

RADON SWOOP 190 UND 210

>> Big & Bigger, erschienen in "Dirt" 9-10/2014

[...] Radon hat schon seit einigen Jahren ein Downhill-Team, das bei den verschiedensten Rennen Fahrer an den Start schickt, vom iXS German Downhill Cup, über den Europäischen iXS Cup bis hin zu World-Cup-Rennen. Mit Bodo Probst hat man einen Mann an Bord, der über jahrelange Erfahrung bei der Rahmenentwicklung verfügt und maßgeblich der Boss hinter dem Swoop 190 und Swoop 210 ist. Er hat sich bei der Entwicklung Zeit gelassen und zwei Jahre am bestmöglichen Ergebnis getüftelt. Dabei konnte er sich auch auf die Erfahrungen, die Andreas Sieber als Radon-Teamfahrer bei den verschiedensten Rennen mit den Prototypen gesammelt hat, stützen und so die Rahmen,

die zum Teil auf dem Swoop 175 basieren, entwickeln. Dabei hatte sich Bodo zum Ziel gesetzt, einen Freerider und ein Downhill-Bike zu erschaffen, die man auch bei World-Cup-Rennen einsetzen kann. Dabei sollten die Bikes auch für jedermann bezahlbar sein. Das Ergebnis kann man sich jetzt bei H&S Bike Discount in Bonn (bzw. im Internet) anschauen. Oder man ist bei Rennen vor Ort und schaut dem Österreicher Manuel Gruber, Andreas Sieber oder Philipp Bünnemann über die Schulter, wie sie dem Swoop alles abverlangen.



SWOOP 190

Ausstattung

Das 190er Swoop kommt mit einem Mix aus RockShox und Fox daher. Fox 36 Talas RC2 Fit mit Kashima-Beschichtung und 20mm Steckachse vorne und RockShox Vivid Air hinten bilden das Fahrwerk. Race Face Atlas Lenker und Vorbau bilden das Cockpit und gebremst wird mit Avid Elixir 9 Trail Bremsen mit 200 mm Bremsscheiben. Als Schaltung kommt beim 190er ein SRAM X0 Schaltwerk mit einem X9 Trigger Schaltgriff zum Einsatz. Genau wie das Cockpit kommt die Kurbel mit einem 36er Kettenblatt von Race Face. Spank Spike Laufräder mit Schwalbe Hans Dampf Reifen bringen das Ganze zum Rollen, und wenn es sein muss, kann man sich auf einem Race Face Atlas I-Beam Sattel setzen, der auf einer Race Face Sattelstütze

montiert ist.

Eindruck

Das Bike macht einen hochwertigen Eindruck und hat ein paar gute Features, wie zum Beispiel die X12 Hinterradachse. Die Hinterbaukinematik ist gut und die Ausstattung ist für den Preis einmalig. Beim Fahren ist das Bike sehr agil und verspielt. Trotz des relativ langen Federwegs fährt es sich aktiv und es ist auf jeden Fall ein sehr spaßiges Bike, was für einen Besuch im Bikepark voll reichen sollte. Bei der Sattelklemme sollte Radon allerdings in Zukunft nicht mehr sparen und eine verbauen, die besser klemmt. Für unseren Geschmack ist auch der 60 mm Vorbau etwas lang und wir haben ihn zum Fahren gegen einen 50 mm Vorbau getauscht.

Preise für das Swoop 190 und das Swoop 210: 2.999 Euro

Vertrieb H&S Bike Discount GmbH, 02225-8888222, bikes@bike-discount.de, www.radon-bikes.com



RADON-BIKES.COM

RADON SWOOP 190 UND 210

>> Big & Bigger, Freerider und Downhiller im Vergleich



SWOOP 210

Ausstattung

Beim 210er haben wir ein Fahrwerk, das komplett von Fox stammt. Der Dämpfer ist ein Fox DHX RC4 und vorne arbeitet die Fox 40 RC2 Fit Federgabel mit 200 mm Federweg. Ein Direct Mount Vorbau von Race Face bildet mit dem dazugehörigen Race Face Lenker das Cockpit. Bremsen sind wie beim Swoop 190 auch die Avid Elixir 9 Trail mit 200er Scheiben vorne und hinten. SRAM stellt die Schaltung mit einem XO-Schaltwerk mit kurzem Käfig und einem X9 Trigger Shifter. Als Kassette wurde eine Tiagra Rennradkassette mit einer Abstufung von 11-25 Zähnen gewählt. Die Laufräder sind ebenfalls von Spank und als Reifen kommen Schwalbes Magic Mary VertStar, SuperGravity Downhillreifen zum Einsatz.

