

HÄRTETEST LA PALMA

TOUR-GUIDES VON BIKE'N'FUN TESTEN FÜR MB.



„Biken mit Fun-Garantie“ versprechen Claudia und Siegmund Schüler ihren Kunden. Die beiden betreiben seit fast 15 Jahren eine Bike-Station auf der „grünsten“ Kanareninsel La Palma. Und erklärten sich auf Nachfrage von MB spontan bereit, ihre Guides für eine Saison auf MB-Dauertestbikes über die Trails zu schicken. Von der familientauglichen Einstiegstour bis zur anspruchsvollen Singletrail-Runde bieten die Schülers Bikern



das komplette Programm. Die Hauptsaison für Biker dauert auf La Palma vom Herbst bis ins späte Frühjahr. Ideal, um bereits dann Kilometer/Höhenmeter zu sammeln, wenn in Deutschland häufig noch Schmuttelwetter herrscht. La Palma hat aber noch andere Vorzüge. „Die Insel bietet auf kleinstem Raum alles, was das Biker-Herz begehrt“, schwärmt Bike'n'Fun-Guide Otaf Reinartz – einer der Dauertester. „Flowige, endlose Singletrails durch Kiefernwälder, die Wanderwege ‚Caminos Reales‘ mit einem Feuerwerk an Spitzkehren, verblockte Lavatrails und lange Anstiege von bis zu 2500 Höhenmetern am Stück.“ Schön für die Biker, knallhart für die Bikes.

Auf Canyon im Einsatz.



Specialized Stumpjumper.



Canyon und Specialized im MB-Dauertest

URLAUBSREIF

Preiswert gegen teuer: Auf den Kanarischen Inseln stellten sich zwei ungleiche Bike-Pärchen einem echten Härtetest.

La Palma – Sonne, Meer, traumhafte Trails, abwechslungsreiche Landschaft. Ein Traum für Biker – für Bikes hingegen eher ein Alptraum. Zumindest, wenn sie so hart rangenommen werden wie die vier Dauertest-Bikes, die MB auf die Kanaren schickte. Um sie dort von professionellen Bike-Guides in Ausübung ihrer Tätigkeit auf Herz und Nieren testen zu lassen. Auftrag an die Gasttester des Tourenveranstalters Bike'n'Fun: so viele Kilometer und Höhenmeter auf den Bikes zu fahren wie irgend möglich.

Bei der Auswahl der Bikes orientierte sich MountainBIKE an den Wünschen seiner Leser: In deren Gunst liegen die Marken Specialized und Canyon ganz vorn. Mit großem Abstand bevorzugten MB-Leser dabei alles, was sich in die Kategorien Tour und All-Mountain packen lässt. Die Wahl fiel deshalb auf: Specialized Stumpjumper, Sinnbild des universell ein-

setzbaren Tourenfullys mit 120 mm Federweg. Und: Canyon Nerve AM, erfolgreicher Vertreter der immer beliebteren All-Mountains mit extrem breitem Einsatzbereich und Federwegen um 140 mm.

Außerdem wollte MB wissen: Wie stark beeinflusst die Ausstattung die Dauerhaltbarkeit der Bikes? Oder anders ausgedrückt: Geht ein günstiger ausgestattetes Rad schneller kaputt als eines mit höherwertigen und damit deutlich teureren Komponenten?

Specialized schickte die Varianten Comp und Pro des Stumpjumper mit Aluminiumrahmen, die mit 2200 und 4000 Euro Listenpreis 1800 Euro auseinanderliegen. Nicht ganz so weit liegt die Spreizung beim Versender Canyon. 1500 Euro werden hier für den Einstieg mit dem Nerve AM 5.0 fällig, das Topmodell der Baureihe schlägt mit 2700 Euro zu Buche. Der Mehrpreis macht sich für den Kunden vor allem in

