

RÜSTUNGSIMPORT



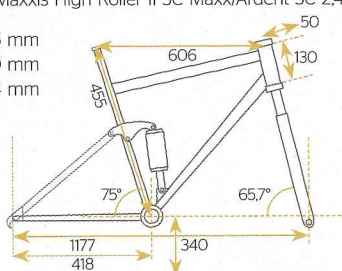
Das Rallon gibt es in drei Modellen und zwei Farben: Türkis und Gelb. Das Einstiegsmodell kostet 2799 Euro.

Das spanische Label Orbea ist schon lange im Geschäft. Seit 1860 fertigten die Gebrüder Casimiro unter dem Namen Orbea Revolver für die spanische Armee, ab 1930 bauten sie Fahrräder und seit den 1980er-Jahren konstruieren die Casimiro-Nachfahren Mountainbikes. Der neueste Wurf ist das Rallon X-Team, ein Enduro, das die ganze Bandbreite abdecken soll - von Touren über Park bis Race. „Mit unserem Bike muss niemand die Chickenline fahren!“, versprechen die Spanier breitbrüstig und verpassten dem Rallon eine moderne Geometrie. Der Hauptrahmen mit üppigem Reach (435 Millimeter) bekam einen flachen Lenkwinkel (65,7 Grad) und das kürzeste Heck im Test, die Kettenstreben sind gerade mal 418 Millimeter lang. Diese Kombination funktioniert sehr gut. Man sitzt angenehm auf dem Bike, ohne dass es sperrig wirkt. Front und Überstandshöhe sind hoch, stören aber nicht. Das Orbea fährt sich spritzig, beschleunigt schnell, lässt sich willig in Kurven kippen und verträgt viel Speed selbst bei rauem Untergrund. Ein Schnalzen mit den Handgelenken hebt das Vorderrad ab für Manuals oder Blitzdrops an Felsstufen - ein Handling, wie man es sich wünscht. Das BOS-Fahrwerk hatten wir nach Herstellerangaben abgestimmt und waren mit dem Set-up zufrieden. Die Gabel arbeitet hervorragend - wie schon in vielen Tests bewiesen - und bringt selbst im üblen Geblockere Ruhe ins Fahrwerk. Das breite Heck im neuen Boost-Standard wird durch den BOS-Dämpfer Kirk beruhigt und macht das Rallon so potent, dass es in der Downhill-Wertung vorne mitmischt. Nur Alutech und Radon vertrugen den Highspeed-Rodeo noch gelassener. Einziges Manko: Die XT-Bremse nervte mit stark wanderndem Druckpunkt.

Fazit: Schnell, handlich, hart im Nehmen - das Rallon wurde 2016 wesentlich abfahrtsorientierter, ohne dabei seine guten Allround-Skills zu verlieren. Kurz: ein Top-Enduro in schicker Optik und mit sattem Fahrwerk.

ORBEA RALLON X-TEAM

HERSTELLERANGABEN	
Vertrieb	Orbea www.orbea.com
Material/Größen	Alu/S,M,L
Preis/Gewicht ohne Pedale	5199 €/13 kg
MESSDATEN	
Federweg vorne/hinten	160 mm/160 mm
Hinterbausystem	Mehrgelenker
AUSSTATTUNG	
Gabel/Dämpfer	BOS Deville Rare FCV/ BOS Kirk V2
Kurbeln/Schaltung	Race Face Next SL Carbon/ Shimano XT
Bremsanlage	Shimano XT
Lafräder	DT Swiss E 1700 Sline 2
Reifen	Maxxis High Roller II 3C Maxx/Ardent 3C 2.4
Reach	435 mm
Stack	620 mm
BB-Drop	-14 mm



STÄRKEN	HANDLING
<ul style="list-style-type: none"> • Gewicht • Wendigkeit • Preis 	wendig ▲ laufruhig
SCHWÄCHEN	FAHRWERK
<ul style="list-style-type: none"> • Bremse 	straff ▲ komfortabel



EINSATZBEREICH			
All	En	Fr	DH
			

PERFORMANCE

UPHILL

DOWNHILL

9,5

Sorgenkind XT: Die Bremse liegt gut in der Hand und packt kräftig zu, doch der Druckpunkt wandert extrem - nervig! Anscheinend handelt es sich um ein Vorserien-Problem.

Orbea setzt auf Feder Elemente von BOS. Die Deville spricht sensibel an mit guter Endprogression. Schade, dass sich die Druckstufe beim Uphill nicht während der Fahrt aktivieren lässt.