

# BERGAMONT STRAITLINE TEAM

Für die neue Saison werden die Karten neu gemischt. Wer war im Winter fleißig und geht topfit an den Start? Wer fährt welches Material und was hat sich daran verändert? Zwei brandheiße Kandidaten für Top-Ergebnisse stellen wir euch in diesem Duell vor: Bergamonts komplett neu entwickeltes „Straitline Team“ und das für 2009 deutlich überarbeitete Last „Herb DH“.



## DIE BIKES

Schon auf der Eurobike präsentierte Bergamont seinen neuen DH-Racer. Doch es dauerte bis jetzt, bis wir endlich das „Straitline Team“ ausführlich testen konnten. Das Bike wurde komplett neu entwickelt und hat nichts mehr mit dem alten „Team DH“ gemeinsam. Ziel war es, einen deutlich leichteren Rahmen zu bauen. Gleichzeitig geriet die Optik deutlich cleaner, denn das Bike bekam einen ganz klassisch konstruierten Hauptrahmen mit sparsamem Einsatz von Hydroformed-Röhren. Der Hinterbau, ein umgelenkter Eingelenker, liefert 220 Millimeter Federweg und steuert über eine Umlenkung den Fox-„DHX 5.0“-Dämpfer an. Dank des neuen Hinterbaus ist eine sehr direkte und aufgeräumte Zugführung möglich. Ebenfalls sehr sauber und unauffällig wurde eine Bremsmomentabstützung in den Rahmen integriert. Das „Straitline“ hat ein dickes One-Point-Five-Steuerrohr und bietet die Möglichkeit, sowohl Kettenführungen nach ISCG 05 als auch dem alten ISCG-Standard zu montieren. Für genügend Steifigkeit sorgt der Hinterbau mit seiner 12 x 150-Millimeter-Steckachse. Bergamont bietet das „Straitline Team“ als Komplett-Bike an. Die Ausstattung

kann sich sehen lassen und ist eines DH-Bikes absolut würdig: Von den Federelementen über die Kettenführung, die Reifen und die Laufräder bis hin zu den Bremsen mit schön großen Bremsscheiben geht alles absolut klar und ist auch harten, langen Abfahrten gewachsen. Mit dieser Ausstattung ist der Preis von 3.799 Euro für das Komplett-Bike ein faires Angebot. Wem das zu viel ist, der sollte sich einmal das „Straitline 7.9“ ansehen, das mit deutlich abgespeckter Ausstattung schon für 2.199 Euro den Besitzer wechselt. Unser Test-Bike wiegt im Übrigen 19,2 Kilo und ist somit etwas schwerer als von Bergamont angegeben.

Last Bikes haben sich im DH-Geschäft einen guten Namen gemacht. Entwickelt und getestet von dem Company-Owner und schnellen Masters-Racer Jörg Heydt, hat das „Herb DH“ viele Jahre Race-Erfahrung auf dem Buckel. Seit seiner Einführung wurden immer nur kleine, als sinnvoll empfundene Änderungen vorgenommen, so dass das „Herb“ mittlerweile ein extrem ausgereiftes Produkt ist. Für 2009 gibt es ein paar markantere Neuerungen. Am Rahmen wurde noch etwas Gewicht eingespart, markanter noch ist aber die Geometrieränderung, insbesondere das tiefere Tretlager. Für

alle großen Fahrer und diejenigen, die es länger mögen, bietet Last ab sofort die neue Rahmengröße L an, die ein deutlich längeres Oberrohr besitzt. Die alte Rahmengröße M/L heißt jetzt nur noch M und ebendiese Größe haben wir ausführlich getestet. Der Rahmen ist sehr sauber konstruiert, verzichtet auf modischen Fummel wie Hydroformed-Rohre und hat genau an den Stellen Gussets, an denen sie Sinn machen. Der Eingelenk-Hinterbau arbeitet mit der typischen Last-Umlenkung, die eine anfangs lineare, später progressive Kennlinie bedingt. Im Vergleich zum Bergamont kommt Last mit einer schlanken Hinterbaubreite von 135 Millimetern aus, passend dazu ist auch das 73-Millimeter-Tretlager schmaler. Praktisch ist die neue Dämpferaufnahme, die trotz der etwas schlecht zugänglichen Dämpferposition einen sehr leichten Ein- und Ausbau ermöglicht. Optisches Highlight sind die neuerdings in edlem Rot eloxierten Frästeile, also die Umlenkhebel sowie die Steckachse und das austauschbare Ausfallende. Last bietet das „Herb“ nicht als Komplett-Bike an, für den Rahmen (inklusive integrierter Kettenführung und Rock-Shox-„Vivid“-Dämpfer) muss man 2.399 Euro zahlen.

