

NOBEL HOBEL

Foto: Robert Baur

*Manchmal muß
es einfach
etwas mehr sein.
Zwei Edelbikes von
De Kerf und
Manitou im Test.*

VON OLAF BECK

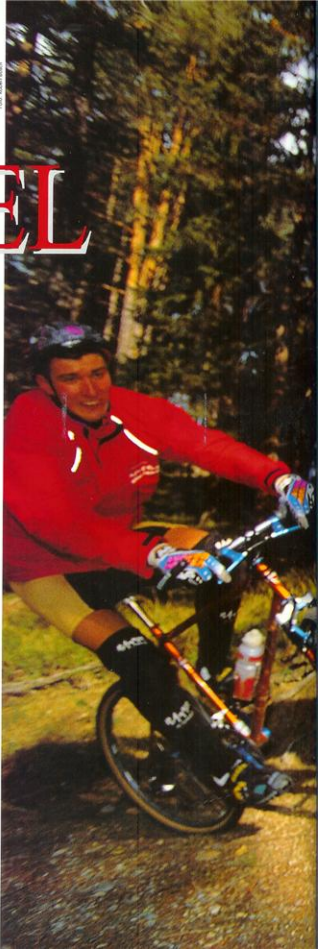
Grippe-Schutzimpfung, schön und gut, aber sind Sie auch gegen den KBMH-Virus geimpft? Er kommt plötzlich, wie aus heiterem Himmel, und keiner ist vor ihm sicher. Typische Situation: Sie haben sich nach langem Hin und Her zum Kauf eines soliden Mittelklasse-Bikes entschieden und marschieren in den Shop. Und dann das: Plötzlich läuft ein Zucken durch die äußere Hirnschale; die Augen fokussieren ein mit Halogenstrahlern erleuchtetes Edelbike. Die edlen Komponenten betören die Sinne. Kleinhirn an Großhirn: „Ich will es, ich brauch' es. Koste es, was es wolle.“ Das

Vernunftzentrum des Hirns ist ausgeschaltet, jeder Widerstand zwecklos. Klare Sache: Der „Kultbike-muß-ich-haben“-Virus hat wieder zugeschlagen.

Akute Ansteckungs- gefahr durch Edelbike-Virus

Zwei Brutstätten der heimtückischen Biker-Krankheit hat die bike-Testmannschaft jetzt ausgemacht: De Kerf und Manitou Hardtail.

Vater des Manitou ist Doug Bradbury, ein ehemaliger Motocross-Profi, der noch mehrmal-





gen plastischen Verformungen seines Körpers nun sein Wissen in der Mountainbike-Szene einbringt. Mit Erfolg, schließlich gehören seine Manitou-Elastomergabeln neben Rock Shox zu den bekanntesten Shock-Absorbern der Welt.

Chris De Kerf: Mit Stahl an die Spitze

Gegen die Stückzahlen von Manitou kann der Kanadier Chris De Kerf nicht anstinken. Nur 400 handgefertigte Rahmen verlassen jedes Jahr die kleine Schmiede in Vancouver. Liest man die Lebensgeschichte von Chris De Kerf, so merkt man sofort, daß der 29-jährige vom Bike besessen ist: erste ausgedehnte Bike-Touren mit 14, Radrennen mit 16, und dann mit 22 der erste Job bei Rocky Mountain. 1990 startet er seine eigene, kleine Produktion.

Während Chris De Kerf auf Stahl steht, so ist Doug Bradbury ein eiserner Verfechter von großdimensionierten Alurohren. Bradburys Philosophie: „Aluminium ist

der optimale Rahmenwerkstoff. Es ist sehr leicht, und durch große Rohrdurchmesser kann man eine optimale Rahmensteifigkeit erzielen.“ Easton Pro Gram Taperwall heißt Doug's magisches Materialgebäude. Doppelt und dreifach konifiziert, ultraleicht und teilweise kaum dickerwändiger als eine Cola-Dose. Doch erst der ungewöhnliche Manitou-Hinterbau aus wuchtigen Alu-Vierkantprofilen setzt den Rahmen von der Masse ab.

