

BERGSTROM XCV 869**SPORT-TOURER**

In eine junge E-MTB-Kategorie startet Bergstrom mit dem XCV 869. Downcountry steht für Bikes mit XC-Genen und guten Abfahrtseigenschaften – ein Konzept, das bei nicht-motorisierten Mountainbikes begeistert. Ob diese Rechnung auch bei E-MTBs aufgeht?

**KRÄFTIG**

Der durchzugsstarke Bosch Performance Line CX Antrieb sorgt für ordentlich Vortrieb bergauf und lässt sich intuitiv dosieren. Motorleistung und Fahrwerk sind harmonisch aufeinander abgestimmt.

**SENSIBEL**

Der Suntour Edge Dämpfer mit Zugstufeneinstellung funktioniert gut am progressiven Fahrwerk mit «nur» 100 Millimeter Federweg.

**LEICHT**

Die XC-Strecke lässt grüssen. Vorne arbeitet am Bergstrom XCV 869 eine RockShox SID Select 29 Boost Gabel mit 120 Millimeter Federweg. Der Schwalbe Racing Ray hält das E-Bike sauber in der Spur.

**AUFGERÄUMT**

Die Züge am XCV 869 sind clean im Rahmen verlegt. State of the Art ist auch der kurze FSA ACR Vorbau. Perfekt für eine gute Kontrolle des Bikes.

DAS BERGSTROM XCV 869 PUNKTET ALS ZUVERLÄSSIGER UND WENDIGER BEGLEITER FÜR ANSPRUCHSVOLLE TOUREN UND TRAILS. DAZU BIETET ES EINE STIMMIGE AUSSTATTUNG ZU EINEM ATTRAKTIVEN PREIS.



Weniger ist manchmal mehr, meinen die Entwickler des Schweizer E-MTB-Spezialisten Bergstrom aus St. Gallen. Weniger Gewicht, mehr Fahrspass – so die Überlegungen. Um das zu erreichen, spart Bergstrom in erster Linie am Federweg. Denn nicht zu jedem Einsatzbereich braucht es auch die wuchtigen Enduro-Komponenten. So kommt an der Front eine RockShox SID Select Gabel zum Einsatz, wie sie auch an XC-Bikes zu finden ist. Am Hinterbau setzt Bergstrom auf einen Suntour Edge Dämpfer mit gerade einmal 100 Millimeter Federweg. Auffallend wenig ist das für ein E-Bike. Bislang rollen selbst tourenorientierte E-MTBs selten mit weniger als 140-Millimeter-Fahrwerk über die Trails. Eine wirklich leichte XC-Rakete ist das XCV 869 damit aber nicht. Das Display unserer Digitalwaage zeigte 25,3 Kilogramm. Wer nicht gerade beabsichtigt, längere Tragepassagen im Steilgelände zu bewältigen, sollte sich darüber nicht allzu viele Gedanken machen. Das eine oder andere Kilo mehr kann der Motor ausgleichen. Wichtiger ist ein agiles Handling. Und damit kann das Bergstrom durchaus punkten.

FLINKER KURVENKÜNSTLER

Auf den Trails in Nauders folgt es willig dem Spieltrieb des Fahrers. Flink steuert es durch Kurven und lässt sich auch von engen Spitzkehren nicht einschüchtern. Gute Voraussetzungen, um auch auf technischen Trails bergauf Spass zu haben. Obwohl nicht absolute Oberklasse, sprechen Gabel und Dämpfer sensibel an und generieren damit eine sehr gute Traktion. So pusht einen das Bike regelrecht nach vorne. Verantwortlich

für diesen Vorwärtsdrang ist nicht zuletzt der durchzugsstarke und gut dosierbare Bosch-Motor mit 500-Wh-Akku (optional auch mit 625-Wh-Akku erhältlich). Die Kombination aus 10-51er-Kassette hinten und einem 34er-Kettenblatt schafft Reserven für richtig steile Anstiege. Die Sitzposition ist neutral mit tiefem Schwerpunkt – was sich besonders bei technischen Abfahrten auszahlt. Wie auf modernen XC-Bikes spürt man auf dem XCV den Untergrund deutlicher als bei Bikes mit mehr Federweg. Dennoch funktioniert das Fahrwerk fein und nützt die 100 Millimeter effizient. Das zeigt: Auch Bikes mit kleinen Federwegen können ordentlich was wegschlucken. Nur wenn das Terrain richtig rau wird und der Pilot das Tempo hochhält, kommt das Low-Travel-Bergstrom an seine Grenzen.

STIMMIGER KOMPONENTEN-MIX

Auch der Rest der Komponenten am XCV 869 ist für diese Preisklasse stimmig gewählt. An der Federgabel sorgt eine SLX-Vierkolbenbremse für ordentlich Bremspower und erleichtert es, auf anspruchsvollen Strecken die Kontrolle zu behalten. Die Reifenkombi aus einem Schwalbe Racing Ray und einem Racing Ralph besticht zwar nicht gerade durch ein fettes Profil, bietet aber dennoch erstaunlich guten Halt, selbst wenn es mal feucht und matschig wird. Gut gelöst sind die Zug- und die Kabelführung. Diese verschwinden im Vorbau und verlaufen dann im Rahmen integriert. Der Speed-Sensor ist clever in die Bremsscheibe integriert – ein klares Plus in puncto zuverlässige Funktion. Einzig den Lenker empfanden unsere Tester mit 740 Millimeter als ungewohnt schmal.



THOMAS WERZ

Chefredakteur und Enduro-Fahrer

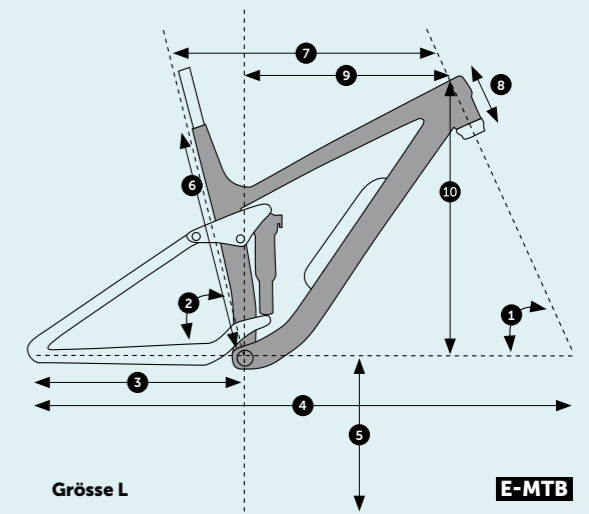
«Für ein XC-Fully mit 100 Millimeter Federweg präsentiert sich das Fahrwerk des Bergstrom XCV 869 extrem potent. Es nützt den Federweg effektiv und schlägt selbst auf größeren Strecken nicht durch. Ich war positiv überrascht, wie aktiv sich das Bike bewegen lässt. Einzig der Lenker könnte für meinen Geschmack breiter sein.»

KEINE KOMPROMISSE

Beim Antrieb setzt Bergstrom am XCV 869 auf Bewährtes. Shimanos XT Schaltgruppe steht für Zuverlässigkeit und Präzision. Die 12-fach-Schaltung bietet mit 10-51-Zähnen an der Hinterradkassette eine grosse Bandbreite, mit der sich auch steile Anstiege gut bewältigen lassen. An der Kurbel ist entsprechend ein 34er-Kettenblatt montiert.



GEOMETRIE & DATEN



Grösse L

E-MTB

1	67°	5	k. A. mm	8	140 mm
2	75X°	6	470 mm	9	455 mm
3	475 mm	7	626 mm	10	633 mm
4	1279 mm				

Gewicht (o. Pedale) 23,5 kg

Federweg v: 120 mm, h: 100 mm

SPEZIFIKATIONEN

Preis	CHF 5899.– Alternative: XCV 849, CHF 5199.–
Grössen	S, M, L
Material	Aluminium
Motor	Bosch CX Line
Akku	Bosch PowerTube 500 Wh
Federgabel	RockShox SID Select 29
Dämpfer	SR Suntour EDGE LOR TR
Schaltung	Shimano XT 1 x 12
Schalthebel	Shimano SLX
Kurbel	FSA CK-320 (34 T)
Bremsen	Shimano SLX (180/180 mm)
Laufräder	DT Swiss H1900 Hybrid
Reifen	v: Schwalbe Racing Ray 29 x 2.3" h: Schwalbe Racing Ralph 29 x 2.3"
Lenker	FSA V-Drive Riser 740 mm
Vorbau	FSA ACR, 50 mm
Stütze	JD RAD (125 mm)
Sattel	Ergon SMA30
www	bergstrom.bike