



Starker Antritt? Das können viele Bikes. Einen starken Auftritt jedoch garantieren wenige.

Text Henri Lesewitz/Stefan Loibl
Fotos Rasmus Kaessmann, Daniel Simon

Die Legende krachte zurück ins Jetzt, wie einst die Fetzen-Jeans. Eine Ewigkeit hatte Stahl-Brutzler Tom Ritchey keine Rahmen mehr gebaut. Da stand im vergangenen Sommer plötzlich wieder ein Ritchey-Bike auf den Neuheiten-Messen. Filigrane Rohre, überzogen mit dem typischen rotweißblauen Farbleid, welches jene frühe Mountainbike-Epoche prägte, die Nostalgiker gerne als „die Goldene“ bezeichnen. Doch hoppla! Nicht „Welded“ sondern „Designed by Tom Ritchey“, beichtete ein Rahmenaufkleber. Der Meister hatte nur die Idee geliefert, die Arbeit aber fernöstliche Lohn-Schweißer verrichten lassen. Das Kult-Bike der Neunziger. Aus Stahl wie eh und je, jedoch aufgeblasen zum Twentyniner. Ein Ritchey, aber nicht so ganz, da schließlich Made in Irgendwo. Das Rad verweigerte sich jeder Schublade. Neuheit? Kult? Reminiszenz? Hm, öhm, tja, na ja. Ein Exot, das traf es noch am ehesten. Ein Begriff wie eine Kapitulation. Es ist das Schicksal aller großen Charaktere. Was aus der Norm fällt, gilt als Exot. Der Begriff ist so flutschig wie eine gehäutete Mango. Dabei beschreibt er das wohl spannendste Mountainbike-Genre. Das Sammelbecken für alles Besondere, Unangepasste, Außergewöhnliche. Die Bikes jenseits jeder 08/15-Blässe.

Noch nie in der Geschichte des Mountainbikes gab es so viele Marken, Modelle und Einsatzkategorien wie heute. Doch obwohl die Firmen im Jahres-Rhythmus Trends und Neuheiten ausstoßen wie unermüdliche, niemals ruhende Gebärmaschinen, ähnelt sich das Angebot auf breiter Linie. Die Innovationsspirale rotiert im Affentempo. Doch optisch nähern sich die Bikes immer mehr an. Fließband-Fertigung

lässt keinen Raum für Experimente. Es gibt viele besonders gute Bikes. Aber nur wenige Besondere. Da hilft es auch nicht, wenn die Produkt-Designer jedes Anbauteil in der „Farbe der Saison“ erstrahlen lassen. Es ist die Inflation von Individualität. Farbgewaltige Farblosigkeit.

„Super Qualität wird bei einer kleinen, exklusiven Firma eh vorausgesetzt. Wichtig



„Weil Biken mehr ist als nur Strampeln: die Tester Loibl und Lesewitz beim Boxenstopp.“

ooo
*Plötzlich wird klar,
was auch das beste
Großserien-Bike
niemals bieten kann:
diese kleinen, netten
Momente von Glamour.*
ooo

für unsere Kunden ist aber auch die Portion Extravaganz“, sagt Stefan Utz, der seit Jahren die Bikes der US-Schmiede Foes importiert. Auch Giovanni Brancato von der italienischen Traditions-Schmiede Scapin weiß: „Es geht um Qualität in Verbindung mit Prestige.“ Was auch Mountainbike-Pionier Joe Breeze bestätigt, der sich nach längerer Pause wieder der Rahmen-Entwicklung verschrieben hat: „Die Bikes sind so gut wie nie zuvor. Es gibt aber immer noch genug Möglichkeiten, sich mit kleinen, schlaun Innovationen abzuheben.“ Kurzum: Es geht um das gewisse Etwas.

Die Bikes in diesem Test sind so verschieden, wie Bikes nur sein können. Sie haben unterschiedliche Zielgruppen, Einsatzgebiete sowie Rahmen- und Ausstattungskonzepte. Während die athletischen Cross-Country-Bikes von Look und Scapin kompromisslos nach Geschwindigkeit gieren, präsentiert sich das Ritchey als gelassener Tourer. Das Breezer versucht den Spagat aus Speed und Genuss, während die hungrigen Fahrwerke von Yeti, Cotic und Foes nach ruppigem, verblocktem Gelände verlangen. Eine Testgruppe, die nicht wirklich eine ist. Zumindest eines haben die Bikes gemeinsam. Jedes ist unverwechselbar. Auftritt Look. Erster Ampelstopp. Ein Fußgänger reckt neugierig den Hals.

