sich die Grundlagen für eine exzellente Bike-Beherrschung. Selbst in haarsträubenden Situationen scheint er mit seinem Bike wie verwachsen. Bei aller Perfektion ist er ständig zu Scherzen aufgelegt. Da bleibt bei den Worldcup-Kollegen kein Auge trocken. „Warum hast du keinen Ring-Pull-Verschluß wie die Cola-Dosen?“ frozelte der Ziegenbart-Träger am Lago über „Benis“ Alubike. Seine Kollegen verpaßten ihm prompt die Retourkutsche. So ließen sie ihn als altgriechischen Gott des Downhills hochleben, der aber leider in Vergessenheit geraten sei. Die Haarpracht um Jasons Kinnpartie ist ein ständiges Thema mit Variationen. Zuletzt sorgte er mit blond gefärbtem Zwirbel für verblüffte Mienen.



1. HINTERES FEDERUNGSSYSTEM

Meine Wahl fiel auf das FOX-Feder-element mit Aluminiumschaft. Es ist sehr leicht und spricht sehr gut an. Durch den niedrigen Schwingendrehpunkt spürt man beim Pedalieren keinerlei Federungseinflüsse. Deshalb ist das Bike auch bei Antritten aus der Kurve sehr stabil und verliert nicht unnötig Energie.

2. FEDERGABEL:

Die Carbon-Federgabel FSX von Specialized ist mit einem Long-Travel-Kit ausge-

stattet und spricht sehr gut an. Um aber die Gabel für die Rennstrecken noch besser abzustimmen, werde ich in nächster Zeit unterschiedliche Ölviskositäten ausprobieren, um ein noch besseres Ansprechverhalten zu erzielen.

3. LENKER:

Zur Zeit arbeite ich zusammen mit Specialized an einem eigenen Lenker. Momentan steuere ich noch mit einem herkömmlichen Motocross-Lenker von Monza. Da ich früher sehr viel BMX fuhr, spielen solche Lenkerformen für mich eine große Rolle.



„DAS SPECIALIZED IST SUPER UND, WAS DEN RAHMEN ANGEHT, SICHERLICH MEINEM MANITOU ÄHNLICH. DIE GUTE DÄMPFUNG HINTEN ÜBERRASCHT MICH WIRKLICH, SIE FUNKTIONIERT EINWANDFREI. IM RENNEN KÄME ICH BESTIMMT GUT DAMIT ZURECHT.“

JÜRGEN BENEKE ÜBER JASONS FSR

„ICH KÖNNTE DAMIT RENNEN FAHREN. DAS KÄME ABER NUR IN FRAGE, WENN ICH MEIN BIKE VERLIEREN WÜRDEN. MAN FÜHLT SICH AUF DEM BIKE GLEICH ZU HAUSE, ES LÄSST SICH LEICHT FAHREN. ALLERDINGS IST ES NOCH NICHT PERFEKT: WENIG CHARAKTER UND ZU WENIG FEDERWEG.“

FRANCK ROMAN ÜBER DAS SPECIALIZED

4. CRUD-CATCHER:

Ich bin von dem Crud-Catcher vollkommen begeistert. Er hält nicht nur Schlamm bei schlechtem Wetter ab, sondern schützt auch bei trockenen Verhältnissen vor Steinen.

5. KETTENSPELLER:

Ich benutze eine D.C.D-Chain Device, damit mir im Wettkampf in extremen Situationen die Kette nicht vom Kettenblatt springt. Schon letztes Jahr fuhr ich damit. Ohne würde ich gar nicht mehr auskommen.

6. SCHALTUNG:

Grip-Shift SRT 500R achtfach. Diese Drehgriffschaltung ist schon eine feine Sache, einmal kurz „Ratsch“ und der Gang ist drin. Der Lenker bleibt immer fest im Griff.

7. REIFEN:

Specialized. Rot sind sie deshalb, weil sich wahrscheinlich bei der Produktion jemand im Farbtopf geirrt hat. Ich habe mir gleich ein Depot angelegt, denn die bunten Gummis sind immerhin eine echte Rarität.

