

ROSE // UNCLE JIMBO 1



„DAS ROSE IST EIN WAHRER PREIS-LEISTUNGS-KNALLER UND MACHT VOR ALLEM BERGAB RICHTIG SPASS!“ // **STEPHAN PETERS**

Mehr Infos zum Rose findest du hier:



- 01 Das Rose „Uncle Jimbo 1“ wurde als einziges Rad im Test noch mit Zweifach-Antrieb ausgestattet. Dies mag zwar im Enduro-Sektor nicht mehr up to date sein, im Test funktionierte der Antrieb aber ohne Probleme
- 02 Der „Mountain King“-Reifen von Continental geriet bei aggressiver Fahrweise vor allem auf feuchtem Boden schnell an seine Grenzen
- 03 Die Shimano-„SLX“-Schalt-Bremsgruppe überzeugte durch tadellose Funktion, wenngleich sie optisch nicht gerade die filigranste ist
- 04 Obwohl das Rose vielleicht auf den ersten Blick nicht den Anschein macht, kann man es mit dem „Uncle Jimbo 1“ richtig krachen lassen Foto: Daniel Oehler

TESTFAHRER

Name: Stephan Peters
 Alter: 29 Jahre
 Fahrstil: Enduro, Downhill
 Größe: 179 cm
 Gewicht: 82 kg

EINSTELLUNGEN BIKE

Luftdruck: 2,0 bar (vorne), 2,1 bar (hinten)
 Gabel: Luftdruck: 125 psi
 Compression: 2 von 10 Klicks (von weich zu hart)
 Travel-Einheit: 160 mm
 Zugstufe: 7 von 20 Klicks (von schnell nach langsam)
 Dämpfer: Luftdruck: 160 psi
 Zugstufe: 4 von 11 Klicks (von schnell nach langsam)



**TIPP:
PREIS-LEISTUNG**

**TRAIL
VER
GNÜ
GEN //**

| 04

ALLGEMEIN/OPTIK

Das „Uncle Jimbo 1“ ist ein klassisches Aluminium-Bike aus dem (Versand-)Hause Rose. Der Rahmen wurde 2015 überarbeitet und bekam eine vollständig neue Optik, die absolut up to date ist und schick aussieht. Durch die interne Kabelführung bekommt das Rad trotz zusätzlicher Leitung für den Umwerfer eine aufgeräumte Optik verpasst. Das Rad wird von Rose in drei verschiedenen Ausstattungsvarianten angeboten, wobei wir uns für die günstigste entschieden haben, um zu testen, wie viel Bike man für unter 2.500 Euro wirklich bekommt. Rose-typisch ist, dass man im hauseigenen Online-Shop nahezu jedes Bauteil im Konfigurator anpassen kann und so das eigene Wunsch-Set-up kein Problem ist. Unser Testrad weicht aber nur in Bezug auf die Sattelstütze vom Basismodell ab und so klettert der Preis von ursprünglichen 2.099 Euro auf 2.324 Euro – immer noch ein schnittiger Preis.

PARTS

Betrachtet man das Rose in Bezug auf die Anbauteile, fällt selbst nicht so versierten Teile-Liebhabern auf, dass das Einstiegsmodell logischerweise nicht auf High-End-Parts setzt. Vielmehr wurde eine Grundkonfiguration gewählt, die einen Mix aus Stabilität und Funktionalität gewährleisten soll. Beginnend mit dem Antrieb wird eines gleich klar: Rose setzt hier nach wie vor auf den klassischen Zweifach-Antrieb mit Umwerfer. Dies war bis vor wenigen Jahren noch normal, heute dominieren eher 1x11-Antriebe. Das bedeutet jedoch nicht, dass man damit keinen Spaß haben könnte. Im Gegenteil: Im Test funktionierte die Mittelklasse-Schaltgruppe Shimano „SLX“ erstaunlich gut und bescherte uns am Schaltwerk wie am Dämpfer knackige Schaltvorgänge. Unter Last sah dies allerdings schon etwas anders aus und man musste sein Schaltverhalten etwas anpassen. Auch die Bremsen kommen aus der „SLX“-Gruppe von Shimano und überzeugten durch eine gehörige Porti-

