



GELÄNDE- RENNER

Mit neuen Ultegra-Teilen und teils renovierten Bremsanlagen präsentieren sich die Crosser des Modelljahres 2010. Proccycling stellt aktuelle Mobilitätsalternativen für die kommenden Monate vor.

Fotos Christoph Gerhartz

Wollen Sie sechs Gründe kennenlernen, Herbst und Winter zu lieben? Corratec Cyclocross, Stevens Super Prestige... Alle unsere Testräder müssen wir nicht aufzählen, damit die Botschaft rüberkommt: Nach einer langen Stra-

ßen-Saison und einer Pause, während derer mal gar kein Rad angefasst wurde, ist die Rad-sport-Republik seit Oktober wieder heiß aufs Crossen. Die Gründe sind bekannt, nennen wir sie trotzdem – keine Lust auf winterlichen Straßenverkehr, Schulung der Radbeherrschung

statt Grundlagen-Einerlei, Naturgenuss im herbstlichen Wald. Mit dem Crosser machen auch kurze Einheiten Spaß, was in der dunklen Jahreszeit ebenfalls ein Plus ist: für eine Stunde Radfahren holt man den Straßenrenner nicht aus dem Keller, den Crosser aber schon. Wie



In der Sandgrube ist vor allem kraftvoller Vortrieb gefragt – bloß nicht steckenbleiben!

beim Laufen schraubt man die Intensität einfach etwas höher und kommt nach 60 Minuten ausbelastet und zufrieden zurück ins Warme. „Crosser ist ein ideales Wintertraining für Hobbyfahrer und Amateure. Das Training auf dem Crossrad schult Koordination, Radbeherrschung

und Athletik. Zudem lassen sich die Tempowechsel und kurzen Antritte auch vom Training her gut in den Winteraufbau integrieren“, erklärt Sportwissenschaftler und Rennfahrer Christoph Lörcks – betont aber auch die Bedeutung des Grundlagentrainings im Winter.

Der Querfeldeinsport wird in der Saison 2009/2010 nicht neu erfunden, das entsprechende Material auch nicht. Vergleicht man die neuen Bikes mit den Modellen des Vorjahres, fallen allenfalls kleine Veränderungen auf, die jedoch deutliche Verbesserungen im Detail bringen. Schluss ist etwa mit dem berühmten Gabelflattern bei Cantilever-Bremsen, zumindest an zwei Rädern in diesem Test: Simplon und Stevens setzen auf Bremszug-Gegenhalter am Gabelkopf und können damit endlich einen der größten Kritikpunkte an der klassischen Quer-Bremsanlage ausräumen.

Endlich neue Hebel

Neu am Crosser ist natürlich auch die Shimano Ultegra 6700. Straßenfahrer schonen ihre Ultegra vielleicht noch, bis der Frühling kommt, im Gelände dagegen müssen die Teile ab sofort Leistung zeigen. Gerade am Crosser, wo die Zusatzbremshebel ja für einen eher gedrängten Lenker sorgen, macht sich die Innenverlegung der Schaltzüge Freunde. Optisch werben die neuen STI-Griffe die jeweiligen Räder deutlich auf, was sich im direkten Vergleich mit den zwei 105-tragenden Testbikes bemerkbar macht.

Alu-Rahmen mit Carbonhinterbauten geben wie so oft den Ton an. Ausreißer gibt's bei den



Rennfahrer greifen auch an Steilabfahrten nicht zum Zusatzbremsgriff am Oberlenker

zwei preiswertesten Rädern – beim Bergamont besteht die Gabel komplett aus Alu, beim Felt finden sich Carbon-Hinterstreben. Angesichts der Tatsache, dass beide Räder weitgehend gleich ausgestattet sind und auch die Laufsätze fast dasselbe wiegen, kann man den Gewichtsvorsprung des Felt von gut 600 Gramm alleine dem Rahmenset gutschreiben. Genauso verhält es sich bei Simplon und Stevens, wo die Österreicher mit einem superleichten Rahmen plus Vollcarbongabel 600 Gramm sparen. Hilfreich im Rennen, wo das Rad immer wieder voll beschleunigt und sogar getragen werden muss.