[...]

Fazit

Keines der vier Bikes ist bei unseren Testfahrten durchgefallen und jedes der vier Bikes hat seine Berechtigung, auf dem Markt zu sein. Aber was wollten wir eigentlich feststellen? Es ging um die Frage: Downhillbike oder Freerider?

Und die ist gar nicht so einfach zu beantworten, wie wir uns das vorgestellt hatten. Wir haben verschiedene Fahrer die Bikes testen lassen und sie auch gefragt, auf welchem sie mehr Spaß hatten oder welches sie vorziehen würden. Und selbst die Fahrer, die viel Erfahrung auf dem Bike mitbrachten, waren sich da nicht immer sicher. Viel Federweg ist sicherlich nur schwer zu schlagen. Vielleicht mit noch mehr Federweg? Nein! Ergebnis unseres kleinen Experiments ist, dass man sich auf dem Bike einfahren muss. Die Ausstattung muss so gewählt oder angepasst werden, dass alles richtig zu einem selbst und den persönlichen Vorlieben passt. Viel wichtiger als viel oder noch mehr Federweg ist, dass man sich auf dem Bike wohl fühlt, dem Bike vertraut und das Bike für den richtigen Einsatzbereich und vor allem richtigen Einsatzort gewählt hat. Wir haben die Bikes mehrmals im Bikepark Winterberg getestet und obwohl die Strecken immer dieselben waren, hatten sich die Bedingungen jedes mal geändert. Mal waren die Strecken schnell und trocken, mal eher nass und mit Bedacht zu fahren. Bei einem Termin schien es so, als wären die Strecken frisch gewartet worden, ein paar Tage später waren an denselben Stellen schon Bremswellen wie bei einem World Cup Rennen. Dazu kam noch, dass die verschiedenen Testfahrer augenscheinlich ganz unterschiedlich fuhren und jeder für sich das Biken anders interpretierte. Es gab Rennfahrer unter unseren Testern, die möglichst oft die Reifen auf dem Boden halten wollten, um so die nötige Kontrolle zu haben. Andere Tester zogen an jeder kleinen Möglichkeit ab, um die Bikes so oft es nur ging, zum Fliegen zu bringen. Dabei sah man auch die Unterschiede in den Landungen. Dem einen war es egal, wie er landete; der andere versuchte, die Räder katzenleich aufzusetzen. Aber egal, was mit den Bikes gemacht wurde, sie hielten es ohne Probleme aus.

Und das Fazit vom Fazit ist, dass man sich vor einem Kauf am besten eine kleine Liste mit Dingen macht, die man mit dem Bike anstellen will. Diese Liste könnte so aussehen: Rennenfahren: ja, nein - Bikepark: ja, nein - Bergauffahren: ja, nein - Viel Springen: Ja, nein... und so weiter. So kann man sich am besten an das optimale Bike herantasten und sich die Entscheidung etwas einfacher machen. Wer nur ein bis zwei Rennen im Jahr fährt, der braucht sicherlich kein reinrassiges Downhillbike, wenn er sonst nur im Bikepark oder auf den Trails zu Hause fährt. Selbst wenn ein Downhillbike das Fahren selbst etwas leichter macht, weil der Federweg oft aus brenzlichen Situationen retten kann, dann sollte man sich auch überlegen, mit welchem Bike man seine Fahrtechnik besser schulen kann. Der Freerider ist in der Regel ein bis zwei Kilogramm leichter als ein Downhiller und hat zudem noch eine Singlecrown Federgabel (Einfachbrücke). Das macht das Handling ein wenig einfacher und das nicht nur beim Fahren auf den Strecken, sondern auch beim Verladen ins Auto oder beim Tragen in den Keller. Andererseits kann man als Besitzer eines Downhillbikes natürlich darüber reden, wie toll es ist, Downhiller zu sein mit allen Vor- und Nachteilen.



RADON-BIKES.COM