

MOUNTAIN BIKE DAS DAUER TEST TEAM



Thomas Schmitt

Die letzten Wochen war ich ... auf „meiner“ Trans-Germany unterwegs. Erst testete ich Haico-Laufräder in meiner Tübinger Heimat, dann auf Stuttgarter Trails das GT Sanction (Bild) – jüngstes Kind im MB-Dauertest. Schließlich ging es ins Sauerland, wo Bikepark-Spaß mit den 2009er Bikes von Bergamont und Corsair anstand. Aber zurück zum GT: Aufgebaut ist das rassige Enduro mit spannenden Teilen wie Sun-STR8-Laufrädern, RS Lyrik 2-Step, Parts von Syncros und Shimanos neuer SLX-Gruppe. Apropos: Einen Test der SLX finden Sie auf Seite 22.



Jochen Haar

Die letzten Wochen saß ich ... viel zu selten im Sattel meines Dauertestbikes Centurion Backfire Hydro. Kein Wunder – bei dem proppenvollen Terminkalender während der Rennsaison. Die Highlights von der WM in Val di Sole lesen Sie übrigens ab Seite 28. Die verbliebene Zeit habe ich genutzt, um die ersten Eindrücke vom Centurion zu untermauern: Mit dem Lowrider fährt sich das Backfire extrem wendig – auf den Trails der Provence konnte ich MB-Fotograf Daniel Geiger schon mal alt aussehen lassen!



Björn Hanssler

Drop und durch: Beim Rize riss die Dämpferaufnahme ab.



GERISSEN

CANNONDALES ALL-MOUNTAIN-BIKE RIZE CARBON HIELT DEN BELASTUNGEN EINES SPRUNGS NICHT STAND.

KILOMETERSTAND: 121

Ein gemütlicher Ritt auf der Schwäbischen Alb sollte es werden. Profi-Tester Thomas „Professor“ Schmitt und MB-Mechaniker Chris Pauls starteten unter anderem mit dem neuen Cannondale Rize Carbon auf Tour, das beim ersten Fahrbericht in MB 7/08 voll überzeugte. Wendig und ausbalanciert, lädt das Rize zum Spielen ein. So wie der Pfad, der sich handtuchbreit vom Albrauf runterschlängelt. Ausgedehnte Wurzelpassagen stellen das Fahrwerk auf einen harten Prüfstand. Dazwischen immer wieder eingelassene Treppenstufen, die von Bikern gerne mal übersprungen werden. Kein Problem für All-Mountain-Rider. Eigentlich. Doch nach einem Drop über fünf Stufen wird Tester Schmitt plötzlich langsamer, das Hinterrad stößt gegen das Sitzrohr und wirkt wie eine gezogene Handbremse. Ursache: obere Dämpferaufnahme abgerissen! „So was hab ich noch nie erlebt – oder gesehen“, rätselt der unverletzt gebliebene Schmitt.

Die Dämpferaufnahme am Rize ist angeklebt und zusätzlich durch zwei Nieten gesichert, bei Carbonrahmen nicht unüblich. Erstaunlich: Der Kleber hielt, die oberste Carbonlage riss dagegen samt Nieten aus dem Oberrohr.

FAZIT: Ein Drop von einem guten Meter Höhe, bei 70 Kilo Fahrergewicht und exzellenter Fahrtechnik – das sollte auch ein leichtes All-Mountain-Bike wie das Cannondale Rize unbeschadet überstehen. Das

meint offensichtlich auch Cannondale und reagiert prompt (siehe Statement unten).



