



**Wertverlust
25%**

MATERIAL

Carbon, Größe M

PREIS / GEWICHT

7322 Euro / 13,37 kg

FEDERWEG (VO. / HI.)

163 mm / 157 mm

LAUFRADGRÖSSE

29 Zoll

GABEL

DT Swiss R535 One

DÄMPFER

DT Swiss R 535 One

LAUFLEISTUNG

2273 km

50500 hm

FUNKTIONALITÄT ■■■■■■

HALTBARKEIT ■■■■■■

TRAIL | ALL MOUNTAIN | ENDURO

Die inneren Werte zählen

Das **BOLD UNPLUGGED VOLUME 2** ist mit seinem versteckten Dämpfer eines der innovativsten Bikes der letzten Jahre. Nicht nur das Design, sondern auch die Funktion überzeugten **Daniel Staub** im Langzeittest.



Mountainbikes werden sich immer ähnlicher. Das klassische Hinterbau-Design, bei dem der Dämpfer vor dem Sattelrohr steht, vereint die meisten konstruktiven Vorteile und etabliert sich deshalb immer mehr. Die komplette Cube-Stereo-Linie sowie alle Scott- und Trek-Fullys setzen auf dieses Grund-Design. Und damit sind längst nicht alle Hersteller aufgezählt. Daneben existieren noch Eingelenker mit üppigen Schwingen, VPP-Konzepte, oder Bikes mit einem DW-Link-Hinterbau. Klar, jedes Bike sieht etwas anders aus. Aber betrachtet man die technische Grundkonstruktion von Fullys, merkt man schnell: Es gibt im Wesentlichen nur wenige Varianten. Extravagante, ja geradezu außergewöhnliche Konstruktionen sind selten geworden. Schillernde Konzepte, die

von Querdenkern in den 90er- und 00er-Jahren regelmäßig präsentiert wurden, mussten dem Effizienztrieb der Branche weichen. Um so mehr hat Vincent Droux 2015 mit seiner neuen Marke Bold überrascht. Ein Fully, bei dem der Dämpfer im Rahmeninneren liegt, war revolutionär. Das Design der Bold-Bikes: markant anders. Die Funktion und Handhabung: erstaunlich gut. Das bestätigte unser Test in BIKE 8/19. Das Schweizer Startup Bold ging nicht durch die Decke, hat sich aber etabliert und wurde 2019 vom Branchen-Riesen Scott – samt seinen Patenten – gekauft. Seitdem wartet die Konkurrenz darauf, dass auch Scott Mountainbikes mit integriertem Dämpfer präsentiert. Bevor die Revolution im Rahmen-Design mit der Marktmacht von Scott womöglich den Mainstream-

Status erreicht, wollten wir wissen: Wie schlägt sich das Bold, insbesondere sein patentierter Hinterbau, im harten Dauereinsatz? Um das herauszufinden, hat unser Dauertester Daniel Staub sämtliche Bikeparks der nördlichen Alpen abgeklappert. 50500 Tiefenmeter, gespickt mit Anliegerkurven, Drops, Wallrides und Sprüngen musste das Unplugged Volume 2 während der vergangenen Saison ins Tal rauschen. Einmal quittierte die Zugstufe des DT-Swiss-R535-Dämpfers den Dienst. DT Swiss lieferte kostenlosen Ersatz. Ansonsten: keine Defekte. Kein außergewöhnlicher Verschleiß. Als wir das Bike mit Dr. Hannes Dietz nach der Saison zerlegten, war der promovierte Maschinenbauer überrascht: Die Hinterbaulager sitzen in Aluminium-Inlays und sind üppig dimensioniert. Typische Stellen, an denen die Kette gegen den Rahmen schlägt, sind gut geschützt. Seitliche Kräfte auf den Dämpfer gibt es quasi nicht. Und der Ein- und Ausbau des Federbeins gelingt ohne Spezialwerkzeug. Alle Punkte sprechen für einen langfristigen und sehr durchdachten Ansatz des Bold. „Da hat jemand schon bei der Neuentwicklung nicht nur an Optik und Funktion, sondern auch an Wartung und Dauerhaltbarkeit gedacht“, erklärt unser Experte. Bei diesem umfassenden Ansatz ist es umso erstaunlicher, dass weder Gewicht noch Funktion unter der einzigartigen Konstruktion leiden. Im Gegenteil: Der Hinterbau arbeitet auch nach einem Jahr Gebrauch noch sensibler und schluckfreudiger als viele Konkurrenzmodelle. Hat man sich einmal auf die extrem lange und flache Geometrie des Bold eingestellt, scheint kein Trail mehr unbezwingbar. Ein materialbedingtes Tempo-Limit gibt es zumindest bergab nicht. Und auch bergauf war unser Dauertester Daniel beeindruckt: „Ich bin gelegentlich auch mal Touren mit 2000 Höhenmetern gekurbelt. Wenn man das Lockout per Daumenhebel am Lenker betätigt, fährt sich das Bike extrem gut berghoch.“ Nach einem Jahr harten Einsatz fanden wir letztendlich nur einen Kritikpunkt: Die Schaltwerksdämpfung des neuen XT-1x12-Schaltwerks hat nach einer Saison spürbar nachgelassen. Der Verstellhebel dafür ist sogar abgebrochen. Die Kette sitzt etwas locker.