SPECIALIZED STUMPJUMPER FSR COMP

2200 Euro, 1995 km, 43 300 Hm



MB-Dauertest: Specialized Stumpjumper FSR Comp

- + Rahmen und Lager in gutem Zustand
- + Antrieb/Schaltung ohne Probleme
- Lackabplatzer an Rahmen/Sitzstrebe
- Defekte an Laufrad und Dämpfer

SPECIALIZED STUMPJUMPER FSR PRO

4000 Euro, 3200 km, 65 000 Hm



MB-Dauertest: Specialized Stumpjumper FSR Pro

- + Rahmen und Lager in gutem Zustand
- + Antrieb/Schaltung ohne Probleme
- Lackabplatzer an Rahmen/Sitzstrebe
- lockere Speichen am Hinterrad

NACH DEM DAUERTEST

SO HIELTEN SICH DIE SPECIALIZED-BIKES.

Rahmen 1 und Hinterbau 2: Die Rahmen beider Bikes zeigen sich in gutem Zustand. Beide weisen Lackabplatzer an der rechten Sitzstrebe und am Unterrohr im Übergang zum Tretlager auf. In gutem Zustand präsentieren sich Hinterbau- und Steuerlager, ein Austausch erübrigt sich.

Fahrwerk: Im Comp verbaut Specialized eine Fox-Float-120-RL-Gabel 3 und einen Fox-Triad-Dämpfer 4. Im teuren Pro kommen eine Fox F 120 RL 5 und ein Specialized-AFR-Dämpfer mit Brain-Technik 6 zum Einsatz. Ein Service wurde nicht durchgeführt, der Fox-Dämpfer am Comp verlor zum Testende allerdings Luft.

Laufräder: Die Laufräder 7 am Comp sind ein Custom-Aufbau für Specialized mit Shimano-525- und Specialized-Naben (vorn) sowie DT-Swiss-X420-Felgen und fielen durch vier Speichenbrüche (Hinterrad) auf. Am Pro kommen am Hinterrad 8 eine spezielle DT-Nabe und DT-XR-4.2-Felgen zum Einsatz. Lockere Speichen nervten, Speichenbrüche gab's jedoch zum Glück nicht.

Antrieb: Die am Comp verbauten Schaltungskomponenten von Sram (X.9-Schaltwerk 9, X.7-Trigger 10) und Shimano (LX-Umwerfer 11, HG50-Kassette 12) hielten die Belastung problemlos aus. Die Specialized/Shimano-Kurbel 13 erlitt deutliche Abriebspuren, am großen Kettenblatt sind einige Zähne beschädigt. Das Innenlager 14 zeigt, wie sein Pendant am Pro 15 keinen Verschleiß. Sram X.0-Schaltwerk 16, Trigger-Schalthebel 17, Shimano-XT-Umwerfer 18, -Kassette 19 und -Kurbel am Pro 20 sind ebenfalls im Top-Zustand.

Bremse: Die Avid Juicy 5 21 am Comp bremsen vier Paar Beläge weg. Maguras Martas 22 verbrauchten sechs Belagsätze, ihre Leistung begeisterte nicht alle.

Form edlerer Komponenten und Federelemente bemerkbar, die sich auch beim Gewicht deutlich niederschlagen. Im täglichen Gebrauch machten sich die preiswerten Komponenten dagegen kaum negativ bemerkbar. Antrieb, Schaltung, Anbauteile? Funktionierten an allen Bikes – unabhängig von der Preisklasse – ohne Beanstandungen. Nur bei den Laufrädern trennte sich die Spreu vom Weizen: Hier hatten die teuren klar die Nase vorn. Zwar forderte der harte Fahrstil einiger Tester auch hier seinen Tribut in Form loser Speichen, die ein frühes Nachzentrieren erforderlich machten.