Ab auf die Rennstrecke

Wo lassen sich Querfeldeinräder am besten testen? Richtig, auf der Rennstrecke. Eine solche fanden wir in Cochem an der Mosel, wo der crossbegeisterte Radhändler Elmar Schrauth seinen Standort hat (www.crossladen.de). „Wer bei mir im Laden ein Rennrad oder ein Mountainbike kaufen will, muss erst mal eine Proberunde auf einem Crosser drehen“, lacht der umtriebige Radsportler, der nebenbei eine gut besuchte Internetplattform rund ums Thema Cross betreut (www.cx-sport.de). Zusammen mit seinen Mitstreitern von der RSG Treis-Cochem e.V., allesamt ambitionierte Querfeldein-Rennfahrer in den verschiedenen Klassen, hat Schrauth am Moselufer eine Querfeldein-Rennstrecke auf die Beine gestellt, die auf einem Kilometer Länge alles bietet, was das Crossen spannend macht: Sandgrube, Treppe, Steilabfahrt, ein paar kleine Sprunghügel und dazu jede Menge Kurven. „Wir tragen hier immer das erste Crossrennen der Saison aus“, erklärt Schrauth. „Das ist ein Breitensportrennen; um Lizenzrennen austragen zu können, müsste die Strecke mehr Möglichkeiten zum Überholen bieten.“ Auch die Jungs aus dem Ort mit ihren Dirtbikes treiben sich hier immer mal wieder herum, ebenso Kinder vom nahen Campingplatz – die Strecke ist frei zugänglich,



Materialcheck: Querfeldein-Rennfahrer sind durchaus kritische Radtester mit viel Erfahrung und hohen Ansprüchen

was „Platzwart“ Elmar Thiel immer wieder Anlass für Reparaturen gibt.

Die Moselaner Rennfahrer stellen Proccycling nicht nur ihre Strecke zur Verfügung, sondern auch gleich sich selbst – als Testfahrer mit fundiertem Hintergrundwissen aus Theorie und Praxis. Neben Schrauth und Thiel war des-

sen Sohn Andreas mit von der Partie, der als U23-Fahrer in der laufenden Saison schon gute Platzierungen einfahren konnte. Was Proccycling mit ihrer Unterstützung an Erkenntnissen über unsere herbstlichen Spaßbringer gesammelt hat, lesen Sie auf den folgenden Seiten.

Caspar Gebel «

» SCHLUSS MIT DEM GEFLATTER



Caspar Gebel

Seit Jahren ärgern sich die Nutzer von Cantilever-Bremsen über Gabelvibrationen beim Verzögern. Mal ist es ein leichtes Zittern, mal ein extremes Bocken, das den Fahrer fast abwirft. Während die unterschiedlich starke Ausprägung des Phänomens von der Felgen-Bremsbelag-Paarung sowie der Gabel abhängt, ist die eigentliche Ursache stets die gleiche: Da sich der Gegenhalter des Bremszuges oben am Steuerrohr befindet, kann die Elastizität der Gabel Einfluss auf das Bremsverhalten nehmen.

Biegt sich die Gabel beim Verzögern nämlich im Bereich des Gabelkopfes leicht nach hinten, verstärkt das die Bremswirkung, da der Bremszug weiter gespannt wird. Schwingt die Gabel dann wieder nach vorne, lässt die Zugspannung nach und die Bremse öffnet sich leicht. Dieses Wechselspiel von zunehmender und nachlassender Zugspannung löst die Vibrationen aus.

Abhilfe schafft ein am Gabelkopf montierter Gegenhalter, wie er früher bei der Paarung von Cantilever-Bremse und Federgabel verwendet wurde. Dieser entkoppelt Zugspannung und Gabelverbiegung. Im Bild ein Exemplar von Point (4,50 Euro), das mit einer zusätzlichen Zugspannschraube „gepimpt“ wurde – am C-14-Crosser des Testers führte der Umbau zum völligen Verschwinden der vorher deutlich wahrnehmbaren Vibrationen, und auch an den Testrädern funktioniert's.