on Bissigkeit. Lediglich die Dosierung war anfangs gewöhnungsbedürftig, da man das Gefühl hatte, dass sie nur auf oder zu kennt. Bei den Laufrädern hat Rose nichts dem Zufall überlassen und auf Stabiles und Leichtes aus dem Hause DT Swiss gesetzt. Kommen wir zum Herzstück des Bikes, dem Fahrwerk: Rose setzt auf die 2015 neu eingeführte Rock Shox „Yari“, die nicht nur mit einer Travel-Funktion und Zugstufeneinheit, sondern auch mit einer Luftkammer und guten Kompressions-Einheit auftrumpft. Schnell lässt sich ein gutes Set-up finden, das die Gabel sehr sensibel ansprechen, aber keineswegs durch den Federweg rauschen lässt. Die Progression zum Ende hin ist deutlich spürbar, was bei 160 Millimetern Federweg ordentlich Sicherheit vermittelt und einen auch größere Jumps oder heftigere Manöver ohne mit der Wimper zu zucken durchführen lässt. Als Gegenspieler am Heck arbeitet der Rock Shox „Monarch RT 3“. Dieser lässt sich mittels Luftkammer, Zugstufe und der Drei-Positionen-Druckstufeneinstellung anpassen.

AUF DEM TRAIL

Draufsetzen und wohlfühlen – das Rose positioniert seinen Fahrer sehr zentral und verlagert so den Schwerpunkt genau in die Mitte des Bikes. Man nimmt eine sehr angenehme Position ein und bekommt ordentlich Druck aufs Vorderrad, was für aggressives und aktives Fahren unabdingbar ist. Vor dem Vergnügen steht bekanntlich die Arbeit und so haben wir uns zunächst mit den Uphill-Qualitäten beschäftigt. Zugegeben, das Rad ist mit 14,61 Kilogramm kein Leichtgewicht, durch die gute Sitzposition, die durch die getraveltete „Yari“ an der Front noch besser wird, sowie die enorme Bandbreite an Ritzelabstufungen beim Antrieb klettert man mit dem Rose aber einfach die Berge hinauf. Eine große Hilfe dabei ist die Druckstufeneinstellung am Dämpfer. Oben angekommen wird das Rad wieder in den Abwärtsmodus versetzt – die Gabel zurück auf 160 Millimeter Federweg und der Dämpfer in die of-

fene Einstellung zurückgebracht. Schon die ersten Meter machen deutlich, wie viel Spaß man mit dem Rose haben kann. Der Hinterbau arbeitet sehr schluckfreudig, bleibt aber dabei extrem agil, sodass man schnell auf Tempo kommt, ohne sich groß anstrengen zu müssen. Unserem eher verspielten Fahrverhalten kommt dies besonders entgegen und zaubert uns ein breites Grinsen ins Gesicht, da wir den Trail mühelos in unseren ganz eigenen Spielplatz mit Jumps und kleineren Drops verwandeln, indem wir an jeder Wurzel abziehen. Durch die einsetzende Progression zum Ende hin scheint man zudem unglaublich viele Reserven zu haben, was einen einerseits zu jeder Menge Action animiert und andererseits schnell vergessen lässt, dass nicht die besten und teuersten Parts am Rad verbaut sind. Insgesamt bietet einem das Rose eine wirklich harmonische Kombination aus Laufruhe und Agilität und vermittelt zusätzlich enorme Sicherheit. Man fühlt sich einfach extrem wohl auf dem „Uncle Jimbo“. Lediglich die Reifen sind unserer Meinung nach etwas unterdimensioniert, setzen vor allem auf feuchten Trails schnell zu und sorgen so für die ein oder andere Rutschpartie.

FAZIT

Logisch: Für den Preis darf man keine High-End-Parts erwarten, sicher muss man hier und da ein paar Kompromisse eingehen und ein höheres Gewicht in Kauf nehmen. Dennoch überzeugte die fahrerische Performance auf der ganzen Linie, weshalb das Rose unser Tipp in Sachen Preis-Leistung ist: viel Rad für wenig Geld. Und auch der Aspekt, dass man bei Rose eine enorme Flexibilität beim Aufbau seines Traumrads hat, spielt dieser Auszeichnung in die Karten. Ein tolles Bike für Einsteiger und Sparfüchse ohne Statussymbol-Komplexe.