



MTB
MAG MARCO
TONIOLO

Die Schweizer Marke Stoll wurde vom Ex-Cross-Country Profi Thomas Stoll, der bis vor ein paar Jahren Teammanager des Worldcup-Teams bei Stöckli war, gegründet. Nach seiner aktiven Wettkampfzeit beschäftigte sich Thomas intensiv mit der Entwicklung eines Carbonrahmens. So entstanden zwei Bikes, die sich geringfügig in Federweg und Geometrie unterscheiden: das T1 für Trail und das M1 für Marathon.

Das Testmodell ist das T1 130 130, bei dem die Zahlen für die Millimeter des vorderen und hinteren Federweges stehen. Es gibt auch ein T1 mit einem vorderen Federweg von 140 mm, aber für den Test haben wir das Bike verwendet, das ausgewogener zwischen Aufstieg und Abfahrt ist. Die Details zum Stoll M1 finden Sie auf der Stoll-Website.

Auf den folgenden Fotos sind zwei verschiedene Laufradsätze zu sehen: das Duke Crazy Jack 29 Carbon und das Bike Ahead Biturbo RS mit 6 Speichen.

Das Stoll T1 auf einen Blick

Rahmenmaterial: Vollcarbon
Laufradgröße: 29 Zoll
Variable Geometrien: nein
Federweg vorne/hinten: 130/130 mm
650+ kompatibel: ja
Boost hinten: ja
Boost-Gabel: ja
Metrischer Dämpfer: ja (185 mm Radstand, 55 mm Travel)

Laufräder und Reifen für Tubeless geeignet: ja
Übersetzung: 1x12 (23T vorne / 11-50 hinten)
Halterung für Umwerfer: nein
Flaschenhalter: ja
Erhältliche Farben: blau, silber, schwarz (Folien)
Verfügbarkeit nur des Rahmensets: ja
Rahmengarantie: 5 Jahre
Gemessenes Gewicht: 11,90 kg



Thomas Stoll (rechts) zu Besuch

Statische Analyse

Der Vollcarbonrahmen wird in Deutschland hergestellt. Thomas hat sich für diesen Standort entschieden, um die grösstmögliche Kontrolle über die Produktion zu haben und eine schnelle Umsetzung zu gewährleisten. Das Gesamtkonzept der Marke Stoll Bikes ist individuell an jeden Kunden angepasst: von der unterschiedlichen Zusammenstellung bis zur Farbwahl der Folierung, dieser Service ist einzigartig; Thomas liefert dem Kunden das Bike persönlich, oder er trifft ihn bei einem öffentlichen oder einer individuellen Testfahrt. Dadurch entsteht eine persönliche Beziehung zum Kunden, die auch den Preis wert ist.

Der Rahmen kostet nämlich 4.000 Euro – weniger als die Rahmen einiger sogenannter „Edel“-Konkurrenten – und er kann in ca. 3 Wochen produziert und ausgeliefert werden. Es ist eine junge Marke, bei der die persönliche Kundenbeziehung natürlich auch aufgrund der geringen Mengen möglich ist, und so hat man das Gefühl, ein einzigartiges Bike zu besitzen. Service-Partner von Stoll ist beispielsweise auch Base Bike in Lamone, wo auch Diego Caverzasi tätig ist. Der Verkauf erfolgt meistens über E-Mail- und persönlichen Kontakt.

Natürlich ist Thomas als ehemaliger Cross-Country-Profi ein Gewichtsfanatiker. So wird der Rahmen nicht lackiert, um Gramm zu sparen, sein Gewicht inkl. Rock Shox Dämpfer beträgt 2.600 Gramm. Dadurch ist die Carbonstruktur vollständig sichtbar und man könnte den Rahmen sogar ohne die Folierung haben. Auf den ersten Blick scheint es, dass eine Folierung schlecht zu einem Rahmen im Wert von 4.000 Euro passt, aber die Folierung ist kratzfest und man kann sie auch separat kaufen und austauschen, wenn sie abgenützt ist. Einzig die Umlenkhebel, die die Kettenstrebe mit dem vorderen Rahmendreieck verbinden, sind aus Aluminium.





