



*„Eine auf das Wichtigste reduzierte und durchdachte Komposition sorgen für einen schnellen Auftritt – der edel anmutende Anblick in matt-schwarz für bleibende Eindrücke.“*

Was in einem Hochglanzheftchen über einen vierrädrige Straßenboliden stehen könnte, wird hier allerdings einem zweirädrigem Gefährt aus dem Hause [Bergamont Bicycles](#) attestiert.

Unter härtesten Bedingungen wurde das „**kleine Schwarze für's Unterholz**“ im **Dauertest** auf den Prüfstand gestellt. Ob das **REVOX MGN** überzeugen konnte? Hier die Auswertung.

Das [Bergamont Revox MGN 14](#) rollte fast zeitgleich mit dem [Fastlane 8.4 FMN](#) bei uns in die Testabteilung. Beide Räder mussten sich nun knapp ein Jahr durch Widrigkeiten unterschiedlichster Art und Weise kämpfen. Wettkampf und Training standen ebenso auf der Testagenda, wie Workshops zur detaillierten Betrachtung einzelner Aspekte. Fahrverhalten, Komponenten, Verarbeitung, Wartung & Pflege. Alles wurde in den vergangenen neun Monaten unter die Lupe genommen.



Vorweg genommen: **Der Name „MGN“ ist Programm!** Wenngleich „MGN“ nichts anderes abkürzt als „**Mehr Geht Nicht**“ bedeutet, verrät diese Abkürzung doch auch zugleich den nicht minder ambitioniert formulierten Anspruch der Hersteller an ihr Bike: Mehr Antworten auf den Anspruch, ein reinrassiges, schnelles, edles und zugleich solides **Race-Mountainbike der Highend-Klasse** zu präsentieren. Die Jungs aus Hamburg sind der Meinung: **mehr geht nicht!**

## Highend-Klassment - Viel Bike für viel Geld?

**Was zeichnet so ein Bike der Highend-Klasse eigentlich aus?** Eine Frage, die man sich zwar generell beim Bikekauf stellen sollte. „*Was muss mein zukünftiges Bike für sein Geld können?*“ In diesem Preissegment gilt dies aber (natürlich?) ganz besonders. Während die **Preisspanne** oftmals ab 4500 € los geht (nach oben sind bekanntlich keine Grenzen gesetzt), werden in dieser Kategorie vor allem **Gewichtsfetischisten** fündig. Für die sog. „Highend-Klasse“ gilt eine Fabrikation des Rahmens, sowie vieler Anbauteile, aus Carbon (meist in sog. Monocoque-Bauweise) als „klassenüblich“. Denn kein anderer Werkstoff erlaubt den von den Konstrukteuren gesuchten Kompromiss aus geringem Gewicht und hoher Materialstabilität für Spurtreue und Antrittshärte auf der einen und für Sitz- und Fahrkomfort, sowie Traktion auf der anderen Seite. Das Grand der Kompleträder wiegt auf Grund der quasi serienmäßig verbauten Carbonrahmen und -parts um die 8 Kg. Attribute wie Carbonlaufräder – meist „Tubeless Ready“ mit 2,1' - 2,25' Bereifung (Gewicht unter 1400g/Paar) – sind ebenso Standard wie 700mm Lenkerbreiten, 100m Hub für Frontkomfort und Bremsen mit 180/160mm (Leichtgewichte können auf 160/160mm umrüsten). Beim Antrieb dominiert 2x 10 mit 11-36er Kassette und 24/38er Blättern.

