



Da hat doch jemand seinen Dämpfer falsch montiert könnte man denken, wenn man die Federgabeln der Firma German Answer betrachtet.

Doch halt, denn der Dämpfer gehört tatsächlich an Ort und Stelle. Es handelt sich hierbei nämlich um eine Leichtbau-Gabel namens „Kilo“.

Mit der genannten Gabel möchte German Answer Leichtbau in Perfektion betreiben, aber die Steifigkeit und die Funktion nicht vernachlässigen. Um auch weiter ein anerkanntes Unternehmen für Leichtbau zu bleiben, bringen die Wölfersheimer drei neue Versionen der Gabel Kilo auf den Markt.

Insgesamt sollen die neuen Modelle vor allem an Sicherheit gewonnen haben. Weiter Vorteile diese Systems sind der Nachlauf, der Anti-Dive-Effekt und die Raderhebungskurve*. Das Flaggschiff der Gabel-Flotte die „Kilo No. 1“ kommt, dank der CFK-Fasertechnologie, nur auf 1.129 Gramm. Durch eine neue Fertigungstechnik und den neuen Dämpfer „Air-Force Kilo“ soll es das Aluminiummodell (Kilo 1.2) auf einen Gewicht von 1.290 Gramm bringen. Zwar gibt es drei verschiedene Modelle, die aber allerdings auch Gemeinsamkeiten aufweisen. Alles drei Trapezgabeln bedienen sich eines Mehrgelenksystems und sind für die Radgrößen 26“, 28“ und 29“ zu haben. German Answer spendierte allen Modellen 90mm Federweg, zu dem können die Gabeln sowohl mit Scheibenbremsen, als auch mit V-Bremsen gefahren werden. Bei der Dämpfung sieht es anders aus, so wird bei „No. 1“ und „1.2“ mit Luft gefedert. Anders bei der „Kilo 1.3“ dort entdeckt man, bei einem Gewicht von 1.390 Gramm, eine Stahlfederung.

Kilo No. 1

Kilo 1.2

Kilo 1.3



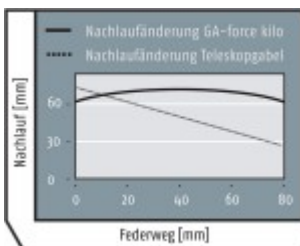


German Answer präsentiert „Kilo“ in neuen Versionen



Weiter Infos zu den verschiedenen Gabeltypen könnt ihr hier entnehmen -> [KLICK](#)

Für jeden, der diese Federgabel nicht kennt, hier ein paar Erläuterungen dazu.



Was ist der Nachlauf?

Der Nachlauf ist der Abstand zwischen der gedachten Verlängerung des Steuerrohrs bis zum Fahrbahngrund



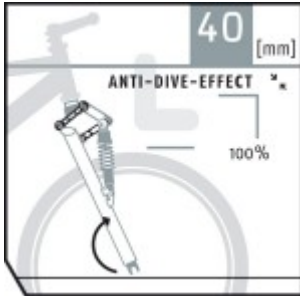
und dem Aufstandspunkt des Vorderrades.

Bei einer Teleskopgabel verkürzt sich beim Einfedern kontinuierlich der Nachlauf, wodurch das Lenkverhalten nervöser wird.

Bei der Kilo wird der Nachlauf jedoch durch den bogenförmigen Einfeder-Weg wieder ausgeglichen.

Der Nachlaufausgleich bewirkt, dass sich beim Einfedern die Fahrwerksgeometrie positiv verändert.

Das Vorderrad behält durch diesen Kniff seine Spurtreue, Stabilität und ermöglicht eine bessere Kontrolle auch in schwierigen Fahrsituationen.

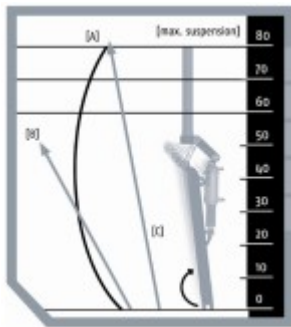


Was ist der Antidive-Effekt?

Das Einfedern der Gabel während des Bremsens wird durch den Anti-Dive-Effekt verhindert.

Nach ca. 40 mm Federweg ist der Anti-Dive-Effekt zu 100 % erreicht, so dass noch der halbe Federweg zur Verfügung steht.

Hierdurch erzielt man eine optimale Funktion der Gabel während des Bremsvorgangs.



Was ist die Raderhebungskurve?

DIE Raderhebungskurve stellt die bogenförmige Linie „A“ dar, welche die Vorderradnabe beim Einfedern beschreibt.

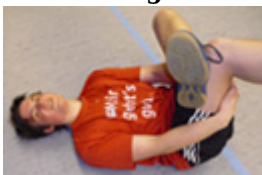
Neben der reibungslosen Lagerung der Gelenke ist dies ein weiterer Grund für das seidenweiche Ansprechverhalten.

Im Anfangsbereich der Raderhebungskurve kann die Kilo besser in Krafrichtung der auftretenden Hindernisse ansprechen (Linie B), was insbesondere für das Wegfiltern hochfrequenter Stöße sorgt.

Linie C stellt den linearen Federweg von Teleskopgabeln dar.

(Quelle: German Answer)

Artikel eingereicht von: Steffen „Ötti“ Ö.



Steffen aus Nordhessen ist nicht nur ein leidenschaftlicher Freerider sondern er schreibt auch gerne Artikel über die MTB-Szene.



Für den Inhalt ist der Autor allein verantwortlich

