



Da muss er durch: Größere Reifen erfordern weitere Gabelbrücken.



Tiefgelegt: Die Tretlager-Position verbessert die Schwerpunktlage.



Dreifach konifiziert: Das Copperhead ist Bulls Aluminium-Bike.



Angepasst: Mit der Rahmenhöhe wächst die Kettenstange.

Machen drei Zoll mehr glücklicher?

Amerikaner wie Gary Fisher haben angefangen, Mountainbikes auf größere Räder zu stellen. Der Holländer Gerrit Gaastra hat für die deutsche Marke Bulls die Idee noch etwas perfektioniert.

Von Hans-Heinrich Pardey

In seiner Ausgabe 06/2011 verkündet „bike“, das deutschsprachige Zentralorgan der Mountainbike-Szene, es tobe in der Gemeinde ein „Glaubenskrieg“ – so etwas aber auch. Von außen und höchst oberflächlich betrachtet, geht es um die Frage: Wie entscheidend sind zwei oder drei Zoll mehr oder weniger? Da kommt es wahrscheinlich sehr darauf an, wo man das Maßband anlegt. Denn es geht tatsächlich nicht nur um die Größe der Räder.

Ein Zoll wird gewöhnlich in 2,54 Zentimeter umgerechnet. Weil das



Bulls Copperhead 29 Plus

moderne Fahrrad zu uns aus England kam und heute die Stilbildung in Amerika geschieht, spielen Zollmaße immer noch eine wichtige Rolle. Uns wird beispielsweise im deutschen Baumarkt, wo der Preis spricht, ein Feld-Wald- und Wiesen-Trekkingbike als 28"-Fahrrad, also als 28-Zoll-Fahrrad, angeboten. Das meint nicht etwa die Rahmenhöhe, sondern – unabhängig von ihr – dass dieses Fahrrad auf Rädern der Größe 700C oder nach ISO-Maß 622 mm läuft. Die meisten Mountainbikes – aber auch viele biedere, niedrig gebaute Bequemräder – sind auf Rädern der Größe ISO 559 als 26-Zoll-Fahrräder unterwegs.

Dass die Millimeterangaben sich auf den Felgendurchmesser beziehen und verschiedene Reifendimensionen noch zusätzlich für unterschiedliche Radgrößen sorgen, mithin mancher 26-Zöller gemessen knapp ein 27er ist, soll hier vernachlässigt werden. Halten wir einfach fest: Seit einiger Zeit stehen in den Läden 29-Zoll-Mountainbikes mit dem Felgenmaß von 28-Zoll-Fahrrädern, also der Radgröße ISO 622 mm. Neudeutsch werden sie Twentyliner, manchmal auch „Two-Niner“ genannt. Ist das wieder mal nur eine amerikanische Mode und Marketing oder bieten die größeren Räder echte Vorteile?

Um mit der Optik anzufangen: Je höher ein Mountainbike-Rahmen ist, desto gefälliger wirkt das Bike mit größeren Rädern. Größere Fahrer auf höheren Rahmen sitzen aber auch bequemer, wenn das Vorderrad höher ist, weil dadurch die Differenz zwischen der Höhe des Lenkers und der des Sattels in annehmbaren Grenzen bleibt. Beim 26-Zoll-Rad müsste man mit besonders vielen Zwischenringen („Spacer“) oder einem steileren Vorbau die Lenkerhöhe dem wegen der langen Beine stark überhöhten Sattel anpassen. Das sieht alles andere als gut aus. Diese Probleme großer Fahrer sind wohl der erste Grund gewesen, größere Räder in Mountainbike-Rahmen zu bauen. Das geschah schon Anfang der neunziger Jahre. Aber es war zunächst keine Mode für alle, sondern eine Ausnahme als Lösung für eine besondere Zielgruppe. Heute kann man hingegen Twenty-

liner sehen, die einen bloß 46 oder 47 Zentimeter hohen Rahmen haben. Das ist in umgekehrter Art nicht der Gipfel einer gelungenen Optik: Die Räder wirken unverhältnismäßig groß.