Sowohl Hardtails, inzwischen aber auch Fullsuspension-Bikes, bieten in diesem Preissegment bei einer auf das Wesentliche reduzierten Ausstattung aber vor allem eines: **Viel Fahrspaß. Markenzeichen** für alle Highend-Bikes: **Schnell und kompromisslos. In jedem Gelände, auf jedem Terrain.**

Wer sich so ein Bike kauft, mag ebenso aus **Markentreue**, wie auch aus **pragmatischen Gründen** wie z.B. dem Gewicht, aber auch dem kompromisslosem Angebot, tun. Spätestens am **Angebot** dieser Kategorie spaltet sich die Gemeinde der Hobbyathleten in ambitionierte und passionierte Kettenquäler auf der einen und



die „Freizeitradler“ auf der anderen Seite. Wer bereit ist, für „sowenig“ Bike soviel Geld auf den Tresen beim Bikedealet des Vertrauens zu legen, weiss in der Regel auch warum. Nämlich nicht nur, dass es schick aussieht, sondern dazu es auch Schickes bietet. Das kann natürlich und leider auch je nach Hersteller, Modell und auch Jahrgang unterschiedlich sein, weshalb neben **zünftigen Preisen** für rassige Unterholzbolden Abwägen und Vergleichen gleichermaßen zum Standard gehören, wie über das Jahr hinweg am Gewicht und der optimalen Kombination der Parts feilen.

Seit 2012 immer weiter auf den Vormarsch, finden sich zudem in dieser Bikeklasse nun vor allem **29“er Mountainbikes**, aber auch **27,5“er**. Ausgemustert werden hingegen die jahrelang als Standard geltenden 26“er Hardtails. Ähnlich ergeht es den Antriebsmodellen. Hier findet eine Verdrängung des 3x 10 -Antriebes zu Gunsten des 1x 11 -Antriebs statt, welcher sich fast ungehindert in diesem Preissegment als neues Standard durchsetzt.\*<sup>1</sup>

\*<sup>1</sup> Die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Laufradgrößen und Antriebsvarianten seien an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt/ diskutiert.

## Der Ersteindruck und die Ausstattung



Ein solches Bike der Highend-Klasse präsentiert sich

einem im

[Bergamont REVOX MGN](#). Der komplett aus Kohlenstofffaser verstärktem Kunststoff hergestellte 29“-Rahmen vereint sich mit einer BGM Race Full Carbon Sattelstütze, Carbon-Laufrädern von Reynolds (Nabe, Felge, Speichen) und sonstigen Carbon-Anbauteilen zu einem schlichten, wie edel wirkenden schwarzen Boliden. Dezent rote und graue Beschriftungen zieren das ansonsten dezente Bike. Angetrieben von einem reinrassigem SRAM Antrieb (SRAM XX 2 Fach, 39/26T auf 11-36T) runden SRAM XX-Bremsen (180/160 mm) und die FOX 32 Floate 29“ CTD Gabel den Ersteindruck vom Revox MGN ab.

Verfügbar ist das Bike in den **Rahmengrößen S-XL**. Zur richtigen Rahmengrößenbestimmung sei auf die detaillierten Angaben zur Geometrie auf der [Bergamont Homepage](#) verwiesen (aufgeräumter Webauftritt der Hamburger, verfügbar in Deutsch und Englisch).

Mit 9,2 Kg laut Hersteller (selbst gewogen 8,9 Kg, Größe M) zählt es gewichtsmäßig eher zu den schwereren Bikes in diesem Klassement.

## Praxischeck und Fahrgefühl - Grad- und Grenzwanderungen

Beim ersten Mal Aufsitzen wirkten die 29-Zoll Reifen schon **ungewohnt groß**. Auch der Lenker weist mit ungekürzten 720mm eine ordentliche Spannweite auf. Je nach Körpergröße und Geschmack kann mit der Rohrsäge natürlich individuell anpassend gekürzt werden (gleiches gilt bei der Anpassung des Vorbaus). Die Laufräder hingegen bleiben groß. Dass sich aus dieser größeren Bereifung aber auch ein **Plus an Geschwindigkeit und Fahrgefühl** auf Trails ergibt, macht sich bereits nach wenigen Meter im Praxischeck bemerkbar. Die **kompromisslos und reduzierte Ausstattung harmoniert** mit einem unglaublichen



**Vorwärtsdrang** des Bikes. Technische Passagen sind trotz größerer Laufräder flüssig und gewohnt agil zu fahren.



Gerade für aktive Fahrer stellt sich durch das ungewohnt große (Lauf-)Rad anfänglich eine kleine Hürde der Umgewöhnung dar. Das Finden des Schwerpunktes, der Schleif- und Brems-, sowie Schaltpunkte ist völlig anders einzuschätzen. Bedingt durch den unausgesprochen großen **Vorwärtsdrang** dieses Bikes, rollt man man (leider) etwas verhalten auf den ersten Metern. Die Wagnisbereitschaft wächst glücklicherweise jedoch mit jedem gerolltem Meter stetig.