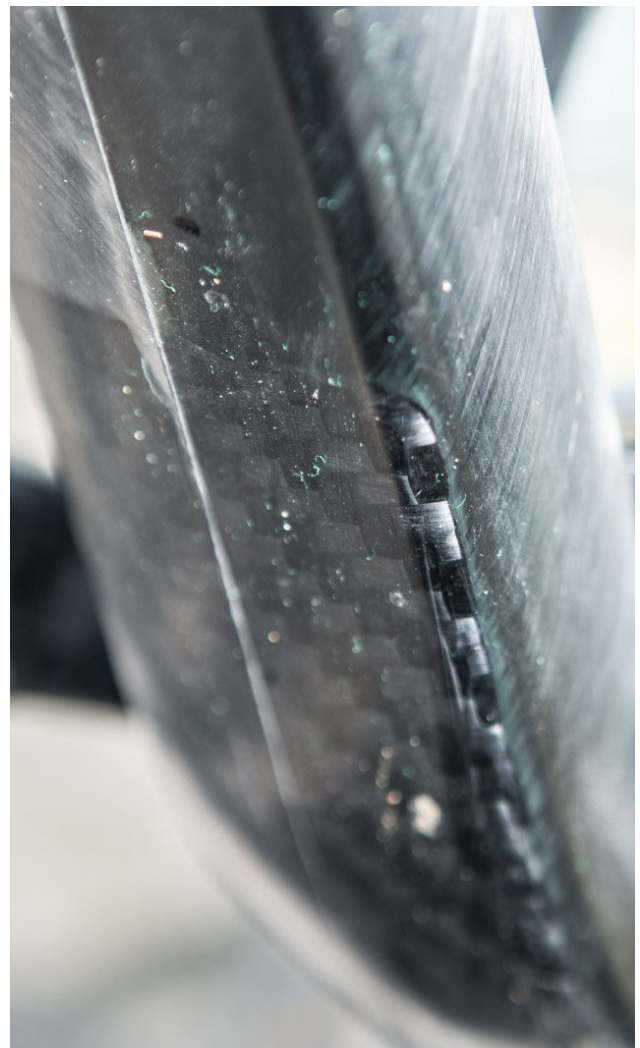
Das Federungssystem ist ein VPP. Nachdem entschieden wurde, das Bike nur mit einem Kettenblatt anzubieten, war es möglich, das hintere Rahmendreieck von beiden Seiten zu „schliessen“, wodurch es sich beispielsweise von einem Santa Cruz Bronson unterscheidet und mehr Steifigkeit bietet. Da der Vollcarbonrahmen nicht lackiert ist, verfügt das Unterrohr über eine dickere Carbonschicht und so ist kein zusätzlicher Schutz nötig.

Alle Schalt- und Bremszüge sind innenverlegt, die Achsbreite der hinteren Nabe beträgt 15x148, die Gabel hat 15x110mm (beide Boost). Alle Achsen und Lager sind grosszügig dimensioniert.

Spezifikationen

Grundsätzlich kann jeder die Konfiguration je nach Vorlieben und Geldbeutel wählen, aber Stoll schlägt Komponenten von SRAM / Rock Shox vor, insbesondere den Dämpfer Deluxe RT3 mit Custom-Tune speziell für Stoll. Bei dem Testmodell kommt die gesamte Federung von Rock Shox, mit Pike und Delux. Die Schaltung ist eine SRAM Eagle 1x12 mit einem 32er Blatt (später 34). Die Bremsen sind SRAM Guide Ultimate mit zwei 180mm-Scheiben.

Sehr interessant sind die Laufräder Duke Crazy Jack 29 Carbon mit einer Felgenmaulweite von 28mm und einem Gewicht von 1.500 Gramm. Die Felge ist die gleiche, die Remy Absalon im Enduro verwendet, dies als Referenz, und die Naben sind DT Swiss 240s – ohne rote Aufkleber – die laut Thomas nicht zum Design des Bikes passen. Während des Tests wurden auch die Bike Ahead Biturbo RS mit 6 Speichen bei einem zusätzlichen Testtag mit Thomas gefahren. Am Ende des Tests fühlt man sich mit diesen Laufrädern, die in ihrem Bereich absolut einzigartig sind, wie auf Schienen.





