



In seinem zweiten Modelljahr bekommt der Epic S-Works-Carbonrahmen ein sensibleres Brain-System – daher verzichtet Specialized bei der Gabel auf das Fox-Terralogic-System und verbaut aktive Gabeln.

DATEN & AUSSTATTUNG

Preis/Gewicht Testbike: 6499 Euro/10,9 Kilo
weitere Modelle: 5 Modelle für 2099 bis 4699 Euro
Federgabeln: Fox 32 F100 RLC, 100 mm
Federbein: Specialized AFR, 100 mm

GEOMETRIE

Sitz-/Lenkwinkel: 74°/70,5°
Ober-/Sitzrohr: 610/500 mm

KOMPONENTEN

Schaltwerk/-hebel: Shimano XTR (Top)/Rapidfire
Kurbel/Umwerfer: Shimano XTR
Bremsen/Disc-Größe: Shimano XTR, 160 mm
Laufräder (Naben/ Felgen/Reifen): DT Swiss 240s & XR 430D/ Spec. Fast Trak 2,0

EINSATZBEREICH

RACE | MARATHON | TOUR

FAZIT

Der traumhaft handliche Epic-Rahmen bekommt durch den neuen Dämpfer das perfekte Fahrwerk: schnell, effektiv und mit großen Federwegsreserven – perfekt für schnelle Biker.

Zu viele Innovationen schaden – zumindest dem Marketing. So hätte das neue Enduro die zweite wichtige Neuigkeit der Kalifornier fast in den Schatten gedrängt: Im Epic wie im Stumpjumper verbaut Specialized jetzt seine eigenen Dämpfer – AFR – samt komplett neuem Flow-Control-Brain, entwickelt von Mike McAndrews, Vater schon des bisherigen Brain. Seine Vorgabe war einfach: Der Federungsexperte sollte schlicht das effizienteste aller Fahrwerke entwickeln.

Der entscheidende Unterschied zum alten Brain, das Specialized auf Fox-Dämpfer pflanzte: Das Massenträgheitsventil, das den Ölfluss des Dämpfers erst bei Erschütterungen vom Untergrund freigibt, schließt jetzt der Öldruck der Zugstufendämpfung wieder. Bisher erledigte das eine Feder, die das Ventil auch geschlossen hält. Diese Änderung bringt gleich zwei entscheidende Vorteile: Das Träg-

heitsventil reagiert jetzt ungleich sensibler, weil die Gegenhaltefeder viel weicher wurde. Außerdem sperrt das Ventil jetzt bedeutend schneller – was auch in der Praxis beeindruckende Wirkung zeigt. Nach mehreren Testfahrten waren die MB-Redakteure sprachlos, wie feinfühlig das Brain den Dämpfer freigibt, wie differenziert es ihn je nach Untergrund auch wieder schließt. It's magic! Die Folge heißt schlicht ungeheurer Komfort bei maximalem Vortrieb, wie man ihn von keinem anderen vollaktiven Fully kennt.

Durch diese Revolution ist das Epic spätestens jetzt nicht mehr nur für Racer und Marathonisti geeignet. Der handliche Rahmen mit seiner zentralen Sitzposition und leicht gekröpftem Lenker empfiehlt dieses Fahrwerk mit seinen für 100 mm Federweg satten Reserven auch solchen Bikern, die gern über anspruchsvolle Trails feuern.

Keine Stangenware:

Specialized lässt sich von DT Swiss eigene 430er-Felgen mit etwas breiterem Querschnitt bauen. Den Dämpfer samt Brain-System produzieren die Amerikaner gleich selbst.



Fotos: Gary Engel (5)