„Sieht ja interessant aus“, tastet sich der Mann vorsichtig in den Small Talk. Der erigierte Zeigefinger weist auf den integrierten „A-Stem“-Vorbau, der aussieht, wie aus dem Oberrohr gewachsen. „Ist das normal da, mit dem Lenker?“ Diese Szene wiederholt sich im Laufe des Tages noch einige Male. Und plötzlich wird klar, was auch das beste Großserien-Modell niemals bieten kann. Diese kleinen, netten Momente von Glamour. Wenn die Flammen der Leidenschaft auflodern und die Frage nach dem optimalen Preis/Leistungs-Verhältnis zur unwichtigsten Sache der Welt verblasst. Dass die Sparte der Exoten eher klein ist, verglichen mit den Bikes der Hauptzielgruppen, liegt in der Natur der Sache. Schließlich setzt sie einen gewissen Spleen voraus. Sowohl bei den Machern, als auch bei der Käuferschaft. Eine Standfestigkeit gegenüber Modeströmungen. Denn das ist die unbedingte Voraussetzung für die Entstehung von Charakter-Bikes.

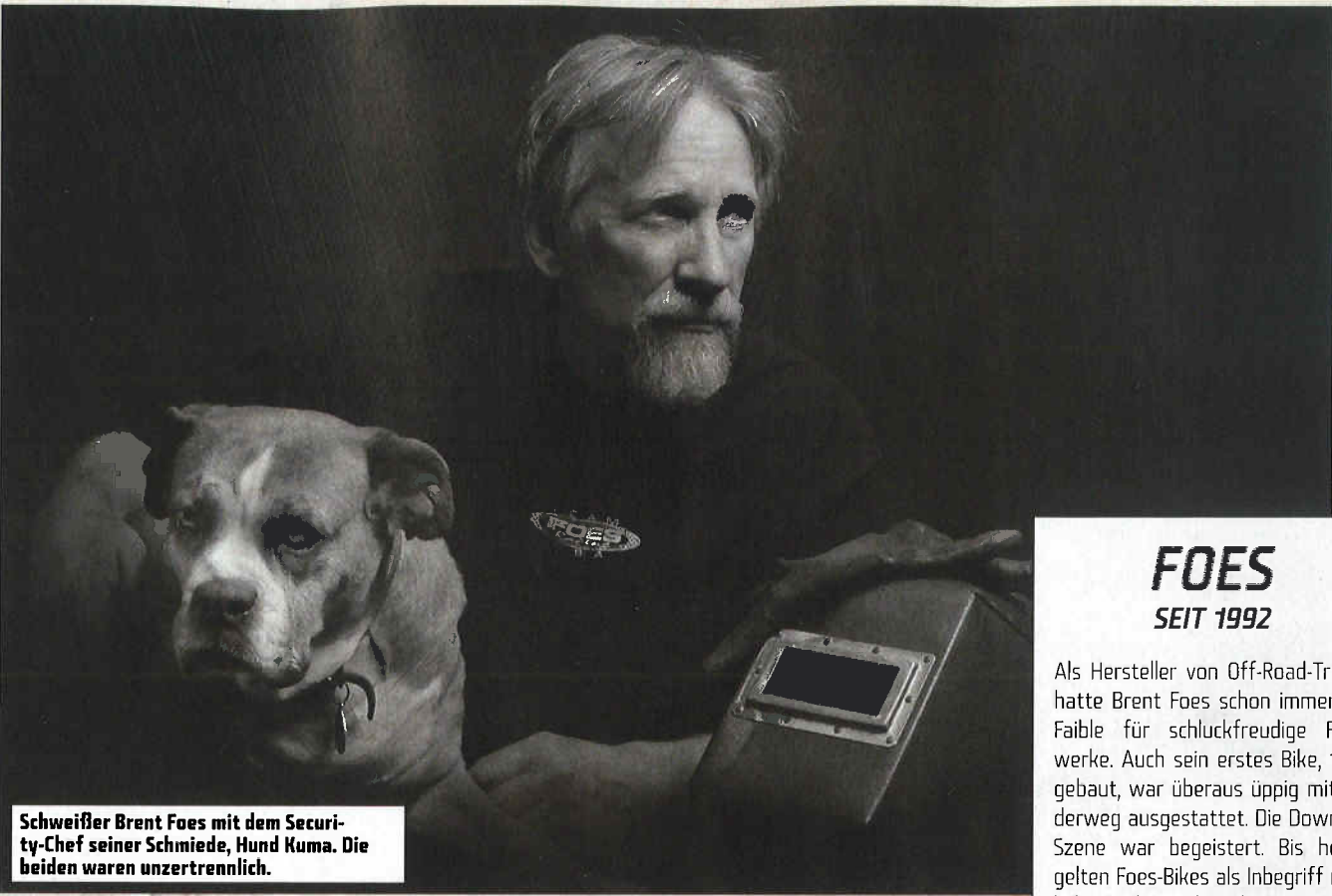


Dein Begleiter beim Biken und Wandern:
Bereit für Dein Abenteuer.