# LAST HERB DH

TEXT: Martin Donat

FOTOS: Martin Donat, Henning Schipper



## FAHREIGENSCHAFTEN

### Antritt/Beschleunigung

Bergamonts neues „Straitline“ profitiert beim Beschleunigen von seinem neuen Fahrwerk, das eher straff ist und sich unempfindlich gegen hartes Antreten zeigt. Die Waden-Power wird sehr gut umgesetzt und man ist schnell auf Geschwindigkeit. Schade, dass das Bike nicht ganz so leicht ist, wie Bergamont es angibt, aber seine 19,2 Kilogramm „Lebendgewicht“ gehen schon klar. Angenehm fanden wir die Maxxis-Reifen, die trotz softer Gummimischung gut rollen und auch noch besten Grip liefern. Sehr angenehm ist auch der breite Lenker, an dem man ordentlich reißen und dadurch noch mal so gut in die Pedale treten kann!

Ein echtes Leichtgewicht ist unser Last. Gerade mal 17,5 Kilo bringt es auf die Waage und ist damit eine Nummer leichter als sein Konkurrent, auch wenn am „Herb DH“ eine Menge Gewicht über besonders leichte Parts gespart wurde. Aber auch sonst kann es in Sachen Beschleunigung sehr gut mithalten. Obwohl der Hinterbau deutlich softer ist, zeigt auch er sich für ein Downhill-Bike recht unanfällig gegen massives Pedalieren. Also geht es auf dem Last ebenfalls sehr gut voran, das sich sogar etwas leichtgängiger anfühlt. Das geringe Gewicht trägt dazu sicher bei, ebenso wie die gut rollenden „Rain King“-Reifen von Continental, die im Übrigen trotz ihres Namens auch bzw. gerade unter trockenen Bedingungen eine sehr guten Job machen.

### Technisch/Springen

Die sehr ausgewogene Geometrie des Bergamont sorgt für „Draufsetzen und wohl fühlen“-Eigenschaften. Es ist sehr ausgeglichen, die Gewichtsverteilung von vorn zu hinten passt optimal. Also lässt sich das Bike sehr gut steuern und fühlt sich auch in technischen Passagen sehr wohl. Hier ist auch der eher straffe Hinterbau eine gute Sache, weil er für ein sehr direktes Fahrgefühl sorgt. Allerdings stößt er auch an seine Grenzen, wenn man zum Beispiel sehr enge Kurven mit hohem Tempo meistern will. Der Hinterbau saugt sich nicht so kompromisslos am Boden fest wie beim Last, was dafür sorgt, dass das Hinterrad eher ausbricht. Beim Springen fühlt sich das „Straitline“ sehr sicher an und lässt sich sehr gut steuern, es ist aber ein bisschen mehr Körpereinsatz nötig, um es schön aus dem Absprung herauszupushen.

Das „Herb“ ist eine echte Spielmaschine! Es fühlt sich erstaunlich leichtgängig an und legt in Sachen Handling die Messlatte verdammt hoch. Zum einen liegt dies an der kompakten Geometrie, vor allem aber an dem extrem feinfühligem Hinterbau, der sich total unauffällig, aber enorm effektiv am Boden festsaugt. Wo das Hinterrad des Bergamont schon ausbricht, hat das „Herb“ noch richtig Druck und lässt sich unbeeindruckt und schnell durch die Kurve zirkeln. Sein Flugverhalten lässt sich als äußerst agil beschreiben. Man muss nicht viel dazutun, um das Bike schön weit aus dem Absprung herauszudrücken und in einer sicheren Flugbahn und mit einer Extraportion Style wieder in die Landung einzutauchen. Verdammt, das Teil macht einfach Spaß!

