

World of Mountain Biking

# World of Mountain Biking

www.worldofmtb.de

D 4,90 Euro  
A 5,50 Euro  
LUX 5,50 Euro  
CH 8,90 CHF

# #1



## WORLD CUP AUFTAKT SÜDAFRIKA XC / 4X / DH

### TRAIL TESTED

**TOURENSPASS  
HOCH 14**  
BEZAHLBARE  
TOURENBIKES IM  
WOMB-TEST

**FEDERGABELN**  
16 MODELLE FÜR DEN  
XC- UND TRAIL-EINSATZ

**SUPERBIKE**  
BEARCLAWS  
SPECIALIZED SX

**XC**  
BUNDESLIGA  
KLASSIKER  
IN MÜNSINGEN

**FORT WILLIAM**  
DIE GREATEST HITS  
VON FORT BILL

**GREG MINNAAR**  
DIE ERFOLGSSTORY  
DER DH-LEGENDE

JUNI  
2011  
AUSGABE  
06

1.999 EUR



# BMC SPEEDFOX SF03

## WOMB FAZIT

Unserer Meinung nach wäre „Marathonfox“ die passendere Modellbezeichnung, denn bei Touren und langen Marathons kommen komfortverwöhnte Biker voll auf ihre Kosten.

## DER RAHMEN

Kein 08/15-Design, das man an der nächsten Ecke mit einer anderen Markenbezeichnung sieht, sondern eine eigene Formensprache und eigene Entwicklungsarbeit zeichnen die komplette Produktpalette von BMC aus. So auch das Speedfox. Unverwechselbar wird das Bike durch das „Advanced pivot system“, wie BMC sein Federungssystem nennt. Dabei handelt es sich um einen parallel geführten Hinterbau, welcher hinterm Tretlager an einem kurzen und im



Kein großer Name, aber einwandfreie Funktion – das Scor Federbein

Sitzrohrbereich an einem größeren Umlenkhebel befestigt ist, wodurch die Raderhebungskurve festgelegt wird. Der hintere Bremssattel sitzt ohne Adapter direkt auf der Postmount-Aufnahme,

welche eine Scheibengröße von 180 Millimetern oder mehr festlegt. Die Züge verlaufen sauber an der Unterseite des Unterrohrs, wobei die Außenhülle des Schaltzuges fürs Schaltwerk von vorne bis hinten durchläuft, um dauerhaft geschmeidige Schaltvorgänge zu gewährleisten. Der Zug des Umwerfers hingegen läuft frei, was ein paar Gramm einspart und in Sachen Schmutzanfälligkeit auch kein Problem darstellt.

## DIE AUSSTATTUNG

Da BMC beim Rahmen auf eine eigene Entwicklung setzt und nicht wie manch anderer Hersteller auf preiswertere Standardformen zurückgreift, muss bei der Ausstattung der Rotstift angesetzt werden, will man einen attraktiven Preis bieten. Den Schweizern gelingt dieser Kompromiss sehr gut, indem sie eine gute Auswahl treffen und da sparen, wo es möglich ist und die Funktion nicht spürbar beeinträchtigt. Einzig bei den günstigen Shimano-475-Naben kann man Kritik ansetzen. Durch gute Pflege können diese zwar auch recht lange ihren Dienst tun, aber der Lagerlauf ist nicht mit den höherwertigen SLX oder industriegelagerten Naben zu vergleichen. Dass die Komponenten gut gewählt sind, merkt man auch am Gewicht, denn mit guten 12,5 Kilogramm fährt das Speedfox ganz vorne mit. Wie oft üblich, verbauen Hersteller in dieser Preisklasse Anbauteile einer Eigenmarke, so auch BMC. Die Schweizer gehen aber noch einen Schritt weiter und steuern auch ein Federbein der Hausmarke Scor bei. Durch die Bank können die Teile jedoch durch gute Verarbeitung überzeugen, das Federbein glänzt mit optimaler Funktion.

## AUF DEM TRAIL

Oft gibt der Name des jeweiligen Modells den Einsatzbereich vor, für den das Bike ausgelegt ist.

Beim Speedfox ist das anders, wobei Hersteller BMC das Modell auch in seine Marathon-Serie einstuft. Und genau hier ist es sehr gut aufgehoben. In Verbindung mit dem 90-mm-Vorbau ergibt sich eine entspannte, aber nicht zu gedrungene Sitzposition, die ideal für lange Ausfahrten ist; auch das Fahrwerk ist genau richtig für diesen



Einsatz. Obwohl das Scor-Federbein keinen großen Namen trägt, sind Funktion und Abstimmung einwandfrei. Die Kombination mit der Recon-Gabel ist eine gute Sache und erfreut den Tourenfahrer mit sehr komfortabler Charakteristik. Auf dem kleinen Kettenblatt muss man sich daran gewöhnen, dass der Kettenzug das Federbein beziehungsweise den Hinterbau auseinanderzieht, was den Hinterbau nicht mehr so aktiv federn lässt. Vorteil dabei ist, dass der Körperschwerpunkt weiter vorne bleibt und das Vorderrad mehr belastet wird. Wer damit nicht klarkommt, kann das Federbein komplett blockieren und wie mit einem Hardtail den Berg hochflitzen. Ab dem mittleren Blatt spürt man nichts mehr vom Antriebseinfluss, und auf ruppigen Trails bügelt man soft über die Hindernisse. Bei starken Anritten ist eine deutliche Verwindung im Hinterbau zu spüren.