Das sagt Frank Schreiner, Marketing Director Cannondale Europe, dazu:

„Auf Cannondale-Bikes geben wir eine lebenslange Garantie für alle Erstbesitzer. Deshalb testen wir nach extremen Standards in Labor und Praxis, die alle üblichen Industriestandards übertreffen. Wir haben den Vorfall bei MountainBIKE sehr ernst genommen und den betroffenen Rahmen sofort in unserem ESAL-Testlabor durchgecheckt.“

Der bei MountainBIKE aufgetretene Bruch der Dämpferaufnahme am Oberrohr resultiert aus einem, für All-Mountain-Verhältnisse, extremen Sprung. Wir haben den Vorfall in unserem Werk in Bedford simuliert und das Rize in einer Testserie auf abrupte Kräfte beziehungsweise Landungen von 160 cm ins Flat getestet: Diese Art von Landung in Kombination mit starken seitlichen Kräften kann dazu führen, dass die Dämpferaufnahme an der betroffenen Stelle bricht. Wir haben Form und Verbindung der Dämpferaufnahme geändert, um die Kontaktfläche Dämpferaufnahme/Oberrohr zu erhöhen. Diese Modifikation sorgt für extreme Steifigkeit bei minimaler Gewichtserhöhung. Die Produktion des Rahmens wurde von Cannondale inzwischen angepasst.“

GERISSEN II: SCOTT RANSOM

EINS MUSS MAN DEM DAUERTEST-RANSOM LASSEN – GESCHONT WURDE ES NICHT. NACH RUND 70 000 DOWNHILL-HÖHENMETERN RISS DIE KETTENSTREBE.

KILOMETERSTAND: 2467

Lange problemlos im Dauertest, wurde das Ransom 10 im vergangenen Sommer mit der neuen XT-Gruppe von Shimano vermählt. Und sammelte fleißig weiter Kilometer und Höhenmeter. Als Dauergast in diversen Bikeparks erfreute es sich bei den abfahrtsorientierten Kollegen größter Beliebtheit. Dass es dabei nicht immer sanft behandelt wurde, versteht sich. Dennoch zeigte sich das Ransom qualitativ über alle Zweifel erhaben. Bis Anfang Juni. Grafiker Christian Lampe wunderte sich plötzlich über den „seltsam weichen Hinterbau“. Diagnose: Kettenstrebe gerissen. Ein bekanntes Problem für Scott, die Kettenstrebe wurde bereits zum Modelljahr 2007 modifiziert.

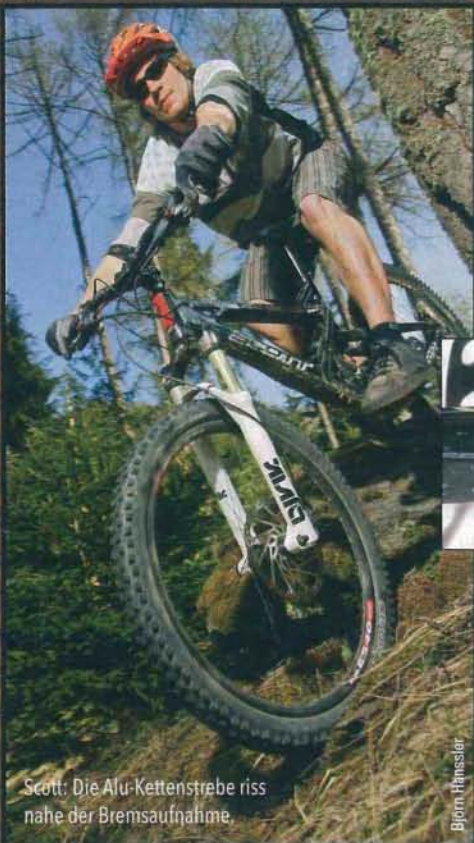
FAZIT: Die Kettenstrebe hielt lange und stellte, als sie riss, keine akute Gefahr für den Piloten dar. Aber: Bei einem Bike dieser Preis- und Leistungsklasse ist dies wahrlich kein Ruhmesblatt.



Das sagt Reto Aeschbacher, Marketing Director bei Scott:

Unsere gesamten Rahmen werden ständigen Prüfungen unterzogen, etwa durch das unabhängige Prüfinstitut EFBe. Dieser Schwingenbruch ist außergewöhnlich, doch leider unterliegt jedes Alu-Bauteil produktionsbedingten Schwankungen in der Materialstärke.

