

BULLS

// WILD ACE



**„DAS BULLS FÄHRT SICH WIE EIN
HARDTAIL, FEDERT ABER, WENN
ES SEIN MUSS. SO SOLLTE ES SEIN!“**

// JONAS JANSSEN

BULLS „WILD ACE“

Ende 2012 wurde bekannt, dass der eher im Cross Country präsente Hersteller Bulls ein Gravity-Team auf die Beine stellen wollte. Seitdem wurden bereits ein Downhill- und ein Dirt-Jump-Bike produziert und nun soll so schnell wie möglich eine Slopestyle-Maschine folgen, die in enger Zusammenarbeit mit Teamfahrer Daryl Brown entwickelt wird. Wir haben uns den Prototypen des „Wild Ace“ von Jonas Janssen, das nicht der Serienausstattung für 1.599 Euro entspricht, geschnappt und ihn im Bikepark mal ordentlich unter die Lupe genommen. Der offensichtlichste Unterschied zu unseren anderen Test-Bikes ist die futuristische Rahmenkonstruktion mit Drehpunkt am Tretlager und dem „halben“ Oberrohr, das zwei Drehpunkte beinhaltet. Aus dieser Konstruktion resultiert, dass der Hinterbau bzw. die Kettenlänge sich beim Einfedern nicht verändert und so ein Single-Speed-Antrieb verbaut werden konnte. Der Rock-Shox-„Monarch +“-Dämpfer mit 100 Millimetern Federweg ist direkt unterhalb des Oberrohrs positioniert und wird durch zwei Wippen vom gesamten hinteren Rahmendreieck angelenkt. Dadurch – und das bestätigte sich bei unseren Testfahrten sofort – wird der Dämpfer nicht direkt angesprochen und ist sehr straff. Er federt bei entsprechender Abstimmung wirklich nur dann, wenn es notwendig ist, und beim Springen hat man das Gefühl, ein Hardtail unter sich zu haben. Weder sackt das Bike weg, noch wäre es unterdämpft oder katapultierte einen heraus. In Sachen Steifigkeit konnten wir keine Probleme feststellen. Selbst mit dem „geteilten“ Oberrohr ist kein Flexen des Rahmens zu spüren. Auch bei ein paar kleinen Runden auf dem Pump-Track hat man keineswegs das Gefühl, Energie zu verlieren. Im Vergleich zu den anderen Bikes im Test, die auf Viergelenker-Konstruktionen zurückgreifen, ist das Ansprechverhalten spürbar schlechter, wobei dies für den Einsatzbereich des Bikes nicht von besonderer Bedeutung ist: Auf Dirt Jumps benötigt man in der Regel keinen Federweg am Heck. Im hinteren Ausfallende komplettiert im Übrigen ein Kettenspanner den Single-Speed-Antrieb. So kann das Hinterrad definitiv nicht verrutschen. Dadurch, dass sich das hintere Rahmendreieck beim Federn nicht verändert, kann auch das Sattelrohr vollständig

versenkt werden, ohne beim Federn irgendwann am Reifen anzuschlagen. Unser Test-Bike sowie auch das spätere Serienrad sind mit nur einer Hinterradbremse ausgestattet. Das ist für den Dirt-Jump-Einsatz vollkommen ausreichend, auf langen und steilen Slopestyle-Strecken könnte es jedoch knapp werden, immer richtig zum Stehen zu kommen. Der Vorteil davon liegt natürlich auf der Hand: Mit nur einer einzigen Leitung am Lenker lassen sich Bar Spins und X-ups spielerisch ausführen. Allgemein wirkt das Rad sehr robust und durch die fehlende Schaltung gibt es nur wenige Parts, die bei Stürzen kaputtgehen können. Das Serien-Bike wird hauptsächlich mit FSA-Komponenten ausgestattet sein und soll dann ebenfalls im Bereich von 13 Kilogramm landen.

FAZIT

Bulls hat es bereits im Prototypenstadium geschafft, ein vollwertiges und absolut taugliches Slopestyle- bzw. Dirt-Jump-Bike mit Hardtail-Charakter zu konstruieren. Für Slopestyle-Kurse und Dirt Jumps ist das Rad optimal ausgestattet, der Ritt über eine Freeride-Strecke im Bikepark wird aber aufgrund des Eingelenker-Hinterbaus mit mittelmäßigem Ansprechverhalten eher zur Rüttelpartie. Dafür kann man mit dem „Wild Ace“ aber auch getrost seine Feierabendrunden auf dem Pump-Track drehen. Wir sind gespannt, wann das serienreife Bike auf dem Markt erscheint!

01 Jonas Janssen mit einem sauberen 360° im Bikepark Winterberg

02 Der futuristisch aussehende Hinterbau am Bulls federt nur, wenn er muss, ansonsten fühlt es sich eher an wie ein Hardtail

03 Tapered-Headtube und ein Lagerpunkt direkt am Steuerrohr. Die Hinterbaukonstruktion ermöglicht, dass sich die Kette nicht längt und so mit Single-Speed-Antrieb gefahren werden kann