SPECIALIZED FSR

Rahmen/Material: *Specialized Full-Suspension FSR* • Gewicht: 11,8 Kilogramm • Sitzwinkel: 73 Grad • Lenkwinkel: 71 Grad • Schaltwerk: *Shimano XTR* • Umwerfer: *Shimano XTR* • Übersetzung: vorne: 24/36/48, hinten: 12–32 • Schalthebel: *Grip-Shift SRT 500R achtfach* • Bremsen: *AVID Cantilever* • Bremshebel: *Diacompe PC8* • Kurbeln: *Shimano XTR* • Innenlager: *Specialized Titanium* • Steuersatz: *Diacompe Aheadset* • Sattelstütze: *Specialized* • Sattel: *Specialized* • Pedale: *Shimano SPD 727* • Vorbau: *Specialized* • Lenker: *Monza Motocross-Lenker* • Naben: *Hügi* • Felgen: *Specialized 9 X2 3* • Reifen: *Specialized* • Federgabel: *Specialized FSX Carbon*



„GROSSE FEDERWEGE HABEN NUR DANN EINEN SINN, WENN DIE KONSTRUKTEURE DER FEDERGABELN DIESE EIGENSCHAFT MIT AUSREICHEND STABILITÄT UND STEIFIGKEIT VERBINDEN.“

Als 1992 ein kahlgeschorener Speedteufel auf den Downhillpisten den Schotter qualmen ließ, trauten die Fachleute ihren Augen nicht. Rotzfrech und immer kurz vor dem finalen Crash, spielte ein offensichtlich Wahnsinniger mit seinem Leben, um irgendwie in die goldene Liga der Top-Ten-Shredder einzudringen. Ohne lange nachzudenken, wurde dem Ex-BMXer Franck Roman ein Image verpaßt: der Bike-Punk, mit Vollgas auf dem Weg ins nächste Hospital.

Die Experten hatten sich von Äußerlichkeiten täuschen lassen. Denn in Wirklichkeit ist Francks Fahrstil geschliffen. Meterweite Sprünge, hervorragende Speed-Kontrolle, präzise Kurventechnik, Franck beherrscht die Downhill-Techniken im Schlaf. An den wenigen freien Abenden zeigt sich der 24jährige Franzose mit der extrovertierten Fahrweise von der introvertierten Seite. Während er auf der Veranda in aller Ruhe die Sterne be-

trachtet, denkt er über Leute und Leben nach. Ohne Lügen und Verstrickungen solle es sein, sagt er. Diese Maxime versucht er konsequent umzusetzen.

Selbst einen von Stardesigner Troy-Lee gestylten Helm mit französischer Flagge als Motiv wollte Franck aus Gewissensgründen nicht aufsetzen. „Ich finde Frankreich zwar schön, bin aber Weltbürger“, war seine Begründung.

Mittlerweile fährt genau dieser Querdenker und Nonkonformist, der permanent zu einem nur für ihn hörbaren Reggae-Sound groovt, in einem der finanzkräftigsten Rennteams der Welt. Seinen gewagten Fahrstil versteht er als eine „Einladung an die Zuschauer“. Seine Botschaft: „Kauf Dir ein Bike, fahr mit uns und habe Spaß. Ich habe wegen meiner Show Rennen verloren, aber die Message für einen sauberen, spannungsgeladenen Sport ist viel wichtiger.“



1. FEDERGABEL:

Ich fahre die Cannondale-Gabel, weil sie sehr verwindungssteif ist und gut anspricht. Auf der Worldcup-Strecke in Cap d'Ail testete ich schon das neue Marzocchi-Element mit knapp neun Zentimeter Federweg.

2. HINTERRAD-SCHWINGE:

Die mit Carbon ummantelte Alu-Schwinge dieses Bikes ist echt einzigartig. Sie ist sehr leicht und verbessert so das Handling des Bikes.

3. KURBELN:

Ich fahre die Kurbeln von CODA. Sie sind leicht, steif und echt grell.

