

BE ONE WOODBUMBLE



The Ride: Das Woodbumble ist ein Wolf im Schafspelz. Die babyblaue Lackierung lässt alles andere als Hardcoretauglichkeit vermuten, doch weit gefehlt! Dieses Bike geht ab wie ein Zäpfchen. Ist erst einmal der Dämpfer eingestellt – Tipp: viel Progressivität – und unternimmt man dann die ersten Fahrversuche, so macht sich Überraschung breit. Die ungewöhnlichen Laufräder lassen das über 17 Kilogramm schwere Bike viel leichter erscheinen und sorgen für Sprintspaß aus der Kurve. Die Geometrie trägt auch ihren Teil zu diesem absoluten Spaßbike-Eindruck bei. Kurz, wendig und hyperagil schießt man über die Trails. Die Federelemente gehen Hand in Hand und sorgen für ausreichenden Bodenkontakt, sofern dieser erwünscht ist. In der Luft lässt sich das Bike sehr gut steuern, hier ist es ebenfalls »well balanced«. Dank des Dämpfers wippt das Fahrwerk bergan so gut wie gar nicht. Geht es dann runter, vermisst man eine vollständige Versenkbarkeit der Sattelstütze: Ein paar Zentimeter mehr dürften es schon sein.

Fazit: Das Woodbumble ist ein ausbalanciertes, superagiles und stabiles Spaßbike. Die Komponenten sind perfekt aufeinander abgestimmt. Eine stark beschränkte Versenkbarkeit der Sattelstütze muss bei dieser Rahmenhöhe in Kauf genommen werden.

A: 555 B: 425 C: 430 D: 1085

VOTEC V8



The Ride: Votec gibt mit dem V8 wieder Gas. Optisch hat dieses Bike ein Auftreten wie ein schwarzer Araberhengst. Elegant, klar in den Zügen und irgendwie muskulös. Bergauf wird man dank des niedrigen Gewichts und der antriebsneutralen Hinterbaukonstruktion, die ohne einen »intelligenten« Dämpfer auskommt, fast jedes Rennen gewinnen. Bergab sieht es ganz ähnlich aus. Sofern der Gegner nicht auf einem Downhillbrecher unterwegs ist, kann man locker mit ihm mithalten. Das Fahrwerk saugt Schläge förmlich auf. Durch die kurze Geometrie und die für diesen leichten Rahmen außerordentlich steife Konstruktion gibt es die Extraportion Trailspaß beim Downhill. Wo Serpentinchen sich am Berg schlängeln, da hat man mit dem V8 den richtigen Partner. Der Lenkeinschlag ist, trotz der Doppelbrückengabel, mehr als genug, das tiefe Oberrohr sorgt für viel Schrittfreiheit und der Sattel kann voll versenkt werden. Besonders bemerkenswert ist die Funktion der neuen Freeride-Federgabel GS6 FR, die uns bereits im Vorserienstadium begeistert. Einziger Kritikpunkt: Reifen.

Fazit: Votec hat mit dem V8 ein rassiges Pferd im Stall. Für weite Backcountry-Touren und Freeriden auf Trails, die über die Baumgrenze hinausgehen, wird man schwer einen besseren Partner finden. Eine durchdachte und voll praxisbezogene Konstruktion »Made in Germany«.

A: 570 B: 430 C: 470 D: 1090

Rahmen:	Aluminium 6061, Eingelenker
Größen (Test):	43, 48 cm
Dämpfer:	Manitou Swinger 4Way Coil
Federgabel:	Manitou Sherman Breakout
Federweg:	v: 110/150 mm, h: 150 mm
AUSSTATTUNG	
Schaltung v/h:	Shimano LX/Shimano XT
Hebel:	Shimano XT
Kurbel:	FSA Afterburner
Bremsen:	Hayes Mag, 200mm Rotoren
Laufräder:	Xero Flick Laufräder Tioga Yellow Kiri 2,3 Reifen
Sonstiges:	Vorbau FSA FR 200 Lenker FSA DH 400 Sattel Fizik Dolimiti 165/12 Steckachse hinten
Gewicht:	17,2 kg
Preis:	3199 Euro
Info:	Be One Bikes Tel. 0031-412-473057 www.beone-bikes.com
»BIKE SPORT NEWS«-PRÄDIKAT	
Makellos	

Rahmen:	Votec Aluminium 7020 T6, Viergelenker
Größen (Test):	42, 47, 52 cm
Dämpfer:	DT Swiss SSD 210L/ Air
Federgabel:	Votec GS6 FR/ Coil
Federweg:	v: 165 mm, h: 150 mm
AUSSTATTUNG	
Schaltung v/h:	Shimano LX/Sram X-9
Hebel:	Sram X-9 Trigger
Kurbel:	Shimano XT
Bremsen:	Magura Louise FR, 180/160 R.
Laufräder:	DT Swiss Cerit Naben Mavic XM 321 Disc Felgen, Schwalbe Fat Albert 2,35
Sonstiges:	Votec Vorbau-System Lenker Syntace Ecoriser Sattel Fi'zi:k Nisene Rohloff Ausfallende
Gewicht:	14,9 kg
Preis:	3399 Euro
Info:	Votec Tel. 07252-50480 www.votec.com
»BIKE SPORT NEWS«-PRÄDIKAT	
Makellos	