» HALBE PORTION

Querfeldein-Rennfahrer müssen dauernd beschleunigen und ihr Rad obendrein auch noch tragen – wenn das keine Gründe sind, den Bock auf Diät zu setzen! Elmar Schrauth tat dies mit seinem Kuota Kross. Rahmen und Gabel wiegen um die 1650 Gramm, sind also nicht unbedingt superleicht, dafür aber widerstandsfähig genug für die harten Belastungen im Gelände. Dazu kommt ein Satz Lightweight „Obermeyer“ sowie eine Clavicula-Vollcarbonkurbel, die an ein Crossrad zu montieren manchem Material-Fan die Tränen in die Augen treiben würde. Inzwischen sind wir bei knapp unter vier Kilo angekommen; bleibt noch genug Luft für Syntace-Stütze und Vorbau, einen „Speedneedle“-Sattel sowie den superleichten Schmolke-Carbon-Lenker, an dem die Red-Hebel von Sram sitzen – der linke nur zum Bremsen, da Schrauth großzügig aufs große Kettenblatt verzichtete; stattdessen kommt ein Carbon-Kettenschutzring zum Einsatz. Nun noch Mini-V-Brakes, mit Alu-Schrauben getunt, und etwas Lenkerband, und fertig ist ein Crosser, der ziemlich genau sechs Kilo wiegt. An dieser Zahl ändern auch die minimalistischen Crank-Brothers-Pedale kaum noch etwas.



BERGAMONT DOLCE CX Preiswerter Erstling



Mit dem preiswerten Cross-Erstling legen die Hamburger einen guten Start hin. Gleichmaßen als Gelände-Renner wie als Allround-Straßenrad mit Nachrüstmöglichkeiten von Schutzblechen etc. konzipiert – ein Aspekt, der von unseren Testfahrern ausdrücklich hervorgehoben wird –, ist es leicht, sich mit dem schwarz-blauen Rad anzufreunden. Der stabile, leicht geslopte Rahmen und die kräftige Alu-Fork sollten auch den Einsatz als schwer gepacktes Reiserennrad gut verkraften. Dass das nicht im Gegensatz zum sportlichen Gelände-Einsatz steht, beweisen die ersten Runden auf dem Cochemer

Crosskurs: Mit seinem agil-ausgewogenen Lenkverhalten lässt sich das Dolce CX ebenso sicher durch engste Kehren zirkeln wie in gerader Linie durch die Sandgrube steuern.

Mit 46/36er Kettenblättern ist das Bergamont optimal fürs Crossen übersetzt; den Gangwechsel besorgt Shimanos 105, deren Funktion keineswegs von gestern ist, auch

wenn die außen geführten Schaltzüge inzwischen als überholt gelten können. Gemischte Gefühle weckt die Bremsanlage: Im Gelände erweist sie sich als kräftig genug, um beide Räder bis zur Reifenhafthgrenze zu verzögern, auf der Bremsentest-Gefällestrecke auf Asphalt an ihre Grenzen gebracht, bringt sie die Gabel merklich zum Flattern. Gut ist der verstellbare Querzug, auch lässt sich die Bremse ohne großen Kraftaufwand aushängen.

Guten Grip bieten die Cross XG Pro von Vittoria, findet U23-Rennfahrer Andreas – jedenfalls, wenn der Luftdruck nicht zu hoch ist, wobei das eigentlich bei allen hier verbauten Reifen der Fall ist. Angesichts des Preises von knapp 1.100,- Euro sind die Mavic-Aksium-Laufräder fast schon eine Überraschung. Mit der leichten Syntace-Carbonstütze verhält es sich ebenso, doch die ist beim Serienrad leider nicht dabei – immerhin weist auch das standardmäßige Alu-Exemplar einen komfortfördernden Durchmesser von 27,2 mm auf. Eine gute Wahl ist der Kompakt-Lenker mit engem Bogen. Das abschließende Urteil: Wer nicht so viel investieren möchte und sich dabei möglichst viele Möglichkeiten offenhalten will, tut mit dem Bergamont einen guten Griff. «