Laufräder – der kritische Punkt

Speichenbrüche oder gar ausgerissene Speichenlöcher an den Felgen gab's allerdings nur bei den preiswerten Bikes zu beklagen (siehe Kasten). Auch ein Defekt am Fahrwerk trat nur in der preiswerten Liga auf: Der Fox-Triad-Dämpfer am Stumpi Comp wollte zum Testende die Luft nicht mehr halten – höchste Zeit für einen Service. Eine gefährlichen Macke zeigte der Juicy-5-Bremshebel am gleichen Rad: Ein Halteschraubchen löste sich, so dass der Bolzen, der

den Bremshebel führt, herausrutschen konnte. Fatal, wenn der Biker diesen Mangel nicht rechtzeitig bemerkt hätte!

Dass teure Komponenten nicht immer besser oder zuverlässiger arbeiten, zeigte die Leichtbaubrems Magura Marta am teuren Stumpjumper Pro. Offensichtlich stark abhängig von der Fahrweise der Guides, bemängelten einige fehlende Standfestigkeit auf langen Abfahrten. Auch der Hinterbau mit Brain-Dämpfertechnologie am Pro überzeugte nicht alle Guides. Klare Worte gab's etwa von Bikestations-Chef Siegmund Schüller: „Ein für alle Einsatzzwecke taugliches Setup ließ sich trotz unterschiedlichster Einstellungen nicht finden. Dass man zum Verstellen absteigen muss, macht die Sache nicht besser.“

Viel Lob heimsten alle vier Bikes für ihr insgesamt problemloses und angenehmes Fahrverhalten ein. Speziell die Stumpis begeisterten mit ihrem wieselflinken, wendigen Handling. Im Gegenzug hatten die Canyons mit ihren langhubigeren Fahrwerken im auf La Palma nicht seltenen, ruppigen Gelände mehr Reserven zu bieten und setzten nicht so häufig auf wie die beiden Specialized-Bikes.

Vorteile konnten die Canyon-Versender-Bikes in Sachen Lackierung/Lackschutz gegenüber den beiden Specialized-Fullys verbuchen. Die anodisierten Rahmen zeigten sich widerstandsfähiger als die lackierten Ami-Rahmen. Ein Unterrohrschutz aus durchsichtiger Folie, wie an den Nerves angebracht, ist ebenfalls eine feine Sache. Unverständlich, dass an allen Bikes ein Kettenstrebenschutz fehlte – der kostet wenige Euro, schont dafür den Lack zuverlässig und verschont obendrein das Gehör vor dem Geräusch einer schlagenden Kette auf Metall.

Vorteil Specialized heißt es schließlich bei der Lagerqualität: Während sich die Stumpjumper-Lager nach dem Test in gutem Zustand präsentierten, zeigten die Lager der Canyon-Nerve-Hinterbauten raue Laufflächen. Ein Lager war komplett fest und drehte sich nur noch um die Schraubverbindung.

FAZIT: Gutes muss nicht teuer sein – das gilt vor allem für Rahmen, Schaltung und Antrieb. Doch für die preiswerten Laufräder in den günstigen Modellvarianten war die Härteprobe zu viel. Die waren nach dem Urlaub reif – für eine Generalüberholung.

DIE GRÖSSTEN DAUERTESTÄRGERNISSE IM DETAIL

HARTER GELÄNDEEINSATZ IN RUPPIGEM TERRAIN, DAZU VIELE HÖHENMETER – DER DAUERTEST AUF LA PALMA HINTERLIESS AN DEN VIER TESTBIKES VON SPECIALIZED UND CANYON TEILWEISE DEUTLICH SICHTBARE SPUREN.

SPECIALIZED



Ausgebremst: Die Leichtbaubrems Magura Marta SL am Stumpi Pro polarisierte: je nach Fahrstil erntete sie Lob – oder deutliche Kritik.



Aufgefressen: Für den harten Einsatz auf La Palma wünschten sich einige der Guides ein höher positioniertes Tretlager an den Stumpis – und einen Lackschutz.



Gesprengelt: Lackschäden, die wie an der Sitzstrebe des Stumpjumper Comp durch Schlagen der Kette entstehen, zeugen von nicht optimaler Lackqualität.



Losgelöst: Die leichten und robusten Laufräder am Stumpjumper Pro fielen auf Anhieb durch geringe Speichenspannung auf. Rechtzeitig nachzentrieren!