Die kantigen Sitz- und Kettenstreben geben dem Manitou den gewissen Techno-Touch und ein Flair von Unzerstörbarkeit. Nüchtern betrachtet gibt es allerdings keinen Grund, warum man dem Vierkant gegenüber dem runden Geröhren den Vorzug geben sollte. Gleiches gilt auch für die gefrästen Ausfallenden.

Doug Bradbury: Alu über alles

Auch im Bereich des Tretlagers macht die CNC-Fräse Überstunden. Filigraner kann man die Verbindungen von Kettenstreben und

Tretlager wohl kaum noch fertigen. Die Krönung der ganzen Alu-Kunst sind die perfekt gezogenen Schweißnähte, die leider fast vollständig unter dem pechschwarzen Deckmäntelchen der Lackierung verschwinden.

Wirkt das Manitou wie ein pedalbetriebener Motocrosser, so legt das De Kerf die elegante Erscheinung eines alten, englischen Roadsters an den Tag. Das Grundgerüst bildet der filigrane Ritchey Logic-Rohrsatz – ein mit weltmeisterlichen Ehren gesegnetes Stahlgestänge, bis zum absoluten Gewichtslimit ausgereizt. Chris De Kerf verwendet bei seinem Bike drei verschiedene Fügetechniken. Die Hauptrohre sind mit dem Steuerrohr verschweißt, Ober- und Sitzrohr verbindet De Kerf dagegen per „Fillet-Brazing“. Eine elegante Methode, die durch ihre fließenden Rohrübergänge ins Auge sticht, aber viel Zeit in Anspruch nimmt. Langeweile kommt auch beim Hinterbau nicht auf. Hier lötet De Kerf die dünnwandigen Ritchey-Rohre mit Silberlot zusammen. Der Vorteil der traditionellen Fügetechnik: Silber-

lot kann man bei niedrigen Temperaturen von etwa 600° Celsius verarbeiten, was das empfindliche Rohrmaterial schon. Dadurch kann man auch sehr dünnwandige Rohre problemlos miteinander verbinden.

Der Hinterbau gehört zum Extravaganteren, was die Rahmenbau-Gilde bisher auf dem Markt gebracht hat.

Die beiden Sitzstreben durchbohren die Querstrebe wie die heiße Stricknadel die Weihnachtskerze. Das bringt zusätzliche Steifigkeit in den Hinterbau.

Doch ein Edelbike lebt nicht vom Rahmen allein. Erst eine individuelle Top-Ausstattung hebt diese Bikes aus dem Einheitsbrei der Großserie in den Olymp empor. Volltreffer beim De Kerf: edelste Paris, wohin das Auge auch blickt. Vorbau, Titan-Innenlager und -Sattelstütze von Syncros, Race-Face-Kurbeln und -Steuersatz, eine blau eloxierte Bremsanlage von Gravity Research und STM-Naben. Einem echten Freak läuft das Wasser im Munde zusammen, die Augen glänzen. Die des Bankdirektors



Das schwarze Manitou ist auf schnellen Single-Trails in seinem Element. Top-Fahreigenschaften und ein starker Rahmen – was will man mehr?

Da brummt die Fräse: Die Verbindung zwischen Kettenstreben und dem Tretlager bildet ein aufwendig gefrästes Alu-Fachwerk.



MANITOU HT COMP



Doug Bradbury, Ex-Motocrosser, Federgabelpionier und Konstrukteur des Manitou-Bikes.

Vertikale: Delta Sports, Tel. 0 91 91 92 02

Preis: 690,-/Rad: 270,-

Gewicht: 11,0 kg

Rahmen: Easton

Größen: 16/17/18/19/20"

Schaltwerk: Shimano LX

Tretlager: Shimano LX

Sattelwerk: Shimano LX

Naben: Shimano Deore LX

Umworfer: Shimano XT

Felgen: Ritchey

Bremshebel: Shimano LX

Rollen: Ritchey X-Max

Bremsen: Shimano Deore LX

Steuersatz: Ritchey Logic

DER KURVEN-KÜNSTLER

Komm, spiel mit mir:

Das Manitou Hardtail leuchtet förmlich nach Anliegern, Kurven und Sprüngen. Wendig und perfekt ausbalanciert verführt es den Fahrer in engen Passagen zu einer dynamischen Fahrweise. Die Sitzposition bietet viel Bewegungsfreiheit für spektakuläre Manöver, ist aber auch sehr komfortabel. Testurteil: tourentauglich. Der Preis von 5000 Mark für ein Bike mit LX-Ausstattung ist allerdings recht deftig.