Alles dran am Kompakt-Lenker: Zusatzbremsgriffe und außen liegende Züge



Die stämmigen Ausfallenden verbergen Gewindebohrungen zur Schutzblechmontage



Rennsporttauglich und haltbar sind die Alu-Kurbeln von Truvativ



FSA-Crossbremse: im Gelände stark genug, auf der Straße vibrationsfördernd

» TECHNISCHE DATEN

| | |
|-----------|---|
| Rahmen | Alu |
| Gabel | Aluminium |
| Schaltung | Shimano 105 |
| Tretlager | FSA Gossamer, 46/36 |
| Bremsen | FSA SL-K Cantilever |
| Laufräder | Mavic Aksium Race |
| Bereifung | Vittoria Cross XG Pro |
| Lenker | Tattoo |
| Vorbau | Tattoo |
| Sattel | Tattoo |
| Stütze | Syntace P6 |
| Extras | Zusatzbremsgriffe, Justage-schrauben an den Bremsen |
| Gewicht | 9,91 kg (o.P.) |
| Preis | 1.099,- Euro |
| Kontakt | www.bergamont.de |

CORRATEC CYCLOCROSS Günstiges Ultegra-Rad



Am Raublinger Geländerad erfreut zuerst einmal der Preis: 1.499,- Euro mit der neuen Shimano Ultegra und hochwertigen Syntace-Anbauteilen machen neugierig darauf, verborgene Schwächen zu finden. Irgendwo müsste hier doch massiv gespart werden, oder? Doch auch bei näherem Hinsehen offenbart sich nirgendwo ein Pferde-

fuß. Ein ordentlich gemachter Alu-Rahmen mit teilweise überschlifften Schweißnähten, der farblich passende Selle-Italia-Sattel, dem Preis mehr als angemessene Laufräder – alles ist so, wie es sein sollte, wenn nicht besser. Auch die Leistungen im Fahrbetrieb überzeugen: Das Corratec ist steif und wendig, der 26-mm-Lenker sorgt zusammen mit dem leichten

Syntace-Vorbau für angenehme Stoßdämpfung. Auch Rennluft hat dieses Rad schon geschnuppert: Der österreichische Crosser Peter Presslauer vom Corratec-Vorarlberg-Team, fährt den weißen Crosser, allerdings mit anderer Ausstattung. „Im Rennen fährst du natürlich eine andere Abstufung, meist 48 zu 38. Auf Forststraßen ist das 50er-Blatt aber eine feine Sache“, erklärt der neunfache Elite-Staatsmeister des Alpenlandes.

Natürlich setzt der Radprofi auch auf andere Laufräder – Faltreifen sind tabu auf der Rennstrecke, wo mit geringen Luftdrücken bis herab zu 1,5 bar für beste Traktion gefahren wird. Mit den bei sämtlichen Testrädern verbauten Faltreifen würde man sich auf diese Weise blitzschnell einen Durchschlag holen; deutlich weniger als 3,5 bar sind kaum drin. In Sachen Griffigkeit ist der Conti Cyclocross Race aber auch so vorbildlich.

Auch die Proccycling-Tester von der Mosel können am Corratec Gefallen finden. Sein Fahrverhalten stufen sie agil bis ausgewogen ein; Gnade vor den Augen der V-Brake-Fans finden die Tektro-Verzögerer, die zu den schärferen Cantilever-Bremsen gehören. Aufgrund ihrer Bauweise machen sie das Beste aus der aufgewendeten Bremskraft; sie sind leicht einstellbar und stehen dank des speziellen Querzuges stets mittig. Ein leichtes Gabelflattern ist allerdings auch bei der Kombination aus Corratec-Fork und Tektro-Bremse festzustellen. Gut ist die Zugeinstellschraube am Widerlager der hinteren Bremse. «



Komfortabler schlanker Syntace-Lenker mit gummierten, supergriffigen Lenkerenden



Farblich passender Markensattel am preiswerten Coratec



Für den Hobbycrosser, der auch mal auf der Straße fährt, ist die Kombination 50/34 ideal