4. NABEN:

Hinten fahre ich eine Hügi Tandemnabe. Die hält wirklich ordentlich was aus. Die Vorderradnabe stammt ebenfalls von Hügi.

5. REIFEN/SCHLÄUCHE:

Ich benutze einen speziellen Downhill-



„SCHON REIN OPTISCH IST DER UNTERSCHIED ZWISCHEN EINEM DIAMANT-RAHMEN UND DIESEM DESIGN ENORM. MAN MUSS SICH ERST DARAN GEWÖHNEN. DESIGN IST SCHLIESSLICH AUCH GESCHMACKSACHE. DAS HINTERE FEDERUNGSSYSTEM GEFÄLLT MIR SEHR GUT. ES IST GROSS DIMENSIONIERT, DIE FEDERUNG UND DÄMPFUNG FINDE ICH OPTIMAL. DIE FEDERGABEL ARBEITET GUT. IHR GROSSER VORTEIL IST DIE VERWINDUNGSSTEIFIGKEIT. ALLERDINGS GEFÄLLT MIR DER PLÖTZLICHE ANSCHLAGPUNKT DER GABEL NICHT.“

JÜRGEN BENEKE ÜBER
DAS CANNONDALE SUPER V3000

„DAS CANNONDALE HAT EIN SEHR ORIGINELLES DESIGN. ICH FAHRE ABER LIEBER KLASSISCHE GEOMETRIEN. DIE GABEL SPRICHT GUT AN. IST SEHR STEIF, ALLERDINGS HAT SIE EINEN ABRUPTEN ANSCHLAGPUNKT, UND DAS HANDLING SAGT MIR AUCH NICHT SO ZU. DIE HINTERE FEDERUNG IST FÜR EXTREME DOWNHILLS IDEAL. GENAU DAS RICHTIGE BIKE FÜR FRANCKS AGGRESSIVE FAHRWEISE.“

JASON MCROY ÜBER
DAS CANNONDALE DELTA V4000

Reifen von Michelin. Er wiegt mehr als ein Kilogramm und hat einen verstärkten Kevlar Draht, damit er bei einem Defekt nicht von der Felge springt. Außerdem arbeite ich zusammen mit Michelin an speziellen Downhill-Schläuchen.

6. FELGEN:

Beim Worldcup in Cap d'Ail trete ich mit einer 32 Millimeter breiten Felge an. Sie ist wesentlich unempfindlicher gegen Stöße. Bei meinem Fahrstil nicht ganz unwichtig. Bis jetzt habe ich nämlich die normalen Standardfelgen alle zu Schrott gefahren.

7. HINTERES FEDERELEMENT:

Die Hinterradschwinge und das Federelement von Marzocchi sind das Highlight an diesem Bike. Die Federung spricht erstklassig an, hat einen großen Federweg und dämpft vor allem bei hohen Sprüngen hervorragend. Die Laufruhe bei extremem Tempo ist ebenfalls sehr beeindruckend. Das Geheimnis der Hinterradschwinge: Eine herkömmliche Aluminiumschwinge wurde mit Carbon ummantelt. Die Dämpfung ist einstellbar. Damit läßt sich das Rad den Streckenverhältnissen entsprechend tunen.

CANNONDALE SUPER V 3000

Rahmen/Material: Cannondale Super V3000; Aluminium-Rahmen mit Aluminium-Schwinge, die mit Carbon ummantelt ist • Gewicht: 11,8 Kilogramm • Sitzwinkel: 73 Grad • Lenkwinkel: 71 Grad • Schaltwerk: Shimano Deore XT • Umwerfer: Shimano Deore XT • Übersetzung: vorne: 38/48, hinten: 11-30 • Schalthebel: Grip Shift SRT 500R achtfach • Bremsen: Shimano Deore XT • Bremshebel: Shimano Deore XT • Kurbeln: CODA-Kurbeln • Innenlager: Shimano Deore XT • Steuersatz: Cannondale • Sattelstütze: Shimano Deore XT • Sattel: Flite Titanium • Pedale: Shimano SPD 727 • Vorbau: Cannondale • Lenker: Cannondale • Naben: hinten: Hügi-Tandem-Nabe, vorne: Hügi • Felgen: noch Mavic • Reifen: Michelin Downhill-Reifen mit einem speziellen Downhillschlauch von Michelin • Federgabel: Marzocchi-Element, das im Steuerrohr integriert ist.