Dies und ein unglückliches Zusammenspiel mit der Aufnahme des Bremsmomentes am Hinterbau haben zu diesem Bruch der Schwinge geführt. Die Schwingen ab Modell 2007 wurden bereits in der Wandstärke überarbeitet und hielten unseren internen und externen Qualitätsprüfungen stand.



Scott: Die Alu-Kettenstrebe riss nahe der Bremsaufnahme.

Björn Hängsler

GERISSEN III: MERIDA AM 3000

FAST 1500 KM RADELTE MB-REDAKTEUR ANDRÉ SCHMIDT ZUFRIEDEN MIT MERIDAS ALL-MOUNTAIN – DANN RISS DIE KETTENSTREBE. LEIDER KEIN EINZELFALL.

KILOMETERSTAND: 1476

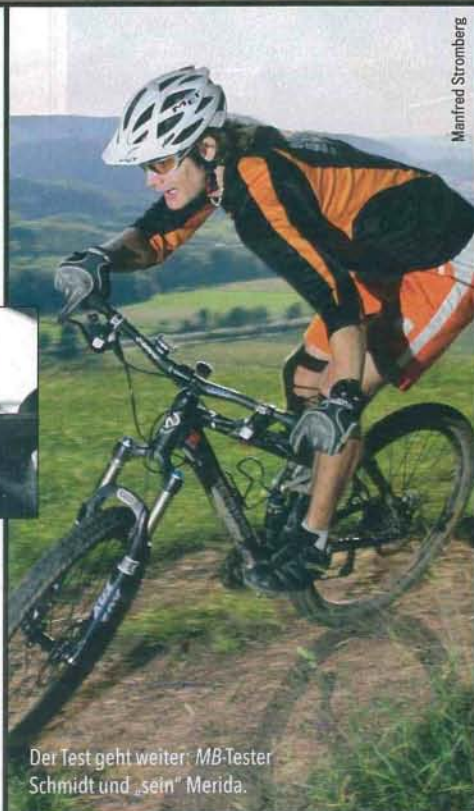
Dauertestbike Merida AM 3000, Fahrer MB-Redakteur André Schmidt: Nach einem kleinen Sprung auf dem Haus-Trail vernahm Schmidt ein Knacken aus dem Hinterbaubereich. Ein Blick, und das Dilemma war klar: Riss der Kettenstrebe vor der Bremsaufnahme. Wie Merida auf MB-Rückfrage mitteilte, brachen zwei weitere 2008er Streben an dieser Stelle – von „vierstelligen Stückzahlen, die seit Oktober ausgeliefert wurden“. Möglicher Grund laut Merida: Ein Fehler in der Wärmebehandlung der Kettenstrebe nach dem Schweißen. Laut Merida ist nicht davon auszugehen, dass größere Stückzahlen davon betroffen sind.

FAZIT: Merida reagierte fix, produzierte innerhalb weniger Tage Austauschstreben. Der Dauertest kann somit weitergehen.



Das sagt Jürgen Falke, Head of Design, Merida:

„Für einen Fehler bei der Wärmebehandlung spricht, dass die reklamierten Bikes benachbarte Rahmennummern haben, also aus einer Produktions-Charge kommen. Die Wärmebehandlung wird bei uns in kurzen Intervallen neu justiert, es handelt sich also nicht um ein Problem der gesamten Serie. Natürlich haben wir vor Serienanlauf ausgiebig getestet: Einige Bikes haben bereits über 3000 km im harten Einsatz hinter sich, ohne Probleme. Dennoch fertigen wir modifizierte Austauschstreben, die im Falle eines Risses vom Händler eingebaut werden.“



Manfred Stromberg

Der Test geht weiter: MB-Tester Schmidt und „sein“ Merida.