Zu den bissigsten Cantilevern gehört dieses Tektro-Exemplar

» TECHNISCHE DATEN

| | |
|-----------|--|
| Rahmen | Alu |
| Gabel | Carbon/Alu-Schaft |
| Schaltung | Shimano Ultegra |
| Tretlager | Shimano Ultegra, 50/34 |
| Bremsen | Tektro Oryx Cantilever |
| Laufräder | Mavic Ksyrium Equipe |
| Bereifung | Conti Cyclocross Race |
| Lenker | Syntace Racelite 7075 |
| Vorbau | Syntace F 99 |
| Sattel | Selle Italia SL |
| Stütze | Zzyzx |
| Extras | Zusatzbremsgriffe, Justage-schraube für hintere Bremse |
| Gewicht | 9,4 kg (o.P.) |
| Preis | 1.499,- Euro |
| Kontakt | www.corratec.com |

FELT F 75 X Allrounder mit Carbon-Heck



Das F 75 X gewinnt schon beim Auspacken Freunde. „Die Optik ist wirklich super“, urteilt Cross-Tester Elmar Schrauth, seine Mitstreiter sehen es ähnlich. Die Voraussetzung ist natürlich, dass man die Kombination Schwarz-Weiß-Grün liebt – was nicht nur in Mönchengladbach der Fall sein sollte. Als einziger Hersteller schickt Felt ein Rad mit Carbon-Hinterstreben ins Rennen, die an diesem Modell sehr schlank und unkonventionell geformt ausfallen. Unterschiedlich bewerten unsere Tester die gefühlte Steifigkeit – je nach Fahrstil, Form und Fahrergewicht kann sich ein und dasselbe Rad ganz anders anfühlen. Eine klare Sprache

spricht jedenfalls die Waage: Etwas weniger als das Corratec, nämlich 9,26 Kilo wiegt das Felt, hat allerdings etwas schwerere Laufräder an Bord. Bei diesen fallen die Schnellspanner unangenehm auf, die mit zahlreichen Umdrehungen der Gegenmutter vorgespannt werden müssen, bevor der Spanner verdrehfrei sitzt. Gut aufpassen muss man beim Einhängen der

Querzüge in die Bremsen: Der Nippel am Zugende kann sich verkanten und lässt sich dann nur noch mit der Zange aus seiner misslichen Lage befreien. Nicht ganz optimal ist die Führung der Bremszüge oben am Lenker, wo der linke Zug beim Betätigen des Zusatzbremsgriffes zum Abknicken neigt.

Die Leistung der Tektro-Cantilever in klassischer Bauweise geht in Ordnung; bei der Vollbremsung aus hohem Tempo auf Asphalt macht sich jedoch deutliches Gabelflattern bemerkbar. Abhilfe sollte ein Gabelkopf-Gegenhalter à la Point schaffen, der zudem auch die enge Zugführung am Lenker entschärfen würde.

Nichts auszusetzen gibt's am Schaltverhalten der Shimano-105-Teile; der Wechsel zwischen den rennmäßigen Kettenblättern klappt ebenso reibungslos wie die Bedienung der zehn Ritzel. Die Zugführung am Unterrohr erlaubt den Einsatz gut erreichbarer Zugeinstellschrauben. An der weißen Carbongabel gefallen die eingearbeiteten Gewindeösen für Schutzbleche, die am Rahmenheck jedoch kein Pendant finden – nicht mal eine Bohrung am Monosteg überm Hinterrad ist vorhanden. Angesichts des recht günstigen Preises ist das aber zu verschmerzen. «



Gut: Vorbau in Rahmenfarbe und Einstellschrauben an den Schaltzügen



Anders als an der Gabel gibt's am Felt-Hinterbau keine Gewindeösen



Schön ist der schlanke Carbon-Hinterbau am US-Crosser



Der Querzugnippel hat sich schnell einmal in der Bremse verkantet (links im Bild)