FAZIT VON DANIEL STAUB

„Das Bold war das erste Rad, das mir half, soziale Kontakte zu knüpfen. Egal, wo ich damit aufkreuzte, wollten es andere Biker begutachten und probefahren. Das außergewöhnliche Design weckt Interesse. Die guten Fahreigenschaften und die Dauerhaltbarkeit überzeugen einen letztendlich vom Konzept des Bold. Unterm Strich kann ich nach einer Saison sagen: Enttäuscht hat mich an dem Bike gar nichts.“



Dr. Hannes Dietz über das Bold Unplugged Volume 2

„Trotz Einsatz in hartem Gelände ist am Bold kaum Verschleiß zu erkennen.

Die Hinterbaulager sind größer als bei der Konkurrenz und dementsprechend haltbarer. Sie laufen noch wie am ersten Tag. Die sensible Dämpfertechnik ist nicht nur vor Dreck geschützt. Durch die Bauweise und die breit abgestützten Lager gibt es kaum seitliche Kräfte auf den Dämpfer. Ein absolut durchdachtes Konzept.“

Das 2021-Nachfolgemodell des Bold Unplugged Volume 2

An der Rahmenkonstruktion ändert sich für 2021 nichts.

Hinterbau, Geometrie und Formgebung bleiben auch nächstes Jahr erhalten. Allerdings bringt Bold schicke neue Farben wie Silber, Blau, Sand oder Oliv. Das Spiel mit matten und glänzenden Akzenten stellt das besondere Design nochmals heraus. Der Konfigurator auf der Bold-Webseite macht jede Ausstattungskombination möglich.



ÜPPIGE HINTERBAULAGER

Die Hauptlager des Hinterbaus sind deutlich größer als üblich. Dadurch werden die einzelnen Lagerkugeln weniger belastet. Das Lager läuft noch wie neu.



DT-SWISS-DÄMPFER DEFEKT

Nach einem langen Tag im Bikepark verweigerte die Zugstufe des DT-Swiss-Dämpfers den Dienst. DT Swiss schickte jedoch Ersatz auf Garantie.



DAS BOLD UNPLUGGED VOLUME 2

war im BIKE Magazin 8/19 im Test. Fazit: „seht gut“. Den vollen Bericht gibt es auf www.bike-magazin.de mit dem Webcode: #43160

Ersatzteil	Preis
Dämpfer	Garantie
Kette	30,00 Euro
Bremsbeläge	40,00 Euro
Wertverlust*	1800,00 Euro

KOSTEN IM DAUERBETRIEB

In der Tabelle führen wir die Kosten für die Verschleißteile auf, die während des Einsatzes angefallen sind. Außerdem haben wir jedes Bike in Ebay-Kleinanzeigen inseriert, um zu checken, wie hoch der Wertverlust nach einer Saison für das Modell ist.

*Um den Wertverlust zu ermitteln, haben wir unsere Dauertest-Bikes unter einem privatem Account auf Ebay-Kleinanzeigen inseriert und sind so mit Suchenden auf dem Gebrauchtmrkt in Kontakt getreten, um deren Preisvorstellungen abzufragen. Unsere Wertverlust-Angaben dienen lediglich der Orientierung. Persönliche Erfahrungen können abweichen. Bei den Ersatzteilen haben wir uns an handelsüblichen Preisen orientiert.