CANYON



Ausgerückt: Der top Bremsleistung der Juicy Ultimate am teuren Canyon stand ein sich lösender Bolzen gegenüber. Bei Verlust droht Gefahr!



Eingepackt: Die anodisierten Rahmen beider Canyons zeigten sich robust gegenüber Steinschlägen/Kratzern. Top: Eine dicke Folie schützt das Unterrohr.



Ausgerissen: Die nicht geösten Felgen am Nerve AM 5.0 waren der extremen Belastung nicht gewachsen. Ein geborstenes Speichenloch ist der Beweis.



Festgelaufen: Die Hinterbaulager beider Canyons zeigten sich nach dem Test deutlich strapaziert. Ein Lager war komplett fest. Ein Komplettaustausch empfiehlt sich.

CANYON NERVE AM 5.0

1500 Euro, 2510 km, 50 100 Hm



MB-Dauertest: Canyon Nerve AM 5.0

- + Rahmen in sehr gutem Zustand
- + Antrieb/Schaltung/Fahrwerk problemlos
- deutlicher Verschleiß an Hinterbaulagern
- Speichenloch am Hinterrad geborsten

CANYON NERVE AM 9.0

2700 Euro, 1520 km, 30 200 Hm



MB-Dauertest: Canyon Nerve AM 9.0

- + Rahmen in sehr gutem Zustand
- + Antrieb/Schaltung/Fahrwerk problemlos
- deutlicher Verschleiß an Hinterbaulagern
- gefährlicher Defekt an der Bremse

NACH DEM DAUERTEST

SO HIELTEN SICH DIE CANYON-BIKES.

Rahmen 1 und Hinterbau 2: Die anodisierten Rahmen der Canyon-Bikes zeigten sich recht kratzresistent. Die Hinterbaulager wiesen bei beiden Rahmen deutliche Laufspuren auf und liefen rau. Ein Lager am AM 9.0 war komplett fest (siehe Kasten links).

Fahrwerk: Im preiswerten AM 5.0 verbaut Canyon die Fox Talas 140 RL 3, die zum Testende leichtes Spiel aufwies. Im AM 9.0 arbeitete eine Talas 140 RLC 4 mit einstellbarer Druckstufe – ohne Beanstandung. Den Hinterbau dämpfte in beiden ein Fox RP 23 5 – ebenfalls ohne Probleme.

Laufräder: Im AM 5.0 drehten sich Sun-Ringlé-Feigen um XT-Naben. 6 Leider nicht problemlos (Kasten). Im teureren AM 9.0 setzt Canyon auf edle Systemlaufräder DT Swiss EX 1750 7, die trotz starker Gebrauchsspuren gut durchhielten.

Antrieb: Antriebsseitig setzt Canyon bei beiden Bikes auf einen Sram/Shimano-Mix. Am preiswerten 5.0 schlugen sich wacker: Sram-X.9-Schaltwerk 8, X.7-Triggerschalter 9 und -Umwerfer 10 ebenso wie Shimano-Deore-Innenlager 11, -Kassette 12 und -Kurbel 13, die allerdings starke Abriebspuren aufwies. Mit höherwertigem Sram-X.0-Schaltwerk 14 und X.9-Umwerfer 15 sowie -Triggern 16 plus Shimano-XT-Kurbel 17, -Innenlager 18 und -Kassette 19 gab sich das AM 9.0 erwartungsgemäß ebenfalls keine Blöße. Lediglich am großen Kettenblatt fielen ein paar kariöse Zähne auf. Die Kette wurde beim AM 5.0 20 einmal getauscht, am 9.0 21 wäre ein baldiger Wechsel fällig.

Bremsen: Die am AM 5.0 verbauten Formula K 18 22 genehmigten sich insgesamt sechs Paar Bremsbeläge, die Avid Juicy Ultimate 23 am 9.0 forderte nur einen Satz neue Beläge.

Abgebildet links (v.l.) Bergdahl/Hagen 12