» TECHNISCHE DATEN

| | |
|-----------|-----------------------|
| Rahmen | Alu |
| Gabel | Carbon/Alu-Schaft |
| Schaltung | Shimano 105 |
| Tretlager | FSA Gossamer 46/36 |
| Bremsen | Tektro Cantilever |
| Laufräder | Felt (Novatec-Naben) |
| Bereifung | Vittoria Cross XG Pro |
| Lenker | Felt |
| Vorbau | Felt |
| Sattel | Felt |
| Stütze | Felt |
| Extras | Zusatzbremsgriffe |
| Gewicht | 9,26 kg (o.P.) |
| Preis | 1.299,- Euro |
| Kontakt | www.felt.de |

QUANTEC SLR Fahrkomfort und bissige Bremsen



Ungetrübte Begeisterung löst das Quantec SLR bei den Crossfahrern von der Mosel aus. Das liegt zum einen an der Bremsanlage, die mit Abstand die wirkungsvollste im Sechser-Testfeld ist. Der Rheinbacher Hersteller verbaut statt altmodischer Cantilever einen Satz bissiger Mini-V-Brakes, die sich in etwa so verhalten wie die

Scheibenbremse zum Rücktritt: Das Hinterrad blockiert schon beim bloßen Gedanken an ein Bremsmanöver, einen Kopfstand kann man mit einem Finger am linken Hebel einleiten, wie der Test auf der Asphalt-Gefällestrecke beweist. Die mit biegsamen Röhren („Flexpipes“) inklusive Justageschrauben ausgestatteten Mini-Vs haben darüber hinaus einen

recht exakten Druckpunkt. Versierte Bremsler haben ihre helle Freude an den knackigen Verzögerern, Einsteiger, die ihre Erfahrungen bisher mit normalen Rennrad-Bremszangen gesammelt haben, sollten sich langsam an die Kraft der V-Brakes herantasten. Dann haben sie natürlich den großen Vorteil, ihren Quantec-Crosser auch auf der Straße wie ein vollwertiges Rennrad nutzen zu können. Immer wieder zeigt sich nämlich, wie schlecht viele Cantilever für die hohen Geschwindigkeiten auf Asphalt geeignet sind. Extrem in die Länge gezogene Bremswege kann man im öffentlichen Straßenverkehr nicht brauchen!

Und nicht zuletzt für diesen ist das SLR bestimmt. Quantec-Macher Uli Hergesell-Bulian weiß, dass viele Breitensportler ihren Crosser auch fürs (winterliche) Straßentraining einsetzen, deshalb auch die Ultegra-Kurbelgarnitur mit 50/34er Abstufung. Ein weiteres Cross-Accessoire, die Zusatzbremshebel am Oberlenker, lässt Quantec aus dem gleichen Grund weg.

Was kann der schlicht designte Crosser noch? Extrem hohen Fahrkomfort bieten etwa. Ein schlanker Syntace-Lenker sowie die Kuota-Carbongabel (mit Gewindeösen für die Schutzblechmontage) bieten im direkten Vergleich deutlich mehr Stoßdämpfung als manche Konkurrenz. Der eloxierte Rahmen mit den überschlifften Schweißnähten fährt sich sehr agil, ist dabei so richtig steif und bietet mangels Steg hinterm Tretlager genug Platz für den Matsch der Rennstrecke. Ganz klar: Mit dem Quantec kann man nur gewinnen. «



Komfortabler Syntace-Lenker ohne Zusatzbremshebel am Quantec



Klassische Zugführung am schlanken Hinterbau des Quantec



Stabile Tretzentrale ohne Steg – gut im Rennen, damit sich kein Dreck festsetzt



Schärfste Bremse im Test: die Tektro-Mini-V mit Flexpipe

» TECHNISCHE DATEN

| | |
|-----------|--------------------------------|
| Rahmen | Alu |
| Gabel | Alu/Carbon-Schaft |
| Schaltung | Shimano Ultegra |
| Tretlager | Shimano Ultegra, 50/34 |
| Bremsen | Tektro RX 5 Mini-V-Brake |
| Laufräder | Fulcrum Racing 5 |
| Bereifung | Schwalbe Racing Ralph |
| Lenker | Syntace Racelite 2014 |
| Vorbau | Syntace F 139 |
| Sattel | Fizik Pavé Sport CX |
| Stütze | Syntace P 6 |
| Extras | Justageschrauben an der Bremse |
| Gewicht | 8,79 kg (o.P.) |
| Preis | 1.799,- Euro |
| Kontakt | www.quantec-bikes.de |

