

11 000-Kilometer-Dauertest: German-A GA-Force Kilo 1.2

Trapezkünstler

Text: Volker Buchholz

Mit konsequenter Entwicklungsarbeit und Hirnschmalz vom Flop und Top-Produkt. German-A haucht dank einiger Kunstgriffe einem beinahe schon gescheiterten Federungssystem neues Leben ein. Mit der superleichten Trapezgabel Kilo 1.2 kommen Marathonisti dem Cross-Country-Himmel ein Stück näher.

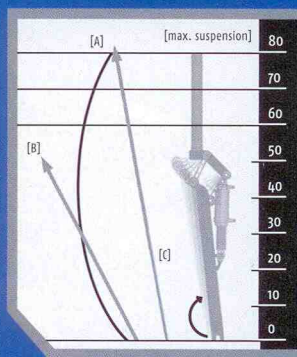
Die 90er Jahre: Teleskopfedergabeln etablieren sich als Komfortstandard bei Mountainbikes. Da will AMP mit einer Neukonstruktion den Markt aufmischen: Parallelogrammgabel heißt die Alternative. Vier Hebel schwingen beim Einfedern nach hinten. Doch Mängel in Funktion und Langlebigkeit verhindern, dass sich die Exoten durchsetzen. German-A hat das System mittlerweile weiterentwickelt. Sichtbares Ergebnis: Die Hebel stehen jetzt in Trapezform. Ob damit auch die technischen Unzulänglichkeiten beseitigt sind, muss

der Dauertest der GA-Force Kilo 1.2 zeigen: 20 Monate, über 11000 Kilometer, elf Marathons, drei CC-Rennen, zwei Bergzeitfahren. Positiv verläuft die Montage: Die Trapezgabeln von German-A sind wahlweise für Disc- oder V-Brakes vorbereitet. Für V-Brakes sind längere Seilzüge nötig, da die Bremshebel hinter den Standrohren angeordnet sind. Dank der 13-seitigen Anleitung kein Problem. Schon kann's losgehen. Von Beginn an überzeugt die Gabel mit dem Trapez. Kleinste Unebenheiten bügelt sie feinfühlig weg. Ansprechverhalten: großartig. Die Gabel bietet

weitaus mehr Komfort, als die 76 mm Federweg (Testmodell; das aktuelle Modell besitzt 90 mm) vermuten lassen. Dazu leisten auch die acht Rillenkugellager in den vier Aluhebeln ihren Beitrag. Sie minimieren Reibung und Losbrechmoment. Die Raderhebungskurve belegt dies (siehe linke Grafik). Ein weiterer erwünschter Nebeneffekt des bogenförmig verlaufenden Federwegs: Der Abstand Lenker – Boden verringert sich im ersten Drittel des Federwegs recht wenig. Das ist sehr angenehm, gerade auf steilen Abfahrten. Die Überschlagsgefühle nehmen ab. Ein Maßband schuf

Fakten: Am Ende der 76 mm Federweg senkte sich der Lenker nur um 55 mm. Der ausgeklügelten Anordnung der Hebel ist auch der Anti-Dive-Effekt zu verdanken. Selbst bei radikalen Bremsmanövern auf ruppigem Untergrund »springt und bockt« die Trapezgabel nicht, da immer ein Restfederweg zum weiteren Einfedern zur Verfügung steht – ein klares Sicherheitsplus. Die mattschwarze Eloxierung zeigte sich nach dem Test in tadelloser Verfassung, kein Kratzer, nichts abgesplittert. Die raue Oberfläche erfordert allerdings vollen Einsatz beim Säubern. Für einen

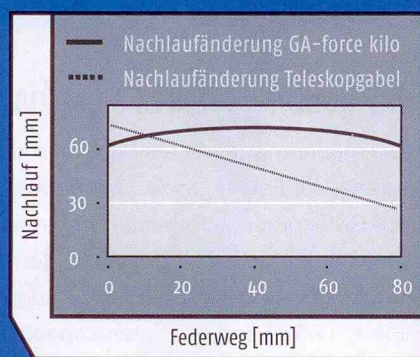
Sensibles Ansprechverhalten



Die Raderhebungskurve verläuft nicht auf einer geraden Linie, wie bei Teleskopgabeln üblich, sondern auf einem Bogen (Linie A). Zunächst bewegt sich das Vorderrad schräg nach hinten, und zwar weitestgehend in Stoßrichtung der auftretenden Hindernisse (Linie B). Deshalb spricht die Kilo so fein an. Teleskopgabeln können das nicht in diesem Maße, das geradlinige Einfedern (Linie C) und die Stoßrichtung verlaufen in leicht unterschiedlicher Richtung – praktisch verkanten sich die ineinander gleitenden Rohre, was mit einer höheren Losbrechkraft verbunden ist.

Stabiles Lenkverhalten

Bei Teleskopgabeln verringert sich beim Einfedern zunehmend auch der Nachlauf, wodurch das Lenkverhalten kipelig und nervös wird. Das ist in brenzigen Situationen alles andere als hilfreich. Durch den bogenförmigen Federweg der Kilo nimmt der Nachlauf beim Einfedern sogar ein wenig zu, das Lenkverhalten stabilisiert sich.



