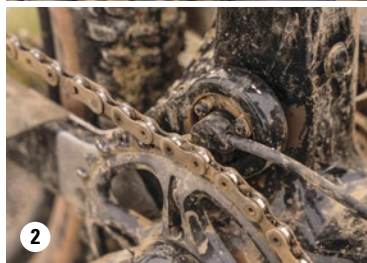




## Simplon Cirex SL

Unter zehn Kilo bei 120 Millimetern Federweg samt Vario-Stütze: Damit machte die SL-Version des Cirex auch im Startblock des Capoliveri Legend Cups auf Elba eine gute Figur. Im Vergleich zum klassischen Cirex-Chassis sparen die Österreicher 265 Gramm. Die 120-mm-Gabel flacht den Lenkwinkel auf trailbike-taugliche 66,8 Grad ab, der längere Radstand zahlt sich in Laufruhe aus. Trotzdem hat das Down-Country-Bike seine racefully-Gene nicht gänzlich abgelegt. Die Sitzposition bleibt sportlich angehaucht, der Rahmen fasst zwei Trinkflaschen, und selbst auf den hochprozentigen Betonrampen am Monte Calamita klebte das Vorderrad am Boden. Schnelle 2,25er-Reifen drücken das Lauftradgewicht und lassen sich kraftsparend beschleunigen. Geht man in den Wiegetritt, wippt der Hinterbau im offenen Zustand leicht. Mit der Lenkerfernbedienung lässt sich das Fahrwerk dafür komplett blockieren. Für die ruppigen Staubpisten auf Elba hätten wir uns zusätzlich eine Mittelstellung gewünscht. In den verblockten, rauen Abfahrten des Marathon-Kurses spielte das Cirex 120 mit abgesehenem Sattel dann seine Überlegenheit im Vergleich zu Hardtails und Racefullys aus. Das breite Cockpit und der steife Rahmen geben viel Sicherheit, wenn man im Downhill die Bremsen offen lässt. Das Fahrwerk spricht zwar bei kleinen Schlägen nicht allzu sensibel an, aber wenn es rumpelt, spürt man die zusätzlichen Federwegsreserven. Mit breiteren, griffigeren Reifen würde das leichte Carbon-Bike noch souveräner abfahren – auch wenn die Hindernisse größer werden oder es nass ist. Für lange Trail-Touren könnte zusätzlich eine 180er-Bremsscheibe hinten nicht schaden. Die lässt sich im Simplon-Konfigurator aber auswählen.



**1** Der Steuersatz schluckt nicht nur die Züge und leitet sie ins Rahmeninnere, sondern schützt mit seitlichen Anschlägen auch das Oberrohr.  
**2** An die drehbare Kabelführung im Hauptlager kann man optional eine mitgelieferte Kettenführung schrauben.



Stefan Loibl,  
 BIKE-Testredakteur  
**Ob Cross-Country-Rennen, Marathon oder lange Mittelgebirgs-Tour: Die SL-Version des Cirex deckt ein breites Einsatzspektrum ab. Der Carbon-Rahmen ist nicht nur leicht und steif, sondern auch bestens geschützt. Im Vergleich zu abfahrtslastigen Trailbikes macht das teure Cirex SL rauf wie runter gleich viel Spaß.**

**10,0 kg / 125/119 mm / 29"**

9389 Euro	Fachhandel
Rahmenmaterial	Carbon
Rahmengröße	S / M / L / XL (46 cm)

### MESSWERTE

Gewicht o. Pedale	9,98 kg
Rahmengewicht	1567 g
Gewicht Laufräder	3581 g
Beschleunigung Laufräder	2682 kg x cm <sup>2</sup>
Lenkerbreite	760 mm
Rahmensteifigkeit (absolut)	49 N/mm

### AUSSTATTUNG

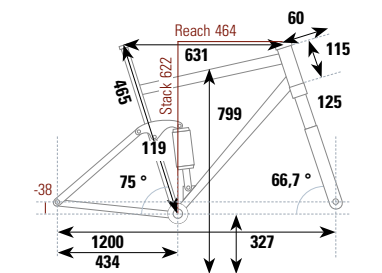
Laufräder	DT Swiss XRC 1200 Spline 29
Reifen	Schwalbe Racing Ray / Ralph Evo Addix Speed Super Race 29 x 2,25
Gabel	Fox 34 Float Factory Fit4 Remote
Dämpfer	Fox Float DPS Factory
Bremsen	Shimano XTR / 180 mm / 160 mm
Schaltung	Shimano XTR 1 x 12
Übersetzung / Bandbreite	32; 10–51 / 510 %
Teleskopstütze / Hub	KS LEV Integra/125 mm

### BEWERTUNG

Fahrverhalten <b>bergauf</b>	28,5 von 30
Effizienz Fahrwerk	15 von 20
Rollwiderstand	13,5 von 15
Gewicht	20 von 20
Trägheit Laufräder	8 von 10
Flaschenhalter	9,5 von 10
Fahrverhalten <b>bergab</b>	21 von 30
Federung vorne	12 von 15
Federung hinten	15 von 20
Versenkbarkeit Sattel	10 von 10
Bremsen	11,25 von 15
Reifen-Grip	10,5 von 15
Fahrstabilität	10 von 10
<b>GESAMT BERGAUF</b>	<b>94,5 VON 105</b>
<b>GESAMT BERGAB</b>	<b>89,75 VON 115</b>
Sonstiges	27,25 von 30
Wartungsfreundlichkeit	schwach ●●●○

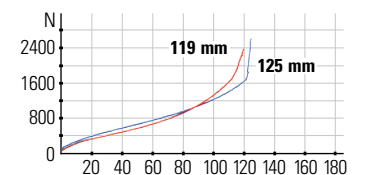
### BIKE-TESTURTEIL<sup>2</sup>

super **211,5 von 250**



Cross Country | Marathon | Trail

HANDLING	wendig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	laufruhig
SITZPOSITION	sportlich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	komfortabel



**DIE KENNLINIE** Bis etwa 100 Millimeter Federweg arbeitet das Fahrwerk sehr harmonisch. Gegen Ende besitzt der Hinterbau mehr Progression.

<sup>1</sup>Preis ggf. zzgl. Kosten für Verpackung, Versand und Abstimmung. <sup>2</sup>Das BIKE-Urteil gibt die Labormesswerte und den subjektiven Eindruck der Testfahrer wieder. Das BIKE-Urteil ist preisunabhängig. BIKE-Urteile: super (250–205 P.), sehr gut (204,75–180 P.), gut (179,75–155 P.), befriedigend (154,75–130 P.), mit Schwächen (129,75–105 P.), ungenügend (104,75–0 P.). Die Gewichtung der Punkte in den einzelnen Bewertungskriterien variiert je nach Bike-Kategorie.