SIMPLON GRID Schönes, hartes Leichtgewicht



Geringstes Gewicht, höchster Preis – beim österreichischen Crosser stimmt das Verhältnis: Die knapp 600 Gramm Minderleistung zum nächstleichteren Rad werden mit 300 Euro Mehrpreis nicht zu teuer bezahlt. Für den Aufschlag gegenüber der Konkurrenz gibt es den schönsten Rahmen im Test: Die seitliche Kante des abgeflachten Oberrohrs schützt das Rohr vor Delen beim Umschlagen des Lenkers; es geht in einen kräftigen Monosteg über, der mit Gewindeösen für die Gepäckträgeraufnahme ausgestattet ist. Auch Schutzbleche lassen sich

montieren, wobei die dafür zuständigen Gewinde vorne schön versteckt an den Innenseiten der Gabelbeine sitzen; an den hinteren Ausfallern dagegen sind die Gewindestücke gut sichtbar.

Der stark geslopte Alu-Verbund mit den nahezu unsichtbaren Rohrübergängen kam in 52er Rahmenhöhe zum Test, sein horizontal gemessen 55 cm langes Oberrohr ist indes

deutlich höheren Rahmen angemessen. Der ab Werk umgedrehte Vorbau bringt den sehr schmalen Lenker nach oben. „Das flache Oberrohr ist gut zum Tragen“, lobt Tester Andreas Thiel; für leichtes Schulterern nachteilig ist dagegen die Sloping-Form.

Der weiße Rohrverbund erweist sich als extrem steif, optimal für kraftvolle Antritte also, wie sie auf der kurvigen Crossstrecke am Moselufer alle paar Meter nötig sind. Zu dem unnachgiebigen Rahmen gesellte sich allerdings eine ebenso konzipierte Vollcarbongabel. In Verbindung mit dem Oversized-Lenker sorgt sie dafür, dass der Fahrer kräftig durchgeschüttelt wird. „Die Gabel ist sehr hart“, urteilt auch Tester Elmar Schrauth; Andreas Thiel klagt nach einigen Runden über schmerzende Hände. Aufgrund des flachen Lenkwinkels von 71° neigt das Rad bei starkem Lenkeinschlag zu plötzlichem Übersteuern – Vorsicht also beim Stehversuch!

Den richtigen Weg schlägt Simplon bei der Bremsanlage ein: Die Tektro-Cantilever sind zwar auch an diesem Rad nicht übermäßig bisig, dafür verhindert der Gegenhalter am Gabelkopf wirkungsvoll jegliche Vibrationen. Ebenfalls hilfreich sind die Zugeinstellschrauben direkt am Austritt der Züge am Lenker. «



Keine Zusatzbremsgriffe, dafür aber Justageschrauben am Simplon-Lenker



Etwas besser versteckt dürften die Gewindeösen für die Schutzbleche schon sein



Qualität im Detail: Kettenfanghaken am Unterrohr, Gewinde mit Schraube am Steg



Gute Lösung: ein Gegenhalter am Gabelkopf, der das Flattern der Forke verhindert

STEVENS SUPER PRESTIGE Souveräner Auftritt



Cross-Urgestein Stevens schickt sein Erfolgsmodell auf den neuesten Stand gebracht in die Cross-Saison. Dazu gehört natürlich wieder einmal die 2010er Shimano Ultegra, von welcher der Hamburger Hersteller allerdings nur die Schaltung montiert. Stevens-typisch findet sich ein FSA-Kurbelsatz mit der Rennüberset-

zung 46/36 am Rad – eine klare Ansage zum Einsatzzweck des Super Prestige, dabei auch fürs Wintertraining auf der Straße geeignet.

