

Test Haibike AllMtn. SE

Nach nun rund 73000 Höhenmeter und 1400 Kilometer, mein persönliches Fazit. Am Anfang eher weich und auf Komfort eingestelltes Fahrwerk und Originalbereifung vorne Maxxis Minion 3 C DHF 2.5 x 29 hinten DHR 27.5 x 2.8 war das Fahrwerk dann mitte Saison auf dem Marbach Egg Trail völlig überfordert. Allerdings liegt das nicht an den durchwegs sehr potenten Öhlins Komponenten, sondern am Setting.

Was auf dem Endurotrail gut ist, passt einfach nicht für den angelegten Bike Park. Nach den am Anfang ungewohnten Einstellungsmöglichkeiten bin ich mittlerweile sehr angetan von den edlen Öhlins Parts, sie schlucken einfach alles. Der vorne aufgezoogene Reifen kann mich bis heute nicht überzeugen, er rollt zwar gut und schneidet die vorgegebene Linie präzise, aber Komfort und Sicherheit sind auf feuchtem oder losem Terrain mit einem 2.8 x 27 Zoll Reifen deutlich besser. Der Trend geht mit 29 Zoll deutlich Richtung Race und das glaube ist für die meisten eBiker der falsche Weg.

Bei circa 900 Kilometer war der hintere Reifen am Ende, als Ersatz ist nun der Michelin E-Wild Front 2.8 aufgezoogen, natürlich immer mit bewährtem Schwalbe ProCore System und maximal 1.3 Bar Luftdruck, je nach Gelände. Ja richtig, den Frontreifen hinten montiert. Vorder Reifen haben meistens eine weichere Gummimischung und generieren auf feuchtem Untergrund deutlich mehr Halt, und damit Sicherheit. Natürlich mit dem Nachteil eines etwa dreissig Prozent höheren Verschleiss. Der Reifen hat voll überzeugt, ist aber leider wie bei vielem momentan nicht lieferbar.

Mit 460 mm Kettenstreben Länge und 65° Gabelwinkel liegt das SE beim Fahrverhalten zwischen dem etwas nervösen Husqvarna HC 8 und der gutmütigen Bergziege, dem Raymon Trailray 11.0 Für mein Fahrerniveau genau das Richtige. Haibike hat als Bikepionier wieder einmal einen sehr guten Job gemacht und für viele eine ansprechende AllMtn - Enduro Geometrie entwickelt. Bis auf die von zwei Steinen eingedrückte DT Swiss Carbon Felge (wurde von DT für CHF 240 ersetzt und eingespeicht) einer losen Zentralmutter vom Yamaha Antrieb und dem elektrischen AXS Schaltwerk von SRAM, das es durch einen Ast nach aussen gedrückt hatte, waren keinerlei Schäden oder Kinderkrankheiten zu verzeichnen.

Die HCX 1200 Carbon Laufräder sind sehr stabil und müssen wenig nach zentriert werden. Das funkgesteuert, aber sehr teure Schaltwerk funktioniert einwandfrei. Gegen Gewalteinwirkung von aussen verfügt es einen automatischen Ausklinkmechanismus, der selbständig wieder in die Ausgangsposition zurückgeht. In meinem Fall hat es einen Hebel ausgehängt, der mit einem Schraubenzieher wieder an seinen Ursprung gedrückt werden konnte. Die verstellbare Sattelstütze AXS Reverb und die Schaltung haben den gleichen Akku. Falls einer leer ist er blitzschnell und einfach zu tauschen. Zwei Tagestouren sollten mit dem voll geladenen Schaltakku möglich sein, der gleiche und leichte Miniakku in der tadellos und schnell funktionierenden Sattelstütze hält um ein vielfaches länger.

Bei 1300 Km war der Bremsbelagsatz an der vorderen 203 mm XTR Bremse fällig. Als Ersatz muss nun ein Shimano Sinter Belag ohne Kühlkörper dienen, der sich allerdings geräuschmässig nicht sehr gut mit der Stahl Alu Sandwich Scheibe verträgt. Sonst ein grosser Fan der gut dosierbaren Shimano Stopper.

Die Übersetzung 10-52-38 passt optimal zum Yamaha PWX 2 Motor der mit Bosch oder auch noch dem neuen Shimano etwa auf gleicher Höhe liegt. Die Extra Power Stufe ist so stark das ich beim Up Hill am technisch machbaren und nicht an der Kraft des Motors scheitere und somit auch praktisch nie benutze. Eco Plus für Tagestouren, Eco am häufigsten, Standard für steilere Aufstiege oder wenn es pressiert, Power mit der Haibike Übersetzung eigentlich überflüssig, der Automatikmodus ist auf sportlich und schnell wechselnden auf und ab Passagen eine durchaus sinnvolle Unterstützungsstufe. Mit dem Yamaha Akku der auf dem Papier 600 WH leistet, gemessen 594 WH (Simplo 630 WH gemessen 618 WH) ist das original Yamaha Power Paket im 23 Kg. Carbon Haibike auch bei der Reichweite ganz vorne dabei. 2200 Höhenmeter konnten im Sommer auf überwiegendem Singletrail Anteil mit noch 20% Restkapazität erreicht werden.

Gespannt sind wir, ob die neuen 2022 Modelle die gesamt Performance auch in Preis und Leistung übertreffen können? Vielleicht das Nduro 8.0 Freeride oder das Trailray 160 E 11

<https://youtu.be/5IC83RHGbE8>