

ren „klassischen“ Bike-Disziplin, dem Cross-Contry, das Ringen um jedes Gramm: extremer Leichtbau war und ist angesagt.

Gerade von der Stollenreifenfraktion wurden in diesem Streben viele Irrwege beschriffen, die zu technischem Versagen führten. Rissige oder verbogene Rahmen, kollabierende Laufräder, geplatze Naben und verbogene Kurbeln und Innenlager legen Zeugnis davon ab.

Trotzdem: Geringes Gewicht ist immer noch erklärtes Entwicklungsziel für das Bike. Mittlerweile hat die Federung nicht nur vorne, sondern auch hinten auch im CC-Sektor Einzug gefunden. Die Diskussion darüber, ob das Mehrgewicht einer Hinterradfederung (ganz abgesehen von der biome-



Freerider – Ausbruch aus dem Leistungszwang?



Das Rocky Mountain Vertex – ein Klassiker des CrossCountry



Das Genius-Federbein – der seltene Fall einer Sonderanfertigung

seiner Empfehlung –, während die Redakteure selten mit dem Testberichten der vergangenen Tage konfrontiert werden.

In einer akuten Situation – der Kauf soll bald erledigt werden, denn Sie brennen aufs Fahren – mal schnell in die Zeitung schauen und dann schnell das richtige Rad finden ist kein guter Weg. Die Zeitschriften regelmäßig lesen, vor allem verschiedene, wenn möglich (super sind die Tests in der U.S.-Zeitschrift Mountain Bike Action, aber da sollte ein solides Englisch vorhanden sein), und nach und nach die Urteilskraft wachsen lassen, auch im Vergleich

dessen, was X heute und Y gestern und Z morgen schreibt: das ist der richtige Weg.

Fragen Sie doch Leute aus der Praxis – Radfahrer mit Erfahrung. Die haben oft schon Lehrgeld bezahlt und wissen, welchem Händler man trauen kann und welchem nicht. Versuchen Sie, sich die Erfahrungen von Bikern, die Sie on Tour oder beim Radlertermin treffen, zunutze zu machen. Schauen Sie, wer womit wie unterwegs ist. Dabei kommt dann eh raus, dass die guten Räder die sind, die von den guten Radlern gefahren werden. Entdecke die Möglichkeiten!



Das Dynamics Magic XT, der Testsieger – Paradebeispiel für ein preiswertes Top-Bike „von der Stange“

4.2.2.

Die kleine Wartung nach der Fahrt

Die Reinigung erfolgt nach Bedarf, jedes mal komplett Waschen ist sicher nicht nötig. Aber wer sein Fahrrad liebt, darf sich auch hier mit dem Putzlappen vergnügen, bis dem letzten Stäubchen der Garaus gemacht ist. Das Minimum nach jeder Fahrt umfasst die Pflege der Kette sowie die der Federelemente.

Da war doch noch... Ist mir unterwegs etwas aufgefallen? Diese Dinge sollten sofort angegangen werden oder wenigstens rechtzeitig wieder auffindbar notiert



Behandeln der Kette mit Kettenreiniger

Grobe Verschmutzungen gehören natürlich sofort entfernt – wer in einer Gegend mit Lehmboden unterwegs ist, weiß, dass sich die schnelle Reinigung lohnt. Vor allem die Gleitflächen der Federelemente danken sofortige Pflege mit längerer Lebensdauer. Wichtig: Das Gedächtnis befragen.



Abziehen mit Lappen



Schmieren der Kette

Prinzipdarstellung Federgabel



Prinzipdarstellung Federgabel

die starre Gabel Standard – die Gabeln waren die letzte Bastion des Werkstoffes Stahl im Rahmenbau, und am längsten überlebte das Schaftrohr, zumindest für den Hardcore-Sektor. Versuche mit leichten Gabeln aus Aluminium wurden bald gemacht, da stand jedoch schon die Federgabel vor der Tür.

Abgesehen davon, dass durch den anderen Einsatzzweck – Gelände statt Straße – ein anderes Rahmendesign notwendig wurde, wurde beim Bike schnell eine andere Frage virulent – die der Federung. Dicke Reifen schön und gut, aber der Weg, der zu gehen war, war aus dem Motorradsport „Motocross“ bekannt. Die heftigen Stöße der Trails, egal ob beim CrossCountry und noch viel mehr beim Downhill – denn nur diese beiden Disziplinen prägten in der Pionierzeit die Sports-

zene – sollten vom Fahrer besser entkoppelt werden als es die dicken Reifen der Bikes konnten. Und da wies der Motorradbau den Weg zur Federung des Fahrwerks.

Die Federgabel setzt sich aus mehreren Bauelementen zusammen. Da ist zunächst das Oberteil, die sogenannte „Gabelkrone“, bestehend aus dem Gabelschaftrohr, der Gabelbrücke und den Standrohren (letztere sind seit einiger Zeit bei fast allen Herstellern wie das Schaftrohr in der Brücke eingepreßt). Dazu kommt das Unterteil, oft „casting“ genannt, bestehend aus den Tauch- oder Gleitrohren und einem Versteifungsbügel, dem sogenannten „Booster“. Seit einigen Jahren ist dieses „casting“ einteilig ausgeführt, in der Regel wird es bei allen hochwertigen Gabeln aus Magnesium gefertigt. Carbon spielt bei gefederten Gabeln bisher nur am Rande eine Rolle.



Cannondales Lefty – eine besonders eigenwillige Interpretation des Themas Teleskop-Federgabel aus Carbon