Gegenüber dem 2009er Modell unverändert geblieben ist der Rahmen – ein im schönen Renntrimm lackiertes, bewährtes Alu-Modell mit ausgewogenen Fahreigenschaften. Dem Vorserienstatus unseres Testbikes entsprechend ist ein neues

Feature noch nicht dabei: die 2010er Gabel, die steifer geworden ist und bei der sich dank der Auskehlungen innen an den Gabelbeinen die Bremsen weiter öffnen lassen. Stevens-typisch werden die Schaltzüge am Unterrohr geführt, was auch im Rennbetrieb unter Beweis stellt, wie wenig Angst man vor verschmutzungsbedingten Schaltproblemen haben muss.

Neu für 2010 ist der Bremszug-Gegenhalter, der an den Gabelkopf geschraubt wird und durch zwei Stahlstifte gegen Verdrehen gesichert ist. Der Gegenhalter verhindert jegliches Bremsvibrieren und schafft damit den Dauerbrenner bei der Bremsenkritik schlechthin aus der Welt. Die mit der Stevens-Komponentenmarke Oxygen gelabelten Cantilever sind baugleich mit den Tektro-Bremsen am Felt und am Simplon und geben hier eine recht gute Figur ab, jedenfalls nach kurzer Einbremszeit. Stevens liefert seinen Crosser in Komplettausstattung inklusive Zusatzbremshebel am Oberlenker, was gerade für Cross-Einsteiger beim Bewältigen steiler Gefällestücke hilfreich ist. Warum die meisten Rennfahrer auf die Extrahebel verzichten, wird beim Befahren des Mosel-Kurses deutlich: Auf der winkligen Strecke muss man eigentlich immer die Hand am Schalthebel haben. „So ist es auch im Rennen“, erklärt Andreas Thiel, „die Zusatzhebel sieht man nur ab und zu auf Strecken, wo es extreme Abfahrten gibt.“ Der Breitensportler freut sich jedenfalls über die Möglichkeit, auch vom Oberlenker aus zu bremsen. «



Die Zusatzbremshebel dürfen an keinem Stevens fehlen – nur an den Teamrädern



Unlackierte Klemmstellen erleichtern das Ausbauen des Hinterrades



Optimal im Gelände sind kleine Blätter mit Zehner-Abstufung



Der verdrehsicher montierte Gegenhalter verhindert jegliches Bremsruckeln

» TECHNISCHE DATEN

| | |
|-----------|---|
| Rahmen | Alu |
| Gabel | Vollcarbon |
| Schaltung | Shimano Ultegra |
| Tretlager | Shimano Ultegra, 50/34 |
| Bremsen | Tektro Cantilever |
| Laufräder | Mavic Ksyrium Elite |
| Bereifung | Schwalbe Rocket Ron |
| Lenker | FSA Energy New Ergo |
| Vorbau | Simplon |
| Sattel | Selle Italia SL |
| Stütze | Simplon |
| Extras | Zugwiderlager am Gabelkopf, Kettenfanghaken, Justageschrauben am Bremszug |
| Gewicht | 8,21 kg (o.P.) |
| Preis | 2.109,- Euro |
| Kontakt | www.simplon.com |

» TECHNISCHE DATEN

| | |
|-----------|--|
| Rahmen | Alu |
| Gabel | Carbon/Alu-Schaft |
| Schaltung | Shimano Ultegra |
| Tretlager | FSA Gossamer 46/36 |
| Bremsen | Oxygen Cantilever |
| Laufräder | Mavic Ksyrium Equipe |
| Bereifung | Schwalbe Rocket Ron |
| Lenker | Oxygen |
| Vorbau | Oxygen |
| Sattel | Oxygen |
| Stütze | Oxygen |
| Extras | Zusatzbremsgriffe, Zugwiderlager am Gabelkopf, Justageschrauben an den Bremsen |
| Gewicht | 8,84 kg (o.P.) |
| Preis | 1.699,- Euro |
| Kontakt | www.stevensbikes.de |