

EINZELTEST



MUT ZUR **Veränderu**

Keine Fahrradmarke der ersten Stunde hat es geschafft, Menschen so zu faszinieren wie Yeti Cycles. Die qualitativ hochwertigen Chassis der Amerikaner werden auf der ganzen Welt verehrt. Das Yeti 575 macht da keine Ausnahme...

Ein wenig Veränderung soll bekanntermaßen gut tun. Veränderungen erzeugen Visionen und Bedürfnisse, die wiederum Ideen heranreifen lassen. Aus Ideen werden Produkte geboren, die irgendwann alltäglich werden. Bestenfalls beginnt dieser Kreislauf kurz nach der Phase der Alltäglichkeit von Neuem. Manchmal stagniert dieser Zyklus, was sich in einer gähnenden Langeweile äußert. Das dritte, eher langweilige Stadium des geistigen Stillstands kennt die Marke Yeti Cycles nicht. Seit jeher gelten die Amerikaner als Innovationsschmiede und sorgen in unregelmäßigen Abständen für staunende Gesichter bei ihren Kunden,

Fans und auch Mitbewerbern. Zum Teil ist es wohl diesem konstanten Erfindungsgeist und der technischen Rastlosigkeit zu verdanken, dass Yeti Cycles heute eine große und treue Fangemeinde auf der ganzen Welt besitzt, die sich mit www.yetifan.com ihre eigene Plattform geschaffen hat und dort der Marke huldigt. Wer sich einen Einblick in die abwechslungsreiche und von stetiger Veränderung geprägte Historie der Yeti Cycles verschaffen möchte, sollte unbedingt diese Homepage besuchen, denn die Geschichte der Yetis ist untrennbar mit der Geschichte des Mountainbikes verbunden. Der Kult um Yeti dreht sich aber nicht nur um die Technik.



YETI 575



ng



NACH MEHREREN VERÄNDERUNGEN

SIEHT DAS 575 NUN SO AUS

John Parker, der Gründer von Yeti Cycles, legte einst mit seiner Teampolitik den Grundstein. Er förderte Größen wie Juliana Furtado, John Tomac, Missy Giove, Miles Rockwell und viele andere bekannte Rennfahrer, die Mountainbikegeschichte schrieben. Parker erkannte ihr Talent, setzte sie auf eines seiner Bikes und ließ sie sich beweisen. Sobald einer der größeren Fische im Mountainbiketeich auf ihr Talent aufmerksam wurde, ließ Parker sie frei und das dicke Geld verdienen. Heute besteht das Yeti Factory Team wieder aus Racern, von denen man bis vor wenigen Monaten noch nicht allzu viel gehört hat, die sich in der

laufenden Saison aber schon fulminant in Szene gesetzt haben. Neben dem jungen Neuseeländer Sam Blenkinsop hat auch der Amerikaner Aaron Gwin mit seinem zehnten Platz bei seinem allerersten Downhill-Weltcup-Einsatz in Mont-Sainte-Anne in Kanada von sich reden gemacht. Traditionell preschen sie auf Prototypen zu Tal, die den Innovationsgeist von Yeti widerspiegeln, aber nicht zwangsweise in Serie gehen.

Mut zur Veränderung

Zu unserer Freude war es uns vergönnt, das Yeti 575

mehrere Monate lang sowohl über die Trails rund um Regensburg als auch über die im Bayerischen Wald scheuchen zu dürfen. So bleibt genug Zeit für Ausstattungs-Experimente, in deren Zug wir das gesamte Potential des 575 herauskitzeln können. Angefangen mit der Ausstattungsvariante, wie sie von der Hostettler GmbH gestellt wird: langhubige Marzocchi Gabel und verhältnismäßig schwer-stabile Laufräder. Der unserer Meinung nach wenig geeigneten IRC Mibro Pneus entledigen wir uns nach der ersten kürzeren Testfahrt und ersetzen sie durch passendere Kauleisten. Im Zuge dieses Wechsels

bike sport
NEWS

PRÄDIKAT
SEHR GUT



DIE HÖHE DES REIFENS ENTSCHEIDET,
OB ER IN DEN HINTERBAU PASST



DIESE »FLEXZONE« ERSETZT
DEN LAGERPUNKT AM AUSFALLENDEN

muss vergleichsweise zur Gabel mehr arbeiten, was ihn frühzeitig an seine Grenzen bringt. Es lastet grundsätzlich etwas zu viel Gewicht auf dem Hinterreifen.

Um dieser Eigenschaft Herr zu werden, verbauen wir kurzzeitig eine Manitou Nixon mit ebenfalls 160-Millimeter-Federweg wie die 55, jedoch mit einer niedrigeren Bauhöhe. Lenk- und Sitzwinkel werden zirka ein Grad steiler, die Lenkzentrale tiefer. Nun legt das 575 einen agileren Charakter an den Tag. Nächste Tuningmaßnahme: Die DT Swiss 2200 Laufräder werden durch die leichteren N'Duro von Fun Works ersetzt. So hauchen wir dem 575 ein wenig Sprintfreudigkeit ein, ein etwas trägerer Charakter bleibt jedoch geometriebedingt.