Die Schwalbe Reifen sind sehr voluminös: Hans Dampf vorne und Rock Razor hinten, beide mit 2,35, die jeweils mit 1,7 und 1,8 bar aufgepumpt und mit Latexmilch gefüllt wurden.

Der Lenker von Bike Ahead ist ein weiteres Highlight, er ist 780mm breit und wird von einem Ritchey Trail Vorbau gehalten. Ich habe mich persönlich für einen sehr kurzen Vorbau mit 45mm entschieden. Die Esi Grips-Griffe aus Silikon sind auch ohne Handschuhe sehr komfortabel – die Montage benötigt jedoch etwas mehr Aufwand.

Da es ein Schweizer Bike ist, darf die typisch Schweizer Teleskopsattelstütze nicht fehlen, nämlich der Optimizer von Yep Components. Wahrscheinlich die beste auf dem Markt. Auf dem T1 wurde die Travel-Version mit 125mm verwendet.

Geometrie

Das Stoll T1 ist nicht dem „Extrem“-Trend der Trail-Bikes gefolgt. Mit einem Lenkwinkel von 68 Grad liegt der Fokus stärker auf Agilität als auf Laufruhe, die Länge des Hinterbaus unterstützt dies. Die Tretlagerhöhe von 335mm gleicht diese Eigenschaften mit einem tiefen Schwerpunkt aus – vor allem in schnellen Kurven. Wenn man die Geometrie des T1 mit einem Wort beschreiben möchten, könnte man sie als „alpin“ bezeichnen, so als ob sie für die Trails der Schweizer Berge entworfen wurde, dort fühlt sich das Bike wohler als auf künstlichen Flow-Trails.

Geometrie STOLL Bike T1 130 130

Bezeichnung	S	M	L
01 Reach	398	428	453
02 Stack	598	610	621
03 Head angle	68°	68°	68°
04 Chainstay	438	438	438
05 Headtube	100	100	102
06 Tuptube horizontal	570	600	625
07 Seattube	400	440	470
08 BB high (road to BB center)	335	335	335
09 Seattube angle	74,5°	74,5°	74,5°
10 Wheelbase	1130	1152	1178
BB drop (Versatz nach unten)	35	35	35
Gabel Vorlauf	51	51	51
Gabel Einbauhöhe 130mm	541	541	541

Konfigurationen STOLL Bike T1/M1

Bezeichnung	AM	Trail	XCM	XC
Federweg vo.	140	130	120	100
Federweg hi.	130	130	130	120
Lenkwinkel	67,25°	68°	68,75°	69,25°
Tretlagerversatz	-31	-35	-40	-51
Tretlagerhöhe	339	335	326	315
Reifen	Hans Dampf	Hans Dampf	Racing Ralph	Racing Ralph

(Alle Angaben in mm)

Im Gelände

Für mich ist ein Trail-Bike so etwas wie ein Allrounder-Bike, das sowohl bergauf als auch bergab gut funktioniert, ohne dass es bei einem der beiden wirklich herausragend ist. Insbesondere muss es eine Sache wirklich gut können: technische Passagen gut meistern und agil klettern. In der Praxis ist es ein Bike sein, das mich dabei unterstützt, nie aufzugeben. Wenn man darüber nachdenkt, hat weder ein Enduro noch ein XC diese Eigenschaften, denn sowohl bergab als auch bergauf gibt es immer einen Punkt, wo sie an ihre Grenzen stoßen.