Technik-Info

Fahrleistung: 11 081 km

System: Mehrgelenk-
system als Trapezgabel

Federweg: 90 mm

Gewicht: 1,290 Kilo

Reifenbreite: max.
60 mm (2.3")

Optional: Lockout-Hebel
am Lenker, 89 Euro

Preis: 899 Euro

Alternativmodelle: Carbon-
version Kilo no. 1 (1 129 g/1 499
Euro), Kilo 1.3 mit Stahlfeder-
dämpfer (1 390 g/799 Euro).

www.german-a.de

Aufpreis von 59 Euro gibt's eine Pulverbeschichtung in allen RAL-Farben. Die aktuelle Kilo 1.2 wiegt 1,29 Kilo. Das Alternativmodell mit Stahlfederdämpfer senkt den Preis um 100 Euro und schiebt das Gewicht um rund 100 Gramm nach oben, je nach Federrate. In beiden Fällen lässt sich die Zugstufe mit dem kleinen roten Handrad praxisgerecht verstellen. Auch am Testende drehen sich die Kugellager spiel- und reibungsfrei. Lippendicht-
ringe in den Lagern sorgen für eine lange Lebensdauer. Der Luftdruck musste in der Testphase nur sehr selten korrigiert werden.

Fazit: In Sachen Fahrverhalten und Gewicht ist eine Trapezfedergabel einer üblichen Teleskopgabel klar überlegen. Die Tricks mit dem Trapez hat German-A perfekt umgesetzt, im harten Langstreckentest arbeitete die Kilo 1.2 absolut überzeugend und zuverlässig.

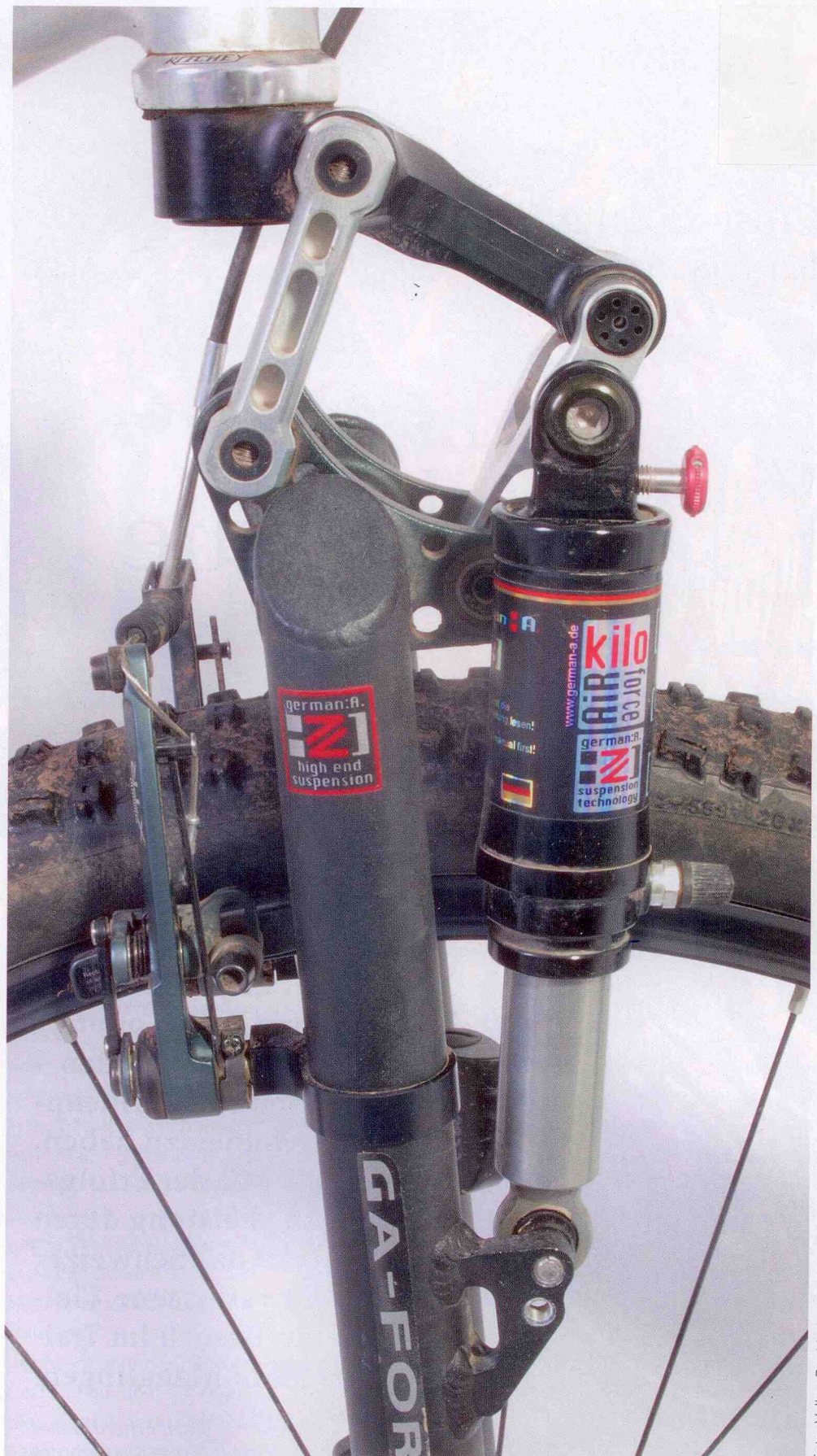


Foto: Volker Buchholz