### High Speed/Downhill

Was in technischen Passagen gut ist, funktioniert auch bei High Speed: Der gute Hinterbau des Last weiß auch hier zu überzeugen. Er spricht hervorragend an und bietet besten Grip. Dank seiner gegen Ende progressiven Kennlinie reizt man seine Grenzen so schnell nicht aus. Am Ende geht immer noch was, die Reserven sind beeindruckend. Je nachdem, wie man es gern hat, sollte man bei Last beachten, dass die Bikes tendenziell recht kompakt ausfallen. Die Größe M zum Beispiel ist für einen 1,75-Meter-Fahrer schon eher als handlich und kurz zu beschreiben. Wer es also eher ruhig und etwas länger mag oder größer ist, sollte auf jeden Fall zur Rahmengröße L greifen.

Das „Problem“ hat man bei Bergamont nicht. M fällt spürbar länger aus als bei Last und ist für die meisten Fahrer okay. Der Rahmen ist lang genug, um auch bei High Speed einen sicheren Eindruck zu hinterlassen. Das Bike bleibt immer bestens kontrollierbar, die komplette Ausstattung ist sehr gut auf den Einsatzbereich Downhill abgestimmt. Von den Federelementen über die griffigen Reifen bis hin zu den sehr guten Bremsen macht alles vor allem auch bei High Speed viel Spaß. Der Hinterbau stößt aber auch hier eher an seine Grenzen, was sich gerade in schnellen Kurven bemerkbar macht. Also: einfach mit ein bisschen mehr Gefühl für Bike und Untergrund fahren, dann passt alles.



01



02



03



04



05



06

## FAZIT

Bergamonts „Straitline“ ist ein durchweg solides Downhill-Bike, das vor allem als Gesamtpaket überzeugt. Die Geometrie ist absolut angenehm und ausgewogen und trifft den Geschmack unserer Test-Rider. Die Federung ist eher straff, macht einen effektiven Eindruck, gerät jedoch deutlich eher an ihre Grenzen als die des Last. Das macht sich vor allem in Kurven bemerkbar, wo der Hinterbau eher ausbricht und „stottert“. Die Ausstattung des Komplett-Bikes kann sich absolut sehen lassen, ist auch in hartem Gelände voll downhill-tauglich und preislich ein faires Angebot.

Die jahrelange Race-Erfahrung, die im Last „Herb DH“ steckt, kann man beim Fahren förmlich spüren: Dieses Fahrrad geht einfach ab und macht unglaublichen Spaß! Der Hinterbau ist enorm effektiv und saugt sich am Boden fest, was sich in einer Extraportion Grip zum Beispiel in Kurven bemerkbar macht, womit man hier und da ein bisschen Zeit sparen kann. Dabei ist das Last sehr agil, beinahe verspielt und lässt sich hervorragend und sehr sicher über Sprünge ziehen. Da das „Herb DH“ nur als einzelner Rahmen angeboten wird, ist es etwas teurer als das Bergamont, mit den richtigen Parts kann man aber ein extrem leistungsfähiges und vor allem auch sehr leichtes Downhill Race Bike aufbauen, das der Konkurrenz mehr als gewachsen ist!

**Seite 74** Gute Geo und sinnvolle Ausstattung: das neue Bergamont „Straitline“. Rider: Martin Donat, Foto: Henning Schipper

**Seite 75** Perfekten Halt in Kurven, selbst im Grenzbereich, bietet das Last „Herb“. Rider: Henning Schipper

### Hier:

- 1 Der Hinterbau des Bergamont ist eher straff und lenkt einen Fox „DHX 5.0“-Dämpfer an
- 2 Dicke Lager am Hinterbau des „Straitline“
- 3 Sehr dezent integriert: die Bremsmomentabstützung am Hinterbau des „Straitline“
- 4 Pfeift auf ISCG: Am „Herb“ kommt eine integrierte Kettenführung zum Einsatz, die gut einstellbar und sehr leicht ist und gut funktioniert
- 5 Die neuerdings rot eloxierten Parts wirken sehr edel!
- 6 Kleine Details, die sich in vielen Jahren Rennensatz bewährt haben, zum Beispiel diese zweckmäßige Bremsleitungsverlegung