Die endgültige Metamorphose vom Alpen-Geschoss zum Mittelgebirgs-Knaller erfährt das Yeti mit der Applikation der brandneuen Fox 32 Talas mit einem maximalen Federweg von 140 Millimetern. 12,65 Kilogramm zeigt nun die Waage, über ein Kilogramm haben wir eingespart. Weit mehr als diese Tatsache wiegt hingegen die Veränderung der Geometrie.

Das 575 ist nun ein pfeilschnelles, agiles Tourenbike, das sich behände in die Kurven drücken lässt. Bergauf wie bergab geht es richtig zur Sache – eben ideal für das Mittelgebirge.

Beeindruckendes Spektrum

Im Zuge dieses Tests haben wir nicht nur erkennen können, wie sehr man den Charakter eines Fullys durch die Verwendung von verschiedenen Anbauteilen beeinflussen kann, sondern auch das beeindruckende Spektrum des Yeti 575 wirklich erfahren dürfen. Der steife Eingelenksrahmen verträgt sich gleichermaßen mit 160er- wie 140er-Gabeln und kann auf den jeweiligen Haupteinsatzbereich getrimmt werden. Weder am oberen noch am unteren Rand des empfohlenen Frontfederwegs »kippt« die Geometrie. Sie tendiert lediglich in die eine oder die andere Richtung. Bemerkenswert ist, dass der Hinterbau diese Metamorphose mitträgt. Mit kurzer Gabel wirkt er sportlich-straff, mit viel Hub in Front wandert der Schwerpunkt des Fahrers weiter nach hinten und lässt den Hinterbau somit auch etwas »plusher« wirken.

Wir gehen davon aus, können es aber nicht beweisen, dass die flexenden Druckstreben des Carbon-Hinterbaus hierzu ihren Teil beitragen. Je weiter hinten sich der Schwerpunkt des Fahrers befindet, desto leichter überwindet man das »Losbrechmoment« dieser gelenklosen Verbindung und desto komfortabler wirkt der Heckfederweg, ohne aber komplett »durchzurauschen«.

fällt die geringe Reifenfreiheit auf: Weder ein Conti Rubber Queen 2.2" noch der neue Fat Albert von Schwalbe passt in den wunderbar verarbeiteten Carbon-Hinterbau des 575. Probleme gibt es vor allem mit der Höhe der Reifen, die Breite an sich würde gerade noch so durchlaufen. Michels Mountain A/T in einer Breite von 2.35 Zoll beschert uns schlussendlich den idealen Kompromiss aus Grip, Rollwiderstand und Pannensicherheit, den wir uns für die ersten Ausritte auf den Bayerwald-Trails gewünscht haben. Das »Alpen-Setup«, wie wir das Original-Ausstattungs paket getauft haben, schlägt sich auf den teils steilen und verblockten Trails

famos. Bergauf senkt sich das Cockpit mit der ETA-Funktion der Marzocchi 55, hinten kann man die ProPedal-Funktion des Fox-Luftdämpfers aktivieren. So rudert man relaxed und mit einer ausgewogenen Sitzposition auf einer der zahlreichen Forststraßen bergwärts. Sobald die Schwerkraft am bis dahin noch etwas übergewichtigen 575 zieht, kann man es ganz schön stehen lassen. Der flache Lenkwinkel und die verhältnismäßig hohe Front bringen Laufruhe. Etwas hecklastig und mit viel Übersicht meistert man steile Absätze – so ist das Yeti voll alpentauglich, wenngleich aber auch eine gewisse Disharmonie seitens des Fahrwerks deutlich wird. Der Hinterbau

YETI 575

RAHMEN: Speziell geformtes und konifiziertes 7005er Aluminium, Eingelenker mit mehrgelenkiger Abstützung. Größen (Test): XS, S, M, L, XL (40, 44,5, 47, 52, 54,5 cm)

FEDERUNG: Gabel: Marzocchi 55 ETA, TST-Druckstufe, Federweg: 160 mm, Dämpfer: Fox Float RP 23, Federweg: 146 mm

ANTRIEB/BREMSEN: Schaltung v/h: Shimano XT, Schalter: Shimano XT Rapidfire Plus, Kurbel: Crank Brothers Cobalt SL, Bremse: Magura Louise 180/180 mm

LAUFRÄDER: DT Swiss E2200 Systemlaufräder, Reifen: IRC Mibro, 2.25"

PARTS: Lenker: iXS X-1 DS, Vorbau: iXS ST-05, Stütze: Ritchey Comp, Sattel: iXS Race

RADSTAND: 1137 mm, **OBERROHR (horiz.):** 600 mm, **KETTENSTREBE:** 427 mm, **INNENLAGERHÖHE:** 357 mm, **LENK-/SITZWINKEL:** 66,1°/70°

GEWICHT: 13,78 kg (ohne Pedale)

INFO: Hostettler GmbH, 0763-118040,

PREIS: 1999 Euro (Rahmen mit Dämpfer) info@ixs.de, www.ixs.com

Verarbeitung/Variabilität

Preis