Foto: Robert Bosch

übrigens auch, wenn er den Kredit über 8000 Mark genehmigt.

Deutlich günstiger kommt da schon das Manitou-Testbike. Die Jungs von Delta Sports haben den Rahmen mit einer soliden Mittelklasse-Ausstattung komplettiert. Das heißt in erster Linie: Shimano Deore LX-Parts und eine Manitou Comp-Gabel. Im Prinzip keine schlechte Wahl, denn die Funktion wirft zumindestens im Neuzustand keine Kritikpunkte auf, und man spart eine Menge Geld.

Fahreigenschaften: Bei beiden top

Edelparts und Nobelrahmen hin oder her – auf die Fahreigenschaften kommt es an. De Kerf und auch Manitou überzeugen mit problemlosen, ausgewogenen Fahreigenschaften und kassieren in allen Disziplinen Bestnoten. Allerdings besitzen die Bikes unterschiedliche Charaktere. Das De Kerf spricht zum Beispiel Fahrer an, die ihr Glück auf langen, harten Touren suchen. Die Sitzposi-

on ist gestreckt, bietet aber genügend Komfort, um auch Stunden im Sattel zu verweilen. Der unbeeinträchtigte Geradeauslauf und die Rock Shox-Federgabel halten auch bei hohem Tempo den Adrenalinpiegel des Fahrers niedrig. Anstiege meistert das Bike mit der Gelassenheit eines tibetanischen Sherpas. Schmale verwinkelte Pfade, die den Fahrer zu hektischer Betriebsamkeit an der Lenkstange zwingen, mag das De Kerf allerdings nicht.

Dort blüht das Manitou HT so richtig auf. Wendig und aggressiv fliegt es durch die Kurven – das optimale Bike für Adrenalin-Junkies. Immer auf der Suche nach engen Anliegern, nach weiten Sprüngen. Die Sitzposition fällt durch den recht steilen Answer-Vorbau kommod aus und bietet viel Bewegungsfreiheit in schwierigen Passagen. High-Speed-Freaks finden allerdings im Manitou HT weniger ihr Glück – zu schwach dämpft die Manitou Comp-Gabel, zu unruhig liegt das Hinterrad auf der Piste. Downhill-ritter werden daher sicher nicht vom Manitou HT-Virus befallen.

Das Marathon-Bike: De Kerfs Stahlbike überzeugt auch auf langen Touren durch rauhes Gelände voll Moser-kompatibel.



DE KERF



De Kerf: erst Rennfahrer, dann Schweißer bei Rocky Mountain, jetzt sein eigener Chef.



Foto: Günther Eisenmückel

Sammerstück: Nur etwa 400 Rahmen verlassen jedes Jahr die kleine Schmiede in Vancouver. Der hohe Preis sichert die Exklusivität.

Echt hohl: Die Sitzstreben des De Kerf sind oben offen und geben dem Hinterbau einen extravaganteren Look.

Vertrieb: bike action, Tel. 0 60 71 9 23 40	
Preis: ca. 8000,-/inkl. 303,-	Gewicht: 18,4 kg
Rahmen: Ritchey Logic WCS	Größe: 19,4-54,6 cm
Schaltwerk: Grip Shift	Tretlager: Race-Face
Schaltwerk: Shimano XT	Nabe: 13H
Umwertler: Shimano XT	Felgen: Brnozer
Bremsen: Gravity Research	Reifen: Panosar Snake
Beinson: Gravity Research	Sattelstütze: Race-Face

DER BAHN- BURNER

Bikerherz, was willst du mehr: ein super verarbeiteter Stahlrahmen, ausgefallene Optik, gediegene Komponenten und Top-Fahreigenschaften. Das De Kerf ist nicht nur ein echtes Edelbike, sondern auch ein Langstreckenrenner par excellence – optimal für lange Rennen à la Grand Raid Cristal oder knipelharte Moser-Touren. Der hohe Preis treibt einem allerdings die Tränen in die Augen und hält die Fan-Gemeinde klein.