# LAST BERGAMONT

## BERGAMONT STRAITLINE TEAM

<b>Preis</b>	3.799 Euro (Komplett-Bike)
<b>Rahmenhöhen</b>	M, L (Test-Bike: M = 43 cm Sitzrohrlänge)
<b>Gewicht</b>	19,25 kg
<b>Vertrieb</b>	Bergamont GmbH
<b>Info</b>	www.bergamont.de
<b>Lenkwinkel</b>	65°
<b>Sitzwinkel</b>	65°
<b>Oberrohr</b>	385 mm
<b>Kettenstrobe</b>	438 mm
<b>Radstand</b>	1.164 mm
<b>Tretlager</b>	+22 mm (353 mm absolut)
<b>Federgabel</b>	Rock Shox Boxxer Team
<b>Federweg</b>	203 mm
<b>Dämpfer</b>	Fox DHX 5.0
<b>Federweg</b>	220 mm
<b>Bremsanlage</b>	Avid Code
<b>Felgen</b>	DT Swiss FR 2350
<b>Naben</b>	DT Swiss FR 2350
<b>Reifen</b>	Maxxis Minion DH
<b>Lenker</b>	Torsion
<b>Vorbau</b>	Truativ Holzfeller
<b>Steuersatz</b>	FSA Orbit Xtreme 1,5° - 1 1/8"
<b>Kurbeln</b>	Truativ Holzfeller
<b>Innenlager</b>	Truativ Howitzer
<b>Sattelstütze</b>	SDG I-Beam
<b>Sattel</b>	SDG I-Fly
<b>Schalthebel</b>	Sram X-9
<b>Schaltwerk</b>	Sram X-9
<b>Kettenführung</b>	E-13 LG1
<b>Sonstiges</b>	1,5°-Steuerrohr, 12 mm x 150 mm-Steckachse, Bremsmomentabstützung, ISCG 05- und ISCG-Aufnahme

## LAST HERB DH

<b>Preis</b>	2.399 Euro (Rahmen, Dämpfer, Kettenführung)
<b>Rahmenhöhen</b>	S, M, L (Test-Bike: M = 38 cm Sitzrohrlänge)
<b>Gewicht</b>	17,5 kg
<b>Vertrieb</b>	www.mangasports.com
<b>Info</b>	www.last-bikes.de
<b>Lenkwinkel</b>	64,5°
<b>Sitzwinkel</b>	61,4°
<b>Oberrohr</b>	356 mm (M), 418 mm (L)
<b>Kettenstrobe</b>	445 mm
<b>Radstand</b>	1.153 mm
<b>Tretlager</b>	+31 mm (375 mm absolut)
<b>Federgabel</b>	Rock Shox Boxxer Team
<b>Federweg</b>	203 mm
<b>Dämpfer</b>	Rock Shox Vivid 5,1
<b>Federweg</b>	216 mm
<b>Bremsanlage</b>	Magura Martha
<b>Felgen</b>	DT Swiss EX 1750
<b>Naben</b>	DT Swiss EX 1750
<b>Reifen</b>	Conti Rain King
<b>Lenker</b>	Funn FullOn
<b>Vorbau</b>	Funn Serial MX
<b>Steuersatz</b>	Acros
<b>Kurbeln</b>	Shimano XT
<b>Innenlager</b>	Shimano XT
<b>Sattelstütze</b>	Easton EC70
<b>Sattel</b>	Selle San Marco
<b>Schalthebel</b>	Sram X-9
<b>Schaltwerk</b>	Sram X-9
<b>Kettenführung</b>	integriert
<b>Sonstiges</b>	12 mm x 135 mm-Steckachse, Edelstahllager, austauschbares Ausfallende