Die **ausgewogenen Brems- und Schaltkomponenten** ermöglichen beim Revox eine schnelle Adaption. Den Vorwärtsdrang unterstreichend verfügt die FOX 32 Floate 29" CTD Gabel über eine drei-stufig einstellbare **Lockout-Fernbedinung** am Lenker. Während die zweistufige Blockierung bzw. Öffnung von Gabeln Standard sind, bietet die Fox 32 Floate den **Luxus** auch über eine „**Semi-Dämpfung**“ (Mittelstellung des Remouthebels) zu verfügen. Diese Einstellung ist bei knackig-technischen XC-Kursen ein schöner Vorteil – Tempoverschärfungen von Kontrahenten kann man in dieser Einstellung aus dem Sattel gehend **schnell und ohne Kraftverlust kompensieren**.

Durch die **innen verlegten Brems- und Schaltzüge** wirkt das Bike insgesamt und nicht nur im Cockpit schön **aufgeräumt**. Vorteile der Innenverlegung: langlebigere Züge und eine gewisse Gewichtersparnis. **Nachteil:** Reparaturen oder technische Checks arten dadurch aber oft in **unschöner Fuckelarbeit** aus. Insbesondere im Gelände stösst man bei Problemen an Bremse oder Schaltung schnell an Grenzen. Ein Punkt, der sich angesichts der anderen Pluspunkte des Bikes aber zumeist verschmerzen lässt.

Trotz Highend-Sparte ist aber **Tuningpotential** an manchem Anbauteil vorhanden. So wird man bereits beim **Setup/ Fitting** fündig: Das Spacer-Türmchen und ein recht bereiter Lenker (mit 720mm noch ein Tick breiter als der eh schon breite Standard von 700mm) bilden die ersten zu beseitigenden Stolperfallen. Weiter geht es beim Sattel (FIZIK Tundra 2, Braided). Es gibt sicherlich bequemere und gleichsam leichtere Sättel – zudem wirkt der Tundra 2 zu schlicht am sonst edlen Bike. Nach-/Umrüsten auf einen TUNE Komfort oder gar eine TUNE Speedneedle wären z.B. Optionen. Aber auch hier: das sind individuelle Wünsche.

Selbstverständlich könnte man jetzt noch bei den Laufrädern, der Sattelstütze, dem Antrieb oder auch der Gabel weiter machen. In sich sind die **verbauten Komponenten** für diese Bike **aber alle stimmig und passend** gewählt. Mit einem Gesamtgewicht (inkl. Bordpc, Trinkflaschen, Flaschenhaltern etc.) von knappen 9,9 kg fällt das Revox nicht zu schwer aus und macht **zu Recht eine flotte Figur im Unterholz**.

## **Auswertung Dauertest: Nicht nur optisch eine gute Figur!**

Wiederholt\*<sup>2</sup> in der MountainBIKE 12/13 als „**Kauftipp**“ ausgewiesen, ergab sich für uns die Möglichkeit, das Revox MGN (Modell 2014) für einen Dauertest von 9 Monaten genauer unter die Lupen zu nehmen.

\*<sup>2</sup> Sowohl in 2012, als auch in 2013 testete die Zeitschrift Mountainbike das Revox MGN als „sehr gut“ bzw. als „Kauftipp“.



Ein solcher Dauertest benötigt naturgemäß eine andere Messlatte. Kategorien wie Fahrverhalten werden mehrfach doppelt bis drei- und vierfach bearbeitet, bewusst nach **materiellen Grenzen** gesucht. Unterschiedliche Setups der Parts, Tuningentwürfe und eine Bandbreite an äußeren Anforderungen und Einflüsse - so **ein Dauertestrad muss so einiges erdulden**.