Aufstieg

In diesem Sinn habe ich etwa eineinhalb Monate das Stoll T1 getestet und ich muss sagen, dass es sogar meine höchsten Erwartungen übertroffen hat. Im Anstieg hat mir von Anfang an dieses Gefühl gefallen, dass die gesamte Kraft auf den Boden geht und dass man sofort Feedback bekommt, d. h. der Kraftverlust ist minimal. Es ist nicht das erste Mal, dass ich ein VPP-Federungssystem fahre, aber der Charakter des Stoll Bikes ist sehr agil und effizient ohne Leistungsverlust. Dabei ist die Position auf dem Bike immer sehr gut, auch dann, wenn der Dämpfer ganz offen gefahren wird. Der steile Sitzwinkel hilft dabei. Auf flowigen Trails mit Auf und Ab hat sich die mittlere „Trail“ Position des Dämpfers als ideal herausgestellt. Sie bietet eine gute Traktion und trotzdem viel Komfort.

Wenn man auf einem Asphaltanstieg aufs Ganze gehen will, dann helfen blockierte Dämpfer und Gabel. Das sehr gute Gewicht für ein Trail-Bike mit 29 Zoll Rädern trägt dazu bei. Die 29 Zoll Laufräder sind wirklich ideal für diese Art von Bike. Der einfache Grund dafür ist, dass die Traktion auf technisch anspruchsvollem Terrain unschlagbar ist, ebenso wie der gute Rollwiderstand. Das Bike ist leicht und agil – wie ein Bike mit Plusreifen nie sein kann, trotzdem klettert es genau so gut. Die Duke Felgen, die die Reifen sehr gut führen, ermöglichen einen relativ tiefen Reifendruck und somit ein ausgezeichnetes Fahrgefühl.

Da ich mit dem 32er Blatt die 50er Kassette nicht optimal nutzen konnte, habe ich das Kettenblatt gewechselt. Mit dem 34 kann ich, die ganze Bandbreite der Übersetzungen nutzen, ohne dass mir bei schnellen Passagen die Gänge ausgingen. Dadurch konnte ich allerdings ganz steile Passagen nicht im Sattel bewältigen.

Abfahrt

Die Geometrie und der Charakter des Stoll Bike T1 sind die eines äusserst „sportlichen“ Trail Bikes – weil es für Fahrer gemacht ist, die auch gerne in die Pedale treten. Folglich haben wir bergab ein Bike, das seine Stärken eher bei verwinkelten und technisch anspruchsvollen Strecken als bei geraden und abgefahrenen Strecken hat. Der Lenkwinkel von 68° spricht eine klare Sprache und vor allem bei Haarnadelkurven, die mit viel Gewicht auf dem Vorderrad zu fahren sind, ist das T1 äusserst agil, es lenkt sich wie von selbst – oder zumindest fast von selbst. Unter den Bikes mit steilen Lenkwinkeln und mit kurzen Kettenstreben ist dies das agilste 29er, das ich jemals getestet habe.

Die Komponenten von SRAM und Rock Shox funktionieren sehr gut, vor allem die Guide Ultimate Bremsen, die mir extrem gut gefällt, ist perfekt zu dosieren. Die Hinterradaufhängung ist über dem grössten Teil ziemlich linear, erst am Ende steigt die Progressivität. Dabei hat sich der neue Rock Shox Deluxe Dämpfer als eine angenehme Überraschung herausgestellt. Er spricht sehr sensibel an, absorbiert aber auch grosse Stösse souverän. Ich kann sagen, dass er im Vergleich zum Monarch eine ganz andere Performance bietet, vor allem bei langen Abfahrten, wo der Deluxe viel weniger unter Überhitzung leidet, auch ohne Piggyback.

Überrascht hat mich die Leichtigkeit, die das T1 bei den Sprüngen zeigt. Auf den Teststrecken muss ich aufpassen, dass ich nicht zu weit springe, um die nächste Kurve nicht zu verpassen. So macht es großen Spass, über Hindernisse zu springen.



