

RADON SWOOP 210

>> Neuheiten-Duell: Superenduros | Radon Swoop 210 vs. GT Fury Expert



FREERIDE

Duell, FREERIDE 4/2013

**Radon
Swoop 210**

FREERIDE-Ranking 9,5 Punkte

DIE PRAXIS

(...) Wenn man vom "Fury" direkt auf's Radon umsteigt, wirkt das "Swoop 210" gleich normaler, weil deutlich kürzer und leichter. Ein knappes Kilo ist es, um genau zu sein (mit Continental "Der Kaiser"-Einheitsreifen). Der Lenkwinkel ist mit 64,5 Grad auch noch über 1 Grad steiler und das Tretlager liegt tiefer. Diese zahlreichen Unterschiede sorgen in der Summe für ein stimmigeres Gesamtbild. Auch das "Swoop" liegt sehr gut bei Highspeed im Steinfeld. Der Hinterbau arbeitet satt und mit ausgezeichneter Bodenhaftung alle Schläge effektiv weg. Die Luft-Fox harmonisiert sehr gut und reicht weniger Erschütterungen an die Handgelenke weiter als das günstigere Modell beim GT. Ganz anders als das "Fury" funktioniert das Radon auch, wenn es langsamer und verwinkelter wird. Hier machen sich der kürzere Radstand und das geringere Gewicht positiv bemerkbar. Eine ganze Klasse handlicher geht's um die Kurven. Mit seinem agilen Handling machte das Bike auch auf den angelegten Bikeparkstrecken viel mehr Spaß, weil es mit geringerem Kraftaufwand zu beschleunigen ist und dynamischer um die Ecken saust. Die Kennlinie des Hinterbaus ist der des GT aber ähnlich: sehr linear mit gerade ausreichen Endprogression. Allerdings bieten die hochwertigen Federelemente im "Swoop" mehr Raum für Tuningmaßnahmen. Von plüschig-soft bis sportlich-straft ist alles möglich. Dem GT merkt man an, dass es für Siege auf modernen Rennstrecken konzipiert wurde.

(...) denn das "Fury" sollte gegen das neue Radon "Swoop 210" antreten. Ebenfalls eine Neuentwicklung, allerdings noch ohne Worldcup Siege, dafür mit einem rekordverdächtig niedrigem Preis, gemessen an der hochwertigen Ausstattung. Während das Versenderbike aus Deutschland für knapp 3000 Euro tief in die Kiste der Topprodukte griff, bekommt man bei GT für 3800 Euro Bauteile, die zwei Schubladen tiefer lagern. Dafür ist der Rahmen des GT eine echte Augenweide: voluminöse Hydroforming-Bauteile, wohin man blickt. Schon der Hinterbau ist dicker als die meisten Hauptrahmen der Konkurrenz. Dagegen wirkt das "Swoop" schlicht und im Tretlagerbereich sogar billig. Hier wurde ein kantiger Aluklotz eingeschweißt, der die untere Dämpferaufnahme hält. Schön ist anders, aber Optik allein entscheidet zum Glück kein Duell. (...)

Vertrieb H&S Bike Discount GmbH, 02225-8888222, bikes@bike-discount.de, www.radon-bikes.de

Material/Größen Alu/S/M/L **Gewicht** 16 kg (ohne Pedale) **Preis** 2999 Euro

Feder weg vorne/hinten 200 mm/210 mm **Hinterbausystem** Viergelenker

Gabel/Dämpfer Fox 40 Float Air Spring/Fox DHX RC4 **Kurbeln/Schaltung** E*Thirteen LG1 R / SRAM X9

Bremsanlage Avid Elixir 9 Trail **Laufträder/Reifen** Sixpack Kamikaze Systemlaufradsatz/Schwalbe Magic Mary 2,35 **Reach** 433 mm **Stack** 584 mm **BB-Drop** +5 mm

DH Technisch

DH-Highspeed

9,5

FAZIT Das Radon "Swoop 210" ist ein sehr gutes Big Bike für relativ wenig Geld. Handlich und lauf ruhig mit breitem Einsatzbereich. Gelungen, auch wenn der Rahmen nicht wirklich hochwertig wirkt. Das GT kann bei seiner Größe und Geo nur auf offenen High-Speed-Rennstrecken extrem schnell sein. Um die spaßige Seite des hochwertigen Rahmens auszuloten, sollte man die nächstkleinere Größe wählen. Rechnet man dann noch den Kaufpreis mit ein, ist unser Sieger in diesem Duell klar das "Swoop".

RADON-BIKES.COM