- Führt Dich mit einfachster, intuitiver Bedienung wie ein Autonavigationsgerät
- Qualitätsgeprüfte Falk Premium Outdoorkarte
- Riesige Kartenabdeckung inkl. Feld-, Rad- und Wanderwege, 2,4 Mio. km Wegenetz für Deutschland
- Über 400.000 Outdoor-Ziele von KOMPASS, dem Marktführer bei Outdoorkarten wie z. B. Gipfelkreuze & Berghütten
- Sofort startklar: inkl. Fahrradhalterung und vorinstallierter Inhalte
- Papierloses Geocaching – Geocaching einfach gemacht

In Kooperation mit





FOES SEIT 1992

Als Hersteller von Off-Road-Trucks hatte Brent Foes schon immer ein Faible für schluckfreudige Fahrwerke. Auch sein erstes Bike, 1992 gebaut, war überaus üppig mit Federweg ausgestattet. Die Downhill-Szene war begeistert. Bis heute gelten Foes-Bikes als Inbegriff radikaler Highspeed-Werkzeuge. Handmade in Kalifornien natürlich.

ooo

Schweißer Brent Foes mit dem Security-Chef seiner Schmiede, Hund Kuma. Die beiden waren unzertrennlich.

Foes Shaver

VERTRIEB	www.cycleworks.ch	
PREIS/GEWICHT*	ca. 5800 Euro (Rahmen ca. 2700 Euro)/13,1 Kilo	
GABEL/DÄMPFER	Fox 32 F 150 Fit RLC/Fox RP 23 BV	
AUSSTATTUNG	Shimano XT/Shim. XT	
FEDERWEGE VO./HI.	147 mm/136-148 mm	
RAHMEN/GRÖSSEN	Alu/16,5, 18,5, 20,5" [475 cm]	
STEIFIGKEIT/STW	60,7 Nm°/17,6 (Nm°/kg)	
MARATHON	ALL MOUNTAIN	ENDURO

*BIKE-Messung; ohne Pedale



Dicke Schweißnähte und massives Alu verleihen dem Shaver-Rahmen einen Hauch von Prototypen-Style.

Im kalifornischen Pasadena hat sich nicht viel geändert seit 1994. Die kleine Downhill-Klitsche Foes verfolgt noch immer die Passion, vornehmlich Bikes mit sechs Inch Hub und mehr zu bauen. Mit dem kleinen Unterschied, dass vor 18 Jahren der LTS-Rahmen mit 150 Millimetern die Federwegsleiter um zwei Stufen erweitert hat. Heute dagegen reiht sich das Shaver mit 150 Millimetern im All-Mountain-Touren-Allerlei ein. Doch vom 08/15-Mischmasch hebt sich der extravagante Alu-Rahmen klar ab: Der massive, kantige Hinterbau und die dicken Schweißnähte versprühen einen Hauch von Prototypen-Optik, lassen auf den zweiten Blick aber viel Lie-

be bis ins Detail erkennen. Die Hingabe der kalifornischen Rahmenbauer, das Maximum aus dem Federweg herauszukitzeln, fördern dann die ersten Meter im Sattel zu Tage. Wie auf einer weichen Couch sitzend saugt der schluckfreudige Hinterbau Steine, Wurzeln und Unebenheiten ein, wie ein Industriestaubsauger. Beim Downhill im gemäßigten Gelände wird man schnell faul und bleibt auch da sitzen. Denn: Zusammen mit den Grip-gierigen Handpump-Pneus bügelt das Fahrwerk des potenten All Mountains sowieso alles weg. Die Quittung für das unstillbare Bergab-Verlangen des Shaver bekommt man erst im nächsten Anstieg zu spüren: Begleitet von sanftem Schaukeln würde der Uphill des 3,1-Kilo-Rahmens für so manchen Marathon-Fahrer als Kraftausdauer-Training durchgehen. Trotz der sehr aufrechten Sitzposition klebt das Vorderrad auch im zweistelligen Prozentbereich solide am Boden. Fans technischer Abfahrten in rauem Gelände, die auf eine Liftunterstützung verzichten müssen/wollen, können sich das Shaver (hinten 135 oder 145 Millimeter) beim Importeur Cycleworks auch mit Enduro-Parts aufbauen lassen. Für ein alpentaugliches Touren-Bike dürfte das Shaver etwas zu schwer sein. Es sei denn, man will nicht auf den sensiblen Hinterbau verzichten.

