

BERGAMONT REVOX MGN

LANGE HABEN SICH DIE HAMBURGER ZEIT
GELASSEN, DAFÜR FAHREN SIE MIT DEM REVOX
GLEICH ZU BEGINN EINEN ASTREINEN 29ER AUF



DER RAHMEN

Sehr clean wirkt der Rahmen des Bergamont Revox MGN: matte, leicht durchscheinende Carbonstruktur, dazu glänzende, schwarz-weiße Aufkleber. Optisch ist das auf jeden Fall schon einmal gelungen. Vom Tapered-Steuerrohr aus wandern ein massives Unter- und ein kantiges Oberrohr nach hinten. Die Sitzstreben fallen sehr filigran aus und sollen in Kombination mit der 27.2er-HiFlex-Sattelstütze für einen guten Komfort sorgen. Der BB92-Tretlagerbereich dagegen soll mit hoher Antrittsteifigkeit statt mit Flex punkten. Die Züge laufen unter dem Unterrohr, der Umwerferzug dabei offen ohne Außenhülle. Diese Wahl der Zugführung hat den Vorteil, dass das Unterrohr gegen Steinschläge geschützt wird. Auch am Bergamont ist die PM-6"-Aufnahme im hinteren Rahmendreieck integriert, eine Platzierung, die sich vor allem bei den neueren Hardtail-Rahmen immer mehr durchsetzt. Auf eine Steckachse verzichtet Bergamont an der Gabel ebenso wie am Hinterbau. Der hochwertige Carbon-Rahmen wird im Kurbelbereich von zwei Metallplättchen, eins an der Kettenstrebe und eins am Unterrohr, gegen Kettenklemmer geschützt.

DIE AUSSTATTUNG

Am Bergamont geht es nicht weniger exklusiv zu als bei vielen anderen Bikes im Testfeld. Hier hat man sich für eine durchgehende Sram-Ausstattung entschieden: XX-Antrieb sowie -Bremsen, die mit 180/160er-Scheibenkombination kommen. Das Cockpit besteht aus einem 700 Millimeter breiten Easton-Lenker mit Syntace-Vorbau. Trigger und



HiFlex mit 27,2 Millimeter Durchmesser. Mehr Komfort beim Hardtail geht nur noch in Kombination mit einem entsprechenden Sattel.

Bremshebel werden sauber per Matchmaker geklemmt, auf denen auch der Remote der RockShox SID XX seinen Platz findet. Mit Carbon-Schaft und -Krone sowie Blackbox-Technologie soll die Gabel das Revox noch weiter nach vorne bringen. Die 27.2er-Syntace-HiFlex-Sattelstütze soll kleinere Schläge schlucken und so für höheren Komfort sorgen. Die Easton-EC90-Carbon-Laufräder bürgen für entsprechenden Vortrieb - und in Verbindung mit Schwalbes 2.1 breiten Racing Ralph hoffentlich auch für den nötigen Grip.

AUF DEM TRAIL

Das neue Revox ähnelt im Fahrverhalten stark dem Niner. Ähnlich wendig und agil, ist es für ein 29er ziemlich schnell in den Kurven. Bergamont verzichtet dabei komplett auf Steckachsen. So ist man beim Radwechsel im Rennen schneller, das Heck überzeugt dennoch mit hoher Steifigkeit. Bei der Gabel



Lange hat Bergamont gewartet - nun kommt das Revox mit allen gängigen Systemintegrationen... hier der Direct-Mount-Umwerfer.

wäre jedoch, vor allem bei schwereren Fahrern, eine durchgehende Achse angesagt, um mehr Spurstabilität vor allem beim Bremsen zu bekommen. Dank des geringen Gewichts und der Easton-Carbon-Laufräder lässt sich das Revox extrem gut beschleunigen und fliegt nur so über den Kurs. Der breite Easton-Lenker bringt dabei vor allem bergab Sicherheit beim eher verspielten 29er-Fahrverhalten. Die Sattelstütze bietet guten Komfort, nimmt die Belastungsspitzen am Hintern und beugt frühzeitiger Ermüdung vor. An Steilstücken verlangt das Vorderrad nach Körpergewicht, um den Kontakt zum Boden zu halten.

FAZIT

WENDIGER UND VERSPIELTER 29ER, DER DANK SEINES GERINGEN GEWICHTS GUT ZU BESCHLEUNIGEN IST. IDEAL FÜR VERWINKELTE UND TECHNISCHE KURSE.