FREERIDE AUSGABE 05-2010

BERGAMONT
Fahrrad Vertrieb GmbH
Lagerstraße 26
20357 Hamburg

info@bergamont.de
www.bergamont.de

Bergamont

Big Air Team

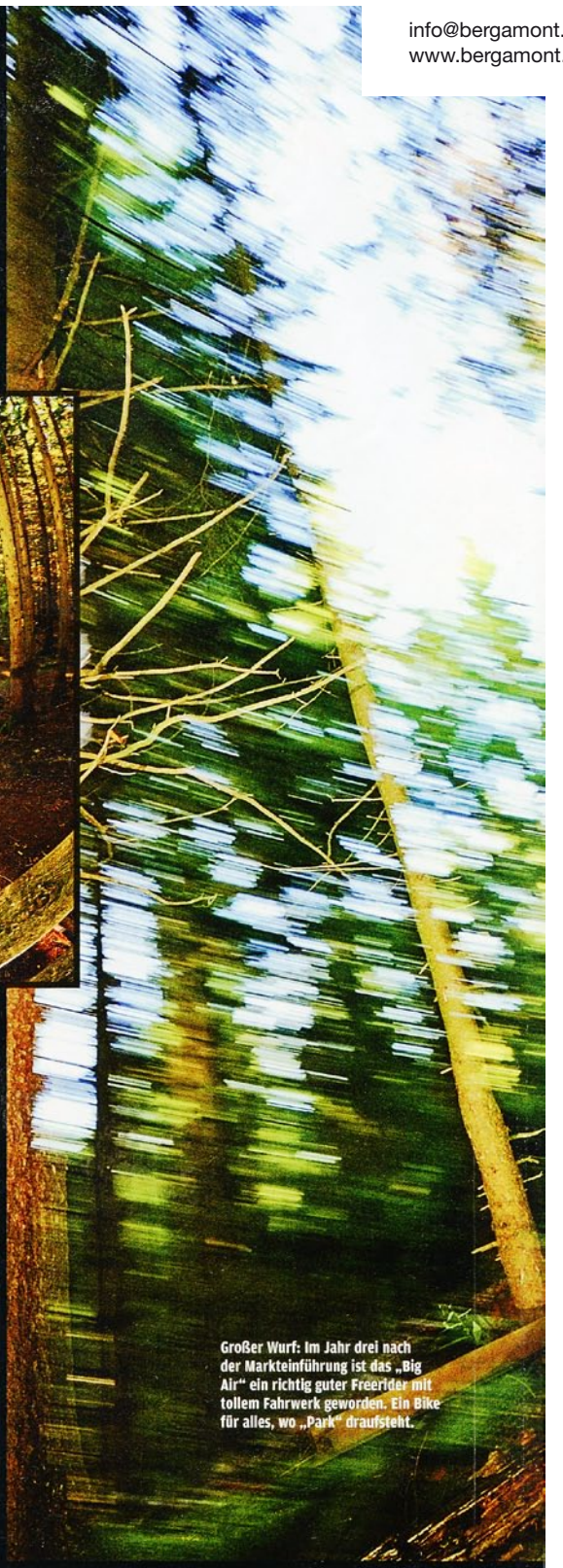
2009 brachte Bergamont die neue „Big Air" Linie mit einigen Schwierigkeiten auf den Markt. Ursprünglich mit dem „DW-Link" und Drehpunkt im Ausfallende geplant, machten Lizenzprobleme kurzfristig eine Neukonstruktion notwendig. Letztlich waren die „Big Air" dann doch nur normale, abgestütze Eingelenker. Deren Hinterbau funktionierte im Jahr der Markteinführung wenig sensibel. Ein leichte Überarbeitung und ein anderer Dämpfer brachten 2010 schon bessere Resultate, aber eine Offenbahrung war das Konzept noch nicht.