Größere Räder haben beim Fahrradfahren prinzipielle Vorteile: Sie überrollen Unebenheiten in einem flacheren Winkel und arbeiten sich leichter aus Schlaglöchern heraus. Sie stabilisieren das Bike durch die höhere Kreiselkraft bei vergrößertem Radumfang. Die Laufräder eines Twentyliners haben einen geringeren Rollwiderstand, da die Reifen sich nicht so stark verformen müssen, um eine zwar nicht wesentlich größere, aber deutlich verlängerte Kontaktfläche mit mehr Traktion zu bieten. Diese Vorzüge sind nach dem Umstieg von einem 26-Zoll-Mountainbike sofort beim Fahren zu spüren. Der Twentyliner fühlt sich bei gleicher Rahmenhöhe und vergleichbarer Bereifung mit gleichem Luftdruck souveräner an; er ist mehr ein Tourer als ein Kraxler.

Es genügt nämlich nicht, einfach größere Räder in einen Rahmen zu bauen, obwohl die Mode so wohl angefangen hat. Um den Charakter eines Mountainbikes zu erhalten, muss man auch an der Rahmengenometrie einiges tun und nicht bloß dafür sorgen, dass die größeren Räder zwischen die Rahmenrohre passen.

Gerrit Gaastra, unter dessen Beratung die Twentyliner der Marke Bulls entstanden sind, hat uns an einem Tirone 29 gezeigt, wo überall Hand angelegt werden musste. Der Niederländer, der in Kanada rennfahrerische Erfahrungen sammelte und die Zweirad-Einkaufsgenossenschaft ZEG bei ihrem Rennrad- und Mountainbike-Programm berät, bewegte selbst das Titanmodell durchs Gelände. Wir hinterher: auf dem Copperhead 29Plus mit Aluminiumrahmen und Shimano Deore XT – so wie es als Jubiläumsmo- dell für rund 1700 Euro beim ZEG-Händler steht.

Als erstes merkt man den tieferen Schwerpunkt: Das liegt daran, dass das Tretlagergehäuse mit eingepresstem Innenlager bei gleichgebliebener Bodenfreiheit rund drei Zentimeter tiefer bezogen auf die Höhe der Radachsen, liegt. Den – immer verglichen mit einem 26-Zoll-Mountainbike – steileren Lenkwinkel nimmt man allenfalls im Vergleich mit anderen Twentylinern wahr: Manche von denen wirken weniger wendig, weil der Lenkwinkel nicht korrigiert wurde. Schließlich sind die unteren Hinterbaustreben nicht nur verschieden stark ausgeführt, sondern auch in einer Länge, die vor allem den größeren Fahrer weiter nach hinten setzt und ihm damit Steigungen besser hinaufhilft. Dass Gaastra sich mit 80-Millimeter Federweg bei der Rock Shox Reba RLT29 mit

Pushloc-Blockierung begnügt, gehört auch zu seiner bei allen 29ern durchgehaltenen Philosophie bis zum Team-Modell Black Adder mit Carbon-Rahmen. Begründung: Das Steuerrohr soll nicht höher als zuträglich geraten, und außerdem fühlt sich der geringere Federweg wie 100 Millimeter bei einem 26er-Bike an.

Wer nun kein Riese ist und sich bislang auf einem herkömmlichen Hardtail-Mountainbike ganz wohl fühlte, hat der etwas von einem Twentyliner? Ja, unbedingt, trotz etwas Mehrgewicht. Das Bulls Copperhead 29Plus fährt sich vor allem auch dort, wo die meisten Mountainbikes bewegt werden, auf der Straße und freier Strecke nämlich, spürbar flotter als ein 26-Zöller. Aber weil einem alles irgendwann zum ersten Mal passieren muss, ist es uns auf einer sanften Steigungsstrecke gelungen, mit einem kräftigen Antritt dem Kupferkopf die Kette zu zerreißen, zum allerersten Mal im Radeln. Es war kein Serienrad, sondern ein Musterstück für einen Messestand, und es war Freitag, der Dreizehnte, die Sonne schien und der beschauliche Ort des Geschehens trug den düsteren Namen Götzenhain.



Vorn Nobby Nic und hinten Racing Ralph. Wichtig ist, dass den 29er-Schläppen von Schwwalbe mit dem 2,25-Zoll-Querschnitt nicht zu viel Druck gemacht wird. Weniger als zwei Atmosphären genügen vollauf.