DIE HERAUS- FORDERER IM PROFI-TEST

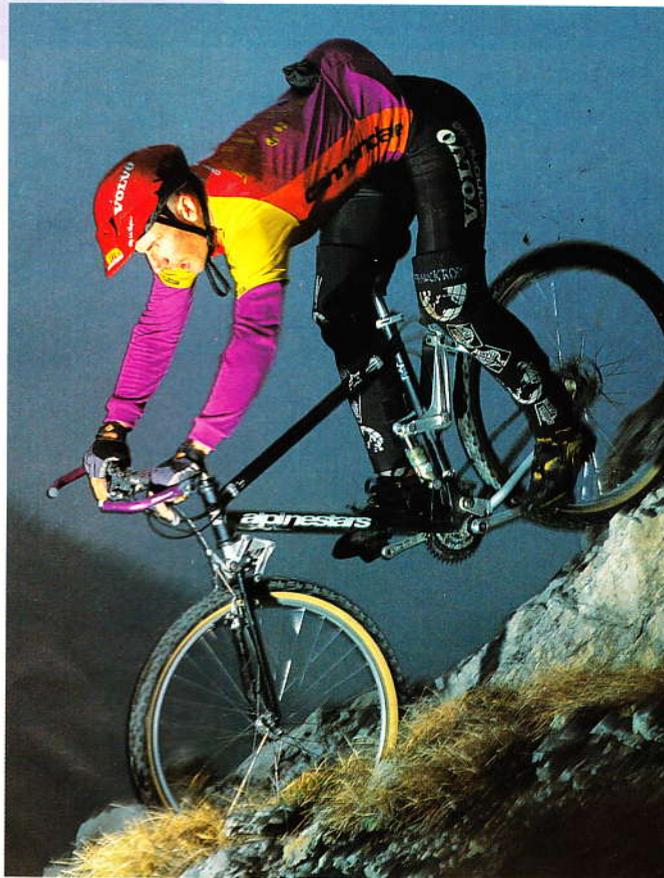
ALPINESTARS

== JÜRGEN BENEKE:

„Das hintere Federungssystem funktioniert wirklich klasse. Der Rahmen ist sehr steif. Die AMP-Gabel vermittelt beim Bremsen ein etwas unsicheres Gefühl. Mit einer anderen Forke könnte ich das Bike auch im Rennen fahren.“

== JASON MCROY:

„It's a pretty

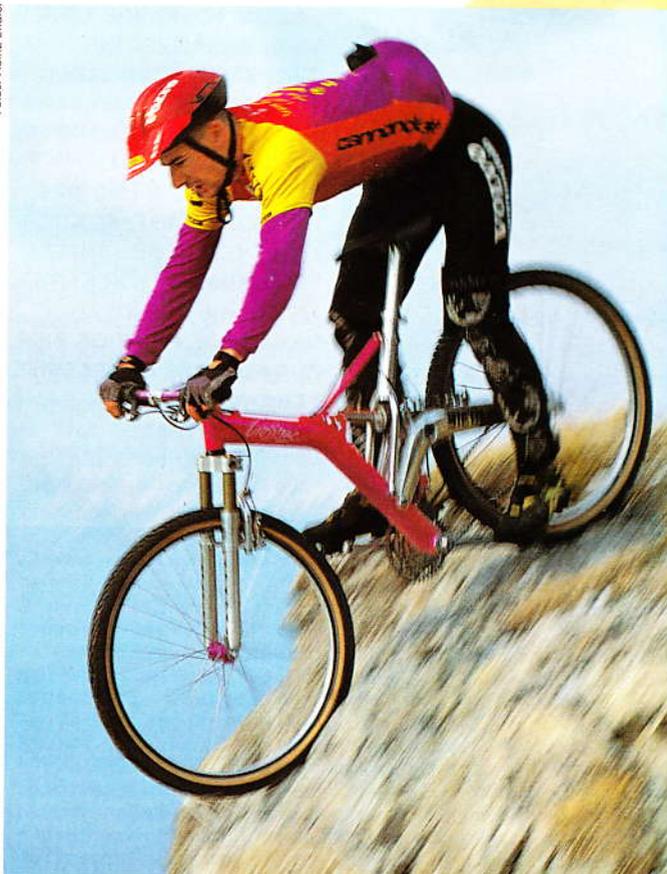


good bike. Die Rahmengenometrie paßt, es fährt sich echt angenehm. Wenn die Federgabel noch etwas verbessert wird, ist das Bike durchaus für Einsätze im Rennen geeignet.“

== FRANCK ROMAN:

„Ein gutes Bike, aber für Downhill-Rennen nicht unbedingt geeignet. Es ist mir nicht wenig genug und zu wenig aggressiv für meinen Fahrstil. Für Cross-Country-Einsätze allerdings ein guter Tip.“

Fotos: Heinz Endler



CROSSTRACK SONOMA

== JÜRGEN BENEKE:

„Das Bike ist mir zu komfortabel. Die Federgabel funktioniert sehr gut, aber durch den großen Federweg nimmt sie zuviel Energie auf, Sprünge sind nur noch mit allergrößter Mühe möglich.“

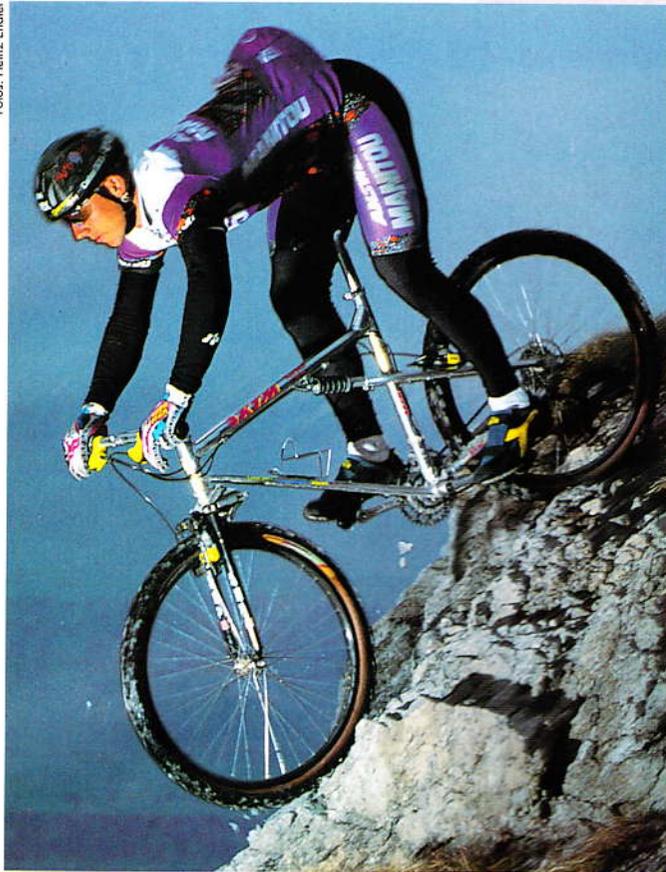
== JASON MCROY:

„Die Federgabel ist sehr gut. Sie hat ausreichend Federweg und spricht gut an. Auch das hintere Federungssystem

bewährt sich beim Downhill. Beim Antritt aus der Kurve ist das Bike hinten zu schwammig. Vorsicht bei großen Steinen: Das Kettenblatt senkt sich beim Einfedern und kann auf Hindernisse schlagen.“

== FRANCK ROMAN:

„Das Bike schaut echt cool aus, es gefällt mir. Es ist sehr extrem, sehr komfortabel mit viel Federweg und einer sehr wendigen, kurzen Geometrie. Trotzdem würde ich es selbst nicht fahren.“



KTM

— JÜRGEN BENEKE:

„Einziger Schwachpunkt dieses guten Bikes ist die Federgabel. Die AMP ist nicht besonders für den Downhill geeignet, für den Cross-Country dafür bestens. Der hintere Schwingendrehpunkt ist genial, der Antrieb wird beim Kurbeln in keinerlei Weise beeinflusst. Man kann gut aus der Kurve wieder antreten. Für mich ist das KTM neben dem Downhill- auch ein gutes Cross-Country-Bike.“

— JASON MCROY:

„I don't like the feeling of the KTM. Die Federung fühlt sich nicht gut an. Zu wenig Federweg, und der Hinterbau ist mir nicht steif genug. Es ist ein tolles Race-bike, aber nicht sonderlich für extreme Downhills geeignet.“

— FRANCK ROMAN:

„I don't feel the suspension. Die Dämpfung ist mir etwas zu straff. Trotzdem: Ein gutes Bike, speziell für schnelle Kurse wie beispielsweise den Kamikaze-Downhill.“

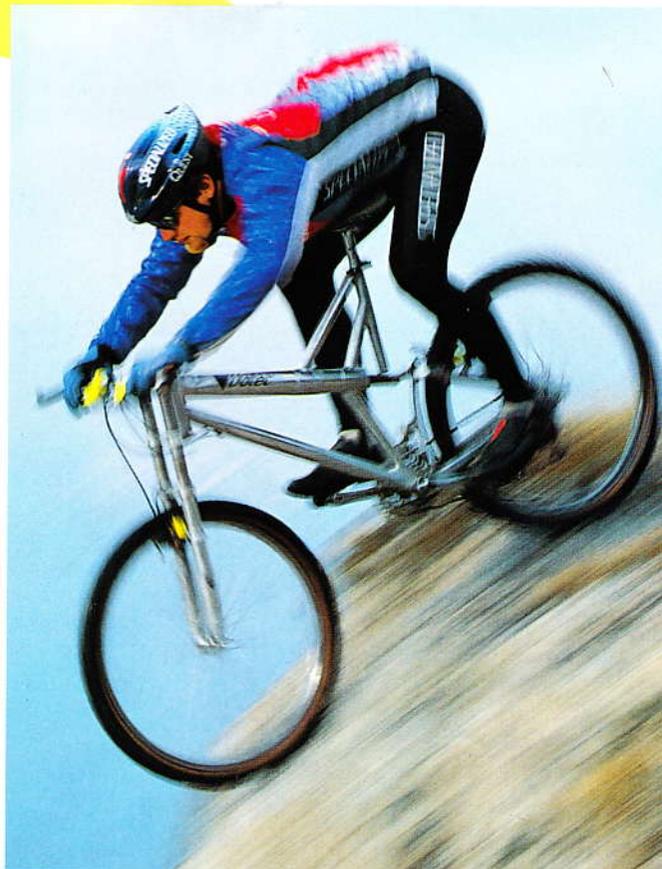
VOTEC

— JÜRGEN BENEKE:

„Die Federgabel ist gut - bis auf den Lenkeinschlag, na ja! Der Lenker knallt dauernd gegen das Oberrohr, Dellen sind vorprogrammiert. Ansonsten ist mir das Votec durch die Elastomerfederung zu schwammig.“

— JASON MCROY:

„Ich kann mir nicht vorstellen, daß viele Biker mit diesem Rad Rennen fahren werden. Wegen der Elastomerfederung fährt sich das Vo-



tec schwammig und wenig präzise. Außerdem ergibt die Lenkerkonstruktion keinen Sinn. Ständig schlägt man an.“

— FRANCK ROMAN:

Das Bike ist sehr leicht, die Federgabel komfortabel. Doch sie hat schon fast zu viel Federweg. Auf schnellen, geraden Strecken mit großen Steinen ist das Votec wirklich in Ordnung. Allerdings verliert man in Kurven und Treppassagen zuviel Energie. Da gibt es noch viel zu tun.“