2011 ist nun ein Hinterbau mit Drehpunkt im Ausfallende (ABP) am Start, wie man ihn von Trek kennt. Auch die Anlenkung des Dämpfers wurde überarbeitet. Das „Big Air Team" kommt mit hochwertiger Ausstattung, Luft-„Totem" und Stahlfederdämpfer auf gute 16,5 Kilo. Für einen Freerider voll in Ordnung. Auch die Geometrie passt. Ein 65er-Lenkwinkel sorgt für Laufruhe. Der steile Sitzwinkel macht auch mit nur einem Kettenblatt vorne kurze Tretpassagen bergauf erträglich. Die Front ist etwas höher, so fallen Manuals und Drops leicht. Gleich beim Aufsitzen fiel uns der Unterschied zum letztjährigen Hinterbau positiv auf: Der neue wirkt softer und feinfühliger. Im Gelände bestätigt sich der Eindruck. Gabel und Dämpfer harmonieren gut, arbeiten dynamisch und schluckfreudig. Die geänderte Anlenkung hat was gebracht. Auch die Position auf dem Rad gefiel uns gut. Beim Kurvenfahren muss man zwar etwas bewusster Druck aufs Vorderrad geben, aber dann kann man mit dem Bike schön schnell durch Anlieger ziehen. Bei Sprüngen lässt sich das Bergamont gut vom Boden wegdrücken und in der Luft ist das Handling angenehm neutral.

Spielzeug: Geometrie, Handling und Fahrposition machen das Bergamont zu einem Bike, das man gerne über solche fiese Gaps scheucht.

Im Zuge der Erneuerung des Hinterbaus ist auch die klapprige Bremsmomentabstützung des alten Modells verschwunden. Der „ABP"-Hinterbau braucht sie angeblich nicht. Und tatsächlich bleibt das „Big Air" beim Anbremsen aktiv und behält Bodenhaftung. Eine Verhärtung des Hinterbaus ist uns nicht negativ aufgefallen. Gleichzeitig ist das Bike sehr leise geworden. Bis auf geringes Kettenklappern ist wenig zu hören. Die breiten Maxxis „Ardent"-Reifen bieten für den Einsatzbereich einen guten Kompromiss aus Grip, Rollwiderstand und Gewicht.

Fazit: Das neue „Big Air Team" ist ganz klar eine Verbesserung gegenüber dem Vorgänger. Der Hinterbau ohne Bremsmomentabstützung ist leichter, spricht besser an und arbeitet komfortabler. Die Ausstattung und die Geometrie sind für ein Freeridebike sehr gelungen. Die Mischung aus Laufruhe und guten Handling passt perfekt in den Bikepark und auf sprunglastige Naturtrails. Mit einer Schaltung vorne kann man dank des steilen Sitzwinkels auch Freeridetouren ohne Lifteinsatz wagen.



Großer Wurf: Im Jahr drei nach der Markteinführung ist das „Big Air" ein richtig guter Freerider mit tollem Fahrwerk geworden. Ein Bike für alles, wo „Park" draufsteht.

BERGAMONT „BIG AIR TEAM“ Größen: S, M (getestet), L, Preis: 3299 €, Gewicht: 16,6 kg (ohne Pedale), Gabel: Rock Shox „Totem RC2 DH“ (180 mm), Dämpfer: Rock Shox „Vivid R2C“ (190 mm), Lenkwinkel: 65,1° Sitzwinkel: 72,3° Oberrohr: 582 mm, Kettenstrebenlänge: 436 mm, Tretlagerhöhe: 365 mm, Schaltung: Sram „X9“ Kurbel: Truvativ „Descendant“ Bremsen: Avid „XO“ Vorbau: Truvativ „AKA“ Sattelstütze: SDG „I-Beam“ Sattel: SDG „Bel Air“ Naben: Tattoo, Felgen: Alexrims „FR 32“ Reifen: Maxxis „Ardent“ 2.6

Fotos: Colin Stewart