Das **Revox MGN machte** bei allen an es gestellten Tests und Herausforderungen **eine gute Figur** - und das natürlich nicht nur optisch. Ob bei Marathonveranstaltungen, 24h-Stunden Events oder knackigen XC-Kursen. Manchmal ging eher vom menschlichen Material nichts mehr - das Revox aber blieb unverwüstlich. Ob Staub und Hitze wie in der Sahara oder Schlamm und Sintflutregen deluxe - das Material brachte einen **immer sicher ins Ziel. Ein Topbike**, das dem Anspruch durchaus gerecht wird. Das edle wie reduzierte Design des Bikes ermöglicht eine kompromissloses, zugleich aber auch **agiles Handling**. Selbst (grobe) **Fahrfehler verzieht** einem das Bike und hielt einen auf **Erfolgskurs**.

Bei **richtiger wie kontinuierlicher Pflege und Wartung** stellten sich nach neun Monaten **keine offensichtlichen materiellen Schwächen** am Revox MGN ein. „Kinderkrankheiten“ an Schaltung und Bremsen, aber auch eine nahezu ewige Suche nach der perfekten Justierung trübten leider häufiger den Fahrspaß. Wer selbst viel **Zeit und Muse zum Schrauben** hat, wird an diesem Bike ab und an auch bei diesen Punkten seine Passion finden. Sonst sind regelmäßige Besuche beim Service für Gabel-, Brems- und Schaltungseinstellungen leider vorprogrammiert.

Und ganz unverwüstlich ist auch diese Bike nicht. Das Material nimmt einem es zudem schnell übel, nicht gepflegt und pfleglich behandelt zu werden. Es ist bisweilen für **Kratzer und Macken hochanfällig**.

Sorgfältiger Umgang mit dem „Edelschwarzen“ sollte Priorität haben.\*<sup>3</sup>

Was diesem Bike ggf. gut getan hätte, wäre eine andere Abstimmung der Schaltung. Der größte Gang zu leicht, der Kleinste zu schwer - nicht ganz das Goldene vom Ei. Da geht vielleicht doch noch mehr? Aber auch hier: Geschmackssache.

## Fazit: ein nicht nur edel designtes Bike!

Tolles Handling, durchdachte Parts - das **Gesamtpaket überzeugt**.

Ein **deutlicher Vortriebsdrang**, der für **viel Fahrspaß** selbst in harten Rennsituationen sorgt. Gepaart mit durchdachter Konstruktion und Attributenabstimmung, zeichnet ein **souveränes Fahrverhalten** und Handling im Up- wie Downhill dieses Bike aus.

Nicht ganz gerechtfertigt empfinden wir angesichts der angesprochenen Anmerkungen den angesetzten Preis (5.399,00 Eur UVP). Aber Hand auf's Herz: in diesem Preissegment schaut man aber nur noch sehr bedingt auf diesen. □ Wer also **ein treues und dazu edles Bike im Highend-Klassment** sucht, wird im Revox MGN fündig.

## Ausblick: Revox MGN 2015

Auch das [2015er Modell des Revox MGN](#) setzt weiter auf ein edles wie kompromissloses Design. Der lediglich im Layout geänderte Rahmen ist konstrukteur- und auch gewichtsmäßig mit dem 2014er Modell identisch (knapp 1100g!) . An den Anbauparts hat sich jedoch ein bisschen etwas getan - leider zu Ungunsten des Gewichtes. Nach wie vor bildet die Wahl von **Carbonparts die grundsätzliche Ausrüstungsrichtung**. Während 2014 aber noch eine FOX-Gabel ihren Dienst tat, findet sich nun eine ROCKSHOX RS1 im Cockpit wieder - jedoch mit gewohnt dreistufigem Lockout. Die Upside-Down Gabel



verleiht dem Revox MGN '15 ein wenig „Starrgabel-Touch“. Wie 2014 wird beim Antrieb auch 2015 auf reinrassige SRAM-Komponenten gesetzt. Eine XX1 auf 10-42T mit Trigger-Shifter sorgt nun für den nötigen **Vorwärtsschub**. Und auch bei den Bremsen sind SRAM -komponenten verbaut (SRAM Guide RSC, HSX ROTOR; 180/160 mm). Den Gesamteindruck runden anders als 2014 nun DT SWISS Laufräder (DT SWISS XR 1501 SPLINE) ab.

Das Gewicht fällt laut Hersteller bei Größe M mit 9,3 kg zwar minimal, dennoch etwas höher als das von uns getestete Vorjahrsmodell von 2014 aus. Dies erstaunt zumal auf einen Einfachantrieb und auf Tubless-Bereifung umgerüstet wurde. So besteht auch in diesem Jahr noch **Tuningpotential** am Revox MGN. Der Preis liegt in diesem Jahr laut Hersteller bei 5.299,00 € in etwa gleich. Da wir es nicht testen konnten: keine Gewährübernahme.

\*<sup>3</sup> Anm. d. Red.: Das Testmaterial „Revox MGN 14“ stellte die Firma Bergamont für den Testzeitraum von neun Monaten freundlicher Weise Rund ums Rad zur Verfügung. Das Bike wurde RuR nicht im Neuzustand, sondern nach bereits durchgeführten Tests anderer Redaktionen (materielle Vorschädigungen und Veränderungen) übergeben. RuR behält sich aus diesem Grund vor, keine detaillierten Testergebnisse und Angaben zu publizieren.

<strong>Revox MGN 2014</strong>

### **Ein überzeugendes Gesamtpaket aus der Hamburger Bikeschmiede**

Nicht nur **edel und schnörkellos designed**, sondern auch vielseitig und sofort auf die Pisten der Welt loszulassen. Das Revox MGN ist ein **wendiges 29"er Hardtail mit viel Vorwärtsdrang**, das sich vor allem auf Rennpisten im XC- und Marathonbereich sehr zu Hause fühlt. Ob im Uphill oder im Downhill - das Revox MGN macht **überall eine gute Figur - und überzeugt**. Auch Genuss- und Tourenbiker kommen bei diesem Bike auf ihre Kosten.

**Das Bike überzeugte** im Dauertest von neun Monaten nicht nur im Marathon und XC-Einsatz, sondern auch bei 24h-Rennen und Alltagsstouren. Souveränes Fahrverhalten und Handling im Up- wie Downhill zeichnen dieses Bike aus.

**Tuningpotential** gäbe es, ist aber jedem selbst überlassen.

<strong>Details</strong>

<b>Modelljahr:</b>	2014
<b>Preis:</b>	5399 Euro
<b>Gewicht:</b>	9,2 kg



<b>Vertriebsweg:</b>	Fachhandel
<b>Rahmenhöhen:</b>	S, M, L, XL
<b>Getestete Rahmenhöhe:</b>	M
<b>Rahmenmaterial:</b>	Carbon
<b>Lenkwinkel:</b>	70 °
<b>Sitzwinkel:</b>	73,5 °
<b>Sitzrohr:</b>	472 mm
<b>Oberrohr:</b>	598 mm
<b>Steuerrohr:</b>	111 mm
<b>Radstand:</b>	1087 mm
<b>Tretlagerhöhe:</b>	425 mm
<b>Federgabel:</b>	Fox 32 Float Factory Remote
<b>Federweg:</b>	100 mm
<b>Schaltwerk:</b>	Sram XX
<b>Schalthebel:</b>	Sram XX (2 x 10)
<b>Kurbel:</b>	Sram XX
<b>Umwerfer:</b>	Sram XX
<b>Bremse:</b>	Avid XX
<b>Bremsen-Disc vorne:</b>	180 mm
<b>Bremsen-Disc hinten:</b>	160 mm
<b>Lafräder:</b>	Reynolds 29R XC Carbon
<b>Lafradgröße:</b>	29 "
<b>Reifen:</b>	Schwalbe R. Ron/R. Ralph Evo 2,25"

Fotos: Bergamont/ privat