Auf schnellen und verblockten Strecken ist das T1 nicht das Bike, das stur alles niederfährt, sondern es sucht sich einen optimalen Weg. Dies ist dank der Laufräder und einer optimalen Kombination aus Reifen und Felgen möglich, die aufgrund der Felgenbreite und der sehr voluminösen Reifen einen hervorragenden Fahrkomfort ermöglicht. Im Vergleich zu den aggressiven Trail-Bikes anderer Marken sucht sich Stoll effizientere und etwas weniger aggressive Wege. Es ist anzumerken, dass diese „aggressiven Trail-Bikes“ beim Anstieg einiges einbüßen, während das T1 mehr ein Allrounder ist.

Die Duke-Laufräder haben sich als echte Überraschung herausgestellt, sowohl in Bezug auf die Steifigkeit als auch auf die Widerstandsfähigkeit gegen Schläge. Da ich mit niedrigerem Druck als üblich gefahren bin, habe ich öfters die Reifen durchgedrückt und bin mit den Felgen manchmal gegen Steine gestossen. Die Reifen haben die Steine perfekt abgefedert und sind immer noch zentriert. Zu den DT Swiss 240s Naben ist wenig zu sagen, ausser, dass sie bezüglich Laufeigenschaften und Robustheit ein sicherer Wert sind.

Die Esi-Silikongriffe: Sie sind wirklich komfortabel und dämpfen die vom Lenker kommenden Schwingungen sehr gut.



Laufräder Biturbo RS von Bike Ahead

Nach ca. 4 Testwochen hat mich Thomas besucht, um mich diese 6-Speichenlaufräder testen zu lassen, die von derselben Firma produziert werden, die den Rahmen herstellt – die deutsche Firma Bike Ahead (siehe technisches Datenblatt). Als Monocoque gefertigt sind sie extrem leicht. Mit einer Felgenmaulweite von 27mm haben sie nur: 1200 Gramm pro Paar. Sie bestechen nicht nur durch ihr Aussehen, sondern verfügen auch über eine beeindruckende Steifigkeit, wahrscheinlich zu viel für ein Fully. Die Reifen, die ich für den Test dieser Laufäder verwendet habe, sind die gleichen wie bei dem Langzeittest des Bikes, auf den Duke Felgen. Eine Abfahrt genügte mir aber nicht, um mich an die unglaubliche Lenkpräzision und Agilität zu gewöhnen.

Wie bereits erwähnt, ist die Kehrseite ihre Steifigkeit: Die gesamte Felgen- und Speichenstruktur, die sich nicht einmal minimal verbiegt, geht meiner Meinung nach auf Kosten des Lenkkomforts. Ich denke, dass die Zielgruppe ein Langstreckenfahrer ist, der voll Gas gibt und der Leichtigkeit (und welcher Langstreckenfahrer will das nicht?) und zugleich Traktion will, die durch die Bereifung in Kombination mit einem relativ niedrigen Druck erzielt wird. Das Fahrverhalten beim Anstieg kann ich nur mit den Lightweights auf dem Rennrad vergleichen. Die Beschleunigung ist unglaublich und es gibt keine Ausreden mehr, langsamer als seine Begleiter zu sein.

Zusammenfassung

Das Stoll T1 ist ein Trail-Bike, das seine Stärken in der Effizienz beim Bergauffahren und auf technischen Trails hat. Darüber hinaus ist es im Downhill agil und verspielt. Es wird Liebhaber von alpinen Touren glücklich machen, auf denen man viel in die Pedale treten muss. Die Kombination der 29er Laufäder, die sportliche Geometrie mit einem äusserst effizienten Hinterbau und einer Federung, die sehr gut funktioniert, macht das T1 zu einer echten Trail-Rakete.

Der in Deutschland hergestellte Carbonrahmen ist nicht ganz günstig, aber er ist immer noch günstiger als die Rahmen anderer Marken, die in Fernost fertigen lassen. Darüber hinaus ist noch zu berücksichtigen, dass ein wirklich einzigartiger Kundendienst im Preis inbegriffen ist, der gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

MARCO TONIOLO (TEXT UND FOTOS)

MTB
MAG

MTB MAG Originalbericht

(IT)
<https://www.mtb-mag.com/test-stoll-t1/>

(EN)
<https://www.mtb-mag.